

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PARANÁ
CAMPUS DE CAMPO MOURÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO INTERDISCIPLINAR
SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO - PPGSeD**

GUILHERME JUNGES LEME

**AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE CAMPO MOURÃO/PR:
UM OLHAR SOB A ÓTICA DO DIREITO À CIDADE**

**CAMPO MOURÃO - PR
2026**

GUILHERME JUNGES LEME

**AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE CAMPO MOURÃO/PR:
UM OLHAR SOB A ÓTICA DO DIREITO À CIDADE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento (PPGSeD) da Universidade Estadual do Paraná (Unespar), como requisito para obtenção do título de Mestre em Sociedade e Desenvolvimento.

Linha de Pesquisa: Formação humana, políticas públicas e produção do espaço.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Clair Bovo

**CAMPO MOURÃO - PR
2026**

GUILHERME JUNGES LEME

**AVALIAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE CAMPO MOURÃO/PR: UM OLHAR
SOB A ÓTICA DO DIREITO À CIDADE**

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente
 **MARCOS CLAIR BOVO**
Data: 29/05/2026 11:39:19-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Marcos Clair Bovo (Orientador)

Documento assinado digitalmente
 **ANA PAULA COLAVITE**
Data: 27/05/2026 14:36:25-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof.^a Dr.^a Ana Paula Colavite (Unespar)

Documento assinado digitalmente
 **TARCISIO DORN DE OLIVEIRA**
Data: 27/05/2026 11:30:28-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Tarcísio Dorn Oliveira (UNIJUÍ)

Data de Aprovação

26/05/2026

Campo Mourão - PR

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNESPAR e
Núcleo de Tecnologia de Informação da UNESPAR, com Créditos para o ICMC/USP
e dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Leme, Guilherme Junges
Avaliação da mobilidade urbana de Campo
Mourão/PR: um olhar sob a ótica do direito à cidade /
Guilherme Junges Leme. -- Campo Mourão-PR, 2026.
217 f.

Orientador: Marcos Clair Bovo.
Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação
Mestrado Acadêmico Interdisciplinar: "Sociedade e
Desenvolvimento") -- Universidade Estadual do
Paraná, 2026.

1. Mobilidade Urbana. 2. Políticas Públicas. 3.
Direito à Cidade. 4. Percepção da população. 5.
Interdisciplinaridade. I - Bovo, Marcos Clair
(orient). II - Título.

LEME, Guilherme Junges. **Avaliação da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR: um olhar sob a ótica do direito à cidade.** 217f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento, Universidade Estadual do Paraná, *Campus* de Campo Mourão, Campo Mourão, 2026.

RESUMO

A acelerada urbanização brasileira, intensificada entre as décadas de 1960 e 1970, demandou um planejamento urbano estratégico voltado ao atendimento das necessidades sociais e à garantia do direito à cidade, ainda inacessível para parcela significativa da população brasileira. Nesse contexto, a mobilidade urbana destaca-se como elemento essencial para reduzir desigualdades e mitigar problemas estruturais que ainda persistem nos centros urbanos. No que tange à institucionalização do tema no Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecida pela Lei nº 12.587/2012, definiu as diretrizes para o planejamento do setor e tornou obrigatória a elaboração de planos municipais para cidades com mais de 20 mil habitantes. Sob essa ótica, esta pesquisa objetiva analisar a mobilidade urbana de Campo Mourão-PR sob a perspectiva do direito à cidade, avaliando a equidade no acesso e a funcionalidade dos diferentes modais de transporte. O estudo está vinculado à área de concentração do Programa de Pós-Graduação Sociedade e Desenvolvimento, especificamente na linha de pesquisa Formação Humana, Políticas Públicas e Produção do Espaço. A proposta apresenta estreita aderência ao projeto “Análise espacial dos espaços públicos da Região Geográfica Imediata de Campo Mourão”. A metodologia fundamenta-se em pesquisa bibliográfica e pesquisa de campo de caráter exploratório-descritivo e abordagem quali-quantitativa. Foram realizadas 20 entrevistas semiestruturadas com cada grupo de usuários dos diferentes modais de transporte do município: carro, moto, bicicleta, caminhada e transporte público. As entrevistas evidenciaram as principais características, vantagens e desvantagens associadas a cada modal. Também foram analisados o perfil socioeconômico dos participantes da pesquisa, suas percepções sobre o tema, o engajamento no recém formulado plano de mobilidade urbana do município e as principais sugestões para a melhoria da mobilidade urbana da cidade. A partir desses procedimentos, identificaram-se problemas crônicos da mobilidade urbana, como a priorização do automóvel individual motorizado em detrimento dos demais modais; a insegurança de motociclistas e ciclistas, associada à falta de respeito no trânsito; a insuficiência de infraestrutura urbana adequada aos meios ativos de deslocamento; e os relatos de demora e lotação no transporte público. Nesse sentido, concluímos que a mobilidade urbana investigada se caracteriza pela desigualdade, embora possua potencial para promover maior equidade socioespacial e ampliar o direito à cidade, desde que orientada pelos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com prioridade aos meios ativos e coletivos de deslocamento e à participação popular nos processos de formulação das políticas públicas.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Políticas Públicas, Direito à Cidade, Percepção da população, Interdisciplinaridade.

LEME, Guilherme Junges. **Evaluation of urban mobility in Campo Mourão/PR: a perspective through the lens of the right to the city.** 217f. Dissertation (Master) - Society and Development Interdisciplinary Postgraduate Program, State University of Paraná, Campo Mourão *Campus*, Campo Mourão, 2026.

ABSTRACT

The accelerated Brazilian urbanization process, intensified between the 1960s and 1970s, demanded strategic urban planning aimed at meeting social needs and guaranteeing the right to the city, which remains inaccessible to a significant portion of the Brazilian population. In this context, urban mobility stands out as an essential element for reducing inequalities and mitigating structural problems that still persist in urban centers. Regarding the institutionalization of the theme in Brazil, the National Urban Mobility Policy (PNMU), established by Law No. 12.587/2012, defined guidelines for planning the sector and made the development of municipal mobility plans mandatory for cities with more than 20,000 inhabitants. From this perspective, this research aims to analyze urban mobility in Campo Mourão-PR from a right to the city perspective, evaluating equity in access and the functionality of different transport modes. The study is linked to the concentration area of the Graduate Program in Society and Development, specifically to the research line Human Formation, Public Policies and the Production of Space. The proposal also presents close adherence to the project “Spatial Analysis of Public Spaces in the Immediate Geographic Region of Campo Mourão”. The methodology is based on bibliographic research and field research, with an exploratory-descriptive character and a qualitative-quantitative approach. Twenty semi-structured interviews were conducted with each group of users of the municipality’s different transportation modes: car, motorcycle, bicycle, walking, and public transportation. The interviews revealed the main characteristics, advantages, and disadvantages associated with each mode of transportation. The socioeconomic profile of the participants, their perceptions regarding urban mobility, their engagement in the recently formulated municipal urban mobility plan, and their main suggestions for improving urban mobility in the city were also analyzed. Based on these procedures, chronic problems of Brazilian urban mobility were identified, such as the prioritization of private motorized automobiles over other transportation modes; the insecurity experienced by motorcyclists and cyclists, associated with lack of respect in traffic; the insufficiency of adequate urban infrastructure for active transportation modes; and reports of delays and overcrowding in public transportation services. In this sense, it is concluded that the investigated urban mobility is characterized by inequality, although it has the potential to promote greater socio-spatial equity and expand the right to the city, provided that it is guided by the principles and directives of the National Urban Mobility Policy, prioritizing active and collective transportation modes and public participation in the formulation of public policies.

Keywords: Urban Mobility, Public Policies, Right to the City, Public Perception, Interdisciplinarity.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Estadual do Paraná pela formação acadêmica proporcionada ao longo de minha trajetória universitária, especialmente pelas duas graduações realizadas na instituição, fundamentais para minha formação humana, profissional e científica. A experiência construída nesse espaço de ensino público contribuiu significativamente para o desenvolvimento das reflexões, conhecimentos e perspectivas que tornaram possível a realização desta pesquisa.

Ao Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento e todos os professores, pela oportunidade de realização desta dissertação, bem como pela contribuição acadêmica, científica e humana proporcionada durante as aulas. O ambiente de debates, reflexões e construção coletiva do conhecimento foi fundamental para o amadurecimento das análises desenvolvidas nesta pesquisa e para minha formação enquanto pesquisador.

Ao meu professor e orientador Marcos Clair Bovo pelas orientações, pelos ensinamentos compartilhados, pela paciência, compreensão e constante apoio ao longo do desenvolvimento desta dissertação. Suas contribuições acadêmicas, observações críticas e incentivo foram fundamentais para a construção e amadurecimento desta pesquisa.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), expresso meu agradecimento pela concessão da bolsa de estudos, fundamental para proporcionar maior tranquilidade financeira durante o período de desenvolvimento desta pesquisa. O apoio oferecido pela instituição foi essencial para possibilitar maior dedicação às atividades acadêmicas, científicas e à realização desta dissertação.

Aos meus pais, Edson José Holtz Leme e Maria Helena Junges, expresso minha profunda gratidão pelos ensinamentos, apoio e pelos conselhos ao longo da minha vida, que foram fundamentais para a construção de minha trajetória pessoal e acadêmica. Como também pela valorização da educação e a compreensão da importância da formação acadêmica para uma vida digna, transmitidas por vocês. Foram virtudes e ensinamentos essenciais para que eu chegasse até aqui.

À minha companheira, Patrícia Leite Gomes, expresso minha profunda gratidão por todo o apoio, compreensão e suporte oferecidos ao longo dessa trajetória. Seu companheirismo diante das dificuldades cotidianas, bem como os esforços e as duplas jornadas de trabalho assumidas em momentos cruciais desta pesquisa, os quais foram fundamentais para que eu pudesse me dedicar ao desenvolvimento desta dissertação com maior tranquilidade e perseverança.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mosaico de registros fotográficos da última audiência pública do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão, realizada em 14 de agosto de 2025	100
Figura 2 – Geolocalização do município de Campo Mourão/PR	109
Figura 3 – Fotografia aérea da cidade de Campo Mourão em 1953.	114
Figura 4 – Rua principal do município de Campo Mourão (PR), 1962	116
Figura 5 – Fotografia aérea da cidade de Campo Mourão (PR) em 1963	118
Figura 6 – Fotografia aérea da cidade de Campo Mourão (PR) em 1980.	120
Figura 7 – Campo Mourão após a malha asfáltica realizada em 1968	122
Figura 8 – Avenida Presidente Kennedy, Lar Paraná, 1982	123
Figura 9 – Evolução da mancha urbana de Campo Mourão de 1953 até 2023	124
Figura 10 – Localização do Conjunto Habitacional Avelino Piacentini e do Conjunto Residencial Fortunato Perdoncini em relação ao centro de Campo Mourão/PR	132
Figura 11 – Conjunto Habitacional Avelino Piacentini	133
Figura 12 – Loteamento Residencial Parque do Lago e seus vários lotes vazios	134
Figura 13 - Percurso do Sevilha Residencial Pride até a Praça Central de Campo Mourão/PR	135
Figura 14 – Tempo de residência dos usuários dos diferentes modais de transporte em Campo Mourão/PR	147
Figura 15 – Principal objetivo diário de deslocamento	156
Figura 16 – Participantes da pesquisa que compreendem, compreendem parcialmente ou não compreendem o conceito de mobilidade urbana	162
Figura 17 – Avaliação da mobilidade urbana pelos participantes da pesquisa	163
Figura 18 – Mortes por quilômetros percorridos pelos diferentes modais de transporte no Brasil em 2018	182
Figura 19 – “Pseudorrotatória” na Avenida Capitão Índio Bandeira com a Rua Mato Grosso	184
Figura 20 – “Pseudorrotatória na Avenida Manoel Mendes de Camargo com a Rua Santa Catarina	185
Figura 21 – Rotatória na Avenida Capitão Índio Bandeira com a Rua São Paulo	186
Figura 22 – Ciclovía da Avenida: John Kennedy em conflito com cruzamento de automóveis	187
Figura 23 – Calçadas desniveladas e calçada com mato, dificultando ou impedindo a passagem de pedestres	188

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Análise dos capítulos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12)	77
Quadro 2 – Capítulos e elementos do PlanMob: conteúdos centrais e considerações críticas	87
Quadro 3 – Marco legal e institucional da mobilidade urbana no Paraná: esferas e atribuições	95
Quadro 4 – Estrutura, conteúdos e considerações dos relatórios do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão (PR)	101
Quadro 5 – Evolução da população de Campo Mourão (PR) no período de 1940 até 2022	121
Quadro 6 – Exemplos de respostas de entrevistados que ‘Compreendem’, ‘Compreender Parcialmente’ ou ‘Não Compreendem’ o conceito de mobilidade urbana	160
Quadro 7 – Tempo de deslocamento versus Custo com modal versus Vantagens e Desvantagens, uma síntese do custo-benefício dos modais	174
Quadro 8 – Principais motivações para intenção de migração modal	178

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Gênero dos usuários dos diferentes modais de transporte	142
Tabela 2 – Faixa etária dos usuários dos diferentes modais de transporte	144
Tabela 3 – Cor/raça dos usuários dos diferentes modais de transporte	145
Tabela 4 – Escolaridade dos usuários dos diferentes modais de transporte	146
Tabela 5 – Faixa de renda dos usuários dos diferentes modais de transporte	148
Tabela 6 – Custos dos usuários com seus respectivos modais de transporte	151
Tabela 7 – Tipos de custo dos veículos individuais motorizados	152
Tabela 8 – Custos, renda e comprometimento da renda média e mediana dos participantes da pesquisa	153
Tabela 9 – Tempo de deslocamento por modal de transporte	157
Tabela 10 – Média e mediana do tempo de deslocamento dos modais	159
Tabela 11 – Avaliação da mobilidade urbana dos usuários dos diferentes modais de transporte	163
Tabela 12 – Quantidade de vantagens e desvantagens mencionadas pelos usuários de cada modal de transporte	166
Tabela 13 – Principais vantagens citadas pelos usuários dos diferentes modais de transporte	169
Tabela 14 – Desvantagens mais citadas pelos usuários dos diferentes modais de transportes	171
Tabela 15 – Intenção de migração com modal dos usuários dos diferentes modais de transportes	177
Tabela 16 – Gravidade dos acidentes sofridos	181
Tabela 17 – Modais de transportes envolvidos nos acidentes	181
Tabela 18 – Possível influência da infraestrutura de mobilidade urbana e descrição do acidente	183
Tabela 19 - Conhecimento e participação dos entrevistados acerca das audiências públicas para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana	191
Tabela 20 – Tecnologias para melhoria da mobilidade urbana	192
Tabela 21 – Políticas públicas para melhoria da mobilidade urbana	194
Tabela 22 – Melhorias para circulação dos respectivos modais	195

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 DO DIREITO À CIDADE À MOBILIDADE URBANA: UMA ANÁLISE DOS MODAIS DE TRANSPORTE	22
2.1 Mobilidade urbana, conflitos e as contradições do Direito à Cidade	22
2.1.1 Modais de transportes motorizados: análise de características, desafios e oportunidades de desenvolvimento	33
2.1.2 A Caminho do futuro: análise dos modais de transporte não motorizados	42
2.1.3 Da integração dos diferentes modais de transportes: uma reflexão necessária	51
3. POLÍTICAS PÚBLICAS E MOBILIDADE URBANA: DIÁLOGOS ENTRE AS ESFERAS FEDERAL, ESTADUAIS E MUNICIPAIS	58
3.1 Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil: uma análise de políticas públicas	58
3.2 Políticas de Mobilidade no Brasil: contexto, governos e desafios	68
3.3 Avanços e gargalos na aplicabilidade da Lei Federal de Mobilidade Urbana	74
3.3.1 PlanMob na prática: estratégias de gestão e aplicação para cidades	86
3.4 Políticas Públicas de Mobilidade no Paraná: do marco institucional à efetivação das Ações	94
3.5 A Integração entre o Plano Diretor e a Mobilidade Urbana de Campo Mourão/PR: entraves e perspectivas	97
4 CAMPO MOURÃO: UMA RETROSPECTIVA ATRAVÉS DOS TEMPOS	109
4.1 Da formação da cidade de Campo Mourão	110
4.2 Da evolução da malha urbana e da população de Campo Mourão: um recorte histórico de 1960 até 2025	118
4.3 Mobilidade urbana, uso e ocupação do solo: por um planejamento integrador do espaço urbano	125
5 ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA DE CAMPO MOURÃO/PR: DIFERENTES OLHARES	137
5.1 Dos caminhos metodológicos da pesquisa	137
5.2 Resultados e discussões	141
5.2.1 Perfil socioeconômico dos participantes da pesquisa	141
5.2.2 Avaliação da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR pelos participantes da pesquisa	155

5.2.3 Entre facilidades e obstáculos: vantagens e desvantagens dos modais de transporte na perspectiva dos usuários	165
5.2.4 Sinistros de trânsito e infraestrutura urbana: relatos dos usuários da mobilidade	179
5.2.5 Análise integrada: política, econômica, espacial, social.	190
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	199
REFERÊNCIAS	207

1 INTRODUÇÃO

A segunda metade do século XX teve como uma de suas características no Brasil o acelerado processo de urbanização, que estava atrelado ao processo de modernização da agricultura entre as décadas de 1960 e 1970. Junto ao processo de mecanização do campo, o capitalismo financeiro vigente no mundo globalizado atraía mais indústrias para as áreas urbanas, principalmente do sudeste brasileiro, intensificando ainda mais o processo de êxodo rural e a acelerada urbanização no país.

Assim sendo, mais precisamente entre o fim da década de 1980 e início dos anos 1990, os problemas sociais urbanos remanescentes dessa acelerada urbanização começaram a ser mais notáveis, e as políticas públicas adotadas de lá para cá consolidaram padrões de desenvolvimento que não conseguiram contribuir efetivamente para o bem-estar das populações urbanas (Ministério das Cidades, 2004).

Dentre esses problemas oriundos da urbanização acelerada no Brasil, tais como a favelização, violência, desemprego e ineficiência na oferta de serviços básicos de saneamento, saúde, educação, lazer, etc. – ocorrem em concomitância os da mobilidade urbana, tais como os congestionamentos, mortes no trânsito, ineficiência dos transportes públicos, inviabilizações da utilização de meios de transportes alternativos como bicicleta e caminhada, exigindo análises e soluções que contemplem toda a complexidade dos simultâneos problemas urbanos de forma integrada (Boareto, 2021).

Para que a mobilidade urbana cumpra seu potencial de mitigar as iniquidades sociais, ela deve ser planejada e compreendida por gestores, cidadãos e academia não apenas como uma área restrita a trânsito, deslocamentos e transportes (visão atrelada ao desenvolvimento da indústria automobilística durante o século XX no Brasil), mas sim como um fator essencial para a habitabilidade e acessibilidade nas cidades (Rodrigues, 2021; Cáccia, 2015).

Na mesma linha de raciocínio, ainda na apresentação de seu livro, Lopes, Martorelli e Costa (2020) enfatizam que a mobilidade urbana, diferente de trânsito ou transportes, vai além e está mais atrelada à acessibilidade dos bens e serviços presentes nas cidades, possibilitando o acesso com qualidade e às finalidades dos cidadãos, seja do trabalho, estudo, lazer, serviços, dentre outros.

Desse modo, os transportes e o trânsito em que as pessoas circulam não são a mobilidade urbana de uma cidade, mas fazem parte de um todo sistêmico que é (ou assim deveria ser) a mobilidade urbana. E, inclusive, podemos afirmar que a capacidade de uma cidade propor a

acessibilidade de seus habitantes a todo e qualquer objetivo que envolva o deslocamento pela urbe é, de fato, o cerne da mobilidade urbana.

Mas, já paramos de fato para pensar na complexidade do tema? Quantas pessoas se acidentam por dia na sua cidade? Quantos engarrafamentos impedem que um trabalhador descanse horas a mais depois do serviço prestado ao seu empregador? E o número de pedestres e ciclistas que perderam a vida sem contribuir para os significativos congestionamentos? Quanto custa para o Sistema Único de Saúde do Brasil (SUS) os acidentes de trânsito? E as causas desses problemas, quais são? Esses problemas são oriundos de uma mobilidade urbana ineficiente de nosso país.

Uma das razões dessa ineficiência está atrelada aos hábitos de deslocamento e de políticas públicas que têm dado preferência à utilização do carro (Boareto, 2021; Pereira *et al.*, 2021).

Quanto às políticas públicas de mobilidade urbana, ou melhor, de transportes durante a segunda metade do século XX, é importante compreender que possuem um histórico de implementação tardia e de desconexões com as demais políticas públicas pertinentes ao tema e entre os âmbitos municipais, estaduais e federais, durante seus processos de formulação.

Esses períodos sem formulações de diretrizes para os municípios brasileiros de forma integrada de todas escalas de governo, frente ao acelerado crescimento urbano registrado desde os anos 1960 no país, explica em partes os desafios e dificuldades que moradores de diversas cidades brasileiras enfrentam para a acessibilidade aos seus objetivos diários.

Com relação às políticas públicas de mobilidade urbana do século XXI, os principais desafios para os gestores municipais e estaduais, bem como da União giram em torno do cumprimento do disposto na Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), com a elaboração e implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana em todos municípios com mais de 20.000 habitantes no país, revelando-se enquanto um desses principais desafios.

Sobre os hábitos de deslocamento no país, observamos motivos histórico políticos que auxiliaram nesses hábitos, mas existem outros aspectos também relevantes a serem mencionados, a exemplo, temos o poder que as montadoras de automóveis exerceram no passado e continuam demonstrando, é uma das representações das forças que o interesse dos capitalistas exercem sob as demandas sociais que reverberam também na privatização da mobilidade sob os interesses das classes mais abastadas sob as mais empobrecidas (Alvim, Izaga, Claps, 2024).

Assim, essa privatização mencionada, também pode ser vista na ótica do subsídio cruzado socialmente perverso, em que todos que pagam impostos veem a destinação desses

valores serem investidos em obras faraônicas de infraestrutura de trânsito que atendem aos usuários do carro, enquanto as gratuidades e descontos na tarifa do transporte coletivo são gerados apenas pelos pagantes do transporte público (Boareto, 2021).

Essa política de investimentos que beneficiam o transporte individual em detrimento do coletivo, somado ao descaso com o transporte coletivo, que na maioria das cidades é gerido pela iniciativa privada, sem um processo de licitação com as mínimas exigências de qualidade e reinvestimentos no serviço, reverbera na escolha de parte significativa da população pelo uso do carro (Boareto, 2021; Pereira *et al.*, 2021).

Para se ter uma ideia, entre os anos de 2008 e 2017, o número de famílias que deixaram de usar o transporte coletivo no Brasil atingiu o percentual de 18,9%, enquanto foi registrado um aumento de 16,1% de famílias utilizando o transporte individual (Pereira *et al.*, 2021).

Essa escolha pelo transporte individual vem ocorrendo desde a década de 1980 e engloba todas as classes econômicas, com maior porcentagem entre as famílias de renda mais baixa. Entre 2002 e 2017, os gastos com transporte individual aumentaram 33% entre as famílias de menor renda, enquanto entre os mais ricos o aumento foi de 4%. E se somarmos ao exposto que a média nacional *per-capita*, em gasto com transporte público é de R\$ 133,35 e com o transporte individual é de R\$ 538,31 mensais, percebemos que mesmo sendo mais viável economicamente, o transporte público é cada vez menos atraente por outras razões (Pereira, et al., 2021).

Assim sendo, uma dessas razões é o modo como as cidades têm crescido, de forma espraiada, horizontalmente, como uma estratégia de afastamento das populações indesejadas das centralidades urbanas, aumentando os custos de operacionalização do transporte público para atuação nessas periferias, gerando aumentos de tarifas e no tempo de deslocamento, que não condizem com a qualidade do serviço ofertado (Caribé, 2019).

Diante desse cenário, se faz necessário a adoção de políticas públicas estratégicas que desincentivem a utilização do automóvel individual, enquanto ocorre o aumento da arrecadação de verba a ser destinada diretamente para a melhoria da infraestrutura e qualidade do serviço de transporte coletivo.

Medidas como a restrição ou cobrança de estacionamento em vias centrais, a criação de pedágios urbanos e a destinação de impostos sobre combustíveis para a infraestrutura de mobilidade podem desincentivar o uso do automóvel individual e incentivar meios alternativos como bicicletas, patinetes elétricos, caminhadas, bem como do transporte coletivo (Boareto, 2021).

Essas mudanças não apenas possuem capacidade de mudar a forma como os habitantes preferem se deslocar, mas também geram impactos positivos diretos na qualidade de vida, como melhora na saúde, economia de tempo e financeira, diminuição de riscos de acidentes e de emissão de CO² no ambiente urbano.

Entretanto, temos no modo da produção do espaço brasileiro, o capitalismo como um regulador das desigualdades sociais, utilizando inclusive, a mobilidade urbana para perpetuar essas desigualdades.

A principal característica de perpetuação da desigualdade imposta por esse sistema na mobilidade urbana é que ele a utiliza para garantir que o tempo e a forma de deslocamento possibilitem apenas o acesso do trabalhador a sua jornada de trabalho, a qual lhe garantirá o salário, mas inviabiliza sua qualidade de vida, sua reposição de energia, seu tempo com a família e demais relações sociais, independentemente do tipo de modal de transporte utilizado (Cáccia, 2015; Reis, Vêras, 2024).

Dessa forma, a classe dominada e empobrecida pelos interesses capitalistas vivencia a ambivalência da mobilidade, que ao mesmo tempo que se constitui em um direito, é também um mecanismo de coerção, estratificação social (Medeiros, 2024).

É a posição do indivíduo dentro das hierarquias sociais, na cidade que é fundamentada pelas relações de produção que tem possibilitado ou não o usufruto do urbano pelo indivíduo. Sendo necessária uma releitura da ideia do direito à cidade, a partir dos conflitos urbanos gerados pelas contradições sociais (Caribé, 2019).

A partir disso, acreditamos que a esperança da população sem ação, perante as tomadas de decisões do poder público, cada vez mais entrelaçado aos interesses dos donos do capital, são também um entrave significativo para desdobramentos necessários na melhoria da mobilidade urbana.

O direito à cidade ao qual a classe trabalhadora precisa reivindicar vai além dos direitos constitucionais. É o direito à cidade oriundo das reflexões sociais do filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre que entende a cidade como uma obra, palco do urbano, fruto da matéria e do imaterial, capaz de construir prédios, avenidas, ideologias, pertencimento e vida. Cidade essa, cada vez mais segregadora, cenário da exploração e dos desencontros da classe empobrecida com a obra que ajuda a construir. Os interesses capitalistas se apropriaram do espaço urbano de modo nunca antes visto, fazendo da cidade sua nova ferramenta estratégica para especulação, acumulação e reaplicação do capital excedente, às custas da vida urbana, do lazer, da arte, da dignidade, dos encontros e humanidades coletivas que habitavam e

“construíam” essa cidade urbana desde o seu surgimento na antiguidade. O valor de troca se sobressai ao valor de uso (Lefebvre, 2008).

Portanto, não devemos nunca nos esquecer do papel crucial que os movimentos sociais e a participação popular geraram com as melhoras sociais e com a consciência popular em nosso país, aproximando o proletariado das discussões que evidenciam os mecanismos de coerção social que as classes dominantes utilizam para a manutenção de seus interesses a custo da dignidade das classes empobrecidas.

Dessa forma, a mobilidade urbana é um dos temas complexos relacionados aos problemas de efetivação do direito à cidade para a população. Estudos recentes como os de Boareto (2021), Barata (2024), Reis, Vêras (2024), Medeiros (2024) trazem para o debate análises que tratam o indivíduo como personagem principal da mobilidade, evidenciando em seus estudos abordagens interseccionais das minorias, demonstrando a importância do planejamento, gestão, fiscalização e da mobilidade, estar voltado e ser realizado pelos representantes dessas minorias.

Com relação à pesquisa, foi desenvolvida no município de Campo Mourão, localizado na Mesorregião Centro-Ocidental do estado do Paraná, na qual o município exerce significativa relevância perante os demais, em razão da oferta de bens e serviços que atendem parte das populações dos 25 municípios dessa região. A cidade possui, atualmente, uma população estimada em 103.340 habitantes e apresentou em 2010 um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de 0,757, colocando-se dentre as 25 melhores cidades do estado nesse quesito, perante todos os 399 municípios (IBGE, 2025).

Assim sendo, a pesquisa teve como um dos principais focos de análise a percepção e demandas da população usuária da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR, assim como a integralidade das referências ao método e metodologias propostas para cumprir os objetivos desta pesquisa.

Partindo do exposto, tivemos como objetivo geral da pesquisa “analisar a mobilidade urbana de Campo Mourão-PR, sob a perspectiva do direito à cidade, avaliando a equidade no acesso e a funcionalidade dos diferentes modais de transporte”. Já os objetivos específicos que nortearam o desenvolvimento das respectivas seções, às quais eles se relacionam, foram os seguintes: 1. compreender o panorama atual da mobilidade urbana, evidenciando os principais modais de transportes a partir de uma abordagem teórico-conceitual sistêmica; 2. Entender o desenvolvimento da mobilidade enquanto políticas públicas nos âmbitos nacional, estadual e municipal; 3. Investigar o processo de produção do espaço urbano em Campo Mourão/PR, observando a inter-relação entre a história, desenvolvimento urbano e o uso e ocupação do

espaço; 4. Avaliar a percepção dos usuários sobre a mobilidade urbana e os diferentes modais de transporte em Campo Mourão-PR.

As questões problemas que nos auxiliaram a pensar os objetivos gerais e específicos, assim como nas seções da pesquisa foram: (Geral) Como a mobilidade urbana está representada nas políticas públicas elaboradas na cidade de Campo Mourão/PR? 1. Como a literatura define e apresenta o panorama atual da mobilidade urbana e os seus principais modais de transportes utilizados em Campo Mourão/PR? 2. Qual foi a trajetória do desenvolvimento das políticas públicas de mobilidade urbana nos âmbitos federal, no estado do Paraná e do município de Campo Mourão? 3. De que maneira o contexto histórico de ocupação e desenvolvimento urbano de Campo Mourão contribuiu para o atual panorama da mobilidade urbana em seu território? 4. Qual a percepção da população quanto à mobilidade urbana do município com relação ao seu modal de deslocamento na cidade?

Assim, ressaltamos que a pesquisa foi desenvolvida no programa de pós-graduação Sociedade e Desenvolvimento (PPGSeD) da Universidade Estadual do Paraná – campus de Campo Mourão, vinculada à área de concentração Sociedade e Desenvolvimento, especificamente na linha de pesquisa Formação Humana, Políticas Públicas e Produção do Espaço. A proposta apresenta estreita aderência ao projeto “Análise espacial dos espaços públicos da Região Geográfica Imediata de Campo Mourão”. Portanto, a temática aborda a mobilidade urbana e políticas públicas, alinha-se à linha de pesquisa, visto que compreende o impacto das decisões governamentais sobre transporte, deslocamento e acessibilidade.

Essas características mencionadas justificaram a escolha de desenvolver essa pesquisa dentro do PPGSeD e da linha de pesquisa em questão, mas principalmente a escolha da temática e o planejamento das seções e discussões que foram realizadas na dissertação, buscando evidenciar a complexidade que a mobilidade urbana possui e a relevância que os conhecimentos oriundos das diversas disciplinas realizadas durante a pós graduação trouxeram para a pesquisa.

Enquanto justificativa social, enalteçemos a importância de se colocar o papel das políticas públicas de mobilidade do município em evidência, além de trazer uma abordagem que apresente a complexidade do tema, evidenciando a mobilidade urbana enquanto uma possibilitadora da democratização do espaço urbano, geradora da justiça distributiva e da equidade, tão necessária para os habitantes das cidades (Alvim; Claps; Izaga; 2024).

A justificativa acadêmica é pautada em contribuir com novos olhares e perspectivas dentro da academia, distintas daquelas que vigoravam durante o século passado sob a perspectiva da mobilidade urbana enquanto área de estudo dos transportes, deslocamentos, tempos e velocidades (Cáccia, 2015). Apresentamos por meio da interdisciplinaridade a

complexidade do tema, o quanto a mobilidade urbana se trata de uma área que vai além do simples deslocamento de pessoas pela cidade, mas àquela que está atrelada a uma gama significativa de outras áreas e problemas urbanos, assim como de possíveis soluções de abordagens das mais diversas áreas do conhecimento que possam não abarcar a completude inerente à temática quando utilizadas dentro de suas fronteiras disciplinares (Pombo, 2008).

Nossa justificativa pessoal se dá por ser uma área de estudo em que já havia sido realizada uma pesquisa, de Iniciação Científica (IC), atrelada ao tema das cidades inteligentes, fazendo-nos perceber que um aprofundamento na mobilidade urbana de Campo Mourão, além de possibilitar a realização de uma vontade pessoal de cursar uma pós-graduação *strictu-sensu*, ainda possibilitaria uma pesquisa com potencial de auxiliar na melhoria de aspectos atrelados ao tema no município em que vivo com minha família e amigos.

Diante disso, o método de análise que utilizamos tanto na pesquisa teórica como na análise dos resultados e discussões foi o do materialismo histórico-dialético. Esse método se baseia na premissa de que a sociedade se desenvolve por meio de processos históricos e dialéticos, ou seja, processos que estão atrelados entre si no tempo e espaço, nos quais o passado, o presente e o futuro se relacionam. Sua principal característica é a centralidade das análises das dinâmicas sociais, políticas, culturais, etc. sob a perspectiva da estrutura econômica vigente, ou seja, pelo sistema econômico capitalista de produção e acumulação de capital, que é o principal fator de influência sobre essas dinâmicas citadas (Gil, 2018).

As metodologias que estão sendo implementadas se iniciaram com a pesquisa bibliográfica acerca dos temas: mobilidade urbana; direito à cidade; interdisciplinaridade; políticas públicas; história de Campo Mourão/PR, uso e ocupação do solo, dentre outros. A pesquisa bibliográfica foi parte fundamental da pesquisa e foi desenvolvida a partir de materiais como livros e artigos científicos já consolidados sobre os temas (Gil, 2008).

As buscas por estudos que abordam os temas debatidos foram realizadas em plataformas científicas *online* como o *Google Acadêmico*; *SciELO.org*; banco de teses e dissertações da Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES); livros e dissertações da biblioteca da Universidade Estadual do Paraná (UNESPAR), Campus de Campo Mourão/PR.

Também foi realizada pesquisa documental muito semelhante à pesquisa bibliográfica, mas que se difere com relação às fontes que se restringem apenas a documentos, também conhecidos como fontes primárias (Marconi, Lakatos, 2003; Gil, 2018).

No caso da pesquisa em voga, foram analisados documentos por meio de *sites* do poder público em âmbito federal, estadual e municipal, com enfoque nas legislações: Lei 12.587/12

(Lei da Mobilidade Urbana); no Caderno de Referência Para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana de 2015 (PlanMob); legislações em nível estadual relacionadas à mobilidade urbana dispostas no *site* do Ministério Público do estado do Paraná; e dos relatórios acerca da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR realizados pela Unilivre que, possivelmente serão efetivados em 2026 pela Câmara Municipal em forma do tão aguardado Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão/PR.

Por se tratar de um estudo de caso que visa aproximação sob um fenômeno amplo que se dá no município de Campo Mourão/PR, optamos por uma pesquisa exploratória-descritiva, capaz de gerar essa aproximação e compreensão do tema (Gil, 2018).

Diante disso, os resultados e as discussões tiveram como base a metodologia qualiquantitativa, tendo em vista que as análises dos referenciais teóricos, políticas públicas e da percepção dos habitantes sobre o tema foram realizadas qualitativamente. Os dados socioeconômicos dos participantes da pesquisa contribuíram para os resultados e análises quantitativas.

Para que pudéssemos descobrir a percepção dos usuários dos diferentes modais de transporte que participam da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR, foram realizadas 100 entrevistas semiestruturadas (apêndice I), com algumas especificidades para cada grupo de usuários dos diferentes modais de transportes, evidenciando as dificuldades, benefícios, sugestões e percepção geral e específica atrelada a realidade de cada tipo de usuário.

Todos os diferentes instrumentos de pesquisa foram submetidos e aprovados pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Unespar – CAAE: 83264224.9.0000.9247. Assim, foram aplicadas 20 entrevistas para cada grupo dos usuários, sendo eles: motorista do carro; motociclista; usuário do transporte público; ciclista e o pedestre.

A elaboração de entrevista estruturada com algumas especificidades para cada grupo dos usuários dos diferentes modais de transportes se apresentou enquanto uma demanda, tendo em vista que a partir das leituras e discussões realizadas nas disciplinas cursadas no PPGSeD, entendeu-se que conhecer as particularidades dos cidadãos que fazem parte do sistema de mobilidade urbana de um município seria fundamental para o desenvolvimento de uma pesquisa interdisciplinar, que deve prezar pela busca da compreensão da complexidade dos fenômenos estudados.

Após uma significativa representação do positivismo em pesquisas disciplinares, enfoque ainda presente em muitos cursos superiores, a interdisciplinaridade vem ganhando espaço. Essa mudança justifica-se na crescente complexidade dos problemas sociais, os quais se mostram cada vez mais incapazes de serem sanados por perspectivas isoladas. A abordagem

puramente disciplinar não só aumenta a suscetibilidade de falhas nas resoluções, mas também gera uma mentalidade de domínio e competitividade entre áreas, sem beneficiar a sociedade afetada (Morin, 2003).

Sendo assim, a interdisciplinaridade ocorre quando se transcende o paralelo entre disciplinas, quando são dados os nós e é exercida a complementação simultânea dos conhecimentos de mais de uma disciplina para a compreensão de uma problemática que queremos (ou deveríamos querer) resolver por completo, surge como uma alternativa emergente para o desenvolvimento acadêmico e social da atualidade (Pombo, 2008).

Quanto aos problemas da mobilidade urbana, tais como o trânsito, crescimento das cidades enquanto reprodução dos interesses do capital, o ambiente em que a população está inserida nessas urbes, apenas a interdisciplinaridade é capaz de pensá-los, indagá-los e produzir um conhecimento plausível para as demandas que apresentam (Pombo, 2008).

Para isso, a pesquisa pautou-se prioritariamente no exercício da interdisciplinaridade entre a Geografia, Políticas Públicas, Arquitetura e Urbanismo e a Sociologia. Assim, buscamos evidenciar e fazer o diálogo entre os estudos dessas disciplinas que investigaram até o momento a mobilidade urbana e os processos sociais, urbanos e políticos que podem contribuir com o debate referente ao tema.

Diante disso, a dissertação encontra-se organizada em seis seções. Nessa introdução apresentamos a mobilidade urbana para além dos transportes e deslocamentos, mas também como uma possível ferramenta para equidade social e mitigação dos problemas de acesso e direito à cidade para a população trabalhadora, bem como da importância de políticas públicas que fomentem uma mobilidade urbana capaz de gerar qualidade de vida para seus usuários.

Outras questões são aprofundadas nas demais seções, como o modelo econômico capitalista enquanto sistema estratégico para a manutenção da estrutura social vigente bem como sua utilização na estruturação da mobilidade urbana na cidade. A adoção desse modelo vem ao encontro dos interesses das classes dominantes.

Ainda na introdução, apresentamos os objetivos, questões problema, método de análise, metodologias, a área de concentração do PPGSeD, linha de pesquisa orientadora do estudo, a importância da interdisciplinaridade para o estudo do tema e as seções que compõe essa dissertação conforme já descritos.

A seção 2, denominada “Do direito à cidade à mobilidade urbana: uma análise dos modais de transportes”, apresenta reflexões teóricas que abordam a questão do direito à cidade, da habitabilidade e acessibilidades das populações urbanas aos espaços públicos, tendo por base

os autores Henri Lefebvre, David Harvey e suas relações com estudos de Karl Marx e Friederich Engels na concepção do “Direito à Cidade”.

Tais discussões feitas pelos autores mencionados junto às contribuições de Carlos, Volochko e Alvarez (2015), que se aprofundam em reflexões sobre a cidade enquanto um negócio para as classes dominantes, serviram de base para introduzir o leitor a essa seção.

O intuito da seção é que, a partir das bases conceituais supracitadas, sejam pertinentes a discussão da mobilidade urbana, seus diversos modos de transportes, suas características, acessos e desafios para uma mobilidade urbana integrada em meio a um espaço urbano cada vez mais utilizado pelos interesses de reprodução e produção do capitalismo e suas classes dominantes.

A seção apresentada objetivou “compreender o panorama atual da mobilidade urbana evidenciando os principais modais de transportes a partir de uma abordagem sistêmica”.

Em seguida, na seção 3, “Políticas públicas e mobilidade urbana: diálogos entre as esferas federal, estaduais e municipais”, analisamos o desenvolvimento da mobilidade urbana enquanto políticas públicas nos âmbitos nacional, estadual e municipal. Para tanto, apresentamos quais foram as primeiras políticas de mobilidade urbana no Brasil, seu desenvolvimento até a atualidade e os impactos que geraram sobre a elaboração de políticas públicas no estado do Paraná e no município de Campo Mourão.

Dentre as principais políticas públicas que foram analisadas em âmbito nacional estão: a Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 e o PlanMob (Plano de Mobilidade Urbana) que é um caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana realizado pelo Ministério das Cidades em 2007.

No estado do Paraná, averiguamos as políticas públicas relacionadas ao tema e se estão em concomitância com as leis e políticas nacionais, enquanto que no município de Campo Mourão/PR, analisamos o recém elaborado Plano de Mobilidade Urbana, que passou em 2024 pela última revisão antes de aguardar pelo momento de aprovação na câmara dos vereadores do município. A leitura de outros trabalhos que se debruçam sobre o tema das políticas públicas de mobilidade urbana, que auxiliaram no embasamento e análises das políticas públicas atuais também foram utilizadas nesta seção.

Já na seção 4, temos como premissa que no método do materialismo histórico-dialético, durante a pesquisa devemos dar ênfase para além dos aspectos sociais, ambientais e econômicos, evidenciando também o contexto histórico no qual a cidade se desenvolveu a partir do final do século XIX, momento da chegada dos primeiros habitantes da região que se tornaria Campo Mourão. Além de mostrar essa trajetória histórica da região até se tornar município e

vivenciar o processo de urbanização e crescimento populacional que impactou pequenas e médias cidades.

Portanto, na seção 4, intitulada - “Campo Mourão: uma retrospectiva através dos tempos”, apresentamos o desenvolvimento urbano de Campo Mourão/PR, desde 1960 até 2025, observando aspectos ambientais, socioeconômicos e da mobilidade urbana do município”, com intuito de evidenciar justamente essa dialética da sociedade que se dá pelas épocas e a forma de desenvolvimento da cidade pautados no sistema de produção capitalista, evidenciado por autores como Lefebvre e Harvey como sistema atuante no modo de crescimento e organização dos espaços urbanos, principalmente a partir das revoluções industriais.

Para isso, os aspectos investigados foram: o processo de ocupação do município, crescimento populacional e da malha urbana, e a ocupação e uso do solo em áreas urbanas distintas e sua relação com discussões da mobilidade urbana.

Quanto a seção 5, denominada - “Análise da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR: diferentes olhares”, apresentamos e analisamos a mobilidade urbana de Campo Mourão/PR, evidenciando os participantes da pesquisa dos diferentes modais. Assim sendo, além de nos aprofundarmos nos caminhos metodológicos utilizados para obtenção dos resultados qualitativos, oriundos principalmente das percepções dos usuários da mobilidade urbana da cidade, realizamos uma análise integrada da percepção dos usuários de cada modal de transporte.

Por fim, na última seção, apresentamos as considerações finais da pesquisa desenvolvida em Campo Mourão-PR.

2 DO DIREITO À CIDADE À MOBILIDADE URBANA: UMA ANÁLISE DOS MODAIS DE TRANSPORTE

Nesta seção, analisamos a mobilidade urbana sob a ótica do Direito à Cidade, examinando como a integração dos modais de transporte contribui para a democratização do espaço urbano e o acesso a serviços essenciais. Para tanto, discutimos a mobilidade urbana como uma das demandas fundamentais do Direito à Cidade, conceito originado nas reflexões de Henri Lefebvre. A análise baseia-se em autores contemporâneos que atrelados a Henri Lefebvre, David Harvey e Ana Fani Alessandri Carlos que abordam a cidade contemporânea como espaço de limitação da vida urbana em detrimento dos interesses capitalistas. Em seguida, apresentamos um panorama dos principais modais de transporte utilizados nas cidades brasileiras, destacando suas características e as problemáticas que impactam os usuários.

2.1 Mobilidade urbana, conflitos e as contradições do Direito à Cidade

As cidades contemporâneas podem ser compreendidas como uma novidade, pois são recém-nascidas se comparadas com as cidades das civilizações antigas e mais recentes, dos séculos XIX e XX, quando as cidades detinham importância, mas não a maioria da população global. As dinâmicas eram diferentes, o campo era a morada da grande maioria da população mundial, e as cidades, ainda que com sua relevância econômica, social e cultural, não possuíam as características atuais, provenientes do processo de industrialização e da urbanização acelerada.

No cenário brasileiro, a intensificação da industrialização e a modernização do campo durante a segunda metade do século XX deram início a essa acelerada urbanização, a migração do campo para o ambiente urbano e, conseqüentemente, ao início do nascimento das cidades contemporâneas.

Quanto a essa nova configuração da cidade que se construiu da antiguidade até a modernidade, modificando-se até a contemporaneidade, que muito se difere da cidade que se formou historicamente. Para Henri Lefebvre, filósofo francês, que apresentou em 1968 o “Direito à cidade”, obra com profundas reflexões dessa nova dinâmica do espaço urbano:

A cidade historicamente formada não vive mais, não é mais apreendida praticamente. Não é mais do que um objeto de consumo cultural para os turistas e para o esteticismo, ávidos de espetáculos e do pitoresco. Mesmo para

aqueles que procuram compreendê-la calorosamente, a cidade está morta. No entanto, “o urbano” persiste, no estado de atualidade dispersa e alienada, de embrião, de virtualidade. Aquilo que os olhos e a análise percebem na prática pode, na melhor das hipóteses, passar pela sombra de um objeto futuro na claridade de um sol nascente. Impossível considerar a hipótese da reconstituição da cidade antiga; possível apenas encarar a construção de uma nova cidade, sobre novas bases, numa outra escala, em outras condições, numa outra sociedade (Lefebvre, 2001, p. 106).

De acordo com Henri Lefebvre (2001), a morte da cidade antiga é trágica, mas a afirmativa não se deve ao crescimento urbano, às novas problemáticas das cidades, ao processo de urbanização acelerada ou às características físicas das cidades contemporâneas. Mas sim, em virtude de uma mudança inerente à realização da vida urbana nesse cenário.

A cidade deixa de ser o palco da vida, do valor de uso, do encontro, da festa, da democracia e da participação social na construção de seus elementos. Ela se transforma no palco dos interesses do capitalismo, no qual o valor de troca se sobressai sob o valor de uso. Consequentemente, seus habitantes não mais a vivenciam plenamente, mas apenas a habitam perante as condições que lhes foram impostas.

Todavia, são as pessoas, suas vidas que mantêm o urbano vivo, sendo inclusive, essa vida urbana a esperança para que a cidade possa se renovar e voltar a figurar como o palco da vida, não daquela cidade antiga, mas de uma nova sociedade que devolva para seus participantes o prazer de viver, habitar e construir as cidades nos moldes que lhes favoreça uma verdadeira vida urbana defendida por Lefebvre (2001).

Enquanto as camadas empobrecidas das populações urbanas tentam sobreviver, incapazes de enxergar que seu direito à cidade está suprimido, vivenciam cotidianamente os intensos problemas urbanos, como a violência, o desemprego, sistemas de saúde e de saneamento básico precários, a oferta insuficiente de moradia digna, a segregação socioespacial, etc.

Além dessas, vale ressaltarmos as dificuldades para se deslocar para acessar os bens, serviços, oportunidades, lazer, trabalho, etc. - que a mobilidade urbana deve prover nas cidades.

Sendo uma característica intrínseca, toda a cidade tem mobilidade. Qualquer que seja a cidade, há uma estrutura para dar suporte aos deslocamentos das pessoas e das cargas. O que vai diferenciar uma cidade da outra, permitindo identificar aquela com as melhores condições de mobilidade, é a compatibilidade entre essa capacidade e a demanda por deslocamento (volume e padrões) (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 45).

Porém, ainda que o deslocamento das pessoas pelas cidades possa depender de meios de transportes ou de uma simples caminhada e de que esse fato pode gerar um entendimento do termo restrito aos transportes e deslocamentos pelas cidades, a mobilidade urbana se relaciona com diversas outras áreas do planejamento urbano para além do trânsito e transportes.

O conceito de mobilidade urbana atual não possui significativas controvérsias dentre àqueles que estudam a temática. Para Rodrigues (2021):

Diferentemente do trânsito, a mobilidade urbana se relaciona com o direito de ir e vir dos cidadãos no meio urbano, as formas como os habitantes usufruem dos espaços públicos e como se deslocam, estando diretamente associada com as questões de acessibilidade e de habitabilidade nas cidades (Rodrigues, 2021, p.125).

Na mesma linha de raciocínio, ainda na apresentação de seu livro, Lopes, Martorelli e Costa (2020) enfatizam que a:

Mobilidade não é sinônimo de transporte. Mobilidade significa a capacidade de viabilizar, com qualidade, os deslocamentos diários pela cidade para fins de trabalho, estudos, lazer e serviços. Esses deslocamentos podem (ou não) ser feitos utilizando-se um dos modos disponíveis de transporte (Costa, 2020, p.12).

Portanto, ainda que os meios de transportes e deslocamentos sejam fatores importantes na mobilidade urbana, o foco de seu planejamento deve estar orientado para a acessibilidade das pessoas, independente do modo de locomoção que seja utilizado, buscando gerar um espaço urbano democrático para todos. “Do ponto de vista do planejamento, operação e gestão urbana a mobilidade faz parte de um conjunto de políticas públicas que objetivam melhorar a qualidade de vida nas cidades” (Lopes, Martorelli, Costa, p. 46).

Dessa forma, a mobilidade urbana apresenta-se como uma aliada, potencial capacitadora do direito à cidade aos seus habitantes, no entanto, na realidade de diversas cidades brasileiras, o que mais chama a atenção são as suas externalidades negativas, que inclusive, vão muito além de dificuldades de os habitantes acessarem seus objetivos diários.

Em sua pesquisa, Boareto (2021) busca evidenciar os caminhos para uma mobilidade urbana transformadora das cidades brasileiras. Assim sendo, afirma que:

A mobilidade urbana lida com problemas diversos, como congestionamentos, elevado número de mortes no trânsito, oferta insuficiente de transporte público, alto valor das tarifas e desejo de melhor qualidade, infraestrutura insuficiente para o transporte público, uso da bicicleta e deslocamento a pé, consumo de combustíveis e poluição. Estes temas são amplamente discutidos, mas exigem análises e soluções qualificadas que ultrapassem o senso comum

e a visão simplista, normalmente associada aos complexos problemas urbanos (Boareto, 2021, p. 04).

Diante disso, percebemos que são diversos os problemas intrínsecos à mobilidade urbana, mas como bem mencionado por Boareto (2021), são complexos e devem ser investigados a partir dessa premissa. Por exemplo, os congestionamentos são sim um problema, mas quais as reais causas deles no cotidiano urbano? O transporte público sempre foi insuficiente para a população? Ou políticas públicas e os interesses das classes dominantes auxiliaram para suas ineficiências atuais? São as pessoas que se acidentam no trânsito ou o sistema de mobilidade tem dado preferência para alguns tipos de transportes em detrimento de outros, gerando inclusive vítimas fatais por esse sistema inadequado para equidade de seus usuários? Todas essas vítimas pertencem à mesma classe social?

Além disso, os problemas urbanos não são isolados, estão geralmente atrelados uns aos outros, como por exemplo, os congestionamentos que estão diretamente relacionados às políticas de ocupação e uso do solo e da segregação socioespacial que afastam as pessoas mais pobres das centralidades urbanas; do sucateamento do transporte coletivo atrelado aos interesses da indústria automobilística, que induzem o indivíduo a adquirir um veículo automotor individual, somado a ineficiência e/ou omissão do poder público perante esses fatores.

Frente ao exposto, é essa a mobilidade, ou melhor, a acessibilidade dos habitantes aos espaços, bens e serviços de suas cidades que nos propomos a investigar, pois a mobilidade esteve durante as últimas décadas do século XX representada em debates e pesquisas científicas a partir da análise da origem, destino, meio de locomoção e tempo para cumprir com o deslocamento, sem evidenciar a complexidade ao redor de suas problemáticas.

Uma das razões da relação entre mobilidade urbana, origem, transporte utilizado, tempo de deslocamento e destino terem sido tão estudadas, sem abarcar sob uma abordagem holística do tema e seu envolvimento com os aspectos sociais e políticos, é o desenvolvimento da temática em concomitância com o da indústria automobilística no Brasil (Cáccia; 2015).

Essa indústria passou a atuar no Brasil sob a promessa do Estado de acelerar a economia e desenvolver o país por meio do consumo dos veículos automotores e da geração de empregos. Esse processo ocorreu de maneira similar na Europa e nos Estados Unidos ainda nos séculos XIX e XX. Na prática, ainda que tenha contribuído em parte da promessa, não trouxe desenvolvimento social e ainda se tornou uma indústria com significativo poder de influência política sob o Estado. Isso, derivou em um modelo desenvolvimentista em que estudos voltados

para o tempo e velocidade dos transportes motorizados individuais ganhassem mais atenção dos pesquisadores do que daqueles que englobassem o sistema holístico de mobilidade urbana (Cáccia, 2015; Carvalho, 2016; Rodrigues, 2021).

Entretanto, diversos estudos mais recentes, dentre eles os de Cáccia (2015); Boareto (2021), Pereira (2021); Alvim, Izaga, Claps (2024), Barata (2024), Reis, Vêras (2024), têm conseguido evidenciar a abrangência do tema, apontando suas diversas relações com outras áreas do planejamento urbano, políticas públicas e a configuração socioespacial das cidades atrelada aos interesses capitalistas, fatores de discussão que são fundamentais para uma abordagem ampla capaz de gerar soluções viáveis para os problemas da mobilidade urbana e, por conseguinte, auxiliar na vida urbana da população.

Assim sendo, os estudos têm apontado como principais problemas da mobilidade urbana da atualidade os caracterizados por apresentarem: a maneira como as cidades cresceram e ainda crescem sem planejamento adequado, de forma vertical para as classes dominantes e horizontalmente para as classes empobrecidas, geralmente deslocadas para regiões periféricas, causando segregação socioespacial; os interesses capitalistas incidindo em detrimento aos da população; os modais de deslocamento automotores individuais sendo privilegiados em detrimento dos transportes ativos e coletivos; políticas públicas coniventes com os interesses capitalistas em detrimento das necessidades da população; as dificuldades da população de participar ativamente na elaboração dessas políticas, etc.

Diante disso, o Brasil tardou na elaboração de políticas públicas de mobilidade urbana, tendo em vista que a taxa de urbanização das cidades teve significativo aumento a partir das décadas de 1960 e 1970, enquanto que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) só foi efetivada em 2012.

Por mais que antes e após a promulgação do PNMU tenham sido elaborados e divulgados documentos com diretrizes apontando para a necessidade de inverter a lógica atual da mobilidade urbana, principalmente com relação à priorização dos automóveis individuais nas vias em detrimento do transporte público, pedestres e ciclistas, parece-nos que por trás de ótimos textos e abordagens do tema prevalecem na prática os interesses da classe dominante sob um Estado conivente com as desigualdades geradas pelo sistema de mobilidade urbana atual.

Vale trazermos para as reflexões de Harvey (2001) sob a obra de Marx com relação ao papel do Estado na sociedade de classes, na qual ele é o agente regulador da ordem. A priori o Estado precisa ser compreendido como um mecanismo de ordenamento da sociedade criado pela própria sociedade, ou melhor, pelas contradições de interesses particulares e da

comunidade (Harvey, 2001). O que nos parece bem plausível e acertado tendo em vista a inúmeras particularidades e anseios dos indivíduos capazes de gerar o caos sem um ordenamento adequado.

Todavia, “como o Estado tem de assumir uma existência “independente”, para garantir o interesse comum, torna-se o lugar de um “poder alienígena”, por meio do qual pode dominar os indivíduos e os grupos” (Harvey, 2001, p. 80), podendo então se transformar, “pela luta política, em instrumento para dominação de classe”, sem que todas as classes percebam os interesses defendidos pelos vitoriosos dessa luta política.

As estratégias para a aceitação social dessa dominação são, em suma: a configuração da política fragmentada em instituições, organismos públicos que aparentam independência, providos de funcionários que estão acima do povo e que trabalham para o bem de todos (Harvey, 2001).

Enquanto que o outro artifício se faz perante a sua capacidade de universalizar suas ideias, suas ideologias passam a ser massivamente difundidas como:

[...] verdades eternamente universais. Assim, essas idéias devem ser apresentadas como se tivessem uma existência autônoma. As noções de “justiça”, “direito”, “liberdade” são apresentadas como se tivessem um significado independente de qualquer interesse específico [...] As conexões entre a formação da ideologia dominante, a definição do “interesse comum ilusório” na forma do Estado, e os interesses específicos reais da(s) classe(s) dirigente(s) são tão sutis quanto complexos (Harvey, 2001, p. 81).

Dessa forma, a própria legislação ou documentos, diretrizes, planos de implementação de políticas públicas são passíveis de se tornarem meras formalidades institucionais, apresentando o “interesse” do Estado em melhorar aspectos da vida do cidadão, enquanto a classe dominante dita as verdadeiras proposições a serem aceitas e praticadas pela sociedade.

A ineficiência da mobilidade urbana em nosso país perpassa justamente por hábitos de deslocamento e de políticas públicas que têm dado preferência à utilização do veículo motorizado individual (Boareto, 2021; Pereira *et al.*, 2021). Realidade que atrelada à periferização da população empobrecida que se configura enquanto maioria dos centros urbanos, dependente de deslocamentos distantes para acessar seus trabalhos e objetivos diários, configura o cerne dos problemas e da ineficiente mobilidade urbana (Sogame, 2001; Carvalho, 2016).

Assim, os países em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, “nas últimas décadas testemunharam uma adaptação ao uso intensivo do automóvel, refletindo um modelo de

privatização da mobilidade atrelado aos interesses das elites e das classes médias emergentes no contexto de acumulação capitalista” (Alvim, Izaga, Claps, 2024, p. 414).

Diante disso, temos o automóvel individual enquanto um agente segregador na mobilidade urbana brasileira, tal quanto um mecanismo de perpetuação dos interesses capitalistas das montadoras perpassa pelo fato de que o “incentivo à indústria automobilística representou um projeto de modernização do país, sem, no entanto, conseguir incorporar uma parcela maior da sociedade no circuito de produção e consumo, tornando-se um bem de consumo associado diretamente as elites” (Cáccia, 2015, p. 51).

Desde então, esse setor da indústria possui forte poder de negociação de seus interesses perante o Estado brasileiro, que ainda que elabore políticas públicas que busquem inverter a lógica atual de deslocamento nas cidades, teme os desdobramentos que podem ser gerados com o descontentamento desse setor (Carvalho, 2016).

Destarte, as políticas públicas e documentos elaborados pelo Estado relevantes para a mobilidade urbana como “Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada” (2004); “Política nacional de mobilidade urbana sustentável” (2004); Política Nacional de Mobilidade Urbana (2013) e o PlanMob: Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana (2015), apresentam o carro como modelo de deslocamento insustentável para as cidades, mas que frente às pressões do setor automobilístico sedem, como em 2023, quando o Governo Federal subsidiou o Programa de Carros Populares com R\$ 800,00 milhões para aquecer o setor de carros zero quilômetros no país (Rittner, Klein, 2023)¹.

Desta forma, as políticas que beneficiam o transporte individual em detrimento do coletivo, somado ao descaso com o transporte coletivo, que na grande maioria das cidades é gerido pela iniciativa privada, sem um processo de licitação com as mínimas exigências de qualidade e reinvestimentos no serviço, reverbera na escolha de parte significativa da população pelo uso do carro (Boareto, 2021; Pereira *et al.*, 2021).

Assim sendo, o modo como as cidades têm crescido, de forma espraiada, horizontalmente, como uma estratégia de afastamento das populações indesejadas das centralidades urbanas, aumentando os custos de operacionalização do transporte público para atuação nessas periferias, gerando aumentos de tarifas e no tempo de deslocamento, que não condizem com a qualidade do serviço ofertado (Caribé, 2019).

¹ RITTNER, Daniel; KLEIN, Samantha. Governo vai liberar mais R\$ 300 milhões para programa de carros populares. CNN Brasil, Brasília, 28 jun. 2023. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/auto/governo-vai-liberar-mais-r-300-milhoes-para-programa-de-carros-populares/>>. Acesso em: 13 maio 2025.

Vale acrescentarmos que, esse crescimento horizontal não pode ser justificado pela ausência de espaços nas centralidades urbanas, mas sim, pelo desejo das classes dominantes capitalistas em se apropriar desses espaços para a reaplicação do capital excedente em novos edifícios destinados ao mercado imobiliário de alto padrão no ramo de escritórios comerciais, transformando as centralidades em locais de passagem da classe trabalhadora em detrimento da possibilidade da vida urbana digna para essas pessoas (Carlos *et al.*, 2015).

Quanto a isso, Lefebvre (2008) afirma e indaga que:

A extensão da cidade produz o subúrbio, e depois o subúrbio engole o núcleo. Quando não são desconhecidos, os problemas se invertem. Não seria mais coerente, mais racional e mais agradável ir trabalhar no subúrbio e morar na cidade do que ir trabalhar na cidade e morar num subúrbio pouco habitável? (Lefebvre, 2008, p. 83).

Entretanto, temos no modo da produção do espaço brasileiro, o capitalismo como um regulador das desigualdades sociais, utilizando para além da configuração espacial das cidades, a mobilidade urbana para perpetuar essas desigualdades. A principal característica de perpetuação da desigualdade imposta por esse sistema na mobilidade urbana, é que ele a utiliza para garantir que o tempo e forma de deslocamento possibilite apenas o acesso do trabalhador a sua jornada de trabalho, a qual lhe garantirá o salário, mas inviabiliza sua qualidade de vida, sua reposição de energia, seu tempo com a família e demais relações sociais, independentemente do tipo de modal de transporte utilizado (Cáccia, 2015; Reis, Vêras, 2024).

Dessa forma, a classe dominada e empobrecida pelos interesses capitalistas vivencia a ambivalência da mobilidade, que ao mesmo tempo que se constitui em um direito, é também um mecanismo de coerção, estratificação social (Medeiros, 2024).

É a posição do indivíduo dentro das hierarquias sociais na cidade que é fundamentada pelas relações de produção, as quais têm possibilitado ou não o usufruto do urbano pelo indivíduo. Sendo necessária uma releitura da ideia do direito à cidade, a partir dos conflitos urbanos gerados pelas contradições sociais (Caribé, 2019).

A retomada da cidade pela sociedade urbana depende de sua própria compreensão, enquanto agente coletivo de transformação e do seu direito de habitar (no sentido de viver) esse espaço como um todo, todavia, essa coletividade está ausente. A sociedade está dividida sob camadas orquestradas pela elite, que na concepção de Lefebvre (2008) estaria representada na França do século XXI por:

Um por cento da população ativa entre os Diretores, os Chefes, os Presidentes disto ou daquilo, as Elites, grandes escritores e artistas, grandes Cômicos ou

informadores [...] com sua família e seu séquito, tendo cada uma sua “casa. O domínio da/pela Centralidade em nada impede a posse de setores secundários [...] A seguir, cerca de quatro por cento de “executive-men”, administradores, engenheiros, cientistas. Depois de uma seleção, os mais eminentes são admitidos no coração da Cidade [...]. Os outros, subordinados privilegiados, também têm setores repartidos segundo um plano racional. Antes de atingir esse triunfo, o capitalismo de Estado preparou cuidadosamente esse plano. Sem omitir a ordenação dos diversos guetos urbanos, ele organizou para os cientistas e para a ciência um setor severamente concorrencial; nos laboratórios e nas universidades, cientistas e intelectuais se defrontam de maneira puramente competitiva, com um zelo digno de um melhor emprego, para o maior benefício dos Senhores do econômico e do político, para a glória e alegria dos moradores do Olimpo [...] A massa, premida por múltiplas coações, aloja-se espontaneamente nas cidades satélites, nos subúrbios programados, nos guetos mais ou menos “residenciais”; tem para si apenas o espaço medido com cuidado; o tempo lhe escapa [...] Essas massas que não merecem o nome de povo, nem de popular, nem de classe operária, vivem “relativamente bem”, à parte o fato de que sua vida cotidiana é telecomandada, e que sobre ela pesa a ameaça permanente do desemprego, que contribui para o terror latente e generalizado (Lefebvre, 2008, p. 120).

Diante do exposto, concomitante à limitação da ciência pelo seu aspecto concorrencial, incapacitada de produzir mudanças sociais significativas envoltas de toda a estrutura social vigente e da “luta” cotidiana da massa empobrecida pela sua mínima dignidade, está a fragmentação da vida urbana dos indivíduos em trabalho, transporte, lazeres. Essa divisão leva a própria fragmentação do indivíduo, dissociado tanto do meio em que vive quanto de si mesmo (Lefebvre, 2008).

Nesse contexto, a busca por uma mobilidade urbana justa é desafiadora, pois gera conflitos com os interesses das classes dominantes que ocupam os espaços de poderes, tomada de decisões e produzem ideologias que as beneficiam. Diante disso, Reis e Vêras (2024, p. 545) apresentam que “Nas últimas décadas, a ideia de direito à cidade ressurgiu com força e desenvolveu-se nas lutas de movimentos sociais [...] de que o urbano é o espaço da segregação, da separação e da dominação, mas também é do encontro, da simultaneidade e da reunião”.

O direito à cidade, citado pelos autores, é oriundo da obra “Le Droit a la Ville” de 1968 do filósofo francês Henri Lefebvre, que na época, já podia observar em diversas cidades europeias a supressão pelos interesses capitalistas de valorização da cidade e do urbano, enquanto mecanismo de acumulação do direito à cidade para suas populações.

Esse direito à cidade vai além dos direitos constitucionais formulados pelo Estado capitalista que também prevê o direito à propriedade privada e a “liberdade” do trabalhador de vender sua mão de obra, gerando os mecanismos necessários para sua própria dominação, acumulação capitalista e perpetuação das desigualdades sociais (Harvey, 2001).

O direito ao qual Lefebvre se refere, salienta que:

O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade (Lefebvre, 2001, p. 134).

Contudo, a cidade tem sido cada vez mais apropriada pelos interesses do capitalismo, que possui a capacidade de se adaptar para se manter enquanto um sistema hegemônico de regulação das dinâmicas sociais, políticas e econômicas que lhe permitem a acumulação de capital, como é apresentado por Harvey (2001):

A teoria de Marx do crescimento sob o capitalismo situa a acumulação de capital no centro das coisas. A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível; esse sistema cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos (Harvey, 2001, p. 43).

A participação coletiva das populações urbanas na construção das cidades, enquanto um espaço destinado ao valor de uso dos equipamentos e infraestruturas urbanas, capaz de gerar qualidade de vida, pertencimento e dignidade que não se atrelam aos interesses capitalistas, que cada vez mais tem buscado revalorizar as cidades com a finalidade de especulação e reprodução de seu capital excedente.

Dessa forma, “Sob o capitalismo, o pressuposto é a desigualdade expressa na concentração da riqueza nas mãos de uma classe e materializa-se no espaço tornado mercadoria, no qual o valor de troca ganha centralidade, definindo o lugar de cada cidadão na hierarquia socioespacial” (Carlos *et al.*, 2015, p. 60).

Assim, é dificultada a participação social na construção e usufruto do espaço urbano por parte dos que pertencem à classe trabalhadora, para que seja garantido o direito à cidade à uma minoria que representa a classe dominante da estrutura social. Essa minoria usufrui dos benefícios provenientes de um espaço urbano segregado, construído fisicamente pela força e exploração do trabalho da classe trabalhadora, que possui seu direito de ir e vir assegurado apenas para ir e voltar do trabalho.

O que significa que não há formas de realizar a vida urbana como defendida pelo Direito à Cidade de Lefebvre? Pelo contrário, a realização da vida urbana se dá nas lutas dos movimentos sociais “que coloca em xeque o planejamento da metrópole ao questionar a

orientação das políticas espaciais dirigidas pelo processo de valorização do capital em detrimento da realização da vida” (Carlos *et al.*, 2015, p. 60).

Sendo assim, existem mecanismos de luta contra os interesses do capital que precisam se desenvolver nas diversas áreas do planejamento urbano que permeiam a vida de seus habitantes. Uma dessas formas de mudança social são os espaços convidados, àqueles em que a formulação de diretrizes, políticas públicas e debates nos âmbitos nacionais, estaduais e municipais podem ser acessados por representantes de grupos da sociedade civil organizada (Barata, 2024).

Entretanto, esses espaços também são frequentados e influenciados por representantes das classes dominantes e por interesses vinculados à capital. Nesse contexto, torna-se fundamental que, para além dos representantes das diferentes demandas da população, haja um número significativo de cidadãos informados e atentos aos acontecimentos e às decisões tomadas nesses espaços. A participação ativa da sociedade é essencial para acompanhar, questionar e pressionar os gestores públicos, contribuindo para que o debate e a aprovação das pautas também contemplem os interesses e as necessidades da população.

Além dos espaços convidados, Barata (2024) evidencia em sua pesquisa o surgimento de um novo termo atrelado à mobilidade, à “justiça da mobilidade”, que pautado na crítica ao planejamento participativo que vigorava e ainda dita as tomadas de decisões no âmbito público, apresenta uma nova proposta de participação, a dos “espaços reivindicados” que “têm desafiado as noções equivocadas de ilegalidade e suposições de “planejamento adequado”, ao mesmo tempo que trazem à tona as periferias e a informalidade como parte integrante da urbanização e do planejamento” (Barata, 2024, p. 466).

Assim, estudos recentes desenvolvidos por Boareto (2021), Reis; Vêras, (2024), Medeiros (2024) referentes à mobilidade estão corroborando com a complexidade do tema, trazendo para o debate análises que tratam o indivíduo como personagem principal da mobilidade, evidenciando em seus estudos abordagens interseccionais das minorias que enfatizam a importância do planejamento, gestão e fiscalização da mobilidade estar voltado e ser realizado por representantes dessas minorias.

Dessa forma, é relevante aprofundar a análise de questões específicas relacionadas à mobilidade urbana, sem perder de vista a totalidade na qual a cidade se realiza, especialmente no espaço urbano, entendido como espaço de reprodução da vida social e, particularmente, da vida popular. Esse espaço, contudo, tem sido progressivamente suprimido pelos interesses capitalistas, pela ineficiência e/ou conivência do Estado com os interesses das classes dominantes e, ainda, pelas limitações da própria sociedade em se organizar, lutar e garantir o

atendimento de suas demandas. Tal realidade manifesta-se não apenas no campo da mobilidade urbana, mas também em diversos outros setores que compõem o planejamento e a organização do espaço urbano.

Tudo o que precisamos para efetivar nossos direitos e valores de sociedade justa já nos foi dado e está diante de nós. Já temos o urbano e nele, a sociedade que cria o imaterial e possui capacidade de transformação do social a partir da reivindicação de seu direito à cidade. Porém, tudo que necessitamos superar é o modo como as articulações das classes dominantes se engendram na sociedade para manter nossa virtualidade e submissão aos seus interesses. Existimos, somos fortes e capazes, mas apenas em um mundo virtual que não atinge os privilégios das elites, encontramos-nos distantes da capacidade de mudar a realidade e cada vez mais longe de nossa consciência social (Lefebvre, 2008).

Frente ao exposto, esperamos que a compreensão sobre algumas das características, dificuldades e possíveis soluções, atreladas aos diferentes modais de transporte, buscando a compreensão de uma parte importante desse todo e complexo que é a mobilidade urbana brasileira, possam evidenciar as problemáticas que se entrelaçam entre o tema, a sociedade brasileira e o seu direito à cidade.

2.1.1 Modais de transportes motorizados: análise de características, desafios e oportunidades de desenvolvimento

A compreensão dos modais de transporte, aqui compreendidos como modos de deslocamento ou meios de transporte, é fundamental para o debate sobre mobilidade urbana. Isso envolve analisar os espaços que esses modais ocupam nas cidades, as possibilidades de deslocamento dos cidadãos, as políticas que promovem ou restringem o direito à cidade e os interesses capitalistas que moldam essas narrativas. Para tanto, apresentamos esses modais iniciando pelos motorizados (subdivididos em individuais e coletivos) e, na sequência, os não motorizados.

Os principais transportes motorizados individuais são o carro e a moto, enquanto os transportes motorizados coletivos mais utilizados no Brasil são o ônibus, o metrô, monotrilho, sistemas estruturais com veículos leves sobre trilhos (VLT's), trens urbanos, regionais e de subúrbio, sistemas hidroviários, teleférico, plano inclinado e aeromóvel (Ministério das Cidades, 2015).

Todavia, priorizamos os transportes motorizados mais utilizados na maioria das cidades brasileiras, tendo em vista que as principais problemáticas no cenário nacional de transportes

na mobilidade urbana estão relacionadas aos usuários do automóvel, da motocicleta e do transporte público (ônibus). Ainda que existam debates pertinentes a serem realizados sobre os outros modais de transportes motorizados.

Assim, dentre os modais, o carro é o meio de transporte que mais representa os interesses capitalistas no cenário da mobilidade urbana e de acumulação desde que passou a ser produzido e comercializado em grande escala. Isso já acontecia durante o século XX, quando o modelo Fordista de produção conseguiu produzir em larga escala, diminuir o preço final para o consumidor, sem que houvesse a valorização do trabalho dos envolvidos no processo de produção (Cáccia, 2015).

Em meados do século XX, a maioria da população das grandes cidades brasileiras utilizava os meios de transportes coletivos para seus deslocamentos, porém com o crescimento da indústria automobilística no país, principalmente a partir da década de 1990, quando a atração de investimentos no setor automobilístico, aumento da renda das famílias brasileiras, expansão do crédito e redução da carga tributária sob veículos de até 1000 cilindradas, fizeram do carro o meio de transporte mais utilizado no Brasil desde o início do século XXI (Carvalho, 2016).

Por mais que o próprio Estado, por meio do Ministério das Cidades, demonstre compreender a complexidade do tema e admita em seus documentos, como no mais recente Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) de 2015, a necessidade de fomentar o uso de transportes coletivos em detrimento dos individuais, afirmando que “Hoje, tudo indica que esse modelo se esgotou. Não há recursos e, se houvesse, não haveria espaço físico para alimentar a contínua massificação do uso do automóvel implementada a partir da virada do século XIX.” (Ministério das Cidades, 2015, p. 44). Na prática, ocorrem medidas contrárias a essa afirmativa.

De 2008 até 2012, o Governo Federal foi reduzindo, até zerar, o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, para compra de carros de baixa cilindrada (Rubim; Leitão, 2013). Segundo reportagem da CNN Brasil de junho de 2023, o Governo Federal somou R\$ 800 milhões de reais de subsídio ao Programa de Carros Populares, arcando com valores de R\$ 2.000,00 até R\$ 8.000,00 de desconto para pessoa física ou jurídica que comprassem carros de entrada zero quilômetros (Rittner, Klein, 2023)².

² RITTNER, Daniel; KLEIN, Samantha. Governo vai liberar mais R\$ 300 milhões para programa de carros populares. CNN Brasil, Brasília, 28 jun. 2023. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/auto/governo-vai-liberar-mais-r-300-milhoes-para-programa-de-carros-populares/>>. Acesso em: 13 maio 2025.

Essa contradição nos discursos com as práticas mostra-nos, primeiro a importância de políticas públicas a serem elaboradas em conjunto por todos os ministérios, pois de nada adianta os esforços do Ministério da Cidade para melhorar a mobilidade, “enquanto o do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Transportes e Minas e Energia desenvolvem linhas de ação que, na maioria das vezes, contribuem para agravar o problema” (Rubim; Leitão, 2013, p. 63).

Em segundo, o poder de barganha das montadoras frente ao Estado, em decorrência da quantidade de empregos e capacidade de produção já atuante no país (Carvalho, 2016), que demonstra como os interesses capitalistas podem se sobrepor aos interesses da população perante as decisões do Estado.

Com relação ao uso massivo do automóvel em nossa sociedade, existem diversas externalidades negativas a serem pontuadas, mas antes é importante compreender que já existe uma cultura do automóvel muito aceita, o que reverbera nas práticas de educação que reproduzem ainda mais a aceitação desse modelo “carrocentrista”. Quanto a isso:

A massificação do uso do automóvel e a relação intrínseca do desenvolvimento urbano com o desenvolvimento dos transportes, naturalizaram, na prática cotidiana, a crença de que o motorista de automóvel particular possui a prioridade e a preferência no que se refere à circulação urbana. As cidades foram desenhadas e são constantemente reformuladas para suprir a demanda de espaço dos automóveis. O ser humano é quem precisa se adaptar as necessidades dos automóveis. Ensina-mos as crianças a se protegerem e andarem de forma segura, sem atrapalhar a fluidez no trânsito, enquanto não ensinamos aos futuros motoristas que eles possuem uma “arma” que corresponde à nona causa de mortes no mundo” (Cáccia, 2015, p. 74).

Isso implica em uma necessidade de, não apenas, repensar a forma como alguns modais de transportes recebem maior preferência do Estado e da população para circularem, mas também o quanto essas atitudes reverberam nas escolhas das futuras populações que ao assistirem os privilégios dados aos automóveis, independente dos constrangimentos causados por eles, como: congestionamentos, mortes, poluição sonora e ambiental, etc. Diante disso, as novas gerações tornam-se ainda mais interessadas pelos automóveis, ficando evidente a importância que dão a eles, por proporcionar a ilusão de pertencimento a uma classe superior privilegiada, na qual o individual se sobrepõe ao bem estar do coletivo.

Dessa forma, podemos admitir que o carro na sociedade brasileira contemporânea carrega também um aspecto simbólico. Sua posse dentro da mobilidade urbana está atrelada a um certo *status* social superior aos do que não o possuem. Existe um signo criado sobre o objeto, que o torna atraente, minimizando seus aspectos negativos como o alto custo e os problemas

causados e vividos a partir de sua utilização em um ambiente em que ele, cada vez mais tem menos espaço para continuar se reproduzindo.

Quanto a isso, Lefebvre (2008) já alertava que “O signo é comprado e vendido; a linguagem torna-se valor de troca. Sob a aparência de signos e de significações em geral, são as significações desta sociedade que são entregues ao consumo” (Lefebvre, 2008, p. 69).

O aspecto sociocultural na mobilidade urbana brasileira possui relevância para apontar o carro como um bem de consumo desejável por cidadãos de todas as classes sociais, mas:

Não se trata apenas de uma questão de status e prestígio social, mas porque o próprio sistema de transportes coletivos não tem capacidade e a flexibilidade suficientes para, simultaneamente, responder a uma procura de massas (cuja dimensão se situa na ordem dos vários milhões de viagens diárias) e conseguir assegurar as condições de conforto e de atratividade que lhe permitam competir com o transporte individual” (Silva, 2013, p. 382).

Assim, os fatores que acabam levando diversas famílias a adquirir um veículo individual, ainda que essa compra comprometa parte significativa de seu orçamento familiar, perpassa tanto pela ineficiência do Estado em prover o direito à cidade por meio de políticas públicas que incentivem e melhorem o uso dos transportes coletivos, quanto pela sua ineficiência e/ou conivência perante os interesses capitalistas da indústria automobilística e da sociedade de consumo.

A escolha pelo transporte individual vem ocorrendo desde a década de 1980, e engloba todas as classes econômicas, com maior porcentagem entre as famílias de renda mais baixa. Entre 2002 e 2017, os gastos com transporte individual aumentaram 33% entre as famílias de menor renda, enquanto entre os mais ricos o aumento foi de 4%. E se somarmos ao exposto de que a média nacional *per-capita* em gasto com transporte público, é de R\$ 133,35 e com o transporte individual é de R\$ 538,31 mensais, percebemos que mesmo sendo mais viável economicamente, o transporte público é cada vez menos atraente frente ao individual por conta de sua ineficiência no atendimento da população (Pereira *et al.*, 2021). Enquanto carros e motos passam a ser mais atraentes, sem que suas mazelas sejam percebidas no curto prazo por aqueles que os adquirem (Boareto, 2021).

Além dos problemas apresentados em torno do uso massivo dos modais individuais, existe também o fator ambiental, pois o carro e a moto, segundo Vasconcelos (2011, p. 14) emitem 1,5 milhões de toneladas ao ano de poluentes locais frente a apenas 0,1 do transporte coletivo. O transporte privado ainda é responsável por 16,3 milhões de toneladas de CO² ao ano, enquanto o transporte público emite quase a metade desse valor (9,3).

Ademais, os investimentos em infraestrutura urbana são geralmente voltados para atender a demanda dos veículos individuais. Essa situação torna-se mais grave por meio de um subsídio cruzado socialmente perverso, que se dá quando toda a população, por meio de impostos, financia uma obra viária que é apropriada por uma parcela da população que tem o automóvel como modo de transporte, enquanto as gratuidades e descontos tarifários são, via de regra, financiados por aqueles usuários que pagam tarifas do transporte público (Boareto, 2021)

O intuito aqui não é o de negar os benefícios que a posse e utilização de um automóvel como o carro são capazes de proporcionar, mas sim de expor que os interesses de indústrias como a automobilística e dos combustíveis, perante um Estado conivente com os interesses das classes dominantes e omissos perante as demandas da população urbana, acaba por gerar ainda mais segregação socioeconômica, espacial, problemas ambientais e urbanos.

Essas questões já possuem soluções nem tão complexas de serem implantadas, contanto que o Estado e as prefeituras ajam a partir dos interesses de toda a população, bem como de um planejamento de médio a longo prazo, inibindo políticas imediatistas que continuem a pensar no tráfego dos veículos individuais em detrimento de uma mobilidade urbana coesa e integrada para todos.

Assim, frente ao exposto, faz-se necessária a implantação de políticas públicas que pudessem desincentivar o uso do automóvel individual, como menos estacionamento nas vias, prioridades de circulação e oferta adequada dos transportes públicos, pedágios urbanos, impostos sobre combustíveis dos veículos individuais. Por outro lado, destinar mais recursos visando a modernização dos transportes públicos, a priorização de infraestruturas urbanas que contemplem, incentivem e priorizem também o uso de meios alternativos como: bicicletas, patinetes elétricos, caminhadas e outros meios alternativos de locomoção nas cidades (Boareto, 2021). Com essas melhorias e novas opções de transporte urbano, se inverteria a lógica de deslocamento que as cidades apresentam atualmente, afetando positivamente os cidadãos, em aspectos como de saúde, economia de tempo e financeira, diminuição de riscos de acidentes, etc.. Essa nova perspectiva de deslocamento urbano geraria mais qualidade de vida nas cidades.

Ainda que o carro seja o veículo individual que mais exerce a capacidade de segregar a mobilidade urbana, a motocicleta, outro veículo automotor individual que junto ao carro foram responsáveis pelo aumento da frota de transportes individuais em 374% nas regiões interioranas e de 270% nas regiões metropolitanas do país entre 2001 a 2020 (Pereira *et al.*, 2021), também merece a atenção de gestores da mobilidade urbana e afins, tendo em vista suas particularidades negativas.

No Brasil, assim como em outros países da América Latina, tem se observado um padrão no aumento de compras de carros nas regiões em que existe uma renda per-capita maior, enquanto a ampliação na frota de motocicletas se dá em regiões de renda *per-capita* menor, caso das regiões Norte e Nordeste do Brasil, com aproximadamente uma moto para cada 10 habitantes em regiões metropolitanas como as de Belém e Fortaleza (Pereira *et al.*, 2021).

O crescimento da frota de motocicletas no Brasil está relacionado ao crescimento da indústria automobilística, mas também a sua maior acessibilidade para as pessoas de renda mais baixa, por se tratar de um veículo com menor custo para adquirir, realizar a manutenção e seu baixo consumo de combustível por quilômetro percorrido, atrelado ao menor espaço ocupado nas vias e estacionamentos da cidade. Em contrapartida é o veículo com maior índice de acidentes fatais no trânsito, além de ser mais poluente que o carro (Cáccia, 2015; Pereira *et al.*, 2021).

Quanto aos acidentes de trânsito, enquanto o uso da motocicleta cresceu junto ao do carro nas últimas duas décadas, o número de acidentes e vítimas fatais dos motoristas de carros e até mesmo dos usuários de outros modais, diminuiu em relação ao número de veículos nas ruas, já os de motociclistas aumentou. Em 2012 foram registradas 44 mil mortes em acidentes de transportes terrestres, com 12.544 vítimas fatais sendo motociclistas, ainda que a frota representasse apenas um terço de todos os veículos automotores (Carvalho, 2016).

De 2013 até 2019, o motociclista foi o único usuário da mobilidade urbana que teve aumento no número de acidentes fatais. “Em relação a 2001, o percentual de mortes de motociclistas cresceu 244,7%, ou seja, em 2001 para cada 100 mortes no trânsito, 10 eram de motociclistas, em 2019 esse número cresceu para 35 motociclistas (Observatório Nacional de Segurança Viária, [s.d.], p. 7)”.

Assim, se somarmos a esses dados, os “efeitos que não podem ser contabilizados, associados às consequências emocionais e a destruturação de famílias causados pela perda de um ou mais de seus integrantes” (Boareto, 2021, p. 7), o fato de que os acidentes de trânsito também carregam consigo a questão social de classe, pois geralmente afetam de forma mais drástica as famílias mais pobres “devido à maior fragilidade financeira e de seguridade social a qual estão submetidas” (Carvalho, 2016, p. 27) exige do poder público soluções que ultrapassem as medidas em busca de maior segurança no trânsito, procurando auxiliar as famílias, principalmente de menor poder aquisitivo, em sua reestruturação após a perda de um ente querido.

Parte do problema também se relaciona com a dificuldade do poder público em fiscalizar os motociclistas. Em 18 estados brasileiros existem mais motocicletas registradas do que

pessoas habilitadas. Com relação às infrações de motociclistas no país, “[...] todas apresentaram aumento entre 2019 e 2021, sendo que a infração por conduzir sem capacete aumentou em 18,3%, transportando passageiro sem capacete em 45,1%, e com criança menor de 7 anos em 116,9%.” (Observatório Nacional de Segurança Viária, [s.d.], p. 14).

Portanto, ainda que a motocicleta possua suas valências em um ambiente urbano moldado até a atualidade para os carros, principalmente pelo seu custo agregado mais baixo e maior “facilidade” de circulação nos espaços das cidades, o crescimento de sua frota nas últimas décadas é apresentado enquanto uma “tragédia social”, pois em virtude da quantidade de acidentes graves “a moto acaba representando um problema social, uma vez que seus usuários, em sua maioria homens e chefes de família de menor renda tem grandes chances de se envolver e acidentes, muitas vezes fatais ou com danos permanentes” (Cáccia, 2015, p. 75).

Frente ao exposto, faz-se necessária uma reavaliação dos pontos positivos que a motocicleta possui em concomitância ao alto índice de acidentes fatais sofridos por motociclistas, atrelando esses dados ao planejamento urbano, voltado para a redução do uso dos carros em detrimento de outros modais, junto aos investimentos de fiscalização para garantir que as leis do Código de Trânsito Brasileiro sejam cumpridas pelos usuários da motocicleta.

Além da fiscalização sob os motociclistas, faz-se necessária uma adequação das vias urbanas para que ocorra a redução das fatalidades atreladas ao uso da motocicleta, principalmente nas grandes cidades brasileiras. A cidade de São Paulo lançou em 2022 o projeto piloto da faixa azul, em que apenas motociclistas podem trafegar. Durante os 12 meses foram registrados 98 acidentes envolvendo motos no percurso de 5,5 quilômetros, contudo, em nenhum deles houve vítima fatal, fato que evidenciou uma diminuição de acidentes e vítimas no trecho (Pescarini, 2023)³.

A motocicleta pode ser compreendida como uma solução que faz parte do problema da mobilidade urbana. Ainda que seja contraditório, o pequeno espaço utilizado para trafegar e estacionar, velocidade capaz de atingir, baixo custo para adquirir e manter o modal, estes são características que permitem facilidades, principalmente para a classe trabalhadora e empobrecida das periferias, contudo, enquanto não houver uma política que gere mais segurança, a contradição continuará se reverberando em acidentes graves ou fatais, mantendo-a enquanto um modal que representa a sua própria “tragédia social”, tendo em vista que os mais afetados são pessoas da classe pobre da nossa sociedade.

³ PESCARINI, Fábio. São Paulo tem recorde de motos novas nas ruas e desafio no trânsito. Folha de São Paulo, São Paulo, 30 mai. 2023. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/05/sao-paulo-tem-recorde-de-motos-novas-nas-ruas-e-desafio-no-transito.shtml>>. Acesso em: 13 maio 2025.

Já com relação ao transporte coletivo, as pesquisas de Gomide (2006), Vasconcellos (2011), Silva (2013), Rubim, Leitão (2013), Cáccia (2015), Carvalho (2016), Pereira (2021), Boareto (2021) apontam a relação entre ineficiência do transporte coletivo e os problemas de mobilidade urbana vistos no Brasil. Assim, existe uma complexidade para que essa inversão na escolha dos modais pela população ocorra. Pois, o que temos visto nas últimas décadas até a contemporaneidade é justamente o oposto do que os pesquisadores defendem, uma migração dos usuários do transporte coletivo para os transportes individuais motorizados.

Desde as décadas de 1980 e, principalmente 1990, o transporte coletivo passou a perder usuários para o transporte motorizado individual, em virtude do crescimento da indústria automobilística nesse período, atrelado à estabilização da economia, aumento do poder de compra da população e pela própria ineficiência do transporte coletivo (Carvalho, 2016; Pereira, 2021).

Ainda assim, segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) em 2014, o transporte coletivo era responsável por 29% dos deslocamentos urbanos, enquanto que os realizados com o automóvel eram de 24% e de motocicleta 4%. Apenas quatro anos depois, vemos 26% de usuários do automóvel, que somados aos mesmos 4% das viagens de motocicletas, ultrapassaram o transporte coletivo (28%) em quantidade de viagens realizadas utilizando um veículo individual motorizado em cidades com mais de 60.000 habitantes (ANTP, 2018; 2020).

Não será novidade se no próximo Relatório Geral da ANTP, as viagens de automóvel forem a maioria, evidenciando a escolha do carro como principal meio de transporte e, conseqüentemente, o agravamento das suas externalidades negativas no ambiente urbano, dificultando ainda mais o previsto longo processo para solucionar essa lógica inerente a mobilidade urbana brasileira.

Isso se dá, em parte, pela ineficiência do Estado de promover, fiscalizar e articular mecanismos que façam cumprir o que já está exposto em documentos elaborados há mais de 20 anos atrás.

Segundo o Ministério das Cidades (2004):

A promoção da mobilidade urbana requer a ênfase no transporte público coletivo e não no transporte individual, o que significa, ao mesmo tempo, uma orientação de inclusão social, de racionalidade de investimentos públicos e de redução de congestionamentos, poluição e acidentes (Ministério das Cidades, 2004, p. 11).

Esse tipo de publicação, tal qual o referido encontrado no documento publicado pelo Ministério das Cidades: “Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada (2015)” dá-nos uma pequena ideia da dificuldade que a população terá para vivenciar uma mobilidade urbana que de fato privilegie os usuários do transporte coletivo, os que mais precisam (pois não tem o transporte coletivo como segunda opção), os que menos poluem, os que mais contribuem para a mobilidade e o ambiente urbano, frente aos usuários dos carros e das motocicletas.

Para se ter uma ideia, entre os anos de 2008 e 2017, o número de famílias que deixou de usar o transporte coletivo no Brasil atingiu o percentual de 18,9%, enquanto foi registrado um aumento de 16,1% de famílias utilizando o transporte individual (Pereira, 2021).

Esse fato é que a escolha de um automóvel ou motocicleta se justifica, principalmente, em razão das condições atuais do transporte coletivo no Brasil, que estão atreladas à diversos fatores, como nos apresenta Oliveira (2023):

Automóveis antigos, pontos de paradas sem infraestrutura, poucos horários e inflexíveis, profissionais com pouca formação para atendimento ao cliente são questões apresentadas em pesquisas realizadas em diversas cidades do país [...]. A falta de investimento na área se dá, na maioria das vezes, pela concepção de que o ônibus é indispensável pelos usuários e, dessa forma, independente da qualidade do serviço, os usuários continuarão utilizando o meio de transporte por não possuírem outra forma de mobilidade. Essa ideia parte de uma visão simplista de que a demanda é homogênea, ligada a questões socioeconômicas, impactando na falta de estratégias para aumento do público (Oliveira, 2023, p. 45).

A ideia de associar o uso do transporte coletivo, principalmente o ônibus, à condição pessoal de baixo poder aquisitivo, algo criado, ou ideologicamente implantado no imaginário da população, somado aos benefícios destinados aos outros modais de transportes individuais, como espaços nas vias, estacionamentos públicos, isenção de tributos (caso do IPVA para motos de até 160 cilindradas no estado do Paraná), precarização do serviço de transporte coletivo, etc., são realidades que dificultam o impedimento da migração dos usuários do transporte coletivo para o individual, fato mais comum em países em desenvolvimento.

Na Europa, ainda que a população possua alto nível de renda e baixo número de habitantes por veículo, apresenta um percentual significativo de deslocamentos por transportes coletivos e não motorizados, realidade atrelada diretamente à qualidade do serviço ofertado e das vias adequadas para meios ativos de deslocamento (Vasconcellos, 2011).

Não precisamos sair do Brasil para encontrar formas eficazes de auxiliar na melhoria da mobilidade urbana de diversas cidades. Os BRT's (*Bus Rapid Transit*), de Curitiba no estado

do Paraná, é um modelo de deslocamento eficiente por meio do transporte coletivo, com ônibus que possuem vias centrais específicas para sua própria circulação, baseadas no modelo trinário, em que ao lado dessas vias dos ônibus estão duas vias de tráfego lento em sentidos opostos destinadas aos veículos automotores individuais (Brasil, 2015; Lopes, Martorelli, Costa, 2020).

Portanto, uma mobilidade urbana equitativa das oportunidades de deslocamento, perpassa diretamente por investimentos responsáveis e comprometidos com o transporte coletivo e meios ativos de deslocamento. Esses investimentos devem ser provenientes, principalmente dos usuários dos veículos motorizados individuais, de modo econômico, por meio de impostos e operacionais, com restrições a circulação de veículos individuais em concomitância as facilidades geradas para os transportes coletivos e não motorizados (Vasconcellos, 2011).

2.1.2 A caminho do futuro: análise dos modais de transporte não motorizados

Atualmente, existem diversos modais de transporte não motorizados, que basicamente necessitam do esforço físico de quem se desloca ou da tração animal. Esse último muito utilizado há séculos, desde que o ser humano domesticou outros animais, principalmente o cavalo e seu familiar jumento (ambos da família *Equidae*), em que ambos auxiliaram nos deslocamentos de pessoas e cargas em séculos passados, porém, atualmente, com a exceção da caminhada que possibilita o acesso aos meios de transporte motorizados, os transporte não motorizados tem sido cada vez menos utilizados no meio urbano em proporção aos veículos automotores (Lopes, Martorelli, Costa, 2020; ANTP, 2020).

Nesta subseção, abordamos as características, problemáticas e possibilidades para a mobilidade urbana, as quais são referentes aos transportes não motorizados mais utilizados na contemporaneidade urbana, chamados também de meios ativos de locomoção, em que se dá a necessidade da atividade física para a realização desses deslocamentos. As principais formas ativas de deslocamento são a caminhada e a bicicleta.

Atualmente, os meios ativos de deslocamento figuram no sistema de mobilidade urbana como potenciais modos sustentáveis de satisfazer as necessidades dos habitantes e de suas cidades, sendo capazes de amenizar alguns dos problemas de mobilidade, como falta de espaço nas vias e a redução na emissão de CO², e outros gases poluentes da atmosfera, dessa forma, “[...] cidades com maior percentual de viagens com transporte público, bicicletas e a pé apresentam menores níveis de poluição atmosférica e sonora, além de serem mais funcionais

do que as cidades com alto grau de uso de veículos motorizados privados” (Carvalho, 2016, p. 17)

Todos aqueles que se deslocam com meios de transportes não motorizados deveriam ser privilegiados pelas políticas públicas, projetos e ações realizadas dentro da mobilidade urbana, assegurando seu deslocamento seguro em reciprocidade à sustentabilidade gerada pela sua forma de se locomover.

Na prática, o que se observa é um espaço urbano destinado para os deslocamentos de automóveis individuais, com pouca ou inexistente infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas, que cada vez mais são suprimidos nas vias urbanas gerando insegurança para essas pessoas que têm composto dados estatísticos de outra “tragédia social”, que está contida no decorrer dessa subseção. É importante salientar que os atropelamentos de pedestres e acidentes com ciclistas também podem ser classificados dessa forma, tal qual Cáccia (2015) discute sobre os altos índices de acidentes fatais de motociclistas no Brasil.

O deslocamento a pé é o mais praticado até os dias atuais, pois ainda que tenhamos observado um aumento no uso de outros modais, a caminhada é utilizada tanto para percorrer o trajeto de origem e destino, quanto para acessar outros meios de transportes, como é o caso da maioria das pessoas que utilizam o ônibus ou até acessarem o estacionamento de um veículo (Ministério das Cidades, 2015).

Porém, desde que o automóvel passou a receber investimentos por representar um símbolo do desenvolvimento econômico e progresso social durante a década de 1960, os espaços destinados aos pedestres, como calçadas passaram a ser relegadas pelo poder público (Lopes, Martorelli, Costa, 2020).

Quando apresentamos dados sobre os problemas de mobilidade urbana relacionados ao uso do automóvel individual, das motocicletas, do transporte coletivo e todas problemáticas que envolvem os modais de transporte, pode parecer que cada um deles auxilia mais pessoas a chegarem aos seus destinos do que quaisquer outras formas de deslocamento, porém, segundo dados da ANTP (2018), 39% dos deslocamentos realizados em cidades com mais de 60.000 habitantes no Brasil são realizados por meio de uma caminhada, ainda que para acessar algum outro meio de transporte.

Vale salientarmos que, quanto maior a cidade, mais dificuldades para alcançar o destino andando a pé, mesmo assim, o estudo da ANTP mostra que cidades com mais de 1 milhão de habitantes registraram 36,1% de deslocamentos por pessoas não motorizadas (pedestres e ciclistas), enquanto 36% utilizaram algum transporte coletivo. Valores muito significativos

desses meios de deslocamento quando comparados aos 27,9% realizados por algum veículo motorizado (ANTP, 2020).

Assim, os dados denunciam parte de um grave problema da mobilidade urbana no Brasil, pois enquanto assistimos à precarização e/ou privatização de meios de transportes coletivos, incentivos fiscais e investimentos de infraestrutura urbana voltados para transportes individuais motorizados com destaque para o automóvel (carro), o pedestre é pouco lembrado na efetivação de políticas públicas e no planejamento da mobilidade urbana (Boareto, 2021).

Diante disso, fica claro em documentos, políticas públicas e estudos sobre o tema, que os meios de transportes não motorizados são evidenciados e trazidos ao debate como parte da solução, todavia, na prática, ciclistas e pedestres sofrem com problemas graves que vão além da falta de ciclovias e condições irregulares de calçadas. Dentre esses problemas, estão os acidentes fatais, que sem dúvida, é o pior de todos aspectos negativos que a mobilidade urbana brasileira possui (Brasil, 2004; Brasil, 2015; ANTP, 2020).

Nesse sentido de que as mortes no trânsito são um problema calamitoso, não há dúvida, mas que essas tragédias atingem significativamente a parcela da população que mais beneficia o sistema de mobilidade com seus meios ativos de locomoção, por isso torna ainda mais catastrófica a realidade dos sistemas de mobilidade, nos quais essa população está inserida, principalmente quando não são evidenciados e nem corrigidos os problemas causadores e causados por essas mortes que impactam geralmente as famílias mais vulneráveis.

Entre 1997 e 2012, houve a diminuição do número de registros de vítimas fatais de pedestres no trânsito, de 26%, passando de 12.500 para 8.819 mortes, respectivamente. Embora esse decréscimo tenha ocorrido em um período de acelerado aumento da circulação de veículos e pessoas no país, o Brasil ainda enfrentava, na época, um grave problema da mobilidade urbana (Carvalho, 2016, p. 14).

No último relatório Geral da ANTP (2020) fica nítida a gravidade do problema ainda na atualidade. Quando comparamos os acidentes fatais de motociclistas que representaram 6,9 mortes a cada 100.000 habitantes no Brasil, com os 4,7 óbitos de pedestres a cada 100.000 habitantes, é no mínimo uma “tragédia social” tão grave, se não pior, que a dos motociclistas, já que o motociclista assume um risco de acidente muito mais significativo que o pedestre ao atingir maiores velocidades do que um pedestre que raramente trafega pelas ruas e avenidas.

Dentre as infraestruturas para os pedestres, as principais são o passeio público, faixas de travessia, calçadas, passarelas, rampas de acesso, equipamentos de acessibilidade, piso podotátil, dentre outros que precisam garantir segurança e, ao mesmo tempo, gerar conforto,

conectividade dos trajetos, atratividade dos percursos, distância adequada a ser percorrida, sombras, paisagismo, iluminação, etc. (Lopes, Martorelli, Costa, 2020).

A dificuldade de acesso dos pedestres às calçadas adequadas relaciona-se, principalmente, porque a maioria delas são de caráter público privado e, geralmente, são construídas levando em consideração o custo mais baixo possível pelo seu dono, ao invés da acessibilidade que precisa gerar para o pedestre. O poder público não tem capacidade de fiscalizar e, assim, o problema parece ser incorrigível (Lopes, Martorelli, Costa, 2020).

Frente ao exposto, da mesma forma que são necessárias políticas públicas para incentivar o aumento das viagens realizadas pelo transporte público, esforços semelhantes precisam ser adequados às vias para que os pedestres tenham segurança e conforto, tanto para se deslocarem até seus destinos, quanto para acessarem os transportes coletivos. A mobilidade urbana depende de políticas que integrem todos os transportes e, para isso, o planejamento precisa estar centrado à priori nas necessidades das pessoas que utilizam transportes coletivos e ativos com integração entre eles e que haja compensações, evitando, dessa maneira, atropelos e dificuldades.

O acesso a um transporte público de qualidade e a segurança para caminhar pelas vias são desafios constantes. Concomitante, existem as exigências de habilidade e responsabilidade para pilotar uma moto, bem como a capacidade financeira e o custo mental para suportar as dificuldades que o demasiado volume de carros no cenário da mobilidade impõe aos seus próprios usuários.

Diante da necessidade de revisão de uma política essencialmente rodoviarista em termos de mobilidade urbana, a bicicleta está paulatinamente sendo objeto de novos olhares nos planejamentos das cidades no que concerne ao deslocamento de até oito quilômetros, ou seja, em curtas e médias distâncias (Coelho, p. 72. 2020)

Os ciclistas têm a bicicleta como um dos meios de transportes mais eficientes e sustentáveis de nossa história recente. Se levarmos em conta a infraestrutura necessária para seu tráfego em comparação ao carro, uma bicicleta emite apenas 21kg de CO² por passageiro transportado por quilômetro percorrido, enquanto o carro pode emitir até 239kg de CO² nessas mesmas proporções. Quanto à bicicleta, a sua eficiência é indiscutivelmente mais rápida do que uma caminhada, além de ser mais prática de se locomover em concentrações urbanas residenciais e empresariais, centralidades e subcentralidades em que o carro e, até mesmo, a moto possui menos eficiência para prestação de serviços como *delivery* dos mais diversos produtos (Coelho, 2020).

Contudo, atualmente as principais dificuldades dos ciclistas são atreladas ao compartilhamento das vias com veículos mais pesados e motoristas que não respeitam ao Código de Trânsito Brasileiro, que de modo didático, explica a necessidade de o motorista do veículo maior ser sempre o responsável pela segurança do motorista mais vulnerável.

Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas [...] em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres (Brasil, 2017, p. 27).

A bicicleta esteve nas últimas décadas, principalmente no Sudeste, região mais urbanizada e de renda concentrada, relacionada ao deslocamento de pessoas de baixo poder aquisitivo ou enquanto um brinquedo para crianças e objeto para o lazer. Enquanto que na região Sul, em razão da colonização e consequente cultura europeia, era mais comumente utilizada como um veículo utilitário, porém, isso fez com que muitas cidades dessa região não vissem a necessidade de elaborar políticas para protegê-las da dinâmica urbana, que envolve outros modais nas vias (Lopes, Martorelli, Costa, 2020; Coelho, 2020).

É importante saber que:

Em cidades pequenas e de médio porte a bicicleta foi muito utilizada para deslocamento por trabalhadores de indústrias e de pequenos estabelecimentos empresariais. Este fator deve ter contribuído também para o veículo ser visto como modo de locomoção por longo período nas políticas públicas brasileiras de mobilidade urbana, visto que um veículo utilizado por trabalhadores, especialmente com a chegada do automóvel no Brasil ao fim do século XIX e posterior processo de industrialização realizado aqui na década de 1950, sequer era considerado como modal de transporte efetivamente (Coelho, p. 74, 2020).

Esses olhares culturais para a bicicleta durante o desenvolvimento dos sistemas urbanos de mobilidade nas cidades brasileiras podem ser compreendidos como uma das razões para a desvalorização da falta de investimentos em infraestrutura e da segurança dos ciclistas no sistema de mobilidade urbana, o que é um paradoxo, dadas as vantagens do modal para as cidades e todos seus habitantes.

Em escala nacional, o uso da bicicleta como principal meio de deslocamento está intimamente atrelado à baixa renda familiar dos que a utilizam, bem como a ineficiência do transporte coletivo e a segregação espacial nas cidades brasileiras. O que acarreta em uma contradição interessante, pois, de um lado proporciona uma desigualdade favorável a essa classe empobrecida de outro, traz diversos benefícios para a saúde (Coelho, 2020; Filho, Júnior, 2017).

Dentre os benefícios que a bicicleta é capaz de proporcionar aos seus usuários, estão:

Redução no risco de desenvolver doenças cardíacas coronárias; redução do risco de desenvolver diabetes adulta; redução no risco de se tornar obeso; redução no risco de desenvolver hipertensão; redução da osteoporose; alívio dos sintomas de depressão e ansiedade; prevenção de quedas na terceira idade; estímulo aos músculos das vértebras dorsais (costas), coxas e glúteos; estímulo ao sistema imunitário e aumento de glóbulos brancos; diminuição do mau colesterol e da obesidade; terapia para depressão, estresse, violência, déficit de atenção e ansiedade (Brasil, p. 4, 2015).

Todos fatores mencionados tornam a bicicleta uma espécie de transporte com relevante custo benefício para aqueles que possuem a motricidade que seu uso demanda. Diversas pessoas que são ciclistas e/ou dependentes da bicicleta para os deslocamentos na cidade, utilizam a bicicleta como modal prioritário de transporte, conhecem na prática pelo menos alguns dos seus benefícios dentro do sistema de mobilidade urbana no qual (sobre)vivem:

A bicicleta é um dos meios de transporte mais eficientes já inventados: a tecnologia mais apropriada para distâncias curtas, com baixíssimo custo operacional. Uma pessoa pedalando viaja duas vezes mais rápido, carrega quatro vezes mais carga e cobre três vezes a distância percorrida por uma pessoa caminhando. A bicicleta não emite poluentes e contribui para fazer da cidade um espaço livre de congestionamentos. Do ponto de vista urbanístico, o uso da bicicleta nas cidades reduz o nível de ruído no sistema viário; propicia maior equidade na apropriação do espaço urbano destinado à circulação; libera mais espaço público para o lazer; contribui para a composição de ambientes mais agradáveis, saudáveis e limpos; contribui para a redução dos custos urbanos devido à redução dos sistemas viários destinados aos veículos motorizados; e aumenta a qualidade de vida dos habitantes, na medida em que gera um padrão de tráfego mais calmo e benefícios à saúde de seus usuários (Ministério das Cidades, 2015, p. 42).

A partir do exposto, percebemos vários benefícios elencados relacionados ao uso da bicicleta para o ambiente urbano, que vão muito além do baixo custo de manutenção ou da qualidade de vida para o ciclista, mas atingem positivamente de forma direta ou não, todos os usuários do sistema de mobilidade urbana, portanto, ainda que uma pessoa não tenha a disponibilidade ou não queira realizar esse tipo de deslocamento deveria olhar com mais empatia para os ciclistas com quem compartilha as vias urbanas.

Ainda que sejam vários os benefícios atrelados ao seu uso, os deslocamentos realizados de bicicleta em 2018 representaram apenas 3% de todas as viagens registradas em cidades com mais de 60.000 habitantes (ANTP, 2020).

Levando em conta todo o território nacional, segundo Coelho (2020), existiam em 2017 aproximadamente 50 milhões de bicicletas no país, frente a 41 milhões de carros, contudo esse volume representava apenas 7% dos deslocamentos realizados por bicicletas nesse período. Com base em estudos de Coelho Filho e Saccaro Júnior (2017), é possível atingirmos um patamar de até 40% de deslocamentos urbanos realizados por esse modal.

Além disso, a sua utilização para realização integral do deslocamento da maioria das pessoas cotidianamente se torna inviável pelas longas distâncias a serem percorridas nas grandes cidades (Vasconcellos, 2011). O adequado é que a bicicleta seja utilizada em pequenas e médias distâncias, consideradas de 5 quilômetros (Boareto, 2021) ou até 8 quilômetros em vias cicláveis (Coelho, 2020).

Segundo o Relatório Geral da ANTP (2020), percebemos que os deslocamentos com os transportes não motorizados, caminhada e bicicleta, não ultrapassaram 1,6 quilômetros e estiveram muito próximos desse valor em todos os portes de municípios investigados acima de 60.000 habitantes.

Diante disso, devemos levar em conta que a maioria das pessoas que se deslocam de forma não motorizada são pedestres. Porém, outros fatores, além daqueles que já mencionamos em outros tópicos, possivelmente inibem ou geram medo aos pedestres e ciclistas de trafegar pelas vias.

Ainda que os ciclistas fossem até 2012, o grupo que menos sofreu mortes no trânsito, o que se deve ao baixo número de ciclistas em comparação aos usuários de outros modais, durante 1997 até 2012 foi registrado um aumento de 246,20% das mortes de ciclistas, passando de 426 mortes (1997) para 1.492 (2012) (Carvalho, 2016).

Segundo o Departamento de Informática do Sus (DATASUS), entre os anos de 2013 até 2022, as mortes de ciclistas se mantiveram durante esses 10 anos entre 1.306 (2017) e 1.381 (2021), com exceção de 2016, único ano em que as 1.262 mortes não atingiram a centena seguinte, demonstrando uma dificuldade das cidades em diminuir essas estatísticas. Os últimos anos registrados aumentam a preocupação acerca dessas externalidades para o ciclista, tendo em vista os 1.510 óbitos em 2023, acompanhados de mais 1.549 mortes em 2024.

Ao levarmos em consideração o número de mortes relativo à quantidade de quilômetros percorridos, o ciclista é a segunda principal vítima, com aproximadamente 1 óbito a cada 7 quilômetros percorridos (0,14 mortes por quilômetro) pelos ciclistas do Brasil. Valor muito próximo do pedestre, com 0,13 mortes por quilômetro percorrido, seguidos pelos 0,6 óbitos por quilômetros do automóvel, ou seja, aproximadamente a cada 16,5 quilômetros percorridos pelos carros no Brasil, temos uma morte. As principais vítimas como já mencionamos são os

motociclistas, enquanto que os usuários do transporte coletivo são os mais protegidos no trânsito brasileiro (ANTP, 2020).

Os dados acima mostram como os ciclistas são vulneráveis nas vias urbanas, mas, principalmente, o quanto o trânsito é uma violência urbana que junto aos demais fatores que privilegiam o uso de motorizados individuais, no geral, não tornam os outros modais de transportes atraentes para realização dos deslocamentos cotidianos.

Um aspecto fundamental para o incentivo ao uso da bicicleta e a circulação segura dos ciclistas pelas vias é a existência de malhas de ciclovias e ciclofaixas, gerando segurança para esses usuários e que não sirvam apenas para a prática da atividade física, mas também para deslocamentos de origem e destino, ou melhor, das periferias e bairros até as centralidades e áreas em que há significativa concentração de postos de trabalho, serviços, opções de lazer, etc.

Exemplos como da Dinamarca, em que foram construídas mais de 400 km de ciclovias integradas a outros meios de locomoção como os terminais de transportes públicos, com os devidos bicicletários, além de bicicletas de uso público para moradores e turistas, podem ser estudados e adaptados para atender a realidade brasileira, fomentando ainda mais o uso desse modal (Carvalho, Brito, 2016).

Na América Latina, a cidade de Bogotá, na Colômbia, também se destaca no fomento ao uso da bicicleta, caminhada e do transporte coletivo. Após observar que apenas 20% da população possuía veículo automotor e que a maioria dos investimentos eram destinados para esses veículos, passou-se a pensar a cidade para os 80% que sofriam com um sistema de mobilidade excludente, melhorando o transporte coletivo e as vias caminháveis, além de implantar mais de 330 km de ciclovias na cidade (Carvalho, Brito, 2016).

Também é importante que a gestão das cidades promovam a cultura de utilização das bicicletas para fins de deslocamentos cotidianos por meio da conscientização ao respeito dos usuários de outros modais de transportes para com os ciclistas, realização de eventos ciclísticos aos finais de semana com intuito de conscientizar a população sobre os benefícios do uso da bicicleta nos deslocamentos diários, junto a investimentos em infraestruturas de apoio aos ciclistas como bicicletários, paraciclos, vestiários, etc. (Boareto, 2021).

Um exemplo dessa infraestrutura que também está atrelada à integração modal da bicicleta com transporte ferroviário acontece na cidade de Mauá, no interior do estado de São Paulo, em que anexo ao terminal ferroviário existe um bicicletário que até 2009, atendia aproximadamente 1700 ciclistas. O serviço que custava R\$ 2,00 a diária ou R\$ 20,00 mensais, oferecia serviços de banheiros com chuveiros e empréstimo e conserto de bicicletas,

funcionando 24 horas por dia e permitindo que o usuário desse serviço se deslocasse até outras cidades da região paulista sem se preocupar com sua bicicleta (Fujiwara, 2017).

Dessa forma, compreendemos a relevância dos investimentos em infraestrutura e segurança para os ciclistas e pedestres, bem como da necessidade de integração inteligente desses modais com meios de transportes coletivos para a melhoria da mobilidade urbana das cidades, contudo, uma mudança cultural com relação ao “carrocentrismo” é tão importante quanto esses fatores.

Para isso, é fundamental que a sociedade seja emancipada e capacitada para ampliar a compreensão dos aspectos negativos que o uso indiscriminado do carro gera nas esferas ambiental, social e econômica de suas vidas, além de perceber os interesses capitalistas das indústrias automobilísticas que atuam por meio do Estado e da mídia para o manutenção de sua acumulação de capital em detrimento da qualidade de vida nos deslocamentos e acesso universal da população nos espaços urbanos (Carvalho, Brito, 2016).

É a inversão dos lugares ocupados pelo carro enquanto status social, da bicicleta, do transporte público e da caminhada enquanto símbolos de pobreza e inaccessibilidade no imaginário social, somado às adequações físicas do espaço urbano para todos meios de transportes relegados até o momento, inversão que possibilitará a implementação de uma mobilidade urbana para as pessoas ao invés de para os carros. “Os padrões culturais somente sobrevivem na medida em que persistem as situações geradoras do mesmo” (Xavier, p. 245, 2011).

O Estado brasileiro diz compreender os benefícios que a bicicleta é capaz de gerar para a mobilidade urbana, tanto que em 2018 promulgou a Lei 13.724, que instituiu o Programa Bicicleta Brasil “com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, visando contribuir para a melhoria das condições de mobilidade urbana em território nacional” (Ministério das Cidades, 2024)⁴.

O Programa promove editais em seis categorias, sendo elas: Segurança viária; Sistema de informação e redes; Mobilização e incidência política; Fomento à cultura da bicicleta; Projetos, planos, programas e urbanização; Incentivo ao uso da bicicleta. Os quatro primeiros contam com premiações de R\$ 50.000,00, R\$ 20.000,00 e R\$ 5.000,00 para os projetos realizados mais bem avaliados.

⁴ MINISTÉRIO DAS CIDADES. Ministério das Cidades abre inscrições para o Prêmio Bicicleta Brasil. Brasília, 10 ago. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/ministerio-das-cidades-abre-inscricoes-para-o-premio-bicicleta-brasil>. Acesso em: 13 maio 2025.

Iniciativas como esta são fundamentais por fomentarem projetos de diversos setores, público, privado, sociedade civil e academia, e por difundirem boas práticas replicáveis. A eficácia dessas ações depende do interesse municipal em promover a mobilidade sustentável, integrando a bicicleta ao transporte coletivo para consolidá-la como meio de deslocamento cotidiano e não apenas para lazer.

2.1.3 Da integração dos diferentes modais de transportes: uma reflexão necessária

Os espaços da mobilidade urbana, ou melhor, das cidades, tem se apresentado como o palco da representação das desigualdades de acesso aos bens e serviços urbanos, com a exceção do deslocamento ao trabalho, pois ainda que de maneira precária aos usuários dos mais diversos meios de transportes, é viabilizado para atender os interesses do capital (Cáccia, 2015; Reis, Vêras, 2024).

É possível percebermos que uma das maiores dificuldades enfrentadas pelas populações urbanas está atrelada ao uso massivo do automóvel motorizado individual e os investimentos públicos para manutenção do uso desse modal, que procrastinam o problema do espaço e da acessibilidade urbana universal para atender aos interesses de pequenos grupos capitalistas que se beneficiam do “carrocentrismo” (Boareto, 2021; Pereira *et al.*, 2021; Cáccia, 2015; Carvalho, Brito, 2016).

Uma das possíveis soluções está intimamente relacionada à promoção de meios de transportes coletivos e ativos, porém, principalmente nas grandes cidades, a utilização de apenas um desses modais para o acesso aos destinos tem apresentado dificuldades para a população, seja pela ineficiência e custo incompatível com o serviço ofertado pelo transporte coletivo (Gomide, 2006; Vasconcellos, 2011, Silva, 2013, Cáccia, 2015; Carvalho, 2016; Pereira, 2021; Boareto, 2021) bem como pela falta de infraestrutura e segurança das vias destinadas para pedestres e ciclistas (Lopes, Martorelli, Costa, 2020; Carvalho, 2016; Boareto, 2021).

Dessa forma, a democratização universal do espaço a partir de uma mobilidade urbana mais sustentável, que se atente aos dados da ANTP de 2018, que evidencia um total de 70% dos deslocamentos urbanos realizados por transporte coletivo, caminhadas e ciclistas, demanda necessariamente de políticas de fomento à integração dos diferentes modais de transportes, com ênfase nesses mais utilizados.

Essa integração dos transportes, consta como uma das principais diretrizes da Lei Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), como se vê logo em seu primeiro capítulo, Artigo 1º, ao afirmar que:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento de política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transportes e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (Brasil, p. 1, 2012).

A intermodalidade de transportes, integração multimodal ou também chamada de “integração modal, é a integração de algum ou de todos os diferentes modais públicos de transportes de maneira que estes suportem e complementem um ao outro e operem de maneira coordenada, entregando um sistema efetivo, eficiente e acessível ao usuário” (Silva, p. 47, 2017).

Por mais que a autora enfatize a integração entre todos os modais públicos de transportes, uma integração mais ampla é possível, trazendo para o planejamento dessa estratégia também os meios de transportes motorizados individuais. Sobre o exposto, Silva (2013) discorre sobre a importância da integração dos meios de transportes tendo em vista uma mobilidade mais sustentável, salientando que:

[...] na sociedade urbana atual, a complexidade e diversidade dos modos de vida e das necessidades de deslocação exigem não só que se utilizem todos os modos de transporte disponíveis (dos motorizados aos suaves, dos públicos aos privados, dos individuais aos coletivos), como que a passagem de um modo para outro se processe sem atritos, isto é, que os vários modos de transporte estejam articulados entre si e que as mudanças entre eles não sejam penalizadoras para quem se desloca (Silva, 2013, p. 384).

Portanto, a integração modal precisa abarcar os usuários de todos os meios de transportes para que os deslocamentos urbanos se tornem mais eficientes, visando facilitar a vida de quem opta pela intermodalidade, ao mesmo tempo em que gera benefícios ambientais e econômicos para seus usuários (Silva, 2017).

O foco deixa de ser o veículo e passa a ser o serviço ofertado. No cenário atual de mobilidade urbana existem pessoas condicionadas a utilização de um único meio de transporte, ainda que este seja ineficiente e/ou inseguro, devido as suas subjetividades relacionadas às infraestruturas e serviços de transportes das cidades. Em um estágio aperfeiçoado da mobilidade urbana, que antecederia uma mobilidade urbana sustentável, a integração modal é o caminho:

Na busca de maior eficiência operacional, redução dos custos (com seus impactos nas tarifas) e ampliação das oportunidades de deslocamento, o estágio anterior evolui para a terceira etapa - a mobilidade urbana, onde o foco é a intermodalidade e a referência das ações de planejamento e gestão é a integração. O objetivo principal é a provisão de oportunidades de deslocamento, daí a importância da viabilização do uso conjugado dos modos de transporte. E mais: a referência deixa de ser o veículo (objeto) e passa a ser o serviço (integração). A gestão da circulação deixa de ser definida pelas necessidades do veículo, passando a ser construída pelas necessidades dos clientes” (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 53)

Dessa forma, o usuário passa a ter mais opções de exercer seu direito constitucional de se deslocar da maneira mais vantajosa possível, com menor tempo de deslocamento, atrelado à dignidade no trajeto e na economia financeira.

É importante salientar que a integração modal é tão necessária quanto complexa de ser implantada, pois se relaciona com aspectos políticos e econômicos que interferem diretamente nos interesses de grupos capitalistas que lucram com uma mobilidade urbana ineficiente. Para além da indústria automobilística, dos combustíveis, das empresas de transportes privados de uso coletivo e/ou particular (Carvalho, Brito, 2016), a complexidade da integração modal se relaciona com as necessidades de adequação de “cinco grandes áreas de integração que devem ser contempladas [...] sendo elas: integração institucional, física, da rede, da informação e das tarifas de todos modais urbanos” (Silva, p. 48, 2017).

Na integração institucional, o foco é na centralização do planejamento e tomada de decisões sobre todos os transportes em uma “autoridade de transporte única e independente” (Silva, p. 49, 2017), tendo em vista que a mobilidade urbana é um sistema de transportes que necessita de um planejamento integrado. Geralmente cada serviço de transporte possui um planejamento isolado, capaz de gerar um serviço excelente quando avaliado isoladamente, mas que não contribui para a ampliação das possibilidades de deslocamento da população (Silva, 2017).

Soma-se a isso, as dificuldades dessa institucionalização, a adequação dos transportes coletivos das cidades à integração modal. Tendo em vista que os investimentos mais significativos na infraestrutura de mobilidade são destinados para atender os usuários do carro, levando a uma progressiva diminuição pela procura por parte da população, do transporte coletivo que se mostra cada vez mais ineficiente ao ter de se locomover para áreas cada vez mais periféricas no espaço urbano, compartilhando vias planejadas para os carros, com tarifas incondizente com o serviço ofertado (Gomide, 2006; Boareto, 2021; *Pereira et al.*, 2021).

Ocorre, a partir desse processo, a insuficiência econômica do transporte coletivo, que geralmente é subsidiado pela tarifa dos usuários, que somado à precarização e/ou privatização

desse modo de deslocamento possibilitam renovações e novos processos de licitação sem as mínimas exigências de qualidade, reinvestimento (Gomide, 2006; Boareto, 2021; *Pereira et al.*, 2021) e também de adequação a qualquer proposta de intermodalidade, justificada pela onerosidade do serviço.

A segunda grande área trazida pela autora é a integração física, “que envolve a previsão de estruturas e equipamentos que facilitem a transferência entre modais e tornem a transição dos mesmos o mais suave possível aos usuários” (Silva, p. 50, 2017).

Para que essa integração ocorra, são necessárias adequações que aproximem os modais de transportes, possibilitando que o usuário troque de transporte realizando apenas uma breve caminhada entre eles, como um terminal de ônibus junto a uma estação de metrô, ou uma rede de ciclovias que permita o acesso seguro a terminais de transportes coletivos que estejam devidamente equipados com a infraestrutura necessária aos ciclistas, como bicicletários e bicicletas públicas. Isso garantiria a continuidade do deslocamento até o destino final, podendo existir até a adequação de ônibus e metrô para realizar o transporte de bicicletas ao terminal de destino do usuário (Silva, 2017).

A integração da rede é a terceira grande área a ser adaptada para se alcançar a integração modal, com vista a integrar horários e sistemas de funcionamentos dos transportes do sistema integrado, propiciando maior eficiência do transporte coletivo que a maior parte da população utiliza. Como por exemplo, ajustar a conexão dos serviços, horários e sistemas para que os usuários dos ônibus cheguem juntos ao terminal de BRT's. Segundo Silva (2017), “A integração da rede está intimamente conectada a integração física dos modais urbanos, uma vez que uma parte essencial a ser levada em consideração é a conexão dos serviços prestados entre os modais através da integração de horários e rotas dos diversos serviços presentes” (Silva, p. 51, 2017).

A partir da integração de rede, com o devido planejamento para que os os modais não ultrapassem a capacidade de usuários, resolvendo, dessa maneira, um problema comum que encarece os transportes coletivos, que é a “sobreposições de linhas que oneram, sobretudo, a quilometragem produzida e a frota de veículos utilizada. Isso acontece, principalmente, nas áreas urbanas conurbadas, onde cada município tem o seu serviço de transporte coletivo” (Gomide, 2006, p. 247).

A quarta grande área a ser planejada é a integração da informação, com sistemas de informação integrados que possibilitem o acesso dos usuários aos horários, rotas, tempo de deslocamento de todos modais por meio impresso e digital, acessível nos terminais de integração ou em qualquer local com *internet* por meio de um *smarthphone*, dessa forma o

usuário compreenderá o sistema de mobilidade como uma unidade, ainda que existem diversos eixos e operadores presentes, facilitando as escolhas de suas rotas de viagem para os usuários (Silva, 2017).

Por fim, a autora traz as especificações da integração tarifária que diz respeito à unificação do sistema de cobrança pelo serviço de transporte, potencializando o acesso ao modal.

Uma solução para implantação dessa integração que já apresentou benefícios para os usuários e prestadores de serviços que a utilizam são os cartões únicos, ou *smart cards*, em que políticas de apoio em forma de descontos e privilégios para os usuários que utilizam essa ferramenta, fomentam a utilização da intermodalidade. Isto facilita a transferência entre os meios de transportes para os usuários, reduz significativamente a necessidade de circulação do dinheiro físico, além de possibilitar a cobrança de tarifas distintas, com base na distância e número de veículos utilizados. Isso é algo capaz de auxiliar no fomento à utilização de meios ativos de locomoção até acessar os terminais de transportes coletivos (Silva, 2017).

Os estudos por parte da gestão pública e outras instituições é fundamental para que o desenvolvimento das grandes áreas no fomento, implantação e regulação da integração modal nas cidades, bem como a compreensão e participação popular para a garantia de favorecimento próprio em detrimento dos interesses capitalistas de financeirização do espaço e da vida urbana junto a convivência do estado.

A participação popular em relação aos serviços de transportes utilizados, geralmente não aconteciam. Os usuários quase sempre não eram ouvidos quando havia proposta na formulação das políticas públicas, as quais incluíam em seu processo apenas as prestadoras de serviços, dialogando para um comum entendimento do que seria oferecido. Aos usuários cabia apenas o papel de pagar e utilizar os serviços. Nas duas últimas décadas, têm se visto mais casos de orçamento participativo e conselhos municipais que estão inserindo a população nas negociações dessas políticas, inclusive com premiações ou penalidades às prestadoras com base na avaliação dos usuários, fomentando o diálogo e adequação dos serviços por esses três atores (Gomide, 2006).

Além da participação popular, outro desafio a ser consolidado para a eficiência dos transportes coletivos e a possibilidade de adequação desses para a integração modal nas cidades perpassa pela questão da viabilidade econômica.

A adequação e construção da infraestrutura necessária, bem como a reordenação territorial de vias para abarcar ciclofaixas, ciclovias, calçadas adequadas, faixas exclusivas para o transporte coletivo, integração de terminais, obtenção de veículos de maior capacidade de

passageiros, institucionalização do sistema de transportes, capacitação ou contratação de pessoal técnico adequado, dentre outros investimentos, dificilmente são possíveis de serem realizados na maioria dos municípios brasileiros, devido ao orçamento disponível para a mobilidade.

Para que esses investimentos aconteçam sem que os custos recaiam em forma de aumento de tarifas aos usuários, existem duas principais formas: captação de verbas com os governos estadual e federal, principalmente por meio de programas já existentes que fomentam a melhoria dos sistemas de mobilidade urbana (Brasil, 2015); e a tarifação e desincentivo dos usuários dos transportes individuais, por meio de cobrança ou diminuição do número de vagas de estacionamento em regiões estratégicas, pedágios urbanos; imposto sobre o combustível (Cide); taxaço no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA); taxaço no Imposto Predial e Territorial Urbano, taxaço na aquisição de veículos automotores individuais, taxaço de grandes empreendimentos imobiliários, etc. (Boareto, 2008; Carvalho, 2016) fomentando o aumento dos usuários dos transportes coletivos e consequentemente a arrecadação para investimentos.

Essas possíveis taxaçoes também precisam ser estudadas para não comprometer a renda das populaçoes mais vulneráveis, devendo ocorrer de forma progressiva com relaço à renda familiar, de modo que os mais ricos contribuam mais que a classe empobrecida (Carvalho, 2016).

Há ainda a necessidade de que o sistema de mobilidade esteja integrado ao sistema urbano como um todo, tendo em vista sua intrínseca relaço com diversos outros aspectos do ambiente urbano e da produço do espaço, o que demanda por políticas públicas integradas, principalmente de transportes e uso e ocupaço do solo, como salientado por Gomide (2006):

A adequada integraço da política de uso e ocupaço do solo com a de transporte urbano é fundamental para a sustentabilidade da mobilidade e melhoria dos serviços de transportes coletivos, pois é possível reduzir distâncias e aumentar a produtividade das infra-estruturas disponíveis, reduzindo os custos de deslocamentos. O melhor aproveitamento das áreas centrais das cidades para moradias de baixa renda, que possuem toda uma infra-estrutura instalada vai nesse sentido. Deve-se evitar, também, a consolidaço de áreas “monofuncionais” nas cidades, pois estas aumentam as necessidades de viagens. Com a implantaço de diretrizes desse tipo criam-se melhores condições de oferta de transporte coletivo e de acessibilidade urbana – o que favorece, inclusive, o uso de meios de transporte não motorizados (bicicletas, por exemplo) Gomide, p. 249, 2006).

A partir do exposto, percebemos as potencialidades que a integração modal proporciona na busca por uma mobilidade urbana que possibilite o direito à cidade para sua população, bem como a complexidade e dificuldades implicadas na sua efetivação, com demandas pontuais na melhora e organização integrada dos serviços de transportes coletivos e individuais, adequação de vias e infraestruturas para que haja integração e de incentivo à utilização de meios ativos de deslocamentos. Além da integração das políticas urbanas para efetivar as transformações do sistema integrado em um sistema de mobilidade integrado às realidades urbanas.

Todo esse processo é complexo e depende, a priori de políticas públicas capazes de fomentar essas mudanças de paradigmas do espaço urbano em voga. Na seção seguinte, abordamos justamente a complexidade do processo de elaboração das políticas públicas, seus desafios perante os interesses capitalistas e suas íntimas interações com o Estado, além de apresentarmos as principais políticas públicas de mobilidade urbana nas esferas federal, estadual e do município de Campo Mourão/PR.

3. POLÍTICAS PÚBLICAS E MOBILIDADE URBANA: DIÁLOGOS ENTRE AS ESFERAS FEDERAL, ESTADUAIS E MUNICIPAIS

Esta seção visa aprofundar as discussões sobre a mobilidade urbana sob a ótica das políticas públicas, sua importância para mudanças sociais que favoreçam as populações do meio urbano, mudanças que devem ser capazes de gerar qualidade de vida, de bem estar e equidade no acesso aos espaços das cidades. Para isso, além de contextualizar as políticas públicas, sua complexidade e etapas para formulação e implementação, trazemos o histórico das políticas de transportes e mobilidade urbana durante o século XX até o presente, com ênfase na Lei da Mobilidade Urbana (2012) e na importância que a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana possui para que os municípios viabilizem a mudança do cenário atual da mobilidade urbana nacional.

O planejamento integrado entre a União, estados e municípios é fundamental para a melhoria da mobilidade urbana, mas é no âmbito municipal que a efetivação das políticas públicas precisa acontecer, dessa forma, também apresentamos as políticas públicas de mobilidade urbana no estado do Paraná e do município de Campo Mourão/PR, com foco no Plano de Mobilidade Urbana do município, desde seu processo de elaboração até os respectivos documentos e relatórios provenientes desse processo geradores da principal política pública de mobilidade urbana na história do município até o momento.

3.1 Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil: uma análise de políticas públicas

As políticas públicas podem ser compreendidas como uma das mais importantes ferramentas para mudança social em uma sociedade democrática. Contudo, na contemporaneidade são permeadas por interesses dos mais diversos atores, com ênfase para os das classes dominantes, que enquanto detentoras do capital, buscam incansavelmente o atendimento de seus interesses de acumulação por diversos meios, ainda que capazes de obstruir as vias de vivência do espaço urbano daqueles que o habitam (Lefebvre, 2008).

O Estado que deveria demonstrar a sua capacidade de frear interesses de classes minoritárias da sociedade, passou a ceder aos interesses desses grupos, principalmente com a imposição do sistema neoliberal da economia, em que o papel do Estado é reduzido ao atendimento de poucas necessidades básicas da população, isto feito, muitas vezes, de forma que não prejudique drasticamente a acumulação capitalista.

Quanto ao exposto, Harvey (2012) explica que:

O neoliberalismo criou, também, um novo sistema de governança que integra o Estado e os interesses corporativos e, através do poder monetário, ele assegurou que a disposição do excedente através do aparato estatal favorecesse o capital corporativo e as classes superiores na moldagem dos processos urbanos (Harvey, 2012, p. 86).

É dentro desse contexto que as políticas públicas podem se manifestar a favor dos interesses da população desassistida, pois é justamente em sua completude não se deve considerar apenas o Estado enquanto responsável pelo seu processo de formulação até a execução, mas sim uma gama de atores, dentre eles grupos voltados para mudanças sociais e defesa das classes empobrecidas. Ainda sobre essas políticas públicas:

Para diversos analistas e agentes estatais, as “políticas públicas” seriam um antídoto eficaz por justamente mobilizar as forças do Estado no sentido de impedir a “barbárie do Capital”.

Sem desconsiderar que vontade política, mobilização social, investimento público (orçamentário, de pessoal, legal e logístico) e regulação estatal – elementos constitutivos das “políticas públicas” – são fundamentais à reversão de situações de desigualdade, ao contrário, deve-se indagar a respeito dos limites de seus efeitos (Fonseca, 2013, p. 406).

Diante do exposto e antes de voltarmos para as principais políticas públicas do país, que influenciaram o cenário atual da mobilidade, assim como para a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é relevante compreender, ainda que de maneira sucinta, o que são as políticas públicas e a complexidade que sua dinâmica exige da elaboração até a sua possível efetivação, para atingir o bem estar da população.

Por mais que seja consensual por diversos autores, tais quais Souza (2006), Lima (2012), Lima e D’ascenzi (2018) e Rosa *et al*, (2021), de que existem diversas definições sobre o termo “políticas públicas”, acreditamos que é justamente essa diversidade de compreensões sobre o tema que o justifica enquanto uma disciplina complexa, tal qual a sociedade e seus governos perante as necessidades de transformações sociais, oriundas das próprias ações de governos anteriores e dos embates sociais ocorridos em uma determinada sociedade.

As principais conceituações de autores renomados sobre o tema, estão sintetizadas por Souza (2006):

Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas e Lynn (1980), como um conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Peters

(1986) segue o mesmo: política pública é a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. Dye (1984) sintetiza a definição de política pública como “o que o governo escolhe fazer ou não fazer”. A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz (Souza, 2006, p. 24).

O próprio autor enfatiza que existem aqueles que, em parte, criticam essas definições em virtude da não abrangência dos aspectos subjetivos dos atores envolvidos na formulação dessas políticas, que compreendem as ideias e interesses desses atores, os aspectos conflituosos gerados e as possibilidades de cooperação de outras instituições e grupos sociais na formulação dessas políticas (Souza, 2006).

Esses críticos são os responsáveis por uma nova abordagem sobre as políticas públicas. Enquanto os autores trazidos por Souza possuem uma visão estatista, a abordagem multicêntrica faz um contraponto à primeira. Se a abordagem estatista analisa as políticas públicas a partir do Estado, em razão de sua hegemonia durante todo o processo até a efetivação da política, ainda que admitindo a influência de atores não estatais, na multicêntrica, o foco não é no Estado, mas sim o problema a ser solucionado, o que envolve, portanto, os outros atores (Lima, 2012).

Ambas as abordagens possuem suas valências e deficiências. À medida que a abordagem estadista foca apenas no Estado, facilita a investigação do processo de formulação e efetivação da política, auxiliando estudos que pudessem contribuir com a lei a ser promulgada, no entanto limita demais o termo política pública, dificultando estudos mais complexos e, portanto, capazes de contribuir com mais efetividade com a sociedade (Lima, 2012). Já a abordagem multicêntrica:

[...] evita uma pré-análise da personalidade jurídica de uma organização antes de enquadrar suas políticas como sendo públicas ou não e afirma que algumas vezes é difícil identificar se uma instituição é estatal ou não [...] [Todavia] se verifica que muitas vezes é difícil identificar o objetivo de muitas políticas (se procuram resolver um problema público ou um problema privado) e que a abordagem multicêntrica amplia extremamente a quantidade de políticas que possam ser classificadas como públicas, além de incorporar uma diversidade de decisores, arenas e processos, o que, conforme Theodoulou (1995), frequentemente confunde e atrapalha a compreensão (Lima, 2012, p. 52).

A partir do exposto, percebe-se que as abordagens não se suprimem, mas são capazes de gerar as diferentes definições, como podemos observar.

Na concepção de Souza (2006): “Pode-se, então, resumir política pública como o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa

ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente) (Souza, 2006, p. 26)”.

Podemos acatar como uma compreensão assertiva de Souza (2006) acerca de uma abordagem jurídico legal do papel do Estado no processo de elaboração até a efetivação da política pública, todavia, o entendimento “minimalista como “o governo em ação”, entre diversas outras definições possíveis, e sua viabilização só é possível se houver um projeto definido e a mobilização de recursos orçamentários, humanos, informacionais, legais e logísticos” (Fonseca, 2013, p. 403).

Em outras palavras, Fonseca (2013) afirma:

[...]que “políticas públicas” podem ser caracterizadas como um processo de decisão política que se materializa em objetivos com resultados esperáveis, normalmente vinculados à transformação de uma dada realidade, com vetores distintos, e que envolvem: a) técnicos estatais e não governamentais, burocratas e políticos (tomadores de decisão); b) atores distintos (com “recursos de poder” assimétricos), cenários e conjunturas (por vezes voláteis); c) capacidade e viabilidade de o Estado disponibilizar recursos orçamentários, humanos, legais e logísticos; d) mecanismos de mensuração dos resultados. A teoria do “ciclo de políticas públicas” (agenda, formulação, implementação e avaliação) pode ser invocada para fins mais pedagógicos do que propriamente reais, uma vez que a realidade não apenas é mais complexa do que faz supor estas etapas, como também mais “confusa” – à luz da perspectiva de C. Lindblom (1959) (Fonseca, 2013, p. 405).

Quando autores como Souza (2006) resumem demasiadamente as políticas públicas ao Estado e suas funções na busca pelo bem estar da população, designa ao termo uma neutralidade inexistente, que Fonseca (2013) compreende como uma verdadeira armadilha, pois encobre as disputas de poder estabelecidas durante o processo.

As concepções estatistas, são até certo ponto, compreensíveis para uma abordagem positivista de duas décadas atrás, mas vale destacar que:

Tamanho exclusivismo, entretanto, perdeu muito de seu vigor, dada a crescente complexão social, especificada pelos problemas sociais e pelas modificações nas relações entre Estado e sociedade. Isso foi acompanhado, processualmente, pela ampliação do campo, cujas análises precisaram incluir o estudo de novas formas organizacionais, incorporando uma diversidade maior de atores e suas inserções institucionais. Assim, novos agentes sociais não param de chegar, como as redes de políticas públicas e as organizações internacionais. Eles vêm assumindo papel de destaque na área, ao propor, defender e/ou financiar políticas próprias que, efetivamente, buscam o encaminhamento de problemas sociais (Lima, Steffen, D’ascenzi, 2018, p. 37).

Dessa forma, o fator positivo é que a sociedade tem ampliado seu espaço de participação nos processos de políticas públicas, porém, outros atores poderosos, como as organizações internacionais, elites industriais, do agronegócio, de instituições financeiras, imobiliárias, dentre outras, também estão inseridas na complexidade do processo das políticas públicas, com intuítos claros de manutenção de seus interesses de acumulação capitalista em detrimento dos urgentes interesses populares capazes de colocar em risco essa configuração atual da nossa sociedade (Fonseca, 2013).

Para que possamos ter uma noção mais abrangente da complexidade que envolve o chamado “ciclo das políticas públicas” (agenda, formulação das alternativas, tomada de decisão, implementação e avaliação), compreender os elementos que fundamentam seu conceito, sua estrutura, os espaços em que são debatidas, os atores envolvidos, o contexto de neoliberalismo e acumulação capitalista flexível em que ocorrem essas políticas são fundamentais.

As políticas públicas devem surgir a partir de seus elementos. O primeiro deles é o processo que remete às decisões e ações oriundas dos múltiplos atores, com intencionalidade, consensualidade e coordenação necessários para que ocorram as políticas públicas. O segundo elemento é a finalidade, ou seja, qual a realidade social a qual deseja transformar e o impacto positivo a ser gerado na sociedade. Em terceiro a compreensão de que as políticas são formuladas por valores e visões de mundo da sociedade em que é construída, remetendo ao seu conteúdo substantivo dessa sociedade, ou seja, sob o elemento substantividade. Em quarto, a dinâmica desse processo, com os conflitos referentes às diferentes opiniões e interesses dos atores em busca de escassos recursos para sua implementação. E o quinto elemento é a consequência, gerando interação entre atores e instituições, com as políticas públicas enquanto responsáveis por regular os conflitos e harmonia dos interesses (Rosa, 2021).

Para que se atinjam os objetivos propostos, as políticas públicas utilizam da estrutura de decomposição, organizando-a em três níveis: O plano, de caráter mais abrangente e estratégico, definindo os princípios, objetivos e intervenções necessárias; O programa, responsável pela organização mais específica e voltada para as ações em prol da realização dos objetivos de determinado tema; O projeto, voltado para o nível operacional, elencando e relacionando as ações que irão atingir metas específicas (Rosa, 2021).

No caso da mobilidade urbana, podemos compreender a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) como um plano, tendo em vista sua formulação de princípios e diretrizes a serem seguidos por outros níveis de governo na elaboração de suas políticas públicas. No nível tático ou enquanto programa, podemos citar o Programa de Mobilidade

Urbana por Bicicletas – Bicicleta Brasil (Lei nº 13.724/2018), que se norteia por princípios e diretrizes do plano, buscando incentivar o uso de um meio de locomoção ativo e sustentável, em detrimento do uso do automotor individual, orientações que constam no PNMU.

Enquanto projeto, podemos citar um que foi formulado em 2023 na câmara de vereadores de Porto Alegre/RS, que visa a contratação de crédito na faixa de 20 milhões de reais junto ao Banco Nacional do Desenvolvimento Social (BNDS), que seriam destinados a implantação de 30 quilômetros de ciclovias na rede urbana, além de instalação de bicicletários em 11 terminais urbanos da cidade (Bizachi, 2023)⁵.

Todavia, as dificuldades enfrentadas pela população brasileira possuem, muitas vezes, relação íntima com a ineficiência de políticas públicas, que comumente geram leis abrangentes do problema a ser solucionado, com as devidas diretrizes, princípios e objetivos para superação da realidade atual, mas que na prática não são efetivados pela gestão pública, reforçando o ditado popular de “lei para inglês ver”.

Esse problema está diretamente relacionado com a infinidade de atores e da disparidade de poderes políticos, institucionais, financeiros, midiáticos, etc. que cada grupo possui (Fonseca, 2013).

No caso da mobilidade urbana, que denota um problema de magnitude nacional com necessidade da inversão da lógica de deslocamento por veículos individuais em detrimento dos coletivos e ativos de deslocamento, somado à demanda por readequação viária e de planejamento urbano, são gerados conflitos atrelados ao orçamento, capacitação técnica de servidores, além do confronto dos interesses da poderosa indústria automobilística (e sua cadeia produtiva), fazendo comuns a incidência de “pontos de veto”, que inviabilizam ou dificultam a efetivação de uma política pública como a PNMU, ainda que esta já seja uma lei nacional (Fonseca, 2013).

Percebemos, então, que as políticas públicas se dão em contínua realização, durante o ciclo e mesmo após sua efetivação por meio de uma lei nacional, que enquanto legislação pode atender sua missão na forma de uma política pública, mas na prática:

[...] a suposta “unanimidade” das “políticas públicas”, uma vez que objetivaria o referido “bem comum”, encobre, no chamado “ciclo das políticas públicas”, seu caráter conflitivo quanto aos interesses em disputa e os vetos, por meios distintos, advindos dos grupos sociais que se sentem, real ou imaginariamente,

⁵ BIZACHI, Samuel. **Projeto que prevê investimento de R\$ 20 milhões em ciclovias é protocolado**. Porto Alegre: Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão, 2023. Disponível em: <https://www.prefeitura.poa.br/smpg/noticias/projeto-que-preve-investimento-de-r-20-milhoes-em-ciclovias-e-protocolado>. Acesso em: 18 jan. 2026.

prejudicados. Tais conflitos podem assumir conotações de embate de classes sociais, por mais que conceituar classes e seus embates implique novo esforço analítico (Fonseca, 2013, p. 405).

Sem adentrarmos nos aspectos das classes sociais, deparamos com incontáveis atores classificáveis em suas respectivas influências nas políticas públicas, sejam eles governamentais ou não-governamentais, servidores públicos ou beneficiários, fazendo das políticas públicas arenas de conflito, que o respeito e a tolerância sob as diferenças são fatores minimamente exigidos para superação das divergências desses atores, tendo em vista a efetivação da democracia e de melhorias sociais nesse cenário das políticas públicas (Rosa, 2021).

Esses atores possuem diferentes níveis de poder e repertório de ação. Os recursos, podem ser subjetivos, como a autoridade ou popularidade de certas pessoas capazes de gerar influência sobre outros cidadãos; também podem ser objetivos, com a aplicação de recursos financeiros capazes de mobilizar as pessoas através de mídia ou financiamento de passeatas dos aparatos necessários para essas manifestações públicas. (Rosa, 2021).

Quanto a esses diferentes repertórios de ação, capacitados pelo nível de poder que os grupos de atores são capazes de empregar, é importante enfatizar a relação entre as elites capitalistas dominantes e da classe média com as grandes corporações midiáticas, que são amplamente financiadas por esses grupos privilegiados no cenário brasileiro, auxiliando então na defesa do interesse dessas classes, assumindo o papel de “organizadora das classes médias e do Capital Global, obstruindo e vetando “políticas públicas” tidas ou apercebidas como “inaceitáveis” (Fonseca, 2013, p. 412).

Dessa maneira, a implementação de medidas que subvertam a lógica urbana vigente encontra barreiras nas classes dominantes. A manutenção de privilégios, personificada pelo forte *lobby* da indústria automobilística, impede que reformas estruturais beneficiem as camadas empobrecidas no que tange ao direito à cidade.

A implementação de políticas de mobilidade urbana centrada no transporte público e ativos é permitida pelas elites sob a condição de não prejudicar seus interesses capitalistas. Quando tais ações ameaçam a acumulação, ocorre a intervenção direta no Estado e na opinião pública, mediada por recursos de comunicação. A mesma resistência ocorre em relação a políticas públicas radicais que afrontem os interesses de classe (Fonseca, 2013).

No caso específico da mobilidade urbana, Fonseca (2013,) apresenta como se dá esse jogo de interesses entre a indústria automobilística, utilização da mídia e a conivência do Estado, de modo a impossibilitar o desenvolvimento de uma mobilidade urbana mais justa nas cidades brasileiras:

O caso da chamada “mobilidade urbana” é notório, conforme apontado aqui, uma vez que sequer ascende à agenda o tema do necessário privilegiamento, nas grandes metrópoles, das vias públicas ao transporte coletivo. A indústria automobilística, que financia campanhas de parlamentares e chefes de Executivos, patrocina vigorosa e generosamente os meios de comunicação e adota estratégias de marketing extremamente agressivas, entre outras estratégias, tem na mídia seu “intelectual coletivo” capaz de vetar qualquer mudança significativa nas “políticas públicas” urbanas. O mesmo ocorre quanto ao Estado, interessado nos tributos advindos da cadeia produtiva do automóvel, apesar de suas consequências nefastas (Fonseca, 2013, p. 412).

Dessa forma, o grande desafio das políticas públicas no Brasil perpassa justamente pela disparidade de forças existente entre os detentores do capital e as classes empobrecidas, que além de não possuírem a capacidade de manusear os aparatos midiáticos ao seu favor, são largamente influenciadas por esta ferramenta, fomentando opiniões públicas que defendem a acumulação capitalista, ainda que estejam longe de compor essa classe e usufruir dos benefícios destinados para essas elites.

Daí a importância de atores que podem ser visíveis, ou seja, figuras públicas como governadores, prefeitos, vereadores, líderes sindicais, etc., ou invisíveis, tais quais funcionários públicos, estudantes, pesquisadores, etc. que estejam comprometidos com os reais interesses da população. Ainda que o grupo de atores invisíveis não receba a mesma atenção da mídia, também possui capacidade para influenciar as pessoas, articulando ideias e promovendo diálogos que auxiliem na busca e defesa de seus interesses (Rosa, 2021).

Os atores das políticas públicas são os políticos eleitos, burocratas (servidores públicos), grupos de interesses organizados (exemplo: Movimento Passe Livre), partidos políticos e os beneficiários (grupos ou pessoas para as quais as políticas são elaboradas). Suas ideias e interesses são debatidos e defendidos nas arenas políticas que podem ser compreendidas enquanto espaços físicos e simbólicos (Rosa, 2021).

A câmara municipal configura-se como o epicentro da articulação política local, consolidando-se como espaço onde a deliberação legislativa e o escrutínio público se encontram. Por meio de sessões de votação e debates de projetos de lei, o órgão molda o desenvolvimento do município, assegurando a intervenção direta de diversos atores sociais e o exercício da cidadania para além da atuação dos representantes.

No entanto, são as arenas políticas que nortearão o desenvolvimento de uma política pública, com base nos interesses e poder dos atores, que a partir de mobilização de recursos e/ou repertórios de ação buscarão atingir seus objetivos (Lima, D’Ascenzi, 2018). Segundo os autores:

As arenas políticas correspondem ao padrão das interações entre os atores, relacionados a uma determinada política pública. Diferentemente do que pode parecer à primeira vista, o conceito não remete a um espaço físico (arena de lutas, por exemplo), mas, metaforicamente, constitui uma construção no mundo das ideias e dos interesses. As maneiras como esses atores irão se aliar, disputar, confrontar, etc. é que irão conformando a arena política (Lima, D'Ascenzi, p. 49, 2018).

Dessa forma, quando finalmente chegam ao âmbito legislativo para votação e eventual promulgação, muitas vezes o resultado já é previsível, uma vez que os atores envolvidos no processo político antecederam a apresentação ou votação de um projeto de lei, já fomentaram acordos e dentro das correlações de forças que influenciam a decisão final dos representantes do povo nos espaços físicos da política municipal, estadual ou de âmbito nacional.

Um exemplo marcante de arena simbólica atrelado à mobilidade urbana no país, foram as manifestações organizadas pelo Movimento Passe Livre (MPL) em prol das melhorias nas condições de mobilidade urbana e contra o aumento no preço das passagens do transporte coletivo na cidade de São Paulo. Essas manifestações, que ficaram conhecidas como Jornadas de Junho de 2013, foram determinantes para a revogação do aumento dos preços das passagens, ou seja, na teoria o governo iria decidir no processo legislativo a revogação ou não, mas na prática, a arena simbólica das manifestações já havia determinado essa revogação (Gomide, Galindo, 2013).

Vale mencionar que, em meio a toda a complexidade envolvida do processo para elaboração e efetivação, ou não, de uma política pública, existem as etapas ou ciclos fundamentais desse processo, que são: agenda, formulação das alternativas, tomada de decisão, implementação e avaliação.

A formação da agenda inicia-se com a identificação dos problemas a serem sanados, seguida pela formulação de alternativas que vise o objetivo central em benefício do público-alvo (Lima D'ascenzi, 2018). Após essa etapa, ocorre a tomada de decisão que utiliza modelos sistematizados para selecionar as alternativas mais adequadas. Por fim, a estratégia passa à implementação sendo fundamental a avaliação contínua a partir dos dados gerados sobre mudanças produzidas (Lima D'ascenzi, 2018).

Contudo, como já mencionado, existe uma intrínseca relação de poder das elites econômicas durante o processo de elaboração das políticas públicas, exercido por meio do aparato econômico, midiático e principalmente político que esses grupos possuem. De modo que “as “políticas públicas” de cunho transformador são, estruturalmente, limitadas não apenas

pelo modelo de acumulação, mas pela própria lógica do sistema político” (Fonseca, 2013, p. 409).

Por mais que o nosso sistema político seja baseado na tripartição dos poderes, em que os poderes legislativo, executivo e judiciário tenham a premissa de fiscalizar uns aos outros em prol do benefício da população, existem características específicas que dificultam significativamente a elaboração de políticas públicas reais que sejam includentes, ou seja, que visem o benefício de toda a população.

Da mesma forma, dentro do processo democrático, a população trabalhadora tem mais dificuldade de acompanhar e entender o jogo político que é travado no parlamento, seja ele municipal, estadual ou federal. As decisões políticas, a compreensão das ideologias defendidas pelos partidos e representantes escolhidos etc., muitas vezes passam longe das necessidades da população, privilegiando, na maioria das vezes, grupos econômicos que detêm a hegemonia política.

Sobre nosso sistema político, Fonseca (2013) enfatiza que sua estrutura foi moldada ainda durante a ditadura militar, sem que houvessem alterações significativas desde a redemocratização do Brasil.

Algumas de suas características são: multipartidarismo extremamente flexível e pouco representativo; financiamento misto (público e privado), mas que, na prática, é largamente “privatizado” por meio do denominado “caixa 2”; infidelidade partidária (apenas recentemente minorada por decisão do Tribunal Superior Eleitoral); acesso institucional ao rádio e à televisão franqueados a todos os partidos com representação federal, independentemente de sua real representatividade (os partidos chamados “de aluguel” têm pequena representação parlamentar e todas as benesses do sistema político); toda sorte de casuísmo, tal como a coligação nas eleições proporcionais, que implica o voto num partido ou candidato e a eleição de outro, em razão da contagem do quociente eleitoral, entre outros; baixa transparência quanto ao uso dos recursos públicos (também recentemente minorada com a Lei de Acesso às Informações Públicas); lógica da coalizão para governar, ou melhor, para obter maioria no Parlamento, com impactos diretos na (in)coerência das “políticas públicas” e nos resultados eleitorais, uma vez que, usualmente, partidos derrotados participam de coalizões de governo capitaneadas pelos partidos vencedores; desenho eleitoral que concede carta branca do eleito ao representante – tornando o mandato “propriedade” deste – e o distancia de seus representados (a aludida reinterpretação da fidelidade partidária, pelo TSE, amenizou essa prática, mas ainda assim não a eliminou); baixo poder conferido ao Parlamento, tornando-o “despachante” de interesses paroquiais e corporativos; desbalanceamento na proporcionalidade federativa no Congresso Nacional no contexto do confuso bicameralismo; entre outras (Fonseca, 2013, p. 409).

Essas características dão margem significativa para que os grupos detentores do capital sobreponham seus interesses no ciclo das políticas públicas, principalmente a partir dos partidos e políticos que tiveram suas campanhas amplamente financiadas por esses grupos, que ainda detêm as grandes mídias para articular também a opinião pública a favor de seus interesses.

As características do nosso sistema político também dificultam a compreensão e a fiscalização de parte significativa da população, afastando a população do ciclo das políticas públicas ao não se sentir representada na complexidade do sistema.

Os jogos de interesse entre governos, partidos e políticos em prol dos interesses das classes empobrecidas *versus* os interesses dos detentores do capital, justificam a crítica do autor ao baixo poder conferido ao Parlamento, que acaba se tornando local de mediações e negociações ao invés de debates pela população. Em outras palavras, para que a classe trabalhadora tenha um projeto que a beneficie aprovado, outro (s) projeto (s) que beneficiam pequenos grupos (religiosos, latifundiários, financeiras, construtoras, imobiliárias, indústria automobilística, etc.) também precisam ser efetivados, é o famoso “toma lá, dá cá”.

As discussões realizadas nessa subseção, não são capazes de aprofundar em tamanha complexidade, todo o arcabouço de interesses envolvidos no processo de elaboração e aprovação de políticas públicas, dentro do sistema político nacional, relacionados a mobilidade urbana. Mas esperamos que possibilite compreender o cenário complexo de elementos e atores que compõe as políticas públicas, auxiliando na leitura das próximas subseções, destinadas a apresentação das principais políticas públicas de mobilidade urbana no país.

3.2 Políticas de Mobilidade no Brasil: contexto, governos e desafios

A mobilidade urbana brasileira tem se demonstrado enquanto um desafio para as populações urbanas e uma das razões é a sua compreensão limitada aos transportes durante o século XX, junto a estratégias de governos que compreendiam no desenvolvimento da indústria automobilística, construção de estradas e no “rodoviarismo” a chave para o desenvolvimento econômico do país (Cáccia, 2015; Pereira, 2020).

Soma-se ao exposto, políticas públicas tardias que compreendessem a complexidade da mobilidade urbana no país. Desde a primeira metade do século XX, até o início do século XXI, as políticas públicas tratavam de aspectos da mobilidade sob a ótica reduzida dos transportes, cenário este, fruto do projeto rodoviarista de Estado supracitado, mas também, em função dos interesses capitalistas e influência das indústrias automobilísticas, atrelado à convivência de governos que possibilitaram o crescimento desse setor na economia junto ao seu poder de

barganha no cenário das políticas brasileiras para seu próprio favorecimento (Cáccia, 2015; Rodrigues, 2021).

Há quase cem anos, durante o governo de Washington Luís (1926-1930), ainda no fim da República Velha, o Brasil passava a adotar um planejamento rodoviário como planejamento de Estado, sob a perspectiva de que “A integração e a interiorização eram requisito para a formação de um mercado interno e, portanto, um passo para o rompimento com a condição de arquipélago agrário exportador” (Pereira, 2020, p. 160), dando início ao rodoviarismo no Brasil.

O termo em questão vai além da simples modificação dos interesses de investimentos em transportes de cargas e pessoas pelo país por meio das ferrovias, e a partir desse momento vislumbrados sob as novas estradas que iriam surgir e interiorizar o país.

O rodoviarismo pode ser compreendido como todo o conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, políticas públicas, investimento, base normativa, engenharia, mentalidade, entre outros), cuja compreensão demanda a análise de aspectos conjunturais e estruturais, técnicos e políticos, historicamente construídos, que tornaram possível a sua emergência, expansão e consolidação no país, com profundos impactos em sua configuração territorial. Ou seja, o rodoviarismo precisa ser enquadrado na ótica da economia política e, mais além, envolvido por um conjunto simbólico e ideológico que remete à típica modernidade da 2ª Revolução Industrial – o entrelaçamento da indústria do petróleo com os valores ligados à velocidade e capilaridade territorial (transporte porta-a-porta) (Huertas, 2022, p. 2).

Esse novo planejamento de Estado continuou a ser desenvolvido por Getúlio Vargas durante os anos 1930, com a criação do Plano Geral Nacional de Viação no mesmo ano da Promulgação da Constituição Federal de 1934. Esse plano, que foi o primeiro projeto nacional aprovado oficialmente para os transportes, apresentava-se como multimodal, contudo, era nítido seu foco na modalidade rodoviária (Ministério dos Transportes, 2020)⁶.

O Brasil ainda viria a vivenciar um novo processo de intensificação do rodoviarismo, concomitante à urbanização e industrialização durante o Governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), quando o então Plano de Metas tinha na expansão da malha rodoviária, uma das políticas centrais de governo (Pereira, 2020).

Por mais que esses governos tenham dado início ao rodoviarismo no Brasil, a criação de estradas que conectam o território nacional não devem ser compreendidas como fator

⁶ Transportes no Brasil - Síntese Histórica. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transportes-no-brasil-sintese-historica>

negativo e muito menos como as principais causas do modelo ineficaz de mobilidade urbana atual em diversas cidades brasileiras, mas sim, a intensificação desse modelo durante a década de 1950, com políticas de incentivo à indústria automobilística e do consumo de veículos automotores individuais (Rubim, Leitão, 2013; Morotomi, Tourinho, 2014), sem que houvesse a manutenção dos transportes coletivos existentes e uma ampliação desses meios de locomoção frente a demanda que a urbanização acelerada trazia para as cidades (Vasconcellos *et al.*, 2011).

Nas principais cidades brasileiras, a principal forma de deslocamento motorizado desde 1930, era o bonde elétrico, o qual foi, aos poucos, sendo sucateado até ser substituído a partir de 1960, tanto pelos ônibus quanto pelos automóveis individuais, em um contexto de acelerada urbanização das cidades. Ou seja:

[...] a cidade mudou de uma mobilidade essencialmente pública e movida à eletricidade (o bonde e o trem) para outra que mistura a mobilidade pública e privada e depende essencialmente de combustíveis fósseis. [...] Essas mudanças estruturais tiveram enormes consequências nos gastos dos usuários, no consumo de energia e na geração de externalidades negativas, como a poluição, o congestionamento e os acidentes de trânsito (Vasconcellos, *et al.*, 2011, p. 9).

Durante o início da Ditadura Militar no país (1964), a maior parte da população continuava sendo dependente do transporte coletivo, contudo, em um cenário em que os automóveis individuais passavam a ser, cada vez mais, priorizados pelo planejamento urbano, em detrimento dos transportes coletivos (Gomide, Galindo, 2013).

Essa nova realidade no Brasil, já havia acontecido em países desenvolvidos, atrelados aos mecanismos de acumulação do capitalismo por meio das indústrias automobilísticas geridas sob as características do *fordismo*, em que o advento tecnológico da 2ª Revolução Industrial possibilitou a produção em larga escala e redução dos custos de produção do automóvel, consequentemente, vendidos por preços mais acessíveis que possibilitaram o consumo em massa (Cáccia, 2015).

No Brasil, essa dinâmica da produção não foi diferente, contudo, o país passava então a vivenciar as contradições do capitalismo ~~na~~ sob a realidade do país “subdesenvolvido”, que prometia através de seus sofisticados meios de produção nas indústrias automobilísticas recém chegadas no país, o desenvolvimento econômico e o imaginário de modernidade, mas na realidade, aos poucos essa “modernidade” passava a gerar um modo de vida urbana em que os carros cada vez mais adquiriram preferência sobre os espaços urbanos que antes pertenciam aos pedestres e transportes coletivos. Quanto a essas indústrias nos países em que foram implantadas, Cáccia aponta que:

A indústria automobilística passa a ter papel central na dinâmica capitalista industrial, como motor do desenvolvimentismo e em seus desdobramentos na conformação de cidades que privilegiam o uso dos transportes privados individuais. Os investimentos permanentes em infraestrutura serviam também para manter os índices de emprego, o que permitia a contínua acumulação do sistema capitalista por meio do consumo. O modelo centrado no automóvel extrapola os limites da esfera produtiva e atinge o modo de vida cotidiano e a conformação das cidades. Foi necessária uma intensiva adaptação das cidades para adequá-las às demandas dos automóveis. Do ponto de vista do mercado, existe a consolidação da matriz energética mundial dependente de combustíveis fósseis, de forma que toda a sociedade se tornou dependente. (Cáccia, 2015, p. 50).

Dessa forma, as cidades brasileiras começaram a se desenvolver sob as possibilidades que os carros forneciam, de percorrer mais rápido distâncias maiores, fomentando o espraiamento das cidades para as periferias, sem que as condições de adquirir um desses veículos fossem repassadas para os trabalhadores, que em razão da industrialização, aglomeravam-se nesses grandes centros urbanos, dando início ao processo de intensificação das desigualdades sociais já existentes no país, só que agora sob o palco das aglomerações urbanas, com periferias distantes e serviços de transportes públicos incapazes de atender esses trabalhadores periféricos (Cáccia, 2015).

O governo da ditadura militar apostava no desenvolvimento de uma indústria de reprodução e acumulação capitalista, que na Europa e nos Estados Unidos havia incorporado o trabalhador nesse processo enquanto mercado consumidor de seus produtos, todavia, no Brasil, ocorreram privilégios urbanos e acumulação de capital para as elites hegemônicas, enquanto a maior parcela da população não foi contemplada com os benefícios sociais necessários, nem para fortalecer um sistema econômico nacional pautado no mercado consumidor e, menos ainda, para evitar as desigualdades sociais que permanecem evidentes até a contemporaneidade. (Cáccia, 2015).

Cientes da necessidade de articular ações que pudessem ao menos mitigar os problemas oriundos da periferização urbana e das desigualdades de acesso às cidades, o governo da ditadura militar, durante a década de 1960, criou o Ministério dos Transportes e o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes – Geipot, este último criado para “definir as diretrizes para planejamento da demanda de transportes no país” (Morotomi, Tourinho, 2013, p. 113). Porém, a devida importância do governo militar para os investimentos no transporte coletivo das cidades só se deu a partir da crise do petróleo de 1973, em razão do receio da dependência que vinha sendo criada sobre essa fonte de energia (Gomide, Galindo 2013).

Ainda assim, foram as revoltas populares, a partir de 1974, por melhores condições de deslocamentos nas cidades, que de fato colocam o tema dos transportes coletivos na agenda política da ditadura militar. Com a promulgação da Lei nº. 6.261/1975, criava-se o Sistema Nacional de Transportes Urbanos (SNTU), o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos (FDTU) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que tinha a função de promover a política nacional de transportes urbanos, podendo decidir sobre propostas e investimentos no setor (Gomide, Galindo 2013; Morotomi, Tourinho, 2013).

Para a gestão dos problemas de mobilidade urbana em capitais e regiões metropolitanas, foi criada a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), de caráter operacional em diversas regiões do país, elaborando e coordenando a implantação dos planos de transportes junto a EBTU, que inserida no Sistema Nacional de Transportes Urbanos, registrou um marco governamental a partir de um “modelo de política pública de desenvolvimento urbano, que influenciava as questões ligadas à mobilidade. A ideia era combater as dificuldades técnicas, financeiras e institucionais que muitas vezes os governos locais tinham para implantar políticas públicas de mobilidade” (Meira, 2013, p. 110).

Na teoria, o governo federal começava a admitir e trabalhar para resolver problemas dos transportes e suas relações não apenas com os sistemas de trânsito, adequações viárias e transportes coletivos, mas também sobre transporte e o uso e ocupação do solo, tendo em vista que, a EBTU em conjunto com o Geipot, tomavam como uma de suas metodologias a elaboração do Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), que formularia ações de planejamento e diretrizes que integrassem os transportes com uso e ocupação do solo. Mas, na prática, “em decorrência do acirramento da crise econômica e da centralização das decisões relativas a financiamentos em nível federal, essa forma de atuação de médio e longo prazo acabou sendo desconsiderada e abandonada, e os PDTU foram esquecidos pelos poderes executivos” (Morotomi, Tourinho, 201, p. 114).

Dessa forma, por mais que as intencionalidades caminhassem para uma política que passava a ampliar a compreensão, antes focada nos transportes, para a mobilidade urbana, a não efetivação das estratégias formuladas, a crise econômica gerada pelo endividamento do país, concomitante as cidades urbanizadas de forma acelerada e sem a distribuição de renda necessária que a industrialização conseguiu gerar em países desenvolvidos, fizeram com que o legado das políticas públicas de incentivo ao rodoviarismo, das indústrias automobilísticas e dos transportes urbanos, esteja hoje mais atrelado ao fracasso do sistema de mobilidade urbana brasileira, do que propriamente as intenções de desenvolvimento econômico defendidas pelos

governos brasileiros, do início do rodoviarismo até a redemocratização, período em que a mobilidade urbana era resumida aos transportes.

A nova Constituição Federal (CF) de 1988, que teve como principal característica a descentralização das políticas públicas (Gomide, Galindo 2013), tampouco foi capaz de tratar o tema da mobilidade urbana perante sua complexidade, continuando a adotar o uso da terminologia “transportes urbanos” para se referir ao que deveria ser a mobilidade urbana, como ocorre no artigo 21, inciso XX, quando “estabeleceu como competência privativa da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. A regulamentação desses temas só foi ocorrer no início do século XXI, quando “foram criados, posteriormente, o Estatuto das Cidades, a PNMU e as demais políticas setoriais” (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 62), momento em que a organicidade dessas temáticas no ambiente urbano passa a ser mais bem observada.

Vale salientar que os art.182 e art. 183 da CF representaram no texto avanços para a população com relação ao direito à cidade, determinando uma política de desenvolvimento urbano a ser adotada pelos municípios, com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantindo o bem estar para a população, além de obrigatoriedade da elaboração de planos diretores para cidades com mais de 20.000 habitantes e regulamentações acerca da função social da propriedade urbana (Gomide, Galindo, 2013; Brasil, 1988).

Por mais que a mobilidade urbana ou mesmo transportes não tenham sido atrelados aos temas tratados no texto, a partir de Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) pode-se perceber a íntima relação das temáticas abordadas com a mobilidade urbana e a necessidade de planejamento, ambos integrados entre as políticas públicas do espaço urbano com as de mobilidade urbana.

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal foram devidamente regulamentados apenas com a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Esse marco legal se relaciona diretamente ao tema da mobilidade urbana, especialmente ao exigir a elaboração de um plano de transporte urbano integrado e compatível com o plano diretor em todas as cidades com mais de 500 mil habitantes.

O Estatuto também aborda diversos instrumentos urbanísticos, vinculados à construção e alteração do uso do solo, à aprovação do plano diretor, ao tributo de contribuição de melhoria e às operações urbanas consorciadas. Esta última proposição, possibilita financiamento de transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ser empregada diretamente na mobilidade urbana das cidades (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 77).

A criação do Ministério das Cidades em 2003, enquanto órgão executivo do governo federal, com objetivo de formular e executar as políticas urbanas, com foco nas áreas de habitação, saneamento, trânsito e transportes, também teve relevância para o avanço do tema da mobilidade, por admitir em sua criação e atuação, a relação entre as diversas áreas do planejamento urbano com os transportes, trânsito e deslocamento das pessoas, ainda que também, não tenha proposto o termo mobilidade urbana (Brasil, 2003).

Por mais que o termo mobilidade urbana tenha sido utilizado em documentos oficiais do governo federal logo após a criação do Ministério das Cidades, com destaque para as discussões realizadas no documento técnico Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS) de 2004, em que o governo federal reconhece a complexidade e diversidade de fatores inerentes ao tema, o termo mobilidade urbana só surge oficialmente perante uma política pública de Estado a partir da promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), resultado de um longo processo oriundo de um Projeto de Lei datado de 1995, direcionado exclusivamente a ordenação do transporte coletivo nas cidades brasileiras.

3.3 Avanços e gargalos na aplicabilidade da Lei Federal de Mobilidade Urbana

A Lei Federal de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), também conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) representa um marco, enquanto uma política pública abrangente da complexidade que a mobilidade urbana exige para ser planejada sob os princípios de direito à cidade, na busca pela reversão do atual modelo de mobilidade, principalmente das grandes cidades, que caminha para a insustentabilidade (Meira, 2013).

Oriunda de um Projeto de Lei (PL) de 1995, que tinha o intuito de regulamentar a proposta da CF de 1988 acerca do desenvolvimento urbano, que incluía os transportes urbanos nesse desenvolvimento, no entanto, as diretrizes do PL eram voltadas apenas para o transporte coletivo. Durante a década de 1990, outros dois PL's foram anexados à primeira proposta, mas começaram a ser debatidos apenas em 2003, quando uma comissão foi instituída para apreciar e dar os pareceres aos projetos (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 64).

Com a criação do Ministério das Cidades em 2003, a visão ultrapassada dos deslocamentos atrelados apenas aos transportes passava a dar lugar para uma abordagem mais ampla e sistêmica dos elementos urbanos (Lopes, Martorelli, Costa, 2020). Prova disso foi a criação da Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana (SeMob), criada junto ao Ministério e a elaboração e divulgação em 2004, da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Sustentável (PNMUS), um documento de diretrizes políticas e estratégicas, que definiu a mobilidade (urbana), enquanto:

[...] um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais) (Brasil, 2004, p. 13).

A partir de então, o governo federal passava a focar seu discurso sobre a mobilidade nos indivíduos, nos diferentes modais de transportes utilizados pelas dimensões do espaço urbano e, não mais, limitado aos transportes e/ou transportes coletivos, como muito foi visto durante a segunda metade do século XX.

Porém, a necessidade de uma Lei que criasse as diretrizes e ordenações para o estabelecimento de uma mobilidade urbana adequada em todo território nacional, ainda se fazia necessária, de modo que em 2007, uma nova proposição foi apensada ao PL inicial de 1995. Após as modificações realizadas pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados, o projeto seguiu para o Senado Federal, sendo aprovado em 2011, se efetivando como Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2012, 17 anos após o primeiro PL proposto e 24 anos depois da nossa CF vigente.

A demora na aprovação do PL inicial de 1995, ainda que tenha permitido o aprofundamento e a transformação em uma política pública abrangente de mobilidade urbana, é justificada pela complexidade dos atores e seus interesses envolvidos na formulação de políticas públicas nacionais.

O sistema político brasileiro é pautado na tripartição dos poderes, compostos pelo: Executivo, Legislativo e Judiciário. O Poder Legislativo, com seus 513 deputados federais, representa esses diversos atores e suas influências de poder de modo mais descentralizado, podendo gerar então, um maior embate de interesses que dificultam, atrasam ou impedem as conquistas populares. Conforme Harvey (2001), esses representantes utilizam os mecanismos burocráticos do Estado para acelerar políticas que beneficiam certos grupos, em detrimento daquelas que realmente interessam à população.

Ainda que tardia, a promulgação da PNMU foi fundamental, pois, antes, “a capacidade desses princípios e diretrizes de influenciar a política municipal de transporte urbano ficava

restrita apenas à capacidade do governo federal de impor algum tipo de condicionalidade ao financiamento e apoio para as políticas locais de transportes urbanos” (Meira, 2013, p. 129).

A promulgação do PNMU também trouxe mais visibilidade para um tema cotidiano de toda a população brasileira, ampliando o debate por todo o território nacional, tendo em vista a já sabida relevância do tema para as pessoas e no desenvolvimento econômico e social do país. Ademais, essa ampliação do debate resultou na alteração, via Emenda Constitucional nº 90, de 2015, do artigo 6º da Constituição Federal de 1988, incluindo o transporte aos direitos sociais da sociedade, junto à saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, e a assistência aos desamparados (Lopes, Martorelli, Costa, 2020).

Essa alteração na CF, ainda que tardia, deve ser compreendida como uma decisão óbvia e acertada, afinal, os deslocamentos urbanos são o caminho a ser percorrido pela maioria da população para acessar significativa parte dos demais direitos sociais primários da CF, principalmente nas grandes e médias cidades em expansão, em que a oferta de empregos, unidades básicas de saúde, opções de lazer, etc. dificilmente conseguem ser ofertadas nas periferias no mesmo ritmo que o crescimento urbano coloca parcela da população à margem do acesso a esses serviços.

Vale lembrar que o poder emana do povo e, por mais que o processo de elaboração e promulgação de políticas seja complexo, com diversos atores e seus níveis de influência, que na contemporaneidade são também influenciados por interesses capitalistas de grandes conglomerados empresariais multinacionais, que em diversos casos reafirmam a teoria de que o Estado é a representação dos interesses da elite na sociedade, o povo é a base da pirâmide social e a sustentação de todo o sistema político e econômico, que se for capaz de se organizar para a defesa de seus interesses, é capaz de gerar as mudanças necessárias para gerir o Estado em prol de seus interesses imediatos (Rosa, 2021; Lefebvre, 2008, Harvey, 2001).

Alguns exemplos de que a organização popular é capaz de gerar mudanças sociais que interessam à sociedade, estão gravados na história das reivindicações por melhores condições de deslocamento em grandes centros urbanos, caso dos famosos “quebra-quebra”, com nove estações depredadas no Rio de Janeiro em 1975. E dos mais de 600 ônibus depredados em Salvador em 1981. Vale lembrar também que a criação do Vale Transporte em 1985 foi fruto das inquietações sociais do final da Ditadura Militar, assim como a mais recente dessas manifestações, as “Jornadas de Junho” em 2013, revogaram em diversas regiões do país, aumentos de tarifas, além de colocar a mobilidade urbana e a tarifa zero em pautas de governo

que, antes, eram tidas como assuntos técnicos e distantes dos seus reais potenciais de gerar dignidade na vida urbana das populações (Gomide, Galindo, 2013).

O poder das massas passou a ser efetivado na esfera das políticas públicas em 2012, com a promulgação da Lei 12.587, de 3 de Janeiro de 2012, também conhecida como Lei de Mobilidade Urbana ou PNMU, que está dividida em VII capítulos: I – Das disposições gerais; II – Das diretrizes para regulação dos serviços de transporte público; III – Dos direitos do usuário; IV - Das atribuições; V – Das diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana; VI – Dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana; e VII – Disposições finais (Brasil, 2012).

Podemos observar no Quadro 1, uma síntese do que é proposto pela PNMU em seus capítulos e diretrizes, bem como das considerações realizadas no decorrer desta subseção, com base no disposto nesta lei e ao discutido por autores utilizados nesta dissertação.

Quadro 1- Análise dos capítulos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12)

Capítulo / Diretriz da PNMU	Conteúdo central da legislação	Críticas e considerações a partir do debate teórico e empírico
Capítulo I – Das disposições gerais	Define a PNMU como instrumento da política urbana, articulada ao Estatuto da Cidade; estabelece conceitos amplos de mobilidade, modos, serviços e infraestrutura; apresenta princípios, objetivos e diretrizes.	Avanço conceitual importante, ao tratar a mobilidade de forma integrada e não apenas como transporte. Contudo, preserva diretrizes já existentes desde 2004, sem romper estruturalmente com o modelo rodoviarista dominante.
Art. 1º e Art. 2º	Vincula a mobilidade ao direito à cidade, ao Plano Diretor e à gestão democrática; objetivo central de garantir acesso à cidade para todos.	A coerência normativa contrasta com a prática urbana, marcada por desigualdades de acesso, fragmentação territorial e priorização histórica do automóvel.
Art. 3º – Sistema Nacional de Mobilidade Urbana	Conceitua o sistema como conjunto integrado de modos, serviços e infraestrutura que garantem deslocamentos no território municipal.	O conceito é abrangente e adequado, porém sua efetivação depende de capacidade técnica e financeira municipal, frequentemente ausente, sobretudo em cidades médias e pequenas.
Diretrizes gerais (priorização dos modos ativos e do transporte coletivo)	Prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual; integração modal; indução ao desenvolvimento urbano integrado.	Diretrizes alinhadas à sustentabilidade e ao direito à cidade, mas com implementação limitada. Na prática, investimentos e políticas seguem favorecendo o automóvel, mantendo privilégios históricos.
Capítulo II – Diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo	Trata da equidade de acesso, modicidade tarifária, transparência, integração tarifária e operacional, participação dos beneficiários diretos e indiretos no custeio.	A lógica contratual e tarifária entra em contradição com políticas macroeconômicas e urbanas que estimulam o transporte individual, encarecendo a operação e justificando reajustes tarifários ou redução da oferta.
Capítulo III – Dos direitos dos usuários	Garante informação, participação, segurança, acessibilidade e qualidade do serviço; prevê conselhos, ouvidorias e mecanismos de avaliação.	Apesar do avanço institucional, a participação social ainda é limitada, muitas vezes formal e pouco deliberativa, dificultando o controle social efetivo da política de mobilidade.

Capítulo IV – Das atribuições	Define competências da União, estados e municípios, fortalecendo o pacto federativo; prevê assistência técnica e financeira da União.	Avanço significativo em termos legais, porém a atuação federal permanece insuficiente, especialmente na implementação de sistemas nacionais de informação e no apoio contínuo aos municípios.
Atribuições da União	Assistência técnica e financeira; capacitação; fomento a projetos estruturadores; organização de informações; incentivo tecnológico.	A ausência de um sistema nacional robusto de dados compromete o monitoramento da política e dificulta intervenções mais eficientes e territorialmente justas.
Atribuições dos Estados	Transporte intermunicipal urbano; incentivos tributários; integração regional.	Papel ainda pouco explorado na prática, com baixa articulação regional e limitada atuação como mediador entre União e municípios.
Atribuições dos Municípios	Planejar, executar, regular e avaliar a política de mobilidade urbana; elaborar e implementar o Plano de Mobilidade Urbana.	Sobrecarregados com responsabilidades, muitos municípios carecem de capacidade técnica, financeira e institucional para cumprir plenamente as exigências da PNMU.
Capítulo V – Diretrizes para o planejamento e gestão da mobilidade urbana	Estabelece planejamento de curto, médio e longo prazo; metas de universalização; mecanismos financeiros; monitoramento e avaliação contínua.	Trata-se de um dos capítulos mais robustos da lei, mas também um dos menos implementados, dada a fragilidade institucional local e a ausência de apoio sistemático da União.
Sustentabilidade (ambiental, social e econômica)	Mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos; incentivo a tecnologias limpas; equidade no uso do espaço urbano.	Coerente com a literatura crítica, mas contradita por políticas urbanas que seguem ampliando o uso do automóvel, a dispersão urbana e a emissão de poluentes.

Fonte: Lei Federal 12.587/12

Elaboração: Autor (2026)

Logo em suas disposições gerais, no Art.1º, a PNMU já é apresentada enquanto um instrumento do desenvolvimento da política urbana, atrelado diretamente ao Art. 182 que trata das questões urbanas do Plano Diretor, uso e ocupação do solo, buscando integrar os diferentes modos de transportes, gerar mais acessibilidade para as pessoas e cargas nos municípios. Enquanto o Art. 2º apresenta como objetivo principal o acesso à cidade para todos, fomentando os princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, pautados em planejamento e gestão democrática em todo território (Brasil, 2012).

No Art.3º é apresentado um amplo conceito do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, enquanto “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transportes, de serviços e infraestruturas que garante os deslocamentos das pessoas e cargas no território do Município.” (Brasil, 2012, p. 1).

Esse primeiro capítulo, além de apresentar e definir os diferentes modos (motorizados e não-motorizados) e os serviços de transportes urbanos (de passageiro ou carga, coletivo ou individual, público ou privado) e a infraestrutura de mobilidade urbana, que engloba todo o espaço urbano de circulação de pessoas e transportes, equipamentos e instalações, arrecadação de taxas e tarifas, bem como a difusão de informações, dentre outros. São apresentadas também

as diretrizes, princípios e objetivos, fundamentais para a compreensão dos estados e municípios dos almejos da legislação.

Antes de discutirmos esses princípios, diretrizes e demais especificações da PNMU, é relevante dizer que não se tratou de uma nova abordagem sobre a mobilidade, diferente da que o governo já havia apresentado na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável em 2004, mas sim, uma efetivação do entendimento e necessidades da mobilidade urbana em sua completude, a ser mais bem respeitada a partir de então, por todos estados e municípios brasileiros.

Quanto a esses princípios e diretrizes, oriundos da PNMUS, Meira (2013) apresenta que:

Uma primeira constatação é que, em linhas gerais, a nova lei preserva quase que a totalidade dos princípios e das diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, formulados pelo Ministério das Cidades em 2004, quais sejam: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração da política de mobilidade com a de controle e uso do solo; a complementaridade e diversidade entre meios e serviços (intermodalidade); a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens; o incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes; a priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território, entre outras (Meira, 2013, p. 129).

Dessa forma, temos uma PNMU pautada nos princípios da sustentabilidade que se baseia no equilíbrio do desenvolvimento econômico, sociocultural e ambiental da sociedade. Em linhas gerais, o desenvolvimento sustentável é compreendido “como aquele que atende às necessidades das gerações presentes sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprirem suas próprias necessidades” (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 49).

No cenário da mobilidade urbana brasileira, Boareto (2008) divide as cidades em dois grupos: o primeiro que persiste em dedicar esforços e investimentos no tráfego, na fluidez do trânsito e assim, relega o problema para as próximas gerações; enquanto o segundo busca fomentar melhorias para os usuários do transporte coletivo e dos meios ativos de deslocamento, a partir de corredores de ônibus e ciclovias, buscando maior eficiência do atual modelo de mobilidade.

Todavia, apenas o fomento em melhorias dos meios de transportes mais sustentáveis, por si só, não é capaz de resolver os problemas de mobilidade, “Deve-se buscar constituir um terceiro grupo de cidades que seria formado por aquelas orientadas para o desenvolvimento sustentável, com a reversão do atual modelo de mobilidade e um novo desenho urbano” (Boareto, 2008, p 159).

Na concepção de Lopes, Martorelli e Costa (2020), a sustentabilidade sob o tema da mobilidade possui suas características específicas, tendo em vista que:

[...] o conceito de mobilidade urbana sustentável é a capacidade de prover deslocamento por meio de infraestruturas e serviços: (1) com menor impacto ambiental (em termos de energia e poluição) e que melhorem a qualidade dos ambientes urbanos; (2) com modicidade tarifária e sem comprometer a saúde financeira dos provedores; e (3) buscando a inclusão social com equidade no uso do espaço urbano (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 49).

É possível observar nas diretrizes da PNMU que ela está articulada justamente no sentido de sustentabilidade defendido pelos autores. A reversão do atual modelo de mobilidade trazido por Boareto refere-se, em parte, a um problema atrelado ao planejamento urbano para priorizar o uso dos automóveis individuais, com destaque ao carro.

As diretrizes II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado; III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano; e IV priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado. Foram formuladas, propondo justamente essa inversão do modelo de mobilidade atual.

Essa última diretriz, somada a 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. Envolvem a questão do desenho urbano, ocupação e uso do solo, temas fundamentais oriundos do Estatuto das Cidades (2001) que passam a integrar as políticas públicas de mobilidade urbana com as de desenvolvimento urbano, suprimindo uma carência constitucional que a mobilidade urbana enfrenta desde meados do século XX, facilitando um planejamento para uma mobilidade urbana integradora da cidade para seus habitantes e cada vez menos para os carros e manutenção de privilégios.

Quanto aos aspectos ambientais, econômicos e sociais levantados por Lopes, Martorelli e Costa (2020), constam nas diretrizes IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas; V – incentivo ao desenvolvimento científico tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Em um contexto urbano em que os veículos motorizados possuem parcela significativa na emissão de gases poluentes (Carvalho, 2016), assim como a priorização de automóveis individuais, que além de contribuírem para essas emissões, ocupam espaços nas vias que dificultam a circulação de meios ativos de deslocamento e do transporte coletivo que, como consequência das longas distâncias a serem percorridas e constante diminuição do número de usuários, torna-se cada vez mais oneroso para as classes empobrecidas e dependentes desse transporte (Gomide, 2006), justificam perfeitamente as diretrizes trazidas pela PNMU.

Quanto aos princípios da PNMU que defendem uma mobilidade urbana acessível a todos, que seja sustentável, igualitária no acesso a um transporte público coletivo que apresente eficiência, eficácia e efetividade no serviço, planejamento e gestão democrática, segurança, distribuição justa dos benefícios e valorização decorrente da utilização dos diferentes serviços, igualdade no uso do espaço público de circulação e eficácia, eficiência e efetividade na circulação urbana (Brasil, 2012).

Do mesmo modo pode ocorrer com relação aos objetivos, tais quais de: I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II – promover o acesso aos bens e serviços 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.

Os princípios e objetivos apresentados mostram-se coerentes com as realidades que o sistema de mobilidade urbana de diversas cidades demanda, possuindo escrita simples, generalista e de fácil compreensão, em virtude de a política pública de âmbito nacional visar a sua aplicação nas mais diferentes realidades dos municípios brasileiros, contudo:

A implementação da PNMU e das políticas locais e regionais dela decorrentes depende da participação de todos os atores (governo, operadores e sociedade), provocando, por consequência, uma revisão comportamental dos cidadãos e uma nova visão dos agentes públicos (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 65).

Portanto, dentre os atores, a sociedade precisa fazer valer seu direito de participação no “planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana” (Brasil, 2012, p. 6), por meio de: conselhos em que constem representantes da sociedade civil, dos operadores dos serviços e do Poder Executivo; ouvidorias nas instituições ou em órgãos semelhantes de gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana; e “realização de

procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas” (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 71) dispostos no capítulo III – Dos direitos dos usuários.

O capítulo em pauta também menciona os deveres que as operadoras de transporte coletivo possuem perante os usuários de informá-los sobre os horários, itinerários, tarifas, modos de integração com outros modais, além do serviço adequado, segurança e acessibilidade ao utilizar do sistema nacional de mobilidade (Brasil, 2012).

Antes dos direitos dos usuários, a PNMU também dispõe no capítulo II, acerca das Diretrizes para a regulação dos serviços de transporte coletivo. Essas diretrizes pautam-se na promoção da equidade ao acesso dos serviços; melhorias na prestação do serviço; ser instrumento político de ocupação equilibrada da cidade conforme plano diretor; contribuição de beneficiários diretos e indiretos para custear as operações e serviços; facilitar o entendimento, transparência e processo de revisão de tarifas para o usuário; modicidade tarifária; integração física, tarifária e operacional das redes e modais de transporte e outras. (Brasil, 2012).

Por mais que no decorrer do capítulo, sejam apresentadas detalhadamente as formas de atingir com sucesso essas diretrizes, tratando inclusive das exigências que o processo licitatório deve ter para contratar uma prestadora que cumpra com o que a PNMU determina sob as diretrizes e direitos dos usuários, as políticas públicas precisam estar em conformidade com o que se almeja na PNMU, do contrário dificultam o cumprimento do contrato firmado no processo licitatório e os benefícios para população observados na sua formatação original.

O fomento às vendas de automóveis individuais, aumento de gratuidades financiadas pelo subsídios cruzado, perda de produtividade e competitividade em relação ao transporte individual, maior custo de operação decorrente dos congestionamento e inexistência de faixas exclusivas e aumento no preço de insumos utilizados pelo transporte público (Carvalho, 2016), possibilita que as empresas responsáveis pela prestação do serviço possam justificar mudanças no que havia sido definido no processo licitatório, inclusive com relação ao valor da tarifa ou redução de frota e horários ofertados, tendo em vista que esses ajustes também são contemplados pela PNMU.

Quanto ao capítulo IV – Atribuições, representou um avanço sobre as responsabilidades de cada instância de governo sobre a mobilidade urbana, tendo em vista que até sua promulgação, inclusive, durante as décadas em que a mobilidade era reduzida aos transportes, todas questões relativas ao tema ficavam delegadas aos municípios, sem significativas contribuições dos estados e da União relacionadas as atuações diretas na realidade municipal.

A partir de 2012, a lei define “as competências dos estados e da União, representando um grande avanço no sentido de fortalecer o pacto federativo e esclarecer a todos o limite legal de atuação de cada ente federado” (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 72).

Desde então, a União assume as responsabilidades de prestar assistência técnica e financeira aos estados e municípios (Brasil, 2012), tendo em vista que é o principal destino de arrecadação de impostos, o que gera uma esperança para o sistema de mobilidade urbana, principalmente dos pequenos e médios municípios com baixa ou insuficiente arrecadação e que, muitas vezes, possuem outras demandas mais urgentes, inviabilizando as devidas adequações de mobilidade.

A União também deve: contribuir para capacitação continuada de pessoas e desenvolvimento de instituições vinculadas à PNMU nos âmbitos federal, estaduais e municipais; organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana; fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e médias capacidade nas grandes cidades e regiões metropolitanas; fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico para se fazer cumprir a PNMU; e prestar os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano direta por delegação ou gestão associada (Brasil, 2012).

Uma das dificuldades observadas até 2020, é de que a União ainda não havia conseguido implantar um sistema de informações que abrangesse todo o território, dificultando a etapa fundamental das políticas públicas de monitoramento da realidade sobre a política implementada. Para que isso aconteça, é importante esforços para que os municípios sejam capazes de realizar esse levantamento contínuo de informações de maneira simplificada e compreendam a importância dessa tarefa, para que, posteriormente, sejam repassadas para a União apresentá-las em estudos de divulgação e/ou *sites* do Estado brasileiro (Lopes, Martorelli, Costa, 2020).

Os estados brasileiros foram incumbidos de: prestar direta, por delegação ou gestão associada, os serviços de transportes intermunicipais urbanos; propor política tributária específica e fomentar incentivos para a implantação da PNMU em seu território; e garantir o apoio e promover integração em áreas dos serviços que ultrapassam os limites municipais (Brasil, 2012).

Na implementação da PNMU, os municípios devem assumir as principais funções, ficando a seus cargos “a função de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação de todos os serviços de transporte urbano” (Lopes, Martorelli, Costa, 2020, p. 74).

Sendo assim, ainda é mais importante as ações do governo federal que viabilizem o monitoramento das realidades de mobilidade urbana nos municípios, no intuito de direcionar com mais eficiência os esforços da União para os municípios que mais precisam. A participação popular também é fundamental, inclusive, para diagnosticar e apontar irregularidades na gestão municipal frente ao estabelecido na PNMU.

Para que a gestão urbana adequada acerca da mobilidade aconteça, é necessário que os municípios cumpram as principais determinações da PNMU, com destaque para as orientações do capítulo V – Das diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana.

No início do capítulo V, o art.21 da as disposições sobre o necessário processo de planejamento, gestão e avaliação que envolvem: a identificação clara dos objetivos de curto, médio e longo prazo; os mecanismos financeiros que possibilitarão o cumprimento dos objetivos; formular e implantar os meios de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos propostos; e definir as metas de atendimento e universalização do transporte público coletivo (Brasil, 2012).

Essas determinações precisam acontecer para que haja o comprometimento e mecanismos capazes de acompanhar o processo de implementação das diretrizes gerais da PNMU, contudo, compreendendo as diversas dificuldades que as diferentes realidades municipais podem encontrar na busca pelos objetivos elencados, exigem neste mesmo capítulo, que todos os municípios com mais de 20.000 habitantes devem elaborar um Plano Municipal de Mobilidade (PMU), de modo integrado e compatível com o plano diretor vigente, no prazo de três anos, de modo que o não cumprimento desta determinação acarretaria no não recebimento de recursos orçamentários federais para investimentos no sistema de mobilidade urbana do respectivo município.

Todavia, já se passaram dez anos do primeiro prazo limite, que era até janeiro de 2015. No decorrer dos últimos anos, o que temos visto é a incapacidade de parcela significativa dos municípios conseguirem elaborar seus PMUs, enquanto o congresso nacional tem, sistematicamente, estendido o prazo para que essa exigência do PNMU seja realizada pelos municípios.

Em 2016, um ano após o esgotamento do primeiro prazo, o Ministério das Cidades divulgou que apenas 194 (9%) afirmaram ter elaborado o PMU, fato que deu início a diversas alterações no prazo para elaboração desse documento (Pires, 2013).

Em dezembro de 2016 foi aprovada a Lei 13.406/2016, reduzindo de 7 para 6 anos, ou seja, até janeiro de 2018. Mas no ano limite para o cumprimento do prazo, a Lei Federal nº 13.683/2018 voltou a considerar o prazo de 7 anos, ou seja, até janeiro de 2019, contudo em

2019 ocorreu um novo levantamento e, dos 2.315 municípios que responderam à pesquisa da Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB), apenas 321 municípios (14%) afirmaram possuir o PMU elaborado. Desses, 239 municípios (74%) disseram já tê-lo aprovado em lei ou ato normativo (Pires, 2020).

Em detrimento do exposto, mais uma vez o prazo foi alterado por meio da Lei Federal nº 14.000/2020, que determina que o PMU deve ser elaborado até 12 de abril de 2022 para os municípios com mais de 250.000 habitantes e até 12 de abril de 2023 para os municípios com população menor que 250.000 habitantes (Pires, 2020).

A última divulgação sobre a elaboração e aprovação dos PMUs nos municípios brasileiros foi realizada em 2023 pelo Ministério das Cidades. Dos 5570 municípios brasileiros, 1911 municípios devem elaborar o PMU, porém apenas 351 (18%) já tinham elaborado e aprovado em seus sistemas legislativos, enquanto 1560 municípios (82%) não realizaram a promulgação do PMU (Brasil, 2025).

Até a divulgação desses dados, foram mais de dez anos desde a promulgação da PNMU em 2012, evidenciando a dificuldade que os municípios possuem em elaborar os PMU, contudo, vale lembrar que as políticas públicas demandam planejamento, tais quais os orientados pela própria PNMU. A não realização do PMU na maioria das cidades brasileiras pode estar atrelada a diversos fatores intrínsecos às suas específicas realidades, porém a prorrogação sistemática dos prazos a serem cumpridos pelos municípios pode ser entendida como uma das principais razões para a baixa adesão dos municípios.

O cumprimento dos últimos prazos estipulados junto à aplicação na prática do texto que impede o recebimento de recursos para a mobilidade urbana, ou que pelo menos reduz o recurso somado a mecanismos de acompanhamento dos poderes legislativos desses municípios pelos governos estaduais, poderiam ser estratégias para fomentar uma melhor organização e planejamento dos municípios em detrimento dos PMUs.

Porém, observamos mais uma vez, sob a Lei 14.748/23, o prazo ser prorrogado para abril de 2024, aos municípios com mais de 250.000 habitantes e mesmo mês de 2025, para os que possuem menos de 250.000 habitantes.

Enquanto escrevemos essa dissertação, um novo Projeto de Lei (PL 4722/24) está em tramitação para nova extensão do prazo para 2025 e 2026, dependendo da quantidade de habitantes, com desculpas como as do Deputado Federal Gilson Daniel, eleito pelo partido Podemos do Espírito Santo, alega que “[...] os prazos atuais não foram suficientes para as cidades brasileiras se adequarem à lei. Entre os problemas enfrentados estão a falta de recursos para custear a elaboração dos planos e de profissionais capacitados para conduzir os estudos

técnicos” (Junior, 2025)⁷. O Deputado também menciona que o prazo anterior coincidia com ano eleitoral e que, em razão de muitos líderes governamentais estarem em último ano de mandato, comprometeria a consecução da elaboração dos planos.

Na realidade, já ocorreram quatro eleições municipais no país desde a PNMU, além da elaboração e divulgação em 2015, por meio da SeMob, vinculada ao Ministério das Cidades, do PlanMob - Caderno de referência para elaboração do plano de mobilidade urbana, que é um instrumento orientador voltado para os gestores públicos, que no caso de não possuírem recursos humanos capacitados e/ou financeiros para capacitar ou contratar empresas capazes de realizar o PMU, poderiam trabalhar para adquirir esses recursos, inclusive, do próprio governo federal, utilizando estratégias que constam neste caderno de referência. Porém, em anos de eleição, as mudanças dos gestores municipais e as sistemáticas prorrogações dos prazos dispostos no texto original da PNMU parecem ter atrapalhado o planejamento adequado e o trabalho a ser realizado por diversas gestões municipais brasileiras.

3.3.1 PlanMob na prática: estratégias de gestão e aplicação para cidades

A mudança da indesejável realidade do sistema de mobilidade urbana brasileira e das suas externalidades negativas, fruto das cidades dispersas, transportes coletivos ineficientes, do aumento da utilização de veículos automotores individuais e consequente aumento dos congestionamentos, emissão de gases poluentes, acidentes etc. perpassa pela busca de uma mobilidade urbana sustentável nos âmbitos federal, estadual e municipal. Segundo o PlanMob (2015):

[...] para alcançar a mobilidade urbana sustentável, minimizar os fatores externos prejudiciais e tornar as cidades socialmente inclusivas, são necessárias mudanças estruturais, de longo prazo, com planejamento e com vistas ao sistema como um todo, envolvendo todos os segmentos da sociedade e todas as esferas de governo. É preciso adotar uma política que oriente e coordene esforços, planos, ações e investimentos, para garantir à sociedade brasileira o direito à cidade, com equidade social, maior eficiência administrativa, ampliação da cidadania e sustentabilidade ambiental (Brasil, 2015, p. 18).

⁷ Projeto estende prazo para município aprovar plano de mobilidade urbana. Disponível em https://www.camara.leg.br/noticias/1142617-projeto-estende-prazo-para-municipio-aprovar-plano-de-mobilidade-urbana/?utm_source=chatgpt.com

Dessa forma, a partir da elaboração e divulgação do PlanMob, o governo federal começa a cumprir com uma de suas atribuições apresentadas no capítulo IV da PNMU, de “contribuir para a capacitação continuada de pessoas e instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta lei” (Brasil, 2012, p. 7).

O PlanMob pode ser compreendido para além de um mero documento de instruções normativas para os municípios elaborarem seus PMUs, pois, ainda que seu objetivo principal seja “orientar municípios e estados para a construção de Planos de Mobilidade Urbana, municipais e regionais, elaborado pelas equipes técnicas de governo e por profissionais contratados para tal fim”, também traz discussões abrangentes de diversos aspectos da mobilidade à passíveis de serem considerados por todos os municípios do país (Brasil, 2015, p. 14).

Para cumprir com seu objetivo, o documento está estruturado em oito capítulos, que estão sintetizados no Quadro 2, junto a considerações e críticas com embasamento teórico que compõem o texto desta subseção.

Após a apresentação do documento realizada no capítulo 1, os capítulos 2 ao 6 expõem discussões teóricas, com conceitos e fundamentos gerais sobre a mobilidade urbana, enquanto os capítulos 7 e 8 ficaram encarregados de apresentar as normativas técnicas e metodológicas para elaboração dos PMUs (Brasil, 2015).

Quadro 2 - Capítulos e elementos do PlanMob: conteúdos centrais e considerações críticas

Capítulo / Elemento do PlanMob	Conteúdo central do documento	Principais considerações e críticas
Apresentação do PlanMob	Define objetivo, público-alvo, organização dos capítulos e caráter didático do documento; orienta tecnicamente a elaboração dos PMUs e fomenta novos paradigmas de mobilidade urbana.	Representa avanço institucional ao cumprir atribuição da União prevista na PNMU; extrapola o caráter normativo e assume papel formativo e indutor de novas concepções de mobilidade.
Capítulo 2 – Introdução	Contextualiza o processo de urbanização brasileiro e sua relação com desigualdades urbanas e mobilidade insustentável; apresenta marcos legais e institucionais (Estatuto da Cidade, PNMU, Ministério das Cidades e SeMob).	Reconhece explicitamente que o modelo urbano vigente contribuiu para a crise da mobilidade, reforçando a necessidade de mudança estrutural no planejamento urbano.
Programas e ações federais de mobilidade	Apresenta instrumentos de financiamento e investimento, como Pró-Transporte (FGTS), transferências voluntárias (OGU), Programa 2048 e PAC.	Evidencia a dependência dos municípios de recursos federais; apesar da existência dos programas, persistem dificuldades de acesso, burocracia e descontinuidade dos investimentos.

Capítulo 3 – A Política Nacional de Mobilidade Urbana	Explicita os princípios, diretrizes e atribuições da Lei nº 12.587/2012, de forma didática e orientadora.	Reforça o alinhamento do PlanMob à PNMU, funcionando como instrumento de tradução técnica da lei para os gestores locais.
Capítulo 4 – Componentes do Sistema de Mobilidade Urbana	Apresenta os modos de deslocamento, seus percentuais de uso, características, desafios e dificuldades; amplia a compreensão da mobilidade para além dos transportes motorizados.	Contribui para romper a visão reducionista da mobilidade como transporte, valorizando pedestres, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida.
Sistema viário e espaço de circulação	Detalha conceitos de vias, calçadas, passeios, logradouros e usuários; destaca o papel do planejamento viário na segurança e incentivo aos modos sustentáveis.	Evidencia que o incentivo aos modos ativos depende, antes de tudo, do adequado desenho e organização do espaço viário, e não apenas de ações isoladas.
Exemplos de cidades com requalificação do espaço urbano	Apresenta casos nacionais e internacionais de priorização do pedestre e redução do espaço do automóvel.	Atua como referência prática e pedagógica, demonstrando a viabilidade de reconfigurações urbanas mais humanas e seguras.
Capítulo 5 – Mobilidade e Meio Ambiente	Relaciona mobilidade, qualidade ambiental e mudanças climáticas; enfatiza a importância da transição da matriz energética e da redução das emissões.	Consolida a mobilidade urbana sustentável como estratégia central para melhoria ambiental, ainda que reconheça os limites das cidades em alcançar plena sustentabilidade.
Capítulo 6 – Planejamento da Mobilidade Urbana	Discute a integração da mobilidade com o planejamento urbano e políticas setoriais (uso do solo, habitação, saneamento, equipamentos urbanos).	Reforça a exigência de compatibilização do PMU com o Plano Diretor, evitando políticas isoladas e pouco efetivas no médio e longo prazo.
Integração com demais políticas públicas	Articulação com PPA, plano habitacional, políticas regionais e características socioeconômicas locais.	Evidencia a complexidade da elaboração do PMU e a necessidade de abordagem sistêmica e territorialmente contextualizada.
Capítulo 7 – Estrutura e conteúdo do PMU	Define os conteúdos mínimos do plano; detalha critérios do art. 24 da PNMU; enfatiza diagnóstico e prognóstico.	Oferece base técnica sólida, mas exige capacidade institucional dos municípios para aplicar adequadamente os critérios e etapas propostas.
Capítulo 8 – Processo de construção do PMU	Apresenta metodologia, etapas, cronograma, participação social, termos de referência e roteiros conforme porte populacional.	Avanço metodológico relevante; contudo, a efetividade do processo depende do engajamento social e do comprometimento político local.
Participação social	Define atores, instrumentos e estratégias (conselhos, audiências, consultas públicas).	Reconhecida como elemento central do processo, mas enfrenta desafios práticos relacionados à divulgação, acessibilidade e real influência nas decisões.

Fonte: Adaptado de PlanMob: Caderno de Referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (2015).

Elaboração: Autor (2026).

O público-alvo do documento são os técnicos gestores públicos, lideranças políticas e de movimentos sociais relacionados às questões de mobilidade urbana, para que esses possam planejar os projetos de elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana, levando em consideração a totalidade de aspectos inerentes ao tema (Brasil, 2015).

Trata-se, portanto, do documento técnico norteador para o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras mais completo já publicado no país. Em sua apresentação são descritos seu objetivo, público alvo, a organização dos capítulos seguintes e o intuito da SeMob

em trazer conteúdos técnicos, de forma didática e funcional, para auxiliar na elaboração dos PMUs, mas também fomentar novos paradigmas sobre a mobilidade urbana nas diversas realidades brasileiras.

O capítulo 2 - Introdução - além de fazer uma breve contextualização histórica do processo de urbanização no país, admitindo que nosso desenvolvimento urbano induziu a indesejável realidade contemporânea das cidades, palco de desigualdades e de um modelo urbano insustentável, no qual o sistema de mobilidade brasileiro também tem contribuído para essas mazelas, ainda apresenta as principais políticas públicas e organismos públicos criados para tentar sanar ou, pelo menos, minimizar os problemas urbanos atrelados à mobilidade urbana, caso das Leis: Estatuto das Cidades (2001); Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012). E dos organismos públicos: Ministério das Cidades (2003) e de sua Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana (SeMob).

Por fim, o capítulo 2 também apresenta os principais programas e ações de investimentos na mobilidade urbana brasileira, realizados pela SeMob, tais quais o Programa de Infraestrutura de Transportes e da Mobilidade Urbana - Pró Transporte, que utiliza de recursos onerosos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) para financiar melhorias na mobilidade urbana brasileira, principalmente relacionada ao transporte público coletivo. As transferências voluntárias são outra forma de arrecadar recursos para melhoria da mobilidade nas cidades, a partir do encaminhamento de propostas para o Ministério das Cidades, visando recursos do Orçamento Geral da União (OGU). O Programa 2048 é o principal voltado para investimentos e recursos na mobilidade urbana, com recursos provenientes desse tipo de transferências (Brasil, 2015).

São mencionados outros programas nacionais, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o PAC 2, iniciativas que buscam promover o investimento do setor privado e público em infraestrutura, enquanto busca “remover obstáculos (burocracias administrativas, normativos, jurídicos e legislativos) para o crescimento” (Brasil, 2015, p. 24).

O Capítulo 3 - A política nacional de mobilidade urbana - Lei nº12.587/12 - discorre sobre a PNMU, fazendo os apontamentos e explicando as principais determinações a serem seguidas pelos governos federal, estaduais e municipais, de modo didático e explicativo do texto, que inclusive, já abordamos durante essa seção.

No Capítulo 4 - Componentes do Sistema de Mobilidade Urbana - o documento apresenta os diversos componentes da mobilidade urbana. Se durante o século XX, as discussões sobre mobilidade eram reduzidas aos transportes, com esse capítulo do PlanMob, é

possível que os gestores e interessados pelo tema possam ampliar a percepção sobre o que de fato está englobado em todo o sistema de mobilidade.

Ao apresentar dados da ANTP de 2012, o documento evidencia que 36% dos deslocamentos são realizados a pé, enquanto 29% ocorrem com o transporte coletivo, 27% por automóveis, 4% de moto e o mesmo valor para os que se deslocam de bicicleta (Brasil, 2015). Somado aos dados, é realizada uma apresentação de cada um desses modos de deslocamento, as características, desafios e as dificuldades que esses modais e/ou seus usuários possuem no ambiente urbano. Informações que, inclusive, foram utilizadas em parte da seção 2 desta pesquisa.

A importância desse capítulo, também se dá em razão da especificação dos conceitos de vias, logradouro público, calçada, passeio, pedestre e pessoa com mobilidade reduzida, englobando os diversos atores sociais envolvidos no espaço urbano complexo da mobilidade, que vai além das ruas e transportes motorizados, mas também precisa abarcar os pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência etc. e seus adequados locais de circulação segura.

Para isso, são apresentadas, além de imagens sobre como as vias precisam estar organizadas, sinalizadas e apropriadas para todos usuários da mobilidade urbana, são descritos exemplos de cidades que passaram a dedicar espaços, antes voltados para os carros, para a circulação exclusiva de pedestres, como a Rua de Pedestres em Florianópolis, a Avenida pedestrianizada em Buenos Aires, Paseo Madero no México e o Calçadão da XV de Novembro em Curitiba, salientando que essas adequações urbanas, “[...] são importantes modelos que podem ser replicados em demais cidades, trazendo mais vida e um ambiente ativo e seguro, sobretudo em áreas centrais da cidade” (Brasil, 2015, p. 41).

São diversos componentes da mobilidade apresentados, mas um que tem papel fundamental para uma mobilidade urbana adequada e que em muitas cidades brasileiras não teve o devido planejamento, é o sistema viário, ou seja, o espaço de circulação das pessoas. O tópico que se aprofunda nesse componente demonstra como o correto planejamento das vias é capaz de incentivar o uso de determinados modais de transportes, melhorar o fluxo de pessoas e transportes, diminuir a ocorrência de acidentes, gerar segurança para os ciclistas e pedestres, dentre outros benefícios para o sistema de mobilidade, demonstrando que, antes de incentivar o uso de modais de deslocamento mais sustentáveis, é necessário o planejamento viário que considere todos os usuários da mobilidade, de modo que por si só, isso pode fomentar o uso desses modais, antes de outras ações de incentivo aos transportes sustentáveis.

O capítulo 5 - Mobilidade e Meio Ambiente - apresenta a inter-relação entre as condições de mobilidade e a qualidade ambiental, destacando a importância do PMU para a

qualidade do ambiente e da vida da população do município em que o plano foi elaborado sob os ensinamentos do PlanMob.

Salienta também que, a relação entre a qualidade ambiental urbana com as mudanças climáticas que o planeta tem vivenciado e, como a mudança da matriz energética vigente, principalmente atrelada aos deslocamentos urbanos, é capaz de contribuir para a redução das emissões dos gases que intensificam o efeito estufa e, conseqüentemente, o aquecimento global.

Por mais que o documento discuta a possibilidade real de cidades sustentáveis, tendo em vista a dificuldade de alcançar esse objetivo em meios as aglomerações urbanas, é a busca por essa sustentabilidade que de fato interessa. Para isso, tem-se a mobilidade urbana sustentável enquanto significativa aliada na melhoria ambiental das cidades. Dessa forma, os gestores urbanos precisam readequar alguns aspectos urbanos. Se antes o objetivo era de viabilizar o fluxo de veículos, agora precisa estar orientado para encurtar distâncias, aproximando a população de seus objetivos. O carro não deve mais ser priorizado, mas sim todos os transportes, com ênfase nos não motorizados. Possibilitar a integração entre modais, dentre outras revisões de antigos modos de planejar a mobilidade urbana, são bem especificados neste capítulo.

O Capítulo 6 - Planejamento da Mobilidade Urbana - é dedicado à importância que o planejamento urbano integrado à mobilidade urbana possui, apresentando discussões e conceitos que demonstram essa relação sistêmica dos ambientes urbanos, não apenas com a mobilidade, mas com todos outros aspectos que precisam ser incorporados ao planejamento de uma cidade ou região, tais como o uso e ocupação do solo, saneamento básico, disposição física dos equipamentos de educação, saúde, justiça, lazer, sistema viário, sistema de abastecimento de energia, de abastecimento de água, etc. (Brasil, 2015).

Nessa parte do caderno, é onde percebe-se a razão da Lei de Mobilidade exigir que os PMUs sejam elaborados em conformidade com o disposto no Plano Diretor dos municípios. A elaboração de um PMU sem levar em consideração ou até junto a readequação do plano diretor, acarretaria uma política urbana isolada, que dificilmente conseguiria gerar benefícios a médio e longo prazo para a população. Basicamente, se a cidade é um espaço complexo e sistêmico composto pelos vários atores e aspectos inerentes a ela, assim devem também ser elaboradas, executadas e monitoradas as políticas públicas direcionadas a esse espaço.

A integração da PMU com demais políticas urbanas segue a mesma lógica, como por exemplo, o plano plurianual que possibilitará os recursos para a elaboração do PMU e adequações urbanas necessárias, ou o plano habitacional e de interesse social, em que estão definidos os limites em expansão da área urbana e, assim como todos demais, sempre levando

em conta as diferenças regionais e culturais, o porte das cidades, o perfil da mobilidade vigente, a relação entre municípios da região, aspectos socioeconômicos, dentre diversos outros aspectos que precisam ser analisados sob as especificidades de cada município.

Já os capítulos 7 - Estrutura e conteúdo do plano de mobilidade urbana - e 8 - Processo de construção do plano de mobilidade urbana - são aqueles voltados para as especificações dos procedimentos, metodologia e detalhamento do processo de elaboração do PMU nos municípios.

O capítulo 7 tem o intuito de apresentar as partes e conteúdos básicos que devem ser contemplados no PMU, abordando os princípios, diretrizes e objetivos definidos na PNMU, que devem nortear a elaboração do documento nos municípios (Brasil, 2015).

Os critérios a serem interpretados conforme as especificidades de cada município, mas que precisam ser contemplados no processo de elaboração do PMU, estão dispostos no art. 24 do PNMU, e são: os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transportes públicos e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; os polos geradores de viagens; as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; as áreas e os horários de acesso e circulação restrita ou controlada; os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a dez anos.

Esses critérios não devem ser trabalhados de quaisquer formas, além das especificidades do município, precisam estar pautados nos art.15 e art.21 da PNMU. O art.21 das disposições gerais sobre a necessidade de organizar os instrumentos de planejamento, gestão e avaliação do sistema de mobilidade urbana durante todo o processo, elencando no PMU os objetivos de curto, médio e longo prazo, e dos meios financeiros e institucionais que garantirão a execução do que foi planejado, enquanto o art. 15 das disposições sobre os mecanismos que precisam ser adotados para garantir a participação popular em todas as etapas do processo (Brasil, 2015).

Além do elencado até o momento, o capítulo 7 também trata de duas etapas fundamentais a serem realizadas antes das demais. O diagnóstico e o prognóstico do sistema de mobilidade urbana. Todas essas etapas e critérios a serem abordados no processo são detalhadamente explicitados durante o capítulo, possibilitando uma visão ampla de todas as necessidades que a elaboração do plano demanda para que sua efetivação tenha sucesso na prática.

No capítulo 8, são apresentados o passo a passo, a metodologia a ser empregada na elaboração do PMU, as primeiras mobilizações e providências necessárias, assim como os elementos que compõem o Termo de Referência e roteiros para diferentes portes de municípios (Brasil, 2015).

Um dos elementos centrais na elaboração da PMU, assim como de qualquer outro plano e política pública, é a participação social, fundamental para compreender os anseios da população sobre as possíveis mudanças em sua realidade urbana.

Neste capítulo, a participação social, os atores que devem ser mobilizados para participar do processo e as principais formas de efetivar essa participação são apresentadas. De modo que a realização de conselhos, audiências e consultas públicas figuram enquanto as principais estratégias para que essa participação aconteça, após a devida divulgação antecipada e adequação de horários propícios para a efetivação da participação social. (Brasil, 2015).

A metodologia é apresentada especificamente para cada uma das etapas a serem percorridas na elaboração do PMU, que são: preparação; definição do escopo; procedimentos gerenciais; elaboração; aprovação; implementação; avaliação e revisão (Brasil, 2015).

Outros aspectos fundamentais também constam no capítulo, como o estabelecimento do cronograma, definição de recursos, estabelecimento de acompanhamento e gestão dos trabalhos, estabelecimento de condições quando a elaboração do PMU ficar sob responsabilidade de uma empresa contratada, além da sugestão de roteiros que variam para municípios de 20 a 60 mil habitantes, de 60 a 100 mil habitantes, de 100 mil a 250 mil habitantes, de 250 mil a 500 mil habitantes e para aqueles com população superior aos 500 mil habitantes.

Portanto, está à disposição de todos os municípios brasileiros, desde 2015, um instrumento técnico metodológico que apresenta para além de todas as etapas e procedimentos necessários para elaboração do PMU, uma gama de discussões embasadas em teóricos conceituados, tanto da área de mobilidade urbana, quanto de outras áreas que se envolvem com o tema, dispostos nas referências para o aprofundamento dos gestores e responsáveis pelo planejamento urbano dos municípios.

Dessa forma, os problemas de mobilidade urbana nas cidades brasileiras possuem ao menos propostas viáveis de mitigação e redução dos impactos negativos no ambiente urbano e na vida das populações das cidades, porém dependem do comprometimento dos gestores municipais, do apoio técnico e da fiscalização dos governos estaduais e do cumprimento, por parte do governo federal, das medidas cabíveis na Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587/12 para

os municípios que, insistentemente, ano após ano, não tem avançado na implementação do PMU em seu território.

No entanto, percebemos que muito tempo, esforço e recursos foram e continuam sendo empregados na câmara dos deputados federais para estender os prazos para que se cumpra a Lei de Mobilidade nos municípios, contando com a conivência do executivo ao aprovar essas extensões, que ocorrem com base em argumentos, que após 14 anos da promulgação da Lei de mobilidade, da publicação do PlanMob em 2015 e dos graves problemas oriundos da ineficiente mobilidade urbana brasileira, não podem mais servir como justificativas.

A promulgação de políticas públicas coerentes e que possuem potencial para a melhoria da qualidade de vida da população brasileira não tem sido um problema. Essas políticas já começaram a ser formuladas com a Constituição de 1988 e aos poucos foram se efetivando em Leis formidáveis, no entanto, os desafios a serem superados têm sido a efetivação desses textos na prática, a falta de vontade política nos diversos âmbitos, uma sociedade polarizada e incapaz de se unir para cobrar seus direitos básicos constitucionais, fazendo da nossa, uma das mais avançadas legislações existentes, em um país com uma das maiores economias do mundo, com uma população que sofre as intensas desigualdades sociais e problemas urbanos provenientes dessas leis decorativas.

3.4 Políticas Públicas de Mobilidade no Paraná: do marco institucional à efetivação das Ações

Embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana ainda enfrente desafios de implementação no Brasil, ela estabelece marcos fundamentais, como a definição clara das atribuições das esferas de governo, o que representa um avanço institucional significativo.

Enquanto, antes da PNMU, o papel de cada esfera de governo na mobilidade urbana era incerto, a promulgação da lei delimitou as responsabilidades. Os estados, especificamente, passaram a ser encarregados da gestão direta ou indireta dos transportes intermunicipais, da definição da política tributária, do fomento à implantação da PNMU em todo o território e da integração de serviços em regiões metropolitanas (Lopes; Costa; Martorelli, 2020).

Quanto as principais instituições responsáveis pela fiscalização da efetivação de políticas públicas de mobilidade, bem como de legislações estaduais referentes ao tema, estão dispostas no Quadro 3.

Quadro 3- Marco legal e institucional da mobilidade urbana no Paraná: esferas e atribuições

Instrumento legal / institucional	Esfera	Ano	Conteúdo e relação com a mobilidade urbana
Ministério Público do Estado do Paraná (MP/PR)	Estadual	s.d.	Órgão responsável por fiscalizar o cumprimento das legislações relacionadas à mobilidade urbana, promover a participação social e zelar pela acessibilidade universal e sustentabilidade ambiental nos Planos Municipais de Mobilidade Urbana (PMUs).
Decreto Estadual nº 1.821	Estadual	2000	Regulamenta o transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no estado do Paraná, antecipando-se às exigências posteriores da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
Lei Complementar Estadual nº 153	Estadual	2013	Dispõe sobre o transporte público intermunicipal de passageiros no estado do Paraná, estabelecendo diretrizes específicas para a organização e regulação desse serviço.
Lei nº 10.098 (Lei de Acessibilidade)	Federal	2000	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, aplicada também no contexto da mobilidade urbana paranaense.
Lei nº 13.146 (Estatuto da Pessoa com Deficiência)	Federal	2015	Institui a Lei Brasileira de Inclusão, assegurando direitos fundamentais às pessoas com deficiência, com implicações diretas sobre o planejamento da mobilidade urbana.
Tribunal de Contas do Estado do Paraná (TCE/PR)	Estadual	s.d.	Atua na fiscalização, auditoria e avaliação da eficiência das políticas de mobilidade urbana, incluindo obras, projetos, processos licitatórios e a elaboração dos PMUs nos municípios paranaenses.
Fiscalização dos PMUs municipais pelo TCE/PR	Estadual	2024	Processo de fiscalização que identificou a necessidade de 74 municípios paranaenses elaborarem seus PMUs até abril de 2025 e recomendou a aprovação legislativa dos planos já elaborados por outros municípios.

Fonte: Adaptado de Ministério Público do Paraná e Tribunal de Contas do Estado/PR

Elaboração: Autor (2026)

As principais legislações relacionadas à mobilidade urbana no estado do Paraná, podem ser consultadas no *site*⁸ do Ministério Público do Paraná, órgão responsável por fiscalizar o cumprimento dessas legislações, assim como promover a participação social e zelar pela acessibilidade universal e sustentabilidade ambiental nos PMUs (Paraná, s.d.).

Tendo em vista que a Política Nacional de Trânsito, assim como determinações do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) aplicam-se a todas as federações do país, após a PNMU coube ao estado do Paraná a elaboração de políticas de regulamentação dos transportes intermunicipais por meio da Lei Complementar Estadual nº153/2013 - que dispõe sobre o transporte público intermunicipal de passageiros no Estado do Paraná.

Antes da PNMU, o estado do Paraná já havia, por meio do Decreto Estadual nº. 1.821/2000, regulamentado o transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros em

⁸ Transporte e mobilidade urbana – legislação. Disponível em <https://site.mppr.mp.br/meioambiente/Pagina/Transporte-e-Mobilidade-Urbana-Legislacao>.

todo o estado. Não precisando, portanto, adequar ao PNMU com relação a essa exigência que já vinha sendo cumprida.

As demais leis, como a Lei de Acessibilidade (Lei nº 10.098/2000) e o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015), são as leis federais, que o Ministério Público evidencia em seu site, adotadas também em relação as outras determinações atreladas à mobilidade urbana no Paraná.

Outro órgão estadual que desempenha papel importante sobre a mobilidade urbana em todo o estado do Paraná é o Tribunal de Contas do Estado (TCE/PR), que realiza auditorias e avaliações de eficiência, além de recomendações sobre a mobilidade urbana em municípios paranaenses e fiscalizações de obras e projetos, bem como assegura a transparência e legalidade em processos de licitação do transporte coletivo.

Uma das últimas contribuições do TCE/PR para a mobilidade urbana no estado do Paraná foi a fiscalização do processo de elaboração dos PMUs dos 130 municípios do estado, que precisam elaborar e aprová-los perante o poder legislativo municipal. Após esse levantamento, o TCE/PR identificou e recomendou que 74 municípios cumpram com a PNMU e elaborem até 12 de abril de 2025, seus respectivos PMUs, bem como orientou que outros três municípios que já realizaram seus planos, o aprovem perante o poder Legislativo dos municípios (Paraná, 2024).⁹

Perante o exposto, notamos a importância que os organismos de fiscalização estaduais possuem para a efetivação da PNMU em todo o território nacional. A fiscalização de 1911 municípios brasileiros pelo governo federal é uma tarefa significativamente mais difícil de ser realizada, do que a fiscalização em âmbito estadual, que também possui melhores capacidades para fiscalizar diversos outros fatores que os PMUs precisam abarcar no processo, como prestação de contas, cumprimento do planejamento e cronograma adequados, participação social, etc.

Um dos municípios paranaenses que realizou recentemente todo o processo de elaboração do PMU e o encaminhou para a aprovação no poder legislativo é a cidade de Campo Mourão/PR. Discorreremos como se deu parte desse processo, bem como as principais características do PMU formulado na subseção seguinte.

⁹ TCE-PR recomenda que 74 municípios elaborem Planos de Mobilidade Urbana. Disponível em <https://www1.tce.pr.gov.br/noticias/tce-pr-recomenda-que-74-municipios-elaborem-planos-de-mobilidade-urbana/11336/N>

3.5 A Integração entre o Plano Diretor e a Mobilidade Urbana de Campo Mourão/PR: entraves e perspectivas

O município de Campo Mourão/PR, assim como parte significativa dos municípios brasileiros, tardou na elaboração de seu PMU. A primeira convocação para iniciar o processo de formulação do PMU ocorreu junto a convocação para a revisão do plano diretor da cidade, no dia 30 de março de 2023, oito anos após o primeiro prazo que constava na PNMU.

Esse planejamento integrado entre o plano diretor e o plano de mobilidade urbana é uma das determinações da PNMU. Ainda que o município possuísse instrumentos normativos do planejamento de seu espaço urbano antes de 2007, foi apenas nesse ano que teve início o processo de elaboração do seu plano diretor. Sua efetivação, enquanto política pública municipal ocorreu em 2012, seis meses após a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Campo Mourão, 2025)

O plano diretor dispõe sobre diversos aspectos urbanos de um município, sendo fundamental para ordenação e desenvolvimento adequado do território. Segundo o próprio município de Campo Mourão:

Um Plano Diretor Municipal é um documento técnico de planejamento urbano que estabelece as diretrizes e normas para o desenvolvimento territorial e urbano de uma cidade ou região. Ele contempla aspectos como transporte, habitação, saneamento básico, meio ambiente, cultura, lazer e turismo, entre outros, e define as áreas urbanas, rurais e de preservação ambiental do município. O PDM é importante para orientar o desenvolvimento urbano de forma planejada e contribuir para a redução de problemas como a ocupação irregular do solo, o déficit habitacional, a desigualdade social, a especulação imobiliária, a poluição ambiental e o congestionamento do trânsito, entre outros (Campo Mourão, 2025, p. 1)

Dessa forma, o plano diretor municipal (PDM) caracteriza-se pelo documento responsável por ordenar o território municipal e, para isso, precisa levar em conta todos os aspectos, planos e políticas urbanas a fim de contemplá-las sob a ótica da organicidade que as cidades apresentam durante o acontecimento da vida urbana de sua população dentro desse território.

Tanto a elaboração do PMU quanto do PDM deve iniciar seus respectivos processos com a participação social, fato que ocorreu no caso de ambos os planos, que iniciaram seus respectivos processos de elaboração na mesma audiência pública, ocorrida em 30 de março de 2023. Tal fato pode ser compreendido em razão de o PMU ser um plano inédito no município e que precisa necessariamente estar atrelado ao plano diretor que seria revisado.

As demais audiências públicas do plano diretor foram realizadas nos dias 29 de junho de 2023, 13 de março e 14 de abril, 22 e 23 de maio de 2024, tendo em vista que as duas últimas audiências foram divididas em dois dias cada uma delas.

O último encontro para conferência final do plano diretor aconteceu em 23 e 24 de junho de 2024, após aproximadamente um ano e três meses da primeira audiência pública.

Para a elaboração, tanto do plano de mobilidade urbana, assim como para revisar o plano diretor, o município contratou a Universidade Livre do Meio Ambiente (Unilivre), que teve como principais atribuições sob o PMU, a realização de estudos sobre a realidade do tema no município, elaboração dos 9 volumes que compõe o PMU produzido, a organização das audiências públicas e as oficinas realizadas. Já com relação à revisão do plano diretor, a Unilivre ficou a cargo da revisão geral, diagnósticos, do macrozoneamento e das oficinas realizadas. O investimento do município realizado para a Unilivre executar os planos foi de R\$717.950,00.

As demais audiências públicas do plano de mobilidade urbana aconteceram nos dias 28 de junho, 26 de outubro e 05 de dezembro de 2023, enquanto que o que deveria ter sido o último encontro para conferência final ocorreu no dia 30 de janeiro de 2024, exatos dez meses após a primeira audiência pública.

Após todo o processo realizado, a Unilivre entregou para o município de Campo Mourão o plano diretor revisado e o inédito plano de mobilidade urbana. Quanto ao primeiro, está disponível para *download* e dividido no *site*¹⁰ da prefeitura em 16 partes, referentes ao: relatório de mobilização e planejamento; análise temática e integrada (partes 1, 2 e 3); objetivos e diretrizes para a cidade sustentável (partes 1, 2 e 3); relatório do plano de plano de ação e investimentos; relatório de consolidação (parte 1); relatório de reordenamento territorial; relatório de participação - compilação das audiências; relatório de novos estudos propostos pelo plano diretor; reordenamento territorial e propostas preliminares; relatório de institucionalização do plano diretor (parte 2); relatório da conferência das minutas de lei; relatório de consolidação do plano diretor. Além desses documentos, outros complementares também podem ser acessados na íntegra, na mesma página do *site* da prefeitura de Campo Mourão.

Da mesma forma, o PMU de Campo Mourão e todas as etapas do processo também podem ser acessados na página¹¹ da *internet* do município, junto a outros documentos e

¹⁰ Plano Diretor de Campo Mourão-PR. Disponível em [Portal do Cidadão - MUNICIPIO DE CAMPO MOURAO/PR - Plano Diretor](#).

¹¹ Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão-PR. Disponível em [Portal do Cidadão - MUNICIPIO DE CAMPO MOURAO/PR - Plano Mobilidade Urbana](#).

registros complementares aos que compõem o PMU, que ficou dividido em oito partes, que são: relatório de mobilização e planejamento; relatório de caracterização inicial; relatório de diagnóstico de mobilidade urbana; relatório de comportamento de circulação; relatório de prognóstico da mobilidade urbana; relatório de proposta de diretrizes e ações; relatório de proposta de diretrizes e ações consolidadas; relatório do plano de ações e investimentos.

O PMU de Campo Mourão é um marco para a política de mobilidade no município, mas também para o início de uma mudança social e ambiental, pois, caso seja respeitado e faça parte das próximas políticas públicas do tema na realidade municipal, tende a diminuir acidentes, aproximar pessoas de seus objetivos, em um ambiente urbano mais agradável e sustentável para seus habitantes. Segundo o PlanMob:

Os Planos de Mobilidade Urbana são instrumentos de internalização das diretrizes, dos objetivos e dos princípios gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Sua finalidade é a de, por meio do planejamento de curto, médio e longo prazos, traduzir os objetivos de melhoria da mobilidade urbana local em metas, ações estratégicas e recursos materiais e humanos, viabilizando os meios para a efetiva transformação desejada e, com isso, contribuindo com uma real promoção do desenvolvimento da cidade (Brasil, 2015, p. 146)

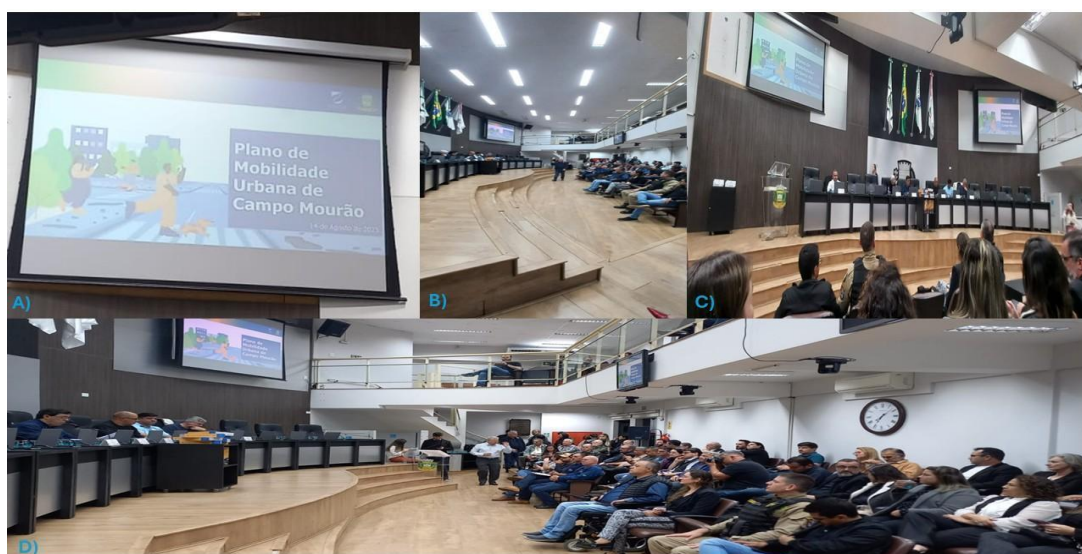
É importante que o desenvolvimento mencionado tenha em pauta os cidadãos e, não apenas os aspectos econômicos, cada vez mais dominantes em pautas públicas, sem que ocorra o real desenvolvimento sustentável, com base nos princípios e valores que coloquem a população enquanto principal interessada, mas também capaz de fomentar o tão almejado desenvolvimento econômico, dependente do social e ambiental para que esse ciclo se reverbere em uma máxima do desenvolvimento correto. Quanto a isso, o adequado planejamento da mobilidade urbana e o PMU, podem contribuir, pois:

O objetivo da construção do Plano de Mobilidade Urbana é dispor de um instrumento efetivo que auxilie na melhoria do atual modelo de mobilidade urbana no Brasil, na produção de cidades ambientalmente sustentáveis, socialmente inclusivas e geridas da maneira mais democrática (Brasil, 2015, p. 190).

Dessa forma, o PMU de Campo Mourão teve as devidas considerações com a PNMU, os anseios da população e as especificidades do município, a partir dos documentos formulados pela Unilivre, responsável pelos oito relatórios que darão origem ao tão aguardado PMU de Campo Mourão.

É importante enfatizar, que ainda que passado por quatro audiências públicas, uma final foi realizada em 14 de agosto de 2025, para que dúvidas pudessem ser esclarecidas com a equipe da Unilivre responsável pela elaboração do PMU, além de que novas sugestões pudessem ser propostas por representantes da sociedade civil organizada e membros da população presentes na Câmara Municipal (Figura 1)

Figura 1- Mosaico de registros fotográficos da última audiência pública do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão, realizada em 14 de agosto de 2025



Fonte: Autor (2025).

Esse novo debate, fundamental para que a participação do prefeito atual também acontecesse, tendo em vista que as audiências e elaboração do PMU aconteceram durante a gestão do prefeito anterior, fez com que a efetivação do documento completo por parte do poder Legislativo tardasse ainda mais para acontecer.

Ainda sem termos um documento final aprovado pelo poder público e disponível física e digitalmente para a população, os relatórios disponíveis no site da prefeitura indicam um PMU composto pelos 8 relatórios citados na página anterior, que podem ser vistos resumidamente no Quadro 4, em que estão expostos os conteúdos centrais que cada relatório aborda, bem como nossas considerações e análises acerca desses documentos, a partir de uma breve observação e leitura dos índices e de capítulos pontuais desse provável PMU do município.

Quadro 4- Estrutura, conteúdos e considerações dos relatórios do Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão (PR)

Relatório	Conteúdo central	Considerações e análises
Relatório de Mobilização e Planejamento	Caracterização ampla da realidade municipal a partir de dados socioeconômicos, geográficos, ambientais, institucionais e normativos; apresentação da metodologia do PMU, estratégias de mobilização social, cronograma, capacitações técnicas e alinhamento aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).	Documento fundamental para situar a mobilidade urbana como parte de um sistema urbano complexo e interdependente. Representa avanço metodológico ao articular planejamento urbano, participação social e sustentabilidade. Contudo, sua efetividade depende da incorporação real dessas diretrizes nas etapas posteriores do plano.
Relatório de Caracterização Inicial	Levantamento do arcabouço normativo municipal (Plano Diretor de 2012, legislação urbanística, sistema viário, conselhos); análise da estrutura organizacional e da gestão do trânsito; caracterização socioespacial, urbanística, econômica e demográfica do município.	Consolida uma base técnica consistente para o PMU, evidenciando a interrelação entre planejamento urbano e mobilidade. Destaca-se a relevância da revisão do Plano Diretor em paralelo ao PMU. Todavia, a forte dependência de dados institucionais revela limitações históricas de planejamento integrado.
Relatório de Diagnóstico da Mobilidade Urbana	Análise do perfil da mobilidade, deslocamentos cotidianos, pesquisa origem-destino, inventários da infraestrutura de transportes (vias, calçadas, transporte público, ciclomobilidade, estacionamentos), avaliação de potencialidades e deficiências, culminando em análise temática integrada.	Diagnóstico robusto e alinhado à PNMU, ao integrar dados técnicos e percepção dos usuários. Evidencia desigualdades no uso do espaço viário e fragilidades na infraestrutura para modos ativos e coletivos, reforçando a centralidade do automóvel no modelo urbano vigente.
Relatório de Comportamento da Circulação	Estudo da dinâmica da circulação urbana a partir da percepção dos munícipes e observação dos fluxos dos diferentes modais nas principais vias da cidade.	Complementa o diagnóstico técnico ao incorporar a vivência cotidiana dos usuários, qualificando o prognóstico. Constitui importante instrumento de aproximação entre teoria, técnica e realidade urbana.
Relatório de Circulação Viária	Análise detalhada de 51 pontos críticos do sistema viário, com contagens volumétricas, direcionais e classificatórias; estudo de capacidade das vias; avaliação de sinistros, circulação de pedestres, ciclistas, veículos leves, motocicletas e caminhões.	Evidencia de forma empírica a inadequação do sistema viário, marcada por deficiência de sinalização, hierarquia viária incoerente e conflitos entre modais. Reforça a urgência de requalificação do espaço viário e de políticas de segurança viária orientadas aos usuários mais vulneráveis.
Relatório de Prognóstico da Mobilidade Urbana	Construção de cenários futuros e vetores de mudança; definição de diretrizes gerais e eixos condutores; identificação de demandas por infraestrutura e serviços; prognósticos de curto, médio e longo prazo.	Avanço técnico relevante ao projetar cenários integrados e territorializados. Entretanto, a efetivação das propostas depende diretamente da capacidade institucional, financeira e política do município, além do apoio das demais esferas de governo.
Relatório de Propostas, Diretrizes e Ações	Definição de diretrizes gerais alinhadas à PNMU; estruturação de eixos temáticos e proposição de ações para os diferentes modais e para a gestão da mobilidade urbana.	Apresenta coerência normativa e técnica, com forte alinhamento à legislação federal e às demandas populares. Contudo, a ausência de definição clara de metas, prazos e responsabilidades limita sua operacionalização imediata.
Relatório do Plano de Ações e Investimentos	Estimativa de custos, cronograma de investimentos e identificação de fontes de financiamento federais e estaduais; análise da capacidade orçamentária	Documento estratégico para a viabilidade do PMU. Apesar do elevado volume de investimentos necessários, a identificação de fontes de financiamento e a previsão orçamentária municipal indicam

	municipal e estratégias de captação de recursos.	possibilidades concretas de implementação, desde que haja planejamento contínuo e articulação intergovernamental.
--	--	---

Fonte: Adaptado de Prefeitura Municipal de Campo Mourão e Universidade Livre do Meio Ambiente (Unilivre) (2026).

O primeiro dos relatórios, refere-se à mobilização e ao planejamento, cumpre o propósito de diagnosticar a realidade urbana local. Para tanto, fundamenta-se na dinâmica socioeconômicas levando em consideração as características da geografia, gestão municipal; dados socioeconômicos; população; educação; saúde; infraestrutura urbana, atividades econômicas; turismo; assim como dos instrumentos legislativos e normativos.

Essa primeira análise é fundamental para compreensão do universo que será investigado e na qual a mobilidade urbana está inserida, influencia e sofre influências, em meio a um ambiente urbano orgânico e de especificidades indissociáveis nesse processo de planejamento.

A apresentação da metodologia para a mobilização inicial dos atores, realização do diagnóstico e prognóstico, das diretrizes e propostas para o PMU, consolidação do documento, da participação social e das devidas capacitações técnicas necessárias também compõem o documento, que ainda possui seções específicas para a adequação em conformidade com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e para o cronograma a ser seguido.

O relatório de caracterização inicial, em primeira parte, faz o levantamento normativo e a estrutura organizacional do município, apresentando as normas elencadas pelo plano diretor de 2012 e suas especificações, salientando a ocorrência de reformulação do mesmo e sua interrelação com a elaboração do PMU no que condiz ao zoneamento urbano, sistema viário, lei orgânica municipal e conselhos municipais. Também discorre sobre a estrutura organizacional, estrutura de gestão e participação no PMU e gestão do trânsito.

A seção seguinte do documento, “dinâmica sócio-geográfica e urbanística do município” aprofunda-se na caracterização geográfica e da evolução urbana, no uso e ocupação do solo, população e domicílios, dados socioeconômicos, educação, saúde e turismo no município de Campo Mourão.

As seções seguintes são as: acesso ao município; sistema viário; trânsito; qualidade do ar; alagamentos; e planos, programas e projetos previstos. Esta última abarca o plano de governo de 2021 até 2024, além dos principais projetos regionais e programas de desenvolvimento do estado do Paraná, no qual o município está inserido, como o programa estratégico de infraestrutura e logística de transporte no Paraná, o programa de modernização da infraestrutura do Paraná e a Estrada Boiadeira. Obras atreladas a esses programas já foram

realizadas e outras estão em processo de planejamento ou realização, podendo ser vistas por pessoas que acessam a cidade pela BR 158, que irá ser estendida ao entorno do município, para conectar viajantes à atual estrada Boiadeira, que dá acesso ao município de Umuarama e é a principal rota para o estado de Mato Grosso do Sul.

Ainda são caracterizados no documento os polos geradores de viagens, o levantamento de informações do setor de transportes com informações sobre o índice de caminhabilidade, transporte público urbano, infraestrutura cicloviária, transporte intermunicipal, rodoviário, transporte por táxi, mototáxi, de aplicativos e o transporte escolar. E a seção 13 traz a caracterização sobre a capacidade de investimento do município, aspecto fundamental e disposto na PNMU como tal, para que o PMU tenha capacidade de se orientar por meio de todas caracterizações e planejamento realizados, principalmente sob a realidade orçamentária do município, capacitando, inclusive, debates e propostas para esse tema no legislativo municipal.

O relatório de diagnóstico e de prognóstico, assim como determina a PNMU, também foram realizados. Em meio aos dois, a Unilivre realizou também o relatório de comportamento da circulação, fazendo com que, para além do entendimento de como se dá atualmente a mobilidade urbana em Campo Mourão por meio das pesquisas realizadas com os munícipes, com base nas suas percepções cotidianas da mobilidade, fosse possível compreender a dinâmica urbana com relação à circulação de todos modais de transportes pelas principais vias da cidade, possibilitando um prognóstico mais capacitado para a assertividade de uma futura realidade, tendo em vista toda a teoria colocada em prática na pesquisa.

No relatório de diagnóstico, a Unilivre se atentou ao perfil da mobilidade, com foco na caracterização da população e seus deslocamentos diários, deficiências e potencialidades e numa pesquisa de origem e destino dos usuários da mobilidade. O tópico 5, intitulado pesquisas operacionais dos sistemas de transportes, apresenta os resultados principais de satisfação e origem e destino dos transportes: transporte público, transporte escolar, mobilidade universitária e do ciclo mobilidade.

Além disso, foram realizados inventários do sistema de transporte que englobou o sistema de vias, calçadas, índice de caminhabilidade, obras de arte especiais, vias preferenciais, semáforos, rotas de carga, estacionamentos, rotas de táxi, infraestrutura de transporte público e cicloviário. A partir do exposto, as considerações finais sobre os aspectos positivos e negativos são levantadas na seção análise temática integrada.

O relatório de circulação viária, traz uma análise mais detalhada sobre a prática da circulação viária, abrangendo devidamente todos os modais de transportes, como especificado pelo Art.24 da PNMU. Segundo a Unilivre:

Nesse Relatório, são abordadas as contagens de tráfego realizadas nos Pontos críticos de sinistros, nos locais de alto fluxo de veículos ou em locais que envolvem as ruas e avenidas de maior hierarquia viária do município. São apresentadas e analisadas as contagens volumétricas, direcionais e classificatórias dos estudos de tráfego, com o objetivo de compreender as dificuldades, necessidades e características de cada ponto crítico.

Dessa forma, o documento apresenta 51 pontos analisados, em que cada um deles corresponde a interseções das vias mais movimentadas do município e/ou com mais registros de acidentes de trânsito, apresentando também o estudo de capacidade dessas vias, abrangendo tráfego médio diário; fator hora-pico; motocicletas; caminhões; pedestres; ciclistas.

Os estudos foram realizados com base na contagem de tráfego, nos estudos de capacidades das vias e nas contribuições da população presente na primeira audiência pública realizada em Campo Mourão. De modo que a análise temática integrada do documento, sintetiza os dados obtidos e aponta a realidade prática da mobilidade urbana vivenciada pelos usuários dos diferentes modais de transportes, com considerações válidas para futuros planejamentos.

Dentre essas considerações, o documento destaca que o sistema viário não está adequado, pois, a partir das:

[...]contagens volumétricas, classificatórias e direcionais, e a associação com sinistros de trânsito, pôde-se observar, muitas vezes, a relação de incidência de sinistros com a ausência de sinalização vertical e horizontal, a existência de vias muito largas e curva abertas, a falta de rotatórias ou semáforos, ou até a presença de rotatórias, mas somente com a pintura no chão, com a dimensão inadequada e, principalmente, sem esta ser a preferencial. Outra questão importante para a geração de sinistros é a presença de pedestres e ciclistas participando de um trânsito que comporta uma grande quantidade de veículos e motos e a presença de rodovias compondo o sistema viário (Unilivre, 2023, p. 495).

Em geral, o documento atribui as principais causas de acidentes à falta de identificação das preferenciais, que são incompatíveis com a hierarquia viária observada, assim como a existência de vias largas mal delimitadas por sinalização horizontal, estacionamentos próximos das esquinas, dificultando a visibilidade, somado as conversões nas vias que existem canteiros centrais, que somado a falta de sinalização facilitam os acidentes no município (Unilivre, 2023)

O documento também salienta que o carro é o principal veículo utilizado, contudo, as motocicletas também possuem significativo contingente de veículos circulando nas vias internas, enquanto os caminhões apresentam maior incidência na avenida perimetral Tancredo

Neves. Avenida que pode ser compreendida enquanto área de passagem dos veículos que transitam pela BR 158.

Quanto às bicicletas, um intenso fluxo foi registrado na Av. John Kennedy, que liga diversos bairros, comumente chamados de Lar Paraná até o centro da cidade, de modo que existe uma ciclovias no canteiro central dessa movimentada avenida, porém, como consequência às imperfeições e necessidades de adequação ao fluxo das bicicletas, são utilizadas majoritariamente por pedestres, enquanto os ciclistas arriscam as vidas compartilhando a via com motos, carros e caminhões que também trafegam por essa via.

O fluxo significativo de ciclistas também acontece nas: “Av. Capitão Índio Bandeira, Av. Irmãos Pereira, Av. Armelindo Trombini, Av. Parigot de Souza e Rua Nei Braga. É importante ressaltar que nenhuma dessas vias possui infraestrutura cicloviária.” (Unilivre, 2023, p. 496).

O fluxo de pedestres também foi mapeado, evidenciando que a concentração de pedestres ocorre nas vias em que também se concentra o comércio urbano da cidade, porém, sem as devidas sinalizações para travessia de pedestres, como faixas de pedestres, rampas de acessibilidade ou travessia elevada na rodovia. Existindo rebaixamento de guias na área central, mas sem conformidade com a NBR 9050, como deveria acontecer (Unilivre, 2023, p. 497).

O relatório de prognóstico da mobilidade urbana apresenta na seção da mobilidade uma série de cenários que devem pautar a agenda pública e da população, com vista ao alcance dos objetivos do PMU sob esses prognósticos: vetores de mudança; matriz modal; acessibilidade aos espaços; acesso às instituições de educação; acesso às infraestruturas de saúde; acesso aos pontos turísticos; acesso aos polos geradores de viagens (PGVs); Orientação aos transportes; acesso ao município; acessibilidade universal; qualidade do ambiente; logística de escoamento da produção; e trânsito.

As seções seguintes dão encaminhamentos para um prognóstico integrado, diretrizes gerais e eixos condutores e diretrizes. De modo que o prognóstico integrado atenta-se para a apresentação de todas as demandas de infraestruturas que precisam ser readequadas para atender a população, turistas e à população em trânsito. Essas demandas foram levantadas a partir das metodologias técnicas e da participação popular nas audiências públicas.

A pesquisa elencou 80 demandas gerais, divididas sob o sistema viário, transporte pedonal, ciclomobilidade, transporte público, transporte escolar, transporte motorizado, acesso ao município, transporte de cargas e regulamentação e gestão. Além de 66 demandas diagnosticadas relacionadas especificamente ao trânsito. Essas demandas estão divididas em: locais identificados para intervenção em pontos com sinistros de trânsito e locais identificados

com problemas no fluxo de veículos, com prognóstico de curto, médio e longo prazo e os respectivos locais dessas necessárias intervenções.

Em conformidade com o documento orientado para o diagnóstico, também faz as considerações prognósticas referentes à acessibilidade universal, qualidade do ambiente e do ar, logística de escoamento e produção e do trânsito, com subtópicos específicos para sua fluidez, nível de serviço e simulações de tráfego. Este último, muito específico sobre as principais vias e suas possibilidades de melhorias, apresentando adequações para um cenário futuro mais organizado, a partir de imagens de satélite, capazes de orientar o planejamento urbano para as devidas e necessárias correções, tendo em vista o diagnóstico e o relatório de comportamento e circulação apresentados.

O relatório de propostas, diretrizes e ações, em sua primeira página, orienta que esse documento está atualizado no relatório seguinte, que está intitulado, relatório de propostas e ações consolidadas, no qual são apontadas as adequações a serem feitas no sistema de mobilidade. São expostas as diretrizes gerais, os eixos condutores e diretrizes, mas as principais considerações são sobre as propostas, divididas em 7 eixos: sistema viário; transporte pedonal; ciclo mobilidade; transporte público; transporte escolar; transporte motorizado; acesso ao município; regulamentação e gestão.

Em suma, esse relatório apresenta cinco diretrizes gerais que devem nortear o PMU, sendo eles:

- (i) Priorização do transporte não motorizado sobre o motorizado; (ii) Promoção do acesso integral aos serviços de mobilidade; (iii) Deslocamento de cargas e pessoas de forma eficiente e eficaz; (iv) Mobilidade Segura; (v) Integração das políticas municipais de desenvolvimento urbano; e (vi) Integração entre os modos e serviços de transporte urbano (Unilivre, 2023, p. 362).

Todas as diretrizes são pautadas pela PNMU, contudo foram elaboradas também a partir dos anseios apresentados pela população e estudos da mobilidade urbana do município, resultando em 8 eixos, com 55 ações que devem ser realizadas pelo poder público para atingir objetivos e metas que visam adequar a mobilidade urbana para o cenário esperado. Os eixos que nortearam a escolha das ações são: (i) Sistema Viário; (ii) Transporte pedonal, (iii) Ciclo mobilidade, (iv) Transporte público, (v) Transporte escolar (vi) Transporte motorizado; (vii) acesso ao município; e (viii) Regulamentação e gestão. Todavia, todas ações e o cumprimento de metas e objetivos ainda dependem das definições destes pela gestão municipal, tendo em vista que o PMU elaborado por uma instituição contratada, assim como as reuniões ocorridas

no município, não foram capazes de elencar essas demandas e seus prazos a serem cumpridos no município.

Para encerrar os relatórios, temos o relatório do plano de ações e investimento que vai de encontro com os encaminhamentos necessários para os eixos condutores supramencionados. De início, o documento traz considerações sobre o plano orçamentário, lembrando a capacidade que o município possui de contar com recursos orçamentários do governo federal e estadual, tal qual consta na PNMU.

No documento trata-se dos planos de ações e investimentos, com propostas para olhares da realidade de diversas pessoas que utilizam os diversos modais de transporte. Para além das adequações da estrutura viária, são feitas sugestões, embasadas em pesquisa de campo, para pedestres, ciclistas, usuários do transporte público, transporte escolar, transporte motorizado, acesso ao município, regulamentação e gestão.

Vale ressaltar que a seção 5, intitulada programa de investimentos e fontes de financiamento, que discorre sobre a possível realidade do município de não conseguir realizar todas as adequações necessárias e previstas no PMU, mas apresenta estratégias para adquirir recursos por meio de programas do governo federal, como o Programa de infraestrutura de transporte e da mobilidade urbana - Pró-Transporte, BNDES Finem-Mobilidade Urbana, BNDES Finem - Desenvolvimento integrado dos municípios, Programa Nacional de Apoio à Modernização Administrativa e Fiscal dos Municípios (PNAFM), programa Caminhos da Escola do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), Fundo Nacional do Meio Ambiente (FNMA).

Os possíveis recursos provenientes do estado do Paraná também são apresentados como Sistema de Financiamento aos Municípios (SFM), além dos já citados, programa estratégico de infraestrutura e logística de transporte no Paraná, o programa de modernização da infraestrutura do Paraná.

Em síntese, o investimento necessário para a implementação do PMU é de “R\$ 460.245.801,41, sendo que a curto prazo seriam R\$ 152.662.550,62 investidos, a médio prazo R\$ 194.704.979,45 investidos e a longo prazo R\$ 112.878.271,34 investidos (Unilivre, 2023, p. 221).

Recurso financeiro que de fato carece de planejamento junto ao apoio e/ou financiamentos oriundos das esferas do governo estadual e federal, tendo em vista que para o ano de 2025, a previsão de arrecadamento gira em torno de R\$ 784,8 milhões, que distribuídos pelas pastas do município, possui uma previsão de R\$ 77.825 milhões para a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana.

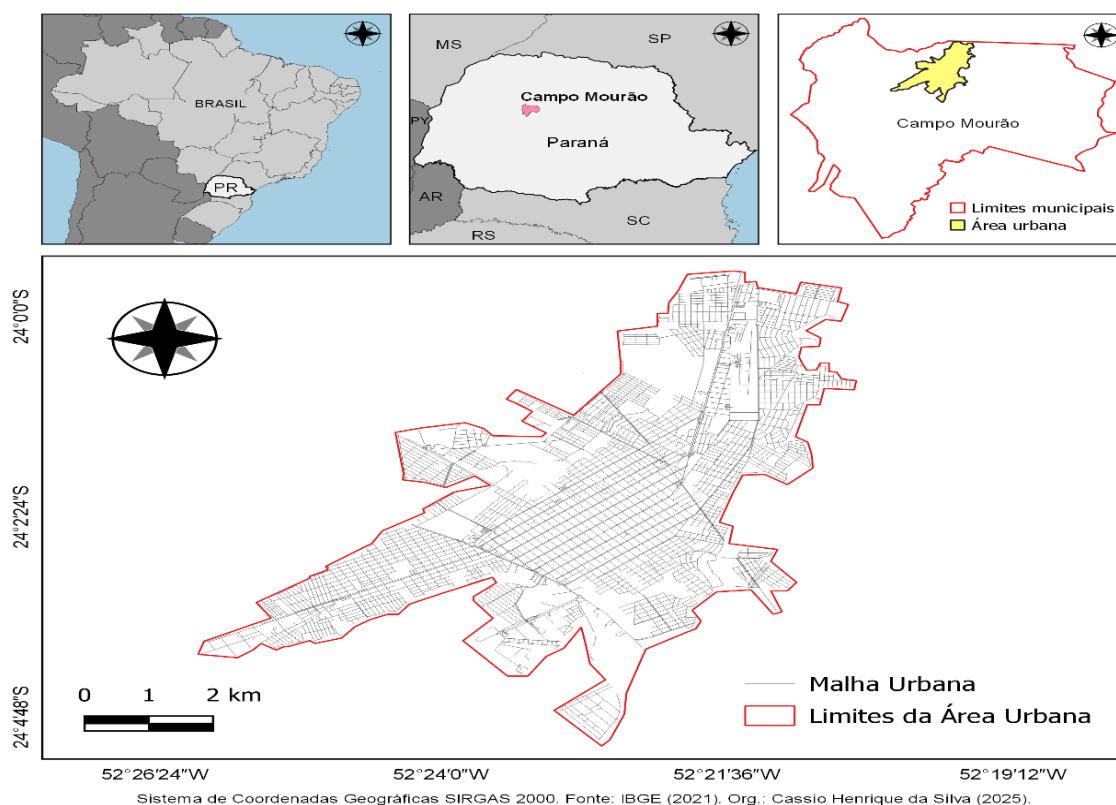
A previsão é animadora para o cenário, tendo em vista que aproximadamente 10% do planejamento do orçamento atual (2025) foi destinado à pasta da mobilidade urbana. Sabe-se que um município com mais de 100 mil habitantes pode demandar investimentos com diversas pautas que não estavam previstas no orçamento, mas sabendo das possibilidades de financiamento e de inserção do município em programas federais e estaduais, esperamos que na próxima revisão do plano diretor e do plano de mobilidade urbana, o cenário seja de uma mobilidade urbana sustentável e integradora dos habitantes aos bens e serviços que a cidade possui.

A participação da população da cidade em processos decisórios nem sempre foi pauta das políticas públicas do município, ou pelo menos não existia essa mobilização para que fosse possível opinar na Campo Mourão de 20, 30 ou 40 anos atrás. Na realidade, Campo Mourão/PR possui apenas 78 anos de existência, uma história de ocupação e expansão digna de interesse para estudos acadêmicos, pois é atualmente o 23º terceiro município mais populoso do estado, junto a índices invejáveis de desenvolvimento. Contudo, existe uma história por trás desse desenvolvimento urbano que pretendemos apresentar na seção 4, quando discorreremos sobre alguns aspectos do surgimento da cidade, sua importância e expansão no espaço regional do Estado, ao longo dos tempos.

4 CAMPO MOURÃO: UMA RETROSPECTIVA ATRAVÉS DOS TEMPOS

O município de Campo Mourão (Figura 2), está localizado na Mesorregião Centro-Ocidental Paranaense, que é composta por mais 24 municípios. O município possui uma população estimada em 2024, de 103.340 habitantes, ocupando a 23ª posição dentre os 399 municípios do Paraná e a 1ª colocação com relação aos 25 municípios de sua mesorregião (IBGE, 2023). Além disso, a cidade atrai populações de diversos outros municípios da região, pois oferta serviços de saúde, educação, lazer, atividades do comércio varejista, etc. gerando um aumento na circulação de pessoas para além das realizadas pelos seus próprios habitantes.

Figura 2– Geolocalização do município de Campo Mourão/PR



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Org. Cássio Henrique da Silva (2025)

Nesta seção, apresentamos brevemente a história anterior ao processo de ocupação da região, assim como o processo de povoamento, da consolidação de Campo Mourão enquanto município, seu crescimento populacional e de sua malha urbana até os dias atuais. Para tanto, discutimos também que, após o processo de urbanização dos municípios brasileiros e de Campo Mourão, as cidades se tornaram uma das ferramentas para manutenção do sistema capitalista

financeiro, que passou a orientar o desenvolvimento do espaço urbano sob a ótica da financeirização, especulação imobiliária e acumulação capitalista, ao invés do planejamento adequado para as pessoas desfrutarem do direito à cidade. Fatores que incidem diretamente na mobilidade urbana vivenciada pelas populações das cidades.

4.1 Da formação da cidade de Campo Mourão

A história da formação da cidade de Campo Mourão possui suas particularidades e personagens, todavia, assim como a de diversos municípios brasileiros, está intimamente relacionada com a invasão portuguesa e espanhola da América do Sul, bem como com seus processos de exploração dos povos indígenas do território invadido.

Campo Mourão tornou-se um município paranaense em 1947, após sua emancipação do município de Pitanga. O processo que originou o seu surgimento teve início antes mesmo da emancipação do estado do Paraná perante o estado de São Paulo, datada de 1853. Tal processo é, inclusive, anterior à própria consolidação administrativa do território paranaense, evidenciando que a formação histórica da região não se restringe ao momento de sua criação municipal (Santos Junior, 2018; Simionato, 2008).

Além disso, o surgimento de Campo Mourão antecede o período em que sua região passou a integrar a colônia portuguesa, uma vez que, conforme o Tratado de Tordesilhas, firmado em 1494 entre portugueses e espanhóis, a área onde hoje se localiza o município encontrava-se sob domínio espanhol. Essa situação permaneceu até 1750, quando Portugal e Espanha assinaram o Tratado de Madrid, redefinindo os limites territoriais na América do Sul (Santos Junior, 2018; Simionato, 2008).

Dessa forma, esta subseção apresenta o início da reocupação da região da atual Campo Mourão durante a colonização da América do Sul, e do início da ocupação da região pelos pioneiros de Campo Mourão no final do século XIX, bem como das décadas seguintes até 1950, momento em que a população urbana de Campo Mourão ainda não passava de mil habitantes, de modo que o vertiginoso crescimento populacional e da malha urbana que se deram a partir de 1960, serão apresentadas na próxima subseção.

Segundo Simionato (2008), as terras atuais de Campo Mourão haviam recebido expedições espanholas desde o início do século XVI, ocorridas principalmente por meio dos Caminhos de Peabiru ou de São Tomé e pela navegação fluvial dos rios Tibagi, Ivaí e Piquirí.¹²

A região era densamente povoada por indígenas, mas personagens como Aleixo Garcia, primeiro desbravador português dessas terras, havia conseguido a simpatia de alguns indígenas ainda na origem de sua expedição no litoral da Capitania de São Vicente, possibilitando que outras expedições espanholas, como as de Dom Alvar Nuñez Cabeza de Vaca (1541), Johann Ferdinando (1549), Hans Standen (1551), dentre outras posteriores, pudessem realizar suas expedições sem grandes problemas com os povos originários (Simionato, 2008).

A linha imaginária traçada pelo Tratado de Tordesilhas não era devidamente respeitada pelos portugueses, que muitas vezes adentravam o território espanhol em busca de indígenas para escravizar, fazendo com que os espanhóis fundassem vilas em seu território, como a Vila de *Ontiveros*, denominada também de Província *Del Guairá*, fundada em 1554. Dois anos depois, os espanhóis fundaram sua segunda comunidade denominada *Ciudade Real del Guairá*. Em 1570, foi a vez da fundação de Vila Rica Del Espírito Santo, situada a leste da *Ciudade Real*, mas posteriormente transferida, em 1592, para a Foz do Rio Corumbataí, onde hoje é o Parque de Vila Rica do Espírito Santo, no município de Fênix, a apenas 60 km de distância de Campo Mourão (Simionato, 2008).

Essa região do *Guairá* foi palco de muitos conflitos entre espanhóis e portugueses em virtude da crença na existência de ouro, além do interesse de ambos no território entre o Rio da Prata e o Rio Paranapanema, bem como o interesse dos espanhóis em expandir seus limites para a baía de Paranaguá.

Porém, essa região passou a ser palco das missões jesuíticas, interessados na pacificação e catequização dos indígenas que se rebelaram contra a escravidão espanhola, fator que desagradou os colonos espanhóis, tendo em vista que escravos fugidos de suas colônias passaram a ser catequizados e protegidos pelas comunidades jesuíticas que se formaram na região.

Foi então que a partir de 1628, houve um aumento no número de invasões dos bandeirantes paulistas com o intuito de escravizar os indígenas das missões jesuíticas. Em razão do descontentamento dos colonos espanhóis com essas missões, os padres e indígenas foram

¹² Os Caminhos de Peabiru, são uma rede de trilhas ancestrais que conectam o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico. No Brasil, percorre o litoral de Santa Catarina e São Paulo, atravessando o Paraná de Leste a Oeste. Disponível em: <https://www.caminhosdopeabiru.pr.gov.br/#block-conheca>.

deixados à própria sorte pelos seus compatriotas colonos, facilitando a destruição das missões jesuíticas e a retirada dos espanhóis da região pelos bandeirantes paulistas em 1631, porém, sem que esses bandeirantes ocupassem o território abandonado pelos espanhóis, como nos conta Simionato (2008):

Após a passagem daquelas bandeiras destruidoras, o vasto sertão do oeste paranaense ficou em silêncio e abandono, por mais de cem anos, sendo habitado apenas por indígenas dispersos em aldeias, de existência nômade. Tais indígenas, pelo contato com o branco, perderam muito de sua identidade cultural original, não tendo, por outro lado, assimilada inteiramente a cultura invasora (Simionato, 2008, p. 14)

O interesse português na região de *Guairá*, abandonada pelos colonos espanhóis e bandeirantes portugueses, só voltou a existir por parte dos portugueses, após a conflitos entre espanhóis e portugueses no Rio Grande do Sul e do Tratado de Madrid (1750), quando cada país teria direito às terras já ocupadas até o momento, gerando a configuração do território brasileiro, muito próximo da que conhecemos hoje.

Dessa forma, D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, governador da província de São Paulo durante 1765 e 1775, à qual as terras do Paraná pertenciam, designou ao capitão Mor Afonso Botelho de Sampaio e Souza que reconhecesse e explorasse o oeste paranaense. Uma expedição com 75 homens, liderada pelo Capitão Estevão Ribeiro Baião e Francisco Lopes da Silva, ao encontrarem os enormes campos separados das florestas nas proximidades do Rio Ivaí, denominaram a região desbravada de Campos do Mourão, em homenagem ao governador da Capitania de São Paulo. Região que passaria a ser conhecida como Campo do Mourão, até finalmente receber seu nome atual de Campo Mourão (Simionato, 2008).

Todavia, não foi nesse momento que a região seria definitivamente ocupada. Apenas na virada do século XIX, com a chegada dos expedicionários guarapuavanos Norberto Marcondes, Guilherme de Paula Xavier, Jorge Walter e sua expedição composta por 120 homens, é que tem início a história recente da cidade de Campo Mourão. Os primeiros objetivos da expedição recém chegada era a criação de gado e o primeiro contato com os indígenas, que aqui estavam divididos em duas comunidades (Simionato, 2008).

Porém, os expedicionários que vieram para a região, com exceção de Jorge Walter, não se fixaram em Campo Mourão. Apenas em 1903, com a vinda de outras famílias, muitas delas da região de Guarapuava, é que tem início o povoamento da futura cidade, justamente onde atualmente encontra-se a malha urbana, tendo em vista que o terreno levemente ondulado e a vegetação rasteira, típica de remanescentes do cerrado, facilitavam a construção das casas e da

agricultura de subsistência para essas famílias, que ao todo, somavam aproximadamente 50 pessoas (Simionato, 2008; Morigi, 2016).

O primeiro caminho aberto pelos colonizadores dessa região, que ligava Pitanga até Campo Mourão, foi em 1906, mas apenas em 1908 foi feita a primeira estrada, que ligava Guarapuava a Campo Mourão (Simionato, 2008). Com isso, a facilidade para pessoas de outras regiões acessarem Campo Mourão aumentou, porém, quando ocorreu a instalação do primeiro distrito judiciário e policial em 1921, a população ainda era de apenas 200 pessoas.

Durante os anos seguintes, surgiram as primeiras construções, obras, empresas e outras estradas de acesso, que possibilitavam a vinda de mais pessoas para a região, que teve sua demarcação patrimonial realizada e registrada em Guarapuava em 1925 (Simionato, 2008).

Nesse período, o engenheiro Edmundo Mercer chegou a propor um projeto urbanístico a partir da margem direita do rio cento e dezenove, todavia, o perigo de enchentes futuras fez com que a ideia não se concretizasse. Apenas na década de 1940, a partir da determinação do engenheiro do estado Sady Silva, que escolheu a atual Praça Getúlio Vargas como ponto inicial da futura cidade, foi que o topógrafo polonês Eugênio Zaleski, ligado ao Departamento de Geografia, Terras e Colonização, ficasse a cargo do traçado urbano, que pode ser visto no centro do município até os dias atuais, com vias largas, quadras em traçado de grelha e avenidas transversais à linha do espigão divisor como podemos observar na Figura 2, datada de 1953 (Campo Mourão, 2025; Morigi, 2016). Esse traçado vem contribuir futuramente com o processo de mobilidade urbana do município.

O traçado das vias em formato de grelha, que nas décadas seguintes se expandiu para toda a atual região central do município, implica diretamente na mobilidade urbana do município, com aspectos positivos e negativos. As vias em sentido leste/nordeste e oeste/sudoeste, se tornaram e são até os dias atuais, vias preferenciais que atravessam todo o centro da cidade, gerando um fluxo contínuo dos veículos motorizados e não motorizados, facilitando o deslocamento nesses sentidos.

Em contrapartida, as pessoas que precisam se deslocar pelas vias em sentido norte e sul, estão sujeitos a dificuldades para transitar no centro da cidade, pois pode acontecer do fluxo contínuo das vias preferenciais impossibilitar a passagem dos veículos das vias secundárias, gerando pequenos congestionamentos e aumentando significativamente o tempo de deslocamento dessas pessoas, além de gerar impaciência em motoristas apressados, que ao tentar atravessar as vias preferenciais sem as condições ideais, acabam colocando a si e outras pessoas em risco de acidente.

Essas vias preferenciais são compostas por duas pistas, ambas duplicadas, sendo que cada uma é voltada para um dos sentidos (leste ou oeste), com um canteiro central que separa essas pistas. Esse desenho das vias preferenciais também faz com que os motoristas das vias secundárias, após atravessar uma dessas pistas, precisem parar no meio delas para observar os carros que vêm do sentido contrário da preferencial, com isso a parte da frente do carro invade uma parcela de uma preferencial e a traseira do veículo fica em parte da preferencial recém atravessada, aumentando ainda mais o risco de acidentes no município.

Figura 3– Fotografia aérea da cidade de Campo Mourão em 1953.



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano de Campo Mourão. Reproduzido por Morigi, 2016, p. 74.

Esse problema foi levantado nas reuniões de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do município e evidenciado pelo documento gerado pela Unilivre. Uma possível solução pode ser observada na cidade de Maringá, em que ambas as vias preferenciais passaram a ter um único sentido e os cruzamentos receberam semáforos para diminuir os riscos de acidentes. Para que o trânsito possa fluir sem congestionamentos, os semáforos foram programados para gerar a comumente chamada “onda verde”, em que os semáforos seguintes ao que ficou verde, passam a ficar verde também, mantendo um fluxo de veículos contínuo, mas com as devidas pausas para que os veículos das vias secundárias possam atravessar as vias preferenciais.

Já em 1940, época em que recebeu seu desenho urbanístico, o futuro município possuía alguns serviços, tais quais como um distrito judiciário, escola, igreja, cadeia, uma fábrica de cachaça, uma serraria movida à água e uma população estimada de 11.964 habitantes. Tornou-

se em 1º de setembro de 1940, um distrito de Guarapuava. Essa denominação administrativa durou apenas até 30 de dezembro de 1943, quando passou a ser distrito de Pitanga (Campo Mourão, 2025; Morigi, 2016).

A emancipação da cidade veio acontecer em 2 de outubro de 1947, quando com o empenho dos líderes do recém criado PSD (Partido Social Democrático), Campo Mourão passou a ser mais um dos municípios do Paraná (Simionato, 2008; Campo Mourão, 2025).

O contexto histórico do país e do estado paranaense era propício para que acontecesse essa emancipação. O país buscava ocupar territórios interioranos, buscando expandir o desenvolvimento territorial para além das centralidades nacionais e das áreas litorâneas, como Rio de Janeiro, São Paulo e outras capitais. Tanto que em 1940, o país possuía 1.574 municípios. Depois de quarenta anos já se registrava um total de 3.974, representando um aumento de aproximadamente 152,4% de municípios no país. Atualmente, o Brasil conta com 5.570 municípios (IBGE, 2021).

No Paraná, esse aumento no número de municípios foi ainda mais significativo, pois possuía em 1940, apenas 49, atingindo em 1980, 290 municípios, que corresponde a um aumento de 491,8% das divisões administrativas municipais no estado. Atualmente, o Paraná conta com 399 municípios (IBGE, 2021).

No contexto da emancipação de Campo Mourão, a iniciativa veio do senhor Francisco Albuquerque, que era conhecido como tio Chico, que estava sabendo que diversos municípios estavam para serem criados no estado. A história foi narrada por Pedro Viriato e registrada por Simionato (2008):

Uma tarde, lidando com a porcada já quase no anoitecer, ouvi o tranco de animal que se aproximava. Ergui a cabeça e sorri, era o tio Chico montado em seu burro baio machador. Fui ao seu encontro na porteira, entramos pelo gramado até próximo ao rancho [...] Deitamos no gramado enquanto esperávamos o mate. O tio Chico foi logo dizendo: “Pedro, você é de Curitiba e tem boas amizades lá e hoje, me contaram que o governador está criando diversos municípios, será que não cavamos o município de Campo Mourão”? Mas é urgente porque disseram que o projeto já foi para a Assembléia e você tem que se arrancar amanhã” [...]. Assim foi que na mesma noite, viemos posar na casa do tio Chico e no dia seguinte eu rumava para Curitiba [...] Em Curitiba, eu já me dava bem com o então Governador Moisés Lupion e foi fácil conseguir uma audiência rápida [...]” (Viriato, s.d., *apud* Simionato, 2008, p. 34).

Assim, percebemos que a emancipação não foi um processo difícil de se concretizar. Em 1950, o então município de Campo Mourão já tinha uma população de 32.948 habitantes e um potencial de arrecadar mais impostos do que o próprio município de Pitanga, ao qual fazia

parte. A partir deste ano, houve um significativo desenvolvimento na região de Campo Mourão, que passava a receber cada vez mais pessoas de diversas localidades do país. Muitos buscavam trabalho nas lavouras da região em que se produzia, principalmente, o café, ciclo econômico vigente no país, enquanto outros vinham para exercer as mais diversas atividades possíveis na recém nascida cidade de Campo Mourão (Simionato, 2008).

Segundo Morigi (2016), os que chegavam à cidade vinham principalmente de duas frentes de expansão, uma do norte e outra do sul, de modo que a primeira, “derivada da frente do café, por migrantes paulistas, mineiros e nordestinos, e outra maior do sul do Brasil, composta por gaúchos e catarinenses, em sua maioria descendentes de imigrantes europeus que passaram a se dedicar à agricultura familiar” (Morigi, 2016, p. 71).

Ambas as frentes estavam atreladas à política nacional implantada por Getúlio Vargas conhecida como “Marcha para Oeste”, no intuito de ocupar e produzir nas regiões interioranas do país. No caso de Campo Mourão, não apenas a política de incentivo do governo, mas a “terra roxa”, propícia para agricultura, também era fator determinante para a vinda de muitas famílias para o novo município da região, que via sua população aumentar a cada ano (Morigi, 2016).

Esse aumento de população não era tão percebido na malha urbana, tendo em vista que a maior parte das famílias viviam nas áreas rurais, tanto que a área total da malha urbana do município era de 412,10 hectares e uma infraestrutura urbana bem precária, com algumas construções, inexistência de asfalto e um comércio ainda voltado para a pequena população urbana, como representado pela Figura 3, que em 1950 era de apenas 836 habitantes (Morigi, 2016).

Figura 4 – Rua principal do município de Campo Mourão (PR), 1962



Fonte – Acervo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Durante a década de 1950, a população urbana começou a crescer, gerando a demanda pela oferta de bens e serviços essenciais que aos poucos foram surgindo no município. Já no ano de 1950, o município teve a inauguração do primeiro hospital, criação da Escola Isolada de Campo Mourão, que apenas dois anos depois já atendia aproximadamente 280 alunos, Instituto Santa Cruz (atual Colégio Vicentino Santa Cruz), obras do primeiro reservatório de água com capacidade de 200 mil litros e projeto da rede de esgoto, instalação de 1500 postes da rede telefônica, bem como a entrega, em 1950, para 1500 pessoas de títulos de propriedades (1950) (Coelho, 2021).

Em 1953, já havia se instalado no município, em um intervalo de 2 anos, 7 agências bancárias, sendo elas: Banco Mercantil e Industrial do Paraná (Bamerindus), Banco Nacional de Minas Gerais Nacional, Banco brasileiro de Descontos – Bradesco, Caixa Econômica Federal, Banco Real e Banco do Brasil. A inserção dessas “[...] agências bancárias no município indicava a sua expansão econômica, visto que uma das suas funções, talvez a mais importante nesse período, fosse a de financiar o comércio e a agricultura” (Coelho, 2021, p. 44).

Durante a década de 1950, a indústria da extração de madeira que empregava diretamente 848 pessoas, a criação de suínos e bovinos e a crescente atividade do comércio eram os principais fomentadores da economia local, porém, a partir de 1958, a cultura do café foi sendo implementada pelo estado, enfraquecendo a indústria madeireira e atraindo pessoas de diversas regiões do país para a região (Coelho, 2021).

A partir de então, o crescimento da população urbana e o surgimento de novos loteamentos passaram a acontecer progressivamente no município. Na próxima subseção, será possível observar como se deu essa evolução de Campo Mourão, com o surgimento de novos loteamentos no centro e de bairros mais afastados das centralidades urbanas, que originaram a configuração atual da cidade. Assim como outras cidades, Campo Mourão desenvolveu-se sob a lógica da produção capitalista do espaço, capaz de expandir a estrutura física do espaço urbano em concomitância com a acumulação e reprodução do capital investido, sem que necessariamente, ocorresse a justiça espacial e o direito à cidade para todos os cidadãos do espaço urbano.

4.2 Da evolução da malha urbana e da população de Campo Mourão: um recorte histórico de 1960 até 2025

A partir da década de 1960, já é possível observar, Figura 4, um aumento significativo da malha urbana, com novos loteamentos de terras no centro e no sudoeste da área central. Nesse momento, a população urbana já havia crescido vertiginosamente, atingindo a soma de 19.489 habitantes, enquanto todo o município possuía 140.362 pessoas. No entanto, parte significativa dessa população total estava residindo em distritos populosos, que posteriormente, entre as décadas de 1960 e 1970, seriam desmembrados de Campo Mourão, dando origem aos municípios de Barbosa Ferraz, Campina da Lagoa, Fênix, Mamborê, Iretama, Roncador, Ubiratã e Janiópolis (Morigi, 2016; Batista, Cordovil, 2012).

Figura 5 – Fotografia aérea da cidade de Campo Mourão (PR) em 1963



Fonte: Secretaria de Planejamento Urbano de Campo Mourão. Reproduzido por Morigi, 2016.

Dessa forma, a população que era de 140.362 habitantes, decaiu para 77.118 habitantes em 1970, no entanto, a população urbana aumentou de 19.489 para 27.911. Esse aumento da população urbana era um fenômeno que estava acontecendo na maioria das cidades brasileiras, em razão da modernização da agricultura que já vinha acontecendo desde o final da década de 1960 no Paraná, levando milhares de trabalhadores do campo a buscar trabalho nas cidades (Morigi, 2016; Batista, Clodovil, 2012).

Esse aumento da população urbana, mesmo que com o decréscimo da população total do município em virtude do desmembramento de alguns distritos na década de 1970, foi ainda mais significativo na década de 1980, quando a população urbana atingiu 49.339 habitantes, fato relacionado principalmente com o êxodo rural que pode ser observado no próprio município, que deixou de ter uma população rural de 49.207 pessoas em 1970, para apresentar 26.084 de trabalhadores rurais em 1980 (Morigi, 2016; Batista, Clodovil, 2012).

Quanto maior ficava a população urbana, mais a malha urbana do município se expandia, como podemos observar na Figura 5, quando em 1980, estão nítidos novos loteamentos ao norte, sudoeste e sudeste em relação ao centro urbano apresentado na Figura 4.

Figura 6 – Fotografia aérea da cidade de Campo Mourão (PR) em 1980.



Fonte: Secretaria de Planejamento do Município de Campo Mourão. Reproduzido por Morigi, 2016.

A partir de então, até o Censo do IBGE de 2010, a cada década que passava a população urbana aumentava. De 1980 para 1991, a população urbana que representava 65,41% dos habitantes atingiu o percentual de 87,87% em 1991 (72.335 pessoas).

Ainda que de 1991, até os anos 2000, tenha sido registrado um decréscimo da população total de 82.318 para 80.476 habitantes, a população urbana representou 92,88% nos anos 2000. O Censo de 2010, realizado pelo IBGE, apresentou mais um crescimento da população urbana, registrando 94,81%, do total de 82.675 habitantes. Esse crescimento da população, bem como da população urbana do município durante meados do século XX até o presente momento, pode ser observada na Quadro 5.

Em 2022, data da realização do último Censo, Campo Mourão registrou 99.432 habitantes. Atualmente possui uma população estimada com mais de 103.340 habitantes, apresentando um crescimento populacional e urbano bem significativo desde o início do êxodo rural e da acelerada urbanização no país a partir das décadas de 1960 e 1970 até nossa contemporaneidade. Dado o crescimento populacional apresentado, faz-se necessário que as políticas públicas de mobilidade urbana também evoluam, tendo em vista as demandas urbanas relacionadas ao deslocamento e acessibilidade provenientes de uma população cada vez maior no município.

Quadro 5 – Evolução da população de Campo Mourão (PR) no período de 1940 até 2022

Ano	População Total	População Rural	População Urbana	Grau de Urbanização (%)
1940	11 964	-	-	-
1950	33 949	32 112	836	2,46%
1960	140 362	120 873	19 489	13,88%
1970	77 118	49 207	27 911	36,19%
1980	75 423	26 084	49 339	65,41%
1991	82 318	9 983	72 335	87,87%
2000	80 476	5 722	74 754	92,88%
2010	87 194	4 518	82 676	94,81%
2022	99 432	4 972	94 460	95,00%

Fonte: IBGE – Censos Demográficos - IBGE; IPARDES (2013); Veiga (1999). Adaptado de MORIGI J. de B., 2016.

Desde a década de 1980, a população urbana passou a ser maioria no território municipal com 65,41%, representando o impacto que o êxodo rural teve na transformação do município, que nas décadas seguintes apresentou uma urbanização ainda maior como já apresentamos.

Com isso, a expansão da malha urbana apresentada na Figura 5, em que novos loteamentos foram realizados a sudoeste, sudeste e ao norte do centro, fez com que alguns desses loteamentos expandidos para áreas com maior declividade e, até mesmo permeando o Rio do Campo e o Rio 119 que circundam a cidade, exigisse que as quadras fossem redesenhadas em tamanhos menores, tendo em vista a dificuldade de nivelamento dessas áreas na época e a urgência de espaço habitável para um município que recebeu mais de 48 mil pessoas em sua área urbana em um período de 30 anos (1950 – 1980).

Nesse momento da história da cidade, já havia uma infraestrutura urbana consolidada nas áreas centrais e nas vias de acesso do município. A malha asfáltica nas principais vias da cidade já havia sido realizada no final década de 1960 (Figura 7).

Figura 7 – Campo Mourão após a malha asfáltica realizada em 1968



Fonte: Blog do Willie Bathke Jr. Reproduzido por Coelho, 2021.

Assim sendo, percebemos também, que a centralidade urbana já possuía uma significativa área edificada com moradias, mas também é nítida a presença de terrenos com capacidade de novas construções e de árvores compondo diversos terrenos, mas sem arborização viária, problema que foi corrigido com o passar dos anos no município.

Desde o início da década de 1960, já havia se instalado no município algumas concessionárias de veículos automotores, porém, como é possível notar na Figura 6, o fluxo de veículos era bem reduzido em comparação ao que é possível observar atualmente, fato muito atrelado ao início da indústria automobilística no país, de modo que a cultura do automóvel ainda não havia se instaurado nas pequenas e médias cidades brasileiras, tendo em vista a cidade ter uma população urbana menor, se comparada a atual (Coelho, 2021).

A Figura 8, mostra a atual Avenida John Kennedy já na década de 1980, permeada pelo bairro Lar Paraná, que é a continuidade da BR-272, que dá acesso ao centro de Campo Mourão. Esse que foi um dos primeiros bairros da cidade, atualmente é uma região com diversos bairros, mas comumente todos são chamados de Lar Paraná pelos seus habitantes ao simplificar o local de sua moradia, tendo em vista a diversidade de bairros que surgiram em seu entorno e a sua popularidade no município, por ter sido um dos primeiros bairros formalmente registrados na cidade.

Figura 8 – Avenida Presidente Kennedy, Lar Paraná, 1982



Fonte: Blog baú do Luizinho. Reproduzido por Coelho, 2021.

Uma das justificativas para a efetivação do bairro Lar Paraná em sua localidade, a sudoeste da área central, foi que entre 1963 e 1967, foram construídas mais de 400 casas de alvenaria para aproximar os trabalhadores das indústrias que estavam se instalando na região, contudo, o bairro não se tornou um centro industrial, mas uma área de ocupação urbana significativa (Coelho, 2021).

Na Figura 8, é possível observarmos modais de transportes automotivos, um ciclista e uma pedestre, que transitam por onde viria a ser o local de ampliação dessa via, que hoje dispõem de uma via marginal, a Avenida Presidente Kennedy e de uma ciclovia ao meio das vias, mencionada na seção 3, por estar em condições irregulares para os ciclistas, que acabam preferindo compartilhar a avenida com carros, motocicletas e até caminhões, ao invés de utilizar a ciclovia.

O desenvolvimento da malha urbana de Campo Mourão durante sua história pode ser visto na Figura 9, em que se nota a centralidade urbana e duas áreas a nordeste em tom mais escuro de vermelho (vinho), representando a ocupação dessas regiões em 1953. Os loteamentos ao entorno da área central, bem como a sudoeste da figura, região comumente conhecida atualmente como Lar Paraná, representados pela cor vermelha indicam a expansão da malha urbana para essas localidades a partir de 1963.

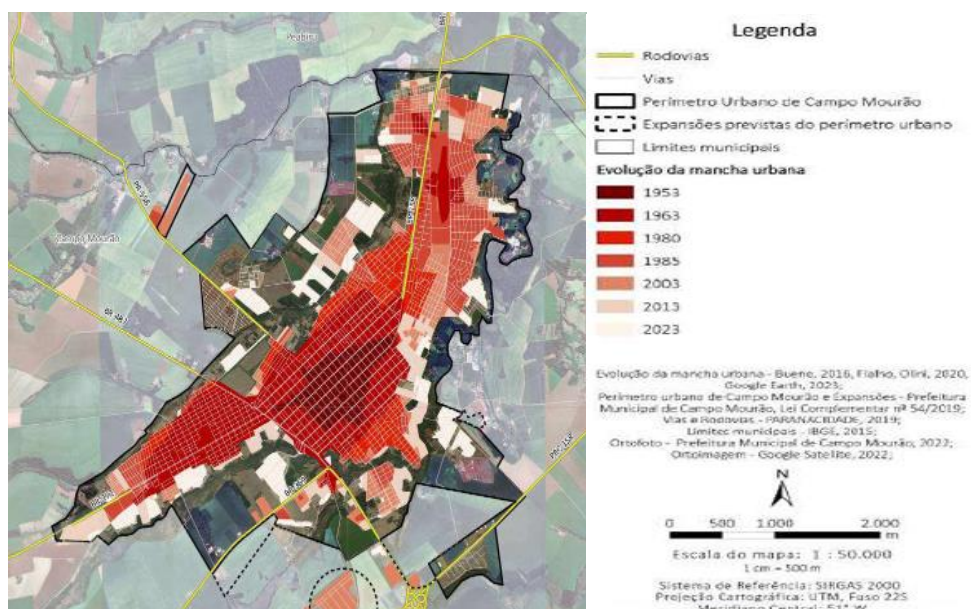
Em tom vermelho alaranjado, estão áreas de expansão da malha urbana nas extremidades norte e noroeste do Lar Paraná e ao norte, nordeste e sudeste da área central, datadas de 1980. Esses foram os loteamentos que na época, mais se aproximaram do Rio 119 e

do Rio do Campo, que permeiam a área urbana do município, apresentando quadras menores que das áreas centrais em virtude da declividade disposta nessas áreas.

Diante disso, observamos também, que os loteamentos criados a partir de 1985 e 2003, vistos em diversas extremidades da malha urbana atual, na maioria dos casos foram criados em regiões mais afastadas do centro. Destaque para a significativa quantidade de quadras ao norte e nordeste do centro, mesmo que houvesse a possibilidade de terem sido criados em áreas mais próximas, como podemos verificar pelas manchas em branco vistas a leste, sul, sudoeste, norte e noroeste do centro, que só passaram a fazer parte da mancha urbana do município a partir de 2023.

Não é possível afirmar, sem um estudo da história de surgimento de cada um desses loteamentos, os motivos que levaram a criação de bairros em lugares mais afastados do centro em determinados períodos do desenvolvimento da malha urbana, bem como de bairros mais próximos em outros momentos desse desenvolvimento, porém, podemos conceber que o desenvolvimento do espaço urbano está intimamente relacionado com o modo de produção capitalista, que também exerce influência sobre a produção e configuração do espaço urbano de Campo Mourão, nos possibilitando algumas reflexões sobre o tema e a mobilidade urbana.

Figura 9 – Evolução da mancha urbana de Campo Mourão de 1953 até 2023



Fonte: Revisão do Plano Diretor Municipal de Campo Mourão/PR (2023).

Dentre os diversos problemas da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, como a oferta ineficiente de transportes públicos bem como seu custo incondizente com o serviço ofertado, o uso massivo do transporte motorizado individual e suas mazelas ambientais e sociais

no ambiente urbano, o desinteresse e dificuldades da população com relação aos modais ativos de deslocamento, etc. direta ou indiretamente, todos possuem relação com a segregação socioespacial, afastamento das populações de baixa renda das centralidades urbanas ou com políticas de uso e ocupação do solo desconexas da mobilidade urbana.

Por mais que possamos observar (Figura 8) nos loteamentos das duas últimas décadas em localidades mais afastadas do centro, também são visíveis outros loteamentos próximos e até limítrofes a região central, o que permite uma indagação sobre qual o motivo desses loteamentos não terem sido priorizados em relação a outros que ocorreram anteriormente no município?

Fatores como a especulação imobiliária e financeirização do espaço urbano, bem como a desatenção a orientações do Estatuto das Cidades ou a inviabilidade orçamentária do município para adquirir terrenos privados nas proximidades centrais podem ser explicações plausíveis que nossa pesquisa não irá investigar, mas que são temas pertinentes para estudos futuros sobre a configuração espacial atual do município e sua relação com as faixas de renda das populações atreladas a sua localidade de habitação.

Dessa maneira, o que propomos é discutir o quanto esse planejamento urbano integrado entre uso e ocupação do solo com a mobilidade urbana é fundamental para facilitar o acesso da população aos bens e serviços, sendo capaz de facilitar o direito à cidade e a qualidade de vida durante os deslocamentos. A proposta também é identificar exemplos de loteamentos urbanos no município de Campo Mourão que distanciam e que aproximam as populações das centralidades urbanas, demonstrando possibilidades ao se pensar o espaço urbano de maneira integrada.

4.3 Mobilidade urbana, uso e ocupação do solo: por um planejamento integrador do espaço urbano

A mobilidade urbana é reflexo direto do uso e ocupação do solo. Conforme aponta Leite (2012), promover maior densidade demográfica nas proximidades de serviços e destinos cotidianos, aliada à infraestrutura urbana adequada, é estratégico para uma gestão municipal eficiente.

Porém, vale lembrar que cidades pequenas e médias, que além de não possuírem o mesmo orçamento e captação de verbas estaduais e federais para seu planejamento, também não cresceram tanto ao ponto de impossibilitar que a mobilidade urbana aproxime as populações periféricas dos bens e serviços urbanos das áreas centrais, podendo ser a principal

estratégia para uma política integradora de uso e ocupação do solo com a mobilidade urbana, evitando projetos urbanos que excedam o orçamento público.

Assim sendo, os autores Callil, *et al* (2024), Linke, *et al* (2024), Boareto (2021), Pereira (2021) Carvalho (2016), Gomide (2006), etc. dedicam parte de seus estudos para as relações entre as problemáticas da mobilidade urbana com o mal uso e ocupação do solo em cidades brasileiras, capazes de gerar problemas no deslocamento e acessibilidade para toda população, mas principalmente para as populações de baixa renda, que são as que mais dependem do acesso à cidade para se desenvolverem.

A priori, “o espaço pode ser entendido como um produto resultante de um processo de relações que o homem estabelece com a natureza. Lembrando que esse “processo produtivo” envolve trabalho, lazer, ideologia, consumo, entre outros” (Morigi, 2015, p. 29). De modo que o espaço urbano, passa a representar a sociedade que o produz, bem como o modo de produção e suas características no qual essa sociedade está baseada.

Esse espaço urbano, segundo Corrêa (1989), sofre ao mesmo tempo, sua fragmentação e articulação, representando os processos sociais que transformam esse espaço, fazendo dele uma representação da sociedade, que no capitalismo está dividida em classes, bem como se vê na fragmentação do espaço urbano, que para além de sua fragmentação dos espaços voltados para os processos produtivos e de consumo que beneficiem o modo de produção capitalista, se mostra significativamente dividido nas áreas residenciais, nos quais “os bairros são os locais de reprodução dos diversos grupos sociais” (Corrêa, 1989, p. 9).

Assim, características do sistema capitalista como o “acumulo de riqueza e a concentração de renda”, reverberaram no contexto da ocupação urbana de cidades latino-americanas. O surgimento de áreas de moradia afastadas para a população de baixa renda sob a “lógica da necessidade”, em que a condição das moradias periféricas e com pouco ou nenhuma infraestrutura se justifica pela necessidade de as famílias possuírem uma morada, com custos mais acessíveis se comparada a área central, sem que o adequado e amplo planejamento urbano esteja acima dessa necessidade (Callil, *et al.* 2024, p. 690).

Dessa forma, as famílias de baixa renda ficam sujeitas às diversas dificuldades existentes nessas periferias, como a pouca acessibilidade e mobilidade urbana integradora da cidade, que em muitos casos é inexistente nessas localidades no momento de efetivação dessas moradias (Callil, *et al.* 2024).

Todo esse processo de produção e consequente fragmentação urbana ocorre a partir dos interesses dos atores envolvidos nesse processo, que são: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e o Estado que via poder

Legislativo, aprova leis de regulamentação do uso do espaço urbano que contribui para o processo de exclusão dos grupos sociais mais vulneráveis, que também fazem parte dessa dinâmica, mas com pouco ou nenhum poder de negociação. Esses atores são responsáveis por uma complexa gama de ações modificadoras do espaço urbano, oriundas das dinâmicas de acumulação capitalista, das necessidades maleáveis da reprodução das relações de produção, resultando em conflitos de classes que surgem dessas dinâmicas (Corrêa, 1989).

Com isso, o espaço urbano enquanto representação da sociedade vigente no espaço ao qual ele se reproduz, com a fragmentação e desigualdades sociais expostas em seu aspecto físico, apresenta também na sua constante transformação a desigual influência de poderes das classes. Em que os interesses dos capitalistas sobressaem aos os interesses das classes sociais excluídas nesse processo transformador, que se dá dentro da legalidade jurídica concebida pelo Estado, que pode ser compreendido como representante dos interesses das classes dominantes dentro da sociedade capitalista (Harvey, 2001).

É importante compreendermos que na contemporaneidade, os interesses dos atores capitalistas de produção do espaço urbano não estão vinculados apenas ao uso imediato ou a simples especulação do solo urbano. O sistema capitalista possui como uma de suas características mais marcantes as crises cíclicas, oriundas da problemática da acumulação de capital, exigindo adaptações desse sistema no processo de produção e consumo da sociedade para sanar essas crises e possibilitar a realocação do capital excedente, readequação e reprodução do sistema capitalista (Alvarez, 2015; Harvey, 2001).

A partir disso, a cidade passa a compor uma ferramenta de reinvestimento desse capital excedente a partir da financeirização, o que “[...] tem indicado a necessidade de transformar a materialidade existente, tornando-a plástica, flexível ao modo como o capital necessita para circular e se reproduzir neste momento” (Alvarez, 2015.p 71). Isso acontece de variadas formas, mas comumente ocorre uma revalorização do espaço existente, seja a partir de novos usos, novas edificações e infraestruturas, desvalorização e revalorização dos espaços, etc. que ocorrem com o aval jurídico do Estado, de modo que “a metrópole se realiza pelo Estado e desconsidera o modo como a realização da vida deu sentido aos lugares” (Alvarez, 2015.p 71).

Se durante o início do século XX, o *taylorismo* e o *fordismo* induziram a concentração urbana para atendimento de seus interesses industriais, o pós-fordismo trouxe uma nova dinâmica social de apropriação das cidades baseada na lógica empregada no mercado global de terceirização e da não necessidade dessa aproximação devido às novas tecnologias empregadas nos transportes. No âmbito da cidade, essa característica do capitalismo no recém surgido fenômeno da globalização foi incorporada pelo capital imobiliário das cidades, que faz da

mobilidade urbana um apetrecho para a transformação do espaço que atenda seus interesses, como discorre Maricato (2008) ao dizer que:

A segregação e a fragmentação aumentam enquanto é decretada a morte da rua e do pedestre, do pequeno comércio [...]. O movimento de saída das cidades é paralelo ao movimento de degradação das áreas centrais urbanas (fenômeno típico da promoção imobiliária capitalista dirigida pela valorização do preço das localizações) apropriada pelos pobres até ser objeto de um projeto fashion de “renovação urbana” que a incorpora novamente ao mercado. [...] a impermeabilização do solo causada pela urbanização dispersa que avança horizontalmente sobre todo tipo de território ou de uso, a área ocupada e impermeabilizada pelo automóvel nesse modelo de urbanização (estacionamentos, avenidas, amplas rodovias, viadutos, pontes, garagens, túneis) fragmentando e dividindo bairros inteiros, a custosa e predatória poluição do ar, somam-se ao incrível número de acidentes com mortes ou invalidez, às horas paradas em monumentais engarrafamentos causadores de stress; enfim, o “apocalipse motorizado” é por demais visível e predatório para ser ignorado (Maricato, 2008, p. 6).

Dessa forma, o espaço urbano naturalmente passa a compor o cenário de segregação espacial das mais diversas formas. Quanto ao uso e ocupação do solo, surgem cada vez mais moradias precárias em áreas periféricas em que o interesse do capital ainda não demonstrou seu interesse para a acumulação. Na mobilidade urbana, há incapacidade de locomoção em cidades que crescem cada vez mais espalhadas junto a uma infraestrutura onerosa para atendimento de veículos individuais, inacessíveis para as populações mais pobres, que mesmo sem o acesso a estes bens de consumo, também perdem o seu acesso ao direito de se deslocar nesse palco da desigualdade que são os centros urbanos.

Quanto ao exposto, Lefebvre (2008) já alertava que as cidades estavam deixando de ser o palco da vida urbana e coletiva, do encontro, das festas, para representar os interesses de uma burguesia que se dizia “progressista”:

A burguesia “progressista” que toma a seu cargo o crescimento econômico, dotada de instrumentos ideológicos adequados a esse crescimento racional, que caminha na direção da democracia e que substitui a opressão pela exploração, esta classe enquanto tal não mais cria: substitui a obra pelo produto (Lefebvre, 2008, p. 22).

Dessa forma, o espaço urbano é uma reprodução de seus interesses, ainda que o preço a ser pago seja o da cidade enquanto obra, lugar da vida, para essa condição ser destituída e se tornar o produto, que afasta o proletariado das centralidades em que a vida urbana acontece, o

realocando nas periferias, afastando a classe trabalhadora, inclusive, da consciência de sua capacidade criadora, dissipando a própria consciência urbana (Lefebvre, 2008).

Essas contradições, infelizmente, não se limitam às grandes metrópoles. Em cidades médias o interesse capitalista sobre o espaço urbano a partir da especulação imobiliária e financeirização da cidade também acontece, porém, com possibilidades de intervenção e defesa dos interesses das classes empobrecidas mais plausíveis, em razão da existência de vazios urbanos e de áreas periféricas mais próximas das centralidades que podem ser utilizados ao se planejar políticas públicas de mobilidade urbana junto as de uso e ocupação do solo.

Quanto ao exposto, Cáccia (2015) afirma que para o adequado planejamento das cidades, tendo em vista principalmente a efetiva acessibilidade da população aos espaços urbanos, deve ocorrer o:

[...] planejamento urbano (estabelecido por meio do Plano Diretor e zoneamentos de uso e ocupação do solo); o planejamento dos transportes (que define a infraestrutura de circulação: rodovias, ruas, calçadas, vias férreas, o planejamento e a regulação do transporte público); e o planejamento da mobilidade (que define como a estrutura viária será utilizada cotidianamente pelas pessoas e veículos por meio do cumprimento da legislação, além de ser responsável pelas medidas de educação e fiscalização (Cáccia, 2015, p. 92).

Contudo, análises fragmentadas dos problemas urbanos por parte das gestões públicas impossibilitam uma solução que abarque de maneira completa esses problemas. Geralmente as soluções para os transportes está pautada em uma busca por maior fluidez dos veículos, acarretando em investimentos na ampliação viária e da segurança. Enquanto que questões sobre o uso e ocupação do solo são estudadas sob a lógica do mercado, em que a função social da terra precisa ser garantida (Boareto, 2008), sem que ocorra o planejamento integrado dos temas.

A partir dessa lógica, “[...] parte-se do pressuposto de que a cidade não tem limites para sua expansão, que o transporte coletivo ou o individual superam os eventuais obstáculos e que todos os habitantes terão, um dia, um automóvel (Boareto, 2008, p. 145).

Por mais que exista uma cultura do automóvel vigente no Brasil (Cáccia, 2015; Coelho, 2021), há ainda o interesse e poder da indústria automobilística (Alvim, Izaga, Claps, Carvalho, 2016), somado às práticas do Estado que são contraditórias às próprias políticas públicas de mobilidade. Para tanto, existe o incentivo para a compra de automóveis, reafirmando o poder de barganha das montadoras no país, os municípios precisam admitir a insustentabilidade ambiental, econômica e social que o automóvel causa em seus meios urbanos (Brasil, 2015),

buscando o quanto antes a integração entre uma mobilidade urbana sustentável e as políticas de uso e ocupação do solo.

Algumas alternativas já existem e precisam compor o planejamento de médio e longo prazo das cidades que almejam um futuro que pelo menos amenize os problemas urbanos nítidos em grandes cidades e que já vislumbram em pequenas e médias cidades.

Para além das alternativas já tratadas nesse estudo, que envolvem os meios ativos de deslocamento, promoção de transporte público de qualidade, integração modal e as devidas captações de recursos para essas alternativas por meio do desincentivo (taxação) de diversas formas do usuário do automóvel individual. Devemos também promover o adensamento urbano e distribuição dos empregos pelo território, diminuindo as distâncias, custos e emissão de gases poluentes nos deslocamentos (Carvalho, 2016).

O melhor aproveitamento de áreas centrais, trazendo as populações de rendas mais baixas para essas localidades, tendo em vista a já existência de infraestrutura urbana, junto a capacidade de promover a utilização de meios ativos de deslocamento é outra alternativa (Gomide, 2016).

O PlanMob (2015) também traz considerações relevantes sobre o que os municípios devem planejar com relação ao uso e ocupação do solo durante a elaboração de seus planos de mobilidade.

O documento enfatiza que para determinar o adensamento da população deve-se levar em consideração os princípios de: miscigenação de usos, possibilitando que atividades de geração de renda, lazer, esporte, saúde, educação, etc. estejam espalhados pelo território; controle de usos nocivos, afastando desses adensamentos atividades poluentes ou nocivas à população como as que acontecem em distritos industriais, planejando a infraestrutura dessas localidades para escoar a produção sem malefícios à população; controle da densidade populacional, evitando a horizontalidade do crescimento da cidade, observando a capacidade das infraestruturas das localidades em que se pretende adensar a população; e controle da expansão urbana, incorporando novas áreas ao perímetro urbano apenas quando dispostas de infraestrutura adequada, principalmente viária e de transporte coletivo de qualidade (Brasil, 2015).

Não devemos acreditar que esse adensamento populacional e aproximação das classes empobrecidas seja uma tarefa fácil. Primeiro porque em diversos casos essas classes empobrecidas foram afastadas estrategicamente pelas classes dominantes (Maricato, 2003; Rodrigues, 2007). Mas, também em razão do preço da terra ser mais acessível para as gestões públicas nas periferias urbanas, facilitando que programas de moradia popular aconteçam

nessas localidades, reforçando o imobilismo social e os problemas de mobilidade urbana vivenciados por essas populações (Carvalho, 2016).

Por isso, quando impossibilitada de realizar o adensamento adequado da população, bem como a necessidade de adequação para acessibilidade das populações já estabelecidas nas periferias, é importante o provimento de transportes coletivos com pistas exclusivas, permitindo a ultrapassagem desses transportes em áreas de embarque de passageiros, com integração modal e de custo acessível a essa população (Carvalho, 2016; Silva, 2017).

Para a eficiência desse modelo de transporte público, muito eficiente na cidade de Curitiba, referência internacional na implantação dos BRT'S (*Bus Rapid Transition*), em que não apenas as vias foram adequadas para comportar dois ônibus biarticulados no mesmo sentido, com “Estações-tubo” ao invés de pontos de ônibus, mas o adensamento urbano vertical nas proximidades desses corredores também foi planejado no Plano Diretor de 1966, com as devidas readequações em 2004 (Brasil, 2015).

Esse desenvolvimento urbano orientado para os transportes coletivos (TOD na sigla em inglês – *Transit Oriented Development*) é a principal alternativa para incorporar em um sistema de mobilidade integrador as populações urbanas das suas necessidades cotidianas e esporádicas por meio de:

[...] uma estrutura densa e diversificada interna aos próprios bairros, dotada de espaços públicos e equipamentos urbanos, o que diminuiria a própria demanda por deslocamentos. Assim, contribuir-se-ia para estimular o uso e o desenvolvimento do transporte público e não motorizado de qualidade, mediante conexões adequadas e serviços cômodos e acessíveis para a população, e gerar ambientes seguros e agradáveis por meio da racionalização do uso do automóvel e espaços públicos seguros e ativos, visando fomentar a vida pública e a interação social, tornando as ruas mais seguras (Cáccia, 2015, p. 111).

É evidente que tamanha infraestrutura relacionando transportes, mobilidade e a ocupação e uso do solo depende de um planejamento contínuo de médio a longo prazo, com levantamento das necessidades das populações e suas localidades já existentes, bem como do planejamento destas com os futuros loteamentos e habitantes dessas novas localidades. Dessa forma, é imprescindível políticas públicas contínuas ao invés de políticas de governo imediatistas que vislumbrem votos a cada 4 anos.

No caso do município de Campo Mourão/PR, a identificação dos interesses de atores envolvidos em políticas de uso e ocupação do solo, bem como da integração ou não dessas políticas com as de mobilidade urbana durante o desenvolvimento do município até a

contemporaneidade demandaria de uma outra dissertação, contudo é possível observarmos exemplos recentes de loteamentos que apresentam características remetentes às discussões realizadas até o momento.

Em estudo realizado por Silva e Postali-Santana (2022), são evidenciados dois conjuntos habitacionais construídos a partir de recursos do Programa Minha Casa Minha Vida, aprovados em 2009 e 2014.

O Conjunto Habitacional Moradias Avelino Piacentini, localizado na “asa leste”, possui 436 unidades habitacionais em terrenos de 200m², abrigando aproximadamente 1.800 moradores e foi aprovado em 03 de setembro de 2009. E o Conjunto Habitacional Residencial Fortunato Perdoncini, com 824 unidades em terrenos de 200m² e cerca de 3.000 moradores, sendo considerado o maior conjunto habitacional de Campo Mourão e que foi aprovado em 10 de janeiro de 2014 (Silva, Postali-Santana, 2022). Ambos podem ser observados na Figura 9.

Figura 10 – Localização do Conjunto Habitacional Avelino Piacentini e do Conjunto Residencial Fortunato Perdoncini em relação ao centro de Campo Mourão/PR



Fonte: Google Satélite (2022). Elaborado por Silva, Postali-Santana, 2022

Assim, são dois conjuntos que apresentam similaridades, pois foram construídos com recursos do Programa Nacional Minha Casa Minha Vida, em que a construtora responsável foi a mesma, mas principalmente, por representarem no espaço geográfico do município a segregação socioespacial, tendo em vista que ambos foram construídos em áreas que não eram do interesse do mercado imobiliário, distantes da área central e destinadas a famílias de baixa renda (Silva, Postali-Santana, 2022).

Enquanto o trajeto mais curto do Conjunto Habitacional Moradias Avelino Piacentini até o centro de Campo Mourão apresenta uma distância de 7,6 km, o Conjunto Residencial Fortunato Perdoncini está localizado a 4,7 km do centro da cidade.

A partir do que discutimos até o momento, as distâncias desses conjuntos até a área central não necessariamente excluem essas populações, todavia, pessoas dessas localidades que dependam do transporte público para uso diário e que não possuam subsídios para sua utilização, precisam arcar com um custo de R\$ 9,60 para ir e retornar do centro, podendo representar um comprometimento de renda significativo para pessoas de baixa renda.

Ainda que as distâncias dos trajetos não sejam tão distantes, se comparados aos realizados por moradores das periferias das grandes cidades brasileiras, na realidade de Campo Mourão são distâncias significativas, principalmente a do Conjunto Habitacional Moradias Avelino Piacentini.

Um outro ponto a ser citado é a centralização das oportunidades de emprego em Campo Mourão/PR. Por se tratar de uma cidade média com aproximadamente 100.000 habitantes e um crescimento da malha urbana que se deu do centro para as periferias, sem planejamento de ocupação do uso e do solo de áreas comerciais significativas para as proximidades das periferias, a concentração de empregos do setor terciário, que mais emprega no município, ocorre na área central, fazendo com que pessoas desempregadas dessas periferias possam ser imobilizadas no acesso a melhoria de suas condições de vida.

Enquanto o loteamento do Conjunto Habitacional Avelino Piacentini (Figura 11) era aprovado pela gestão municipal em 2009, a aprovação do loteamento que viria a ser o bairro Residencial Parque do Lago foi aprovado no mesmo decênio, com características de proximidade ao centro e áreas de lazer, da metragem dos lotes e ocupação dos terrenos que, até o momento são bem distintos da realidade do Conj. Hab. Avelino Piacentini.

Figura 11 – Conjunto Habitacional Avelino Piacentini



Fonte: Google Satélite (2025).

O Residencial Parque do Lago (Figura 12), que está localizado nas proximidades de uma das principais localidades de lazer do município que é o Parque Municipal Joaquim Teodoro de Oliveria, encontra-se a apenas 2,8 km do centro e possui 548 lotes de 300 a 757m², que atualmente estão em sua maioria desocupados, devido ao valor incompatível com a realidade financeira da maioria da população do município, podendo servir como ferramenta de especulação imobiliária para os que detêm capital em detrimento de um possível conjunto habitacional de moradias populares

Figura 12 – Loteamento Residencial Parque do Lago e seus vários lotes vazios



Fonte: Google Satélite (2025).

Se observarmos as medidas e quantidade dos lotes do Conjunto Habitacional Moradias Avelino Piacentini, teremos um total de 87.200m², que abrigam aproximadamente 1.800 pessoas. Se fizermos o mesmo exercício com o Residencial Parque do Lago, imaginando que todos os 548 lotes possuíssem no máximo 300m², teríamos uma área de 164.400m², que equivale exatamente ao dobro do conjunto habitacional destinado para população de baixa renda, ou seja, capacidade para 3.600 pessoas de baixa renda viverem em lotes iguais aos que vivem hoje, porém, a menos de 3 km do centro da cidade.

O Residencial Parque do Lago é apenas um dos exemplos de como os interesses dos detentores do capital, proprietários fundiários, promotores e especuladores imobiliários podem se sobressair ao do interesse social no município, existindo outros loteamentos mais próximos do centro da cidade, bem como bairros com diversos terrenos que servem apenas para especulação imobiliária ao invés de possibilitar um adequado planejamento e adensamento da população urbana de baixa renda nas proximidades do centro.

É preciso lembrar que o processo de adquirir e lotear terrenos é complexo e caro, precisando ser terceirizado pela prefeitura, como foi realizado no caso dos conjuntos habitacionais tratados aqui, mas planejar o desenvolvimento urbano para evitar o afastamento

das populações das atividades e serviços que o município dispõe, assim como buscar mecanismos de destinar os terrenos mais próximos do centro para as populações mais carentes, é um mecanismo de tornar a cidade mais justa e acessível para todos, além de mais eficiente e menos onerosa para as próximas gestões municipais. Com relação a isso Carvalho (2016) diz que:

O grande desafio urbano atualmente é trazer para mais próximo da “cidade” esses empreendimentos populares e também distribuir melhor as atividades econômicas pelo território. Para isso, os dirigentes deveriam fazer melhor uso dos instrumentos disponíveis no estatuto da cidade, e também estabelecer políticas claras de estímulo à ocupação de áreas mais próximas aos empregos e às oportunidades, principalmente pela adoção de medidas de ocupação e adensamento de áreas subutilizadas ou sem utilização (especulação imobiliária) (Carvalho, 2016, p. 10).

Existem novos loteamentos surgindo e moradias populares enquadradas no Programa Minha Casa Minha Vida sendo construídas, na maioria nessas áreas periféricas, todavia, um caso chama a atenção pela proximidade com a área central e adensamento populacional por meio da verticalização. É o Sevilha Residencial Pride (Figura 13), que será composto por 256 apartamentos de aproximadamente 36 m², com unidades a partir de R\$ 230.900.

Figura 13 - Percurso do Sevilha Residencial Pride até a Praça Central de Campo Mourão/PR



Fonte: GoogleEarthPró (2026). Elaborado por Autor (2026)

Ainda que possua uma área habitável inferior aos dos outros conjuntos habitacionais citados anteriormente, possui áreas comuns de lazer como: salão de festas; quadra de areia; *playground*; *pet place*; área *fitness*. E está a apenas 2,7 km do centro da cidade, mostrando que é possível essa aproximação da população de baixa renda com as centralidades do município.

Reafirmamos também que o município de Campo Mourão/PR é uma cidade média e que não impõem aos usuários da mobilidade urbana deslocamentos demorados, desde que tenham acesso a algum modal de transporte além da caminhada, como veremos nos resultados. Contudo, a efetivação de diretrizes e princípios do PlanMob que orientaram o Plano de Mobilidade Urbana da cidade, precisam ser pauta de políticas sérias e contínuas para efetivar uma mobilidade urbana sempre em desenvolvimento para uma cidade em crescimento populacional e físico.

Se atentar para os anseios e realidades da população usuária é uma das formas de efetivar uma mobilidade urbana possibilitadora do direito à cidade para sua população. Quanto à percepção desses habitantes quanto as suas subjetividades na utilização do sistema de mobilidade, podemos observar na seção seguinte dos resultados dessa pesquisa.

5 ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA DE CAMPO MOURÃO/PR: DIFERENTES OLHARES

O estudo e a compreensão da mobilidade urbana enquanto campo interdisciplinar inerente à geografia (produção do espaço, circulação de pessoas e seus veículos), ao planejamento urbano e regional, engenharia de transportes, sociologia, economia urbana, história, políticas públicas, etc. possibilita sua investigação sob a perspectiva dessas diversas camadas que se atravessam.

O ponto de partida dessa pesquisa foi justamente o levantamento, estudo e análise bibliográfica de estudos dos mais diversos olhares voltados à mobilidade urbana, tais quais o do direito à cidade; modais de transportes e suas características, desafios e possibilidades; do papel das políticas públicas na regulação da mobilidade e transformação da dinâmica urbana; da relevância histórica dessas políticas e da realidade investigada de Campo Mourão/PR; do uso e ocupação do espaço urbano e suas relações com a mobilidade.

Entretanto, para além das análises teóricas, a pesquisa visou também se aprofundar na realidade da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR sob a ótica de usuários dos diferentes modais de transportes utilizados no município, buscando evidenciar a realidade empírica dessa população em contraste com as bases teóricas trazidas para discussão.

Dessa forma, antes de adentrarmos aos resultados oriundos dessa percepção da população quanto sua prática de vivência da mobilidade urbana, apresentamos os caminhos metodológicos que possibilitaram os resultados dessa pesquisa.

5.1 Dos caminhos metodológicos da pesquisa

Esta pesquisa é pautada pelo método dialético de abordagem, que tem sua concepção moderna baseada nas ideias de Hegel. “Para esse filósofo, a lógica e a história da humanidade seguem uma trajetória dialética, nas quais as contradições se transcendem, mas dão origem a novas contradições que passam a requerer solução” (Gil, 2008, p. 13).

Compreendemos que os problemas urbanos demandam de uma investigação interdisciplinar e dialética. A cidade se constitui por pessoas inseridas em um conjunto de fatores sociais, econômicos, ambientais e políticos, norteados pelo modelo econômico em que se desenvolvem. Nesse sentido, a investigação do espaço urbano exige abordagens capazes de abarcar sua complexidade e dinamicidade.

Dessa forma, compreendemos a mobilidade urbana enquanto fenômeno passível de ser investigado sob a ótica de que objetos de consumo e sociedade se relacionam dentro de um sistema econômico capitalista, capaz de expor a ocorrência dos princípios do método dialético. Nesse sistema, a essência das relações sociais de produção se justifica pela busca do lucro pelo capitalista, o qual se sobressai às necessidades das populações e ainda invoca um poder imaterial de construção cultural sob a sociedade, determinando funções, usualidades e o cotidiano das cidades.

Ao analisarmos o cenário da mobilidade urbana quanto às características dos diferentes modais, as problemáticas envolvidas na sua utilização, os aspectos econômicos, ambientais, sociais e políticos, bem como da apresentação da realidade dos usuários desses modais de transportes no contexto da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR, observamos a aplicabilidade do método dialético e seus princípios na pesquisa.

Trata-se de uma pesquisa aplicada que visou contribuir com o futuro da mobilidade urbana em Campo Mourão/PR, principalmente ao atrelar a percepção da população para com o tema das políticas públicas recém desenvolvidas no município. Quanto à essa natureza aplicada da pesquisa, ainda que possua íntima relação com uma pesquisa pura, devido à necessária investigação e debate acerca da bibliografia existente, “tem como característica fundamental o interesse na aplicação, utilização e consequências práticas dos conhecimentos. Sua preocupação está menos voltada para o desenvolvimento de teorias de valor universal que para a aplicação imediata numa realidade circunstancial” (Gil, 2008, p. 27).

A pesquisa utilizou-se de uma abordagem mista, com um aporte do método quantitativo ao qualitativo. Segundo Richardson (2007), o método quantitativo caracteriza-se pela quantificação das informações coletadas e pelo emprego de técnicas estatísticas para tratar essas informações, enquanto o método qualitativo, quando empregado corretamente, possibilita:

[...] descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais, contribuir no processo de mudança de determinado grupo e possibilitar, em maior nível de profundidade, o entendimento das particularidades do comportamento dos indivíduos (Richardson, 2007, p. 80).

Os dados quantitativos da pesquisa referem-se a informações socioeconômicas de tempo de moradia no município, renda, tempo de deslocamento, custos com a utilização dos modais de transportes utilizados por cada categoria de entrevistados. Também foram avaliados a mobilidade urbana e o conhecimento ou não por parte dos entrevistados, das audiências públicas realizadas para formulação do PMU do município. Informações quantificáveis capazes

de “contribuir para verificar informações e reinterpretar observações qualitativas, permitindo conclusões menos objetivas” (Richardson, 2007, p. 89).

A abordagem qualitativa foi priorizada com o intuito de evidenciar a percepção da população quanto à mobilidade urbana vivenciada no município. Para isso, os participantes da pesquisa foram indagados em questões abertas sobre suas percepções enquanto usuários dos diferentes modais de transporte, especialmente com relação à mobilidade urbana e suas vias, que são os principais deslocamentos diários, as vantagens e desvantagens vivenciadas com o modal utilizado, além de possíveis melhorias relacionadas aos aspectos tecnológicos das políticas públicas e demais apontamentos atrelados aos respectivos modais dos entrevistados perante o cenário da mobilidade evidenciados por eles.

Com relação aos objetivos, é uma pesquisa do tipo exploratória-descritiva por se tratar de um estudo de caso na cidade de Campo Mourão acerca de sua mobilidade. Essa abordagem exploratória justificou-se pela busca de um entendimento mais amplo da mobilidade urbana com relação à teoria, conceitos e problemáticas gerais do tema no país, capazes de gerar as bases para uma aproximação sob a realidade do tema no município de Campo Mourão.

Segundo Gil (2018, p. 27), “Pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato [...]” Por se tratar de um município com evidente crescimento populacional nas últimas décadas e com uma dinâmica urbana de mobilidade ímpar, mas passível de semelhanças com aspectos da realidade nacional, a fundamentação teórica sobre a mobilidade brasileira serviu como lente necessária para o aprofundamento na realidade urbana do município. Do contrário, “[...] torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis” (Gil, 2018, p. 27).

No que tange ao aspecto descritivo, Gil (2018, p. 28) define-o com “objetivo primordial descrição das características de determinada população ou fenômeno ou estabelecimento de relações entre variáveis”, justamente o que será evidenciado na seção presente, com base nas entrevistas realizadas com os diferentes usuários da mobilidade urbana do município.

A coleta de dados foi realizada por meio de cem entrevistas estruturadas junto aos usuários dos modais de transporte da cidade. Para tanto, eles foram divididos em cinco grupos, de acordo com o meio de transporte que utilizam para se deslocar na cidade de Campo Mourão. Foram entrevistados usuários dos seguintes grupos: motoristas de carro, motociclistas, usuários do transporte público, ciclistas e pedestres. Para cada grupo de usuários, foram realizadas 20 entrevistas, totalizando ao final 100 que constituíram a base para os resultados apresentados. O objetivo inicial da coleta de dados previa a realização de 40 entrevistas para cada grupo de modalidade de usuário, contudo, **há** a incidência de respostas semelhantes dentre todos os tipos

de questionários possibilitava-nos a utilização do método de saturação, que pode ser compreendido como “[...] um termo criado por Glaser e Strauss (1967) para se referirem a um momento no trabalho de campo em que a coleta de novos dados não traria mais esclarecimentos para o objeto estudado” (Minayo, 2017, p. 5). Dessa forma, foram permitidas a redução das 200 entrevistas previstas para as 100 realizadas, sem prejuízo à qualidade das informações significativas para a análise dos dados obtidos.

As realizações das entrevistas ocorreram em espaços públicos e/ou de convivência urbana e de maneira presencial, como nas vias, praças centrais, instituições de ensino, bem como no terminal do transporte coletivo do município, que atualmente está sob concessão da empresa MelissaTur, vencedora do processo licitatório de transporte público no município.

As entrevistas foram divididas em duas partes. Na primeira foram coletadas informações referentes ao perfil socioeconômico dos participantes da pesquisa, além da concepção que o usuário tinha do termo mobilidade urbana. A avaliação da mobilidade enquanto ótima, boa, regular, ruim ou péssima também foi realizada nessa primeira parte da entrevista, junto à identificação do principal objetivo diário de deslocamento do entrevistado.

A segunda parte do questionário dispôs de questões gerais sobre a percepção dos usuários quanto a utilização do seu respectivo modal de transporte, identificando o tempo de deslocamento, vantagens e desvantagens, se havia sofrido algum acidente, classificação da gravidade e descrição deste. Da mesma forma, procuramos saber sobre como os usuários classificavam as vias do município, se ficaram sabendo e se participaram das audiências públicas durante o processo de elaboração do PMU, além de sugestões de melhoria no sistema de mobilidade quanto às possíveis tecnologias, políticas públicas e demais aspectos atrelados ou não ao seu meio de transporte mais utilizado.

A principal dificuldade foi a de encontrar pessoas que se deslocassem por meio de caminhada ou de bicicleta até o seu objetivo diário, sendo que o trabalho era o destino principal da maioria dos entrevistados.

Os dados foram tabulados em tabelas do *Microsoft Excel*, com uma planilha destinada para cada grupo de usuários dos diferentes modais de transportes para que, posteriormente, possibilitassem os gráficos e tabelas realizados para visualização e discussão desses dados.

Foram evidenciadas quatro principais categorias: social, econômica, espacial e política. Essas categorias foram analisadas de diversas formas, observando as realidades dos participantes da pesquisa com relação aos seus modais de transportes, mas também atrelando informações dessas distintas categorias em uma análise integrada da mobilidade no município.

5.2 Resultados e discussões

Na presente subseção, são apresentados os resultados referentes à amostra de cem participantes da pesquisa que nas entrevistas realizadas apresentaram suas percepções sobre mobilidade urbana de Campo Mourão/PR. As entrevistas foram realizadas com motoristas de carro, motociclistas, usuários do transporte público, ciclistas e pedestres, em que cada grupo teve vinte representantes.

Além da percepção da população, também foram realizadas discussões embasadas em referências científicas e na experiência adquirida pelo pesquisador durante a pesquisa de campo, evidenciando a relação entre a prática investigada no município e a teoria estudada.

Para facilitar a compreensão do leitor quanto aos resultados obtidos, foram divididos em cinco tópicos, que se referem ao Perfil Socioeconômico dos participantes da pesquisa; Avaliação da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR; Entre facilidades e obstáculos: vantagens e desvantagens dos modais de transporte na perspectiva dos usuários; Sinistros de trânsito e infraestrutura urbana: relatos dos usuários da mobilidade? Análise integrada das categorias: política, econômica, espacial, social.

5.2.1 Perfil socioeconômico dos participantes da pesquisa

A análise socioeconômica dos participantes nesse tópico ocorreu de duas formas. Na primeira são apresentados os perfis socioeconômicos de todos os participantes da pesquisa e posteriormente são evidenciadas as particularidades provenientes de cada grupo investigado, possibilitando a visualização de diferentes realidades dos usuários dos cinco diferentes modais mais utilizados pela população de Campo Mourão/PR.

Antes de conhecermos esses perfis, faz-se relevante saber que a maioria da população entrevistada pela Unilivre durante a elaboração do PMU, apresentou o carro próprio como principal modal de deslocamento (40%), enquanto que a caminhada esteve representada por 17% dos entrevistados, o transporte coletivo com 14%, os motociclistas representando 13% e os ciclistas apenas 10% dos entrevistados (Unilivre, 2023).

Na presente pesquisa, o número de participantes de cada grupo foi igualado para auxiliar em análises comparativas fidedignas das diferentes realidades desses usuários do sistema de mobilidade do município.

Os dados apresentados nesta etapa da pesquisa são de suma importância para a identificação do perfil dos usuários dos diferentes modais de transportes que, como já exposto

na seção 2, possuem distintas características, facilidades e dificuldades nos espaços urbanos desenvolvidos sob a égide do rodoviarismo e dos interesses das indústrias automobilísticas do país.

Esses privilégios e dificuldades que os diferentes modais possuem nos sistemas de mobilidade se expandem para seus usuários, que enquanto indivíduos também possuem seus privilégios e dificuldades sob uma sociedade brasileira forjada pelo patriarcado, escravismo e amplas desigualdades de acesso à renda e qualidade de vida.

Quanto ao exposto e sobre a relação dessas desigualdades no cenário de mobilidade urbana, Nunes e Silva (2020) enfatizam que:

Fatores como renda, o gênero, a idade, ocupação e nível educacional determinam as condições pelas quais cidadãs e cidadãos conseguem se mover no espaço urbano. Portanto, em um país com fortes desigualdades de gênero e raça [...] a mobilidade urbana encontra variações específicas de acordo com essas categorias (Nunes, Silva, 2020, p. 191).

Quanto ao gênero dos entrevistados, sem que houvesse uma preocupação para entrevistar um número aproximado de homens e mulheres, chegamos a um total de 54 homens e 46 mulheres entrevistadas. Todavia, quando analisamos essa distribuição dentro dos grupos dos respectivos modais, há uma predominância de homens usuários dos modais carros, moto e bicicleta, enquanto que dos usuários do transporte coletivo e dos pedestres, houve a predominância de entrevistadas mulheres, como observável na Tabela 1.

Tabela 1 – Gênero dos usuários dos diferentes modais de transporte

Modal	Homens	Mulheres	Total
Carro	12	8	20
Motocicleta	13	7	20
Ciclista	14	6	20
Pedestre	9	11	20
Transporte público	6	14	20
Total geral	54	46	100

Fonte: Autor (2026)

Por mais que a amostra da pesquisa não seja adequada para afirmar que os homens são de fato a maioria dos usuários de veículos automotores individuais, enquanto as mulheres em sua maioria se deslocam a partir da caminhada e do transporte público, isso só não seria verdade se Campo Mourão destoasse da realidade evidenciada no cenário nacional e de outros países.

Autoras como Faria (2019), Nunes e Silva (2020), Hannas, Moreira e Cruz (2024) explicam que o patriarcado em diversos países do mundo determinou para as mulheres a responsabilidade pelas tarefas domésticas, de cuidados com os filhos e familiares, limitando seus deslocamentos nas proximidades de sua residência para cumprir com essas determinações sociais, enquanto ao homem foi legado o papel de provedor, com a necessidade de deslocamento para o trabalho possibilitado pelo uso do automóvel.

Essa construção histórica reverbera nos deslocamentos das mulheres até os dias atuais, em que além das atividades domésticas, precisam realizar suas viagens majoritariamente com o transporte público e com a caminhada, muitas vezes de maneiras pausadas para os cuidados familiares como levar e buscar os filhos na escola ou realizar compras, fazendo delas a maioria nesses tipos de deslocamentos “multitarefas” (Faria, 2019).

A partir do exposto, é imprescindível que o planejamento da mobilidade urbana envolva o conhecimento prévio dos públicos que majoritariamente acessam determinados modais de transportes, atrelando as dificuldades enfrentadas pelos usuários dos diferentes modais de transportes com as dificuldades enfrentadas no âmbito social de sua subjetividade, para que políticas afirmativas possam surgir também sob o tema da mobilidade nos municípios.

O próprio PlanMob tem orientações específicas sobre o devido planejamento da mobilidade a partir da perspectiva de gênero, evidenciando que “As mulheres ocupam 48% do mercado de trabalho e são 26,7% da população habilitada para a direção de automóveis” (Brasil, 2015, p. 127).

Esse dado indica uma quantidade significativa de mulheres que dependem da caminhada, bicicleta e transporte público para seus deslocamentos, que por ser “multitarefas” demanda de planejamento adequado das infraestruturas e serviços desses modais, como segurança relacionada ao gênero nas vias e transporte público, em razão do elevado número de casos de assédio que as mulheres sofrem, além de políticas de integração tarifária permitindo as múltiplas viagens, adequação dos equipamentos e dispositivos como degraus, roletas, rebaixamento de guias para carrinhos de bebê (Brasil, 2015), mas principalmente estratégias voltadas à superação das desigualdades de gênero estruturalmente produzidas, que se manifestam também no uso e apropriação do espaço urbano

Quanto ao PMU de Campo Mourão, foi possível identificar questões pertinentes relacionadas ao gênero da população no “Relatório de Diagnóstico da Mobilidade Urbana”.

Algumas dessas questões foram sobre importunação sexual nos ônibus e em pontos de ônibus, tipo de veículo utilizado por estudantes relacionado ao gênero, dentre outras, que ajudam a perceber que a mulher sofre mais importunação sexual em ônibus e pontos de ônibus

do que os homens, além de estudantes mulheres serem mais dependentes do transporte público e de caronas para chegar até suas faculdades do que os homens, possibilitando direcionamento de políticas públicas para sanar essas dificuldades femininas.

Todavia, essa mesma preocupação em identificar possíveis dificuldades com relação à etnia/raça dos participantes da pesquisa não aparece no PMU, dificultando políticas voltadas para populações negras e pardas do município.

Com relação a faixa etária dos entrevistados, ocorreu o predomínio de jovens entre 18 e 29 anos, com respectivos 42 entrevistados. Já a segunda faixa etária mais presente foi dos adultos de 40 até 49 anos, com 21 participantes da pesquisa. Em seguida com 14 entrevistados estão os adultos de 30 até 39 anos, seguida pelos adultos de 50 até 59 anos (11). Àqueles com 60 anos ou mais contribuíram com 11 entrevistas e menores de idade com outras 3.

A partir da Tabela 2 é possível visualizar a disposição dos usuários de cada modal em suas respectivas faixas etárias, apresentando um predomínio de jovens entre 18 e 29 anos que utilizam a moto, a bicicleta, caminhada e transporte público para seus deslocamentos, além de ser essa a faixa etária que mais contribuiu com a pesquisa (39%).

Tabela 2 – Faixa etária dos usuários dos diferentes modais de transporte

<i>Faixa Etária</i>	<i>Carro</i>	<i>Moto</i>	<i>Bicicleta</i>	<i>Pedestre</i>	<i>Transporte Público</i>	<i>Total</i>
<i>18–29</i>	6	8	10	9	9	42%
<i>30–39</i>	1	7	4	1	1	14%
<i>40–49</i>	8	2	2	5	4	21%
<i>50–59</i>	3	3	3	0	3	12%
<i>60+</i>	2	0	1	5	3	11%
<i>Total</i>	20	20	20	20	20	100%

Fonte: Autor (2026).

Os usuários do carro são predominantes na faixa etária de 40 a 49 anos, que remete à faixa etária que contribuiu com 21% dos questionários totais, seguida pelos 14% dos que possuem entre 30 e 39 anos, dos 12% entre 50 e 59 anos, além dos 11 entrevistados com mais de 60 anos e dos 3 adolescentes com 17 anos.

Quanto a cor/raça dos entrevistados, ao serem indagados sobre como se autodeclararam, 47% dos entrevistados se veem como pessoas brancas, 43% como pardas, 6% pretas, 3% amarelas e apenas 1% indígena.

Se compararmos as porcentagens de cada grupo autodeclarado com os percentuais levantados pelo Censo 2022 do IBGE com relação a pessoas pretas (4,1%), amarelas (0,9%) e

indígenas (0,13%), a porcentagem desses grupos que participaram da pesquisa é próxima. Contudo, com relação aos autodeclarados brancos que no IBGE somaram 60,4%, e aos pardos que somaram 34,5%, na presente pesquisa aparece uma quantidade maior de pessoas pardas e outra menor de pessoas brancas.

Essa divergência pode ser explicada pela igualdade de representantes por modal, possibilitando a conclusão de que o menor número de pessoas brancas utilizando o transporte público e a bicicleta, somado ao fato de maioria dos usuários do transporte público serem pardos, demonstra que a raça também está representada na realidade do uso do sistema de mobilidade por esses usuários.

Tabela 3 – Cor/raça dos usuários dos diferentes modais de transporte

Modal	Branca	Parda	Negra	Amarela	Indígena
Carro	80%	10%	10%	0%	0%
Motocicleta	55%	40%	0%	0%	5%
Ciclista	30%	50%	15%	5%	0%
Pedestre	50%	45%	0%	5%	0%
Transporte público	20%	70%	5%	5%	0%

Fonte: Autor (2026)

Assim sendo, observamos que as pessoas pardas estão significativamente representadas em quase todos modais, representando metade dos ciclistas e a maioria dos usuários do transporte público, porém não demonstram essa mesma representatividade enquanto usuáries do carro, que apresentamos mais à frente, enquanto o veículo mais caro para ser utilizado na mobilidade de Campo Mourão/PR e o mais privilegiado no cenário da mobilidade urbana brasileira (Cáccia, 2015).

Esses dados são fundamentais para compreendermos como o processo histórico brasileiro marcado pela escravidão de povos africanos em nosso território, sua tardia abolição e periferização do povo negro após esse período, bem como a tardia efetivação de políticas de igualdade racial e de gênero, reverberam nos mais diversos temas, tal qual o da mobilidade urbana, em que interseccionalidades de gênero, raça, escolaridade, renda, etc. são capazes de acentuar ainda mais as desigualdades de deslocamento e de direito à cidade para seus habitantes.

A porcentagem de 75% dos usuários do transporte público que, representada por pessoas negras e pardas, que se deslocam com o transporte motorizado mais barato e demorado da mobilidade do município, comparada com os 80% dos motoristas de carro que são brancos e

possuem o veículo considerado mais rápido, confortável e oneroso pelos seus próprios usuários, confirmam a possibilidade de identificar nas características socioeconômicas dos usuários da mobilidade, as desigualdades e dificuldades que permeiam suas vidas, seja pelos meios como se deslocam, ou pela carga histórica que carregam dentro de nossa sociedade.

Quanto à escolaridade dos entrevistados, a maioria representada por 20 respondentes possui o ensino médio completo, existindo representantes de todos modais com essa escolaridade, porém com maior incidência de motociclistas (8) e de pedestres (4). Usuários do transporte público e da bicicleta são 3 de cada, enquanto apenas 2 motoristas de carro estão nessa categoria.

A segunda categoria mais representada foi daqueles que possuem uma pós-graduação, porém, como disposto na Tabela 4, esse dado é oriundo do significativo número de condutores do carro com esse nível de escolaridade, somando 11. Dos motociclistas e ciclistas foram 2 pós-graduados de cada, enquanto obtivemos apenas um representante dessa categoria nos modais pedestre, bem como no transporte público.

Tabela 4 – Escolaridade dos usuários dos diferentes modais de transporte

Categoria	Carr o	Moto	Bicicleta	Pedestr e	Transp. Público	Total
Não alfabetizado	0	0	0	0	1	1
Fund. Incompleto	0	0	2	3	4	9
Fund. Completo	4	1	3	3	2	13
Ens. Médio Incompleto	0	3	5	3	5	16
Ens. Médio Completo	2	8	3	4	3	20
Graduação Incompleta	1	3	2	3	0	9
Graduação Completa	2	3	4	3	4	16
Pós-Graduação	11	2	2	1	1	17
Total por modal	20	20	20	20	20	100

Fonte: Autor (2026)

Dessa forma, aqueles que possuem o ensino médio incompleto e a graduação completa, foram as categorias seguintes com mais representantes com 16 para cada. A categoria fundamental completa está representada por 13 entrevistados, seguida pelas categorias fundamental incompleta e graduação incompleta, com 9 respondentes em cada, além de uma pessoa não alfabetizada que é usuária do transporte público.

A escolaridade atrelada à raça do brasileiro são fatores preponderantes para o acesso à renda no país. Segundo o IBGE (2025), uma pessoa branca com ensino superior completo ganha

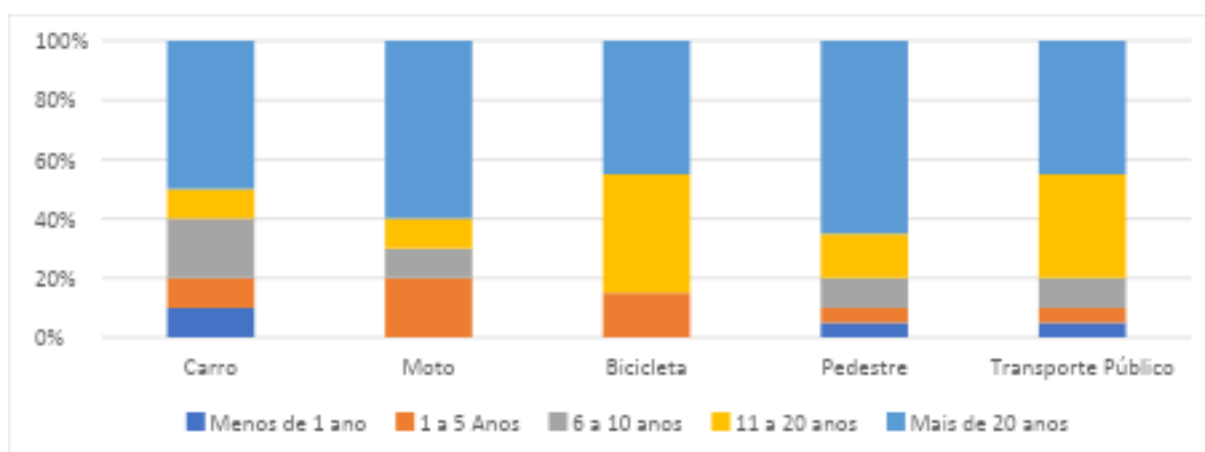
em média R\$ 43,2 por hora trabalhada, enquanto uma pessoa negra ou parda com a mesma escolaridade recebe em média R\$ 29,9 pelo mesmo período de trabalho. Ainda assim, esses respectivos valores são mais do que o dobro do que ganham as pessoas brancas e negras que possuem apenas o ensino médio completo¹³.

Esses dados revelam a importância da escolaridade para o acesso à renda, mas também uma dura realidade vivenciada pelas pessoas negras e pardas no Brasil, que mesmo melhorando seu nível educacional não é recompensada da mesma forma que a população branca, condição que dificulta o acesso dessas pessoas aos bens de consumo duráveis como os automóveis, o que explica em parte o porquê da maioria de pessoas sem acesso à graduação, negras e pardas entre os principais usuários de transporte público e das bicicletas.

O tempo que os entrevistados residem no município é um fator importante a ser considerado, tendo em vista que opinar com propriedade sobre uma realidade urbana demanda conhecimento e vivência cotidiana sob essa realidade.

Quanto a isso, a pesquisa teve a participação majoritária de pessoas que residem a mais de 20 anos no município, com 53 entrevistados nessa categoria. Outra parte significativa de 22 entrevistados vivem dentre 11 a 20 anos. Tivemos mais 11 participantes da pesquisa que vivem dentre 1 a 5 anos, com a categoria dos que residem no município de 6 a 10 anos, logo atrás com 10 representantes. Dos que habitam a cidade a menos de 1 ano, foram apenas 4 participantes da pesquisa (Figura 14).

Figura 14– Tempo de residência dos usuários dos diferentes modais de transporte em Campo Mourão/PR



¹³ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Síntese de Indicadores Sociais: trabalho, padrão de vida e distribuição de rendimentos no Brasil*. 2025. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/materias-especiais/23114-sintese-de-indicadores-sociais-trabalho-padrao-de-vida-e-distribuicao-de-rendimentos-no-brasil.html>. Acesso em: 23 abr. 2026.

Fonte: Autor (2026)

De acordo com a figura 14, podemos observar que pelo menos 50% dos entrevistados de cada modal já residem a mais de 11 anos no município, possuindo vivência considerável para opinar sobre o tema da mobilidade. Se incluídos os que vivem entre 6 a 10 anos, essa porcentagem ultrapassa os 80% de usuários de todos os modais que vivem a mais de 6 anos em Campo Mourão/PR.

A disposição dos entrevistados pela área urbana do município também foi investigada, apontando para a maioria dos entrevistados, com 88 representantes residentes em bairros do município, enquanto os demais 12 moram na área central.

Por fim, temos um dos dados mais relevantes do perfil socioeconômico para essa seção de resultados e discussões, que é a renda dos entrevistados, capaz de gerar diversas reflexões com base nas referências estudadas, auxiliando nas análises dos tópicos posteriores, assim como de uma diversidade de cruzamentos de dados para melhor compreender a mobilidade urbana pesquisada e a realidade de seus usuários.

Para tanto, foram criadas categorias com base nas rendas informadas (Tabela 5), em que as menores rendas estão enquadradas na categoria de “Menos de ½ Salário Mínimo” (SM) e de “1/2 a 1 SM”. Posteriormente, aparecem as rendas de “1 a 2 SM”, de “3 a 5 SM” e de “6 a 10 SM”, tendo em vista que nenhum dos 91 respondentes apresentou renda superior a 10 SM. Também ocorreram 9 situações em que o participante optou por não informar sua renda.

Tabela 5 – Faixa de renda dos usuários dos diferentes modais de transporte

Categoria	Carro	Moto	Bicicleta	Pedestre	Transp. Público	Total
Menos de 1/2 SM	0	1	2	0	4	7
1/2 a 1 SM	0	0	4	3	1	8
1 a 2 SM	4	6	8	10	10	38
3 a 5 SM	9	8	5	5	3	30
6 a 10 SM	5	3	0	0	0	8
Total (válidos)	18	18	19	18	18	91

Fonte: Autor (2026).

A categoria de renda em que mais participantes da pesquisa se enquadram, com 38 respostas é a de 1 a 2 SM, o equivalente a R\$ 1621,00 até R\$ 3242,00 com base no salário mínimo vigente em janeiro de 2026. É importante evidenciar que a maioria das pessoas com essa renda são usuárias do transporte público, pedestres e ciclistas, grupos que também possuem a maioria de seus representantes com a escolaridade de ensino médio ou menos, bem como representativa parcela de 81,63% das 49 pessoas negras e pardas que participaram da pesquisa.

A segunda faixa de renda com mais participantes da pesquisa é do grupo dos que ganham entre 3 a 5 SM (R\$ 4863,00 até R\$ 8.105,00) com 30 pessoas nessa faixa de renda, em que a maioria deles são donos de veículos automotores individuais, sendo 9 motoristas do carro e 8 motociclistas. Temos ainda 5 representantes dos ciclistas e também dos pedestres, além de 3 usuários do transporte público recebendo entre 3 e 5 SM.

Já duas faixas de renda possuem o mesmo número de pessoas, sendo uma delas a das pessoas mais abastadas financeiramente, com rendimento mensal dentre 6 a 10 salários mínimos (R\$ 9726,00 até R\$ 16.210,00) que conta com 8 pessoas com rendimentos nessa faixa, todas donas de veículos automotores individuais.

Também temos 8 participantes da pesquisa que se situam na faixa de renda entre $\frac{1}{2}$ e 1 SM (R\$ 810,50 até R\$1621,00) do grupo, este formado por 4 ciclistas, 3 pedestres e 1 usuário do transporte coletivo.

Assim, sete participantes da pesquisa apresentam renda pessoal inferior a meio salário mínimo. Ressalta-se, contudo, que esse dado não reflete necessariamente a condição socioeconômica domiciliar, uma vez que o questionário abordou o rendimento individual e não a renda familiar total.

Vale destacarmos que todos os motoristas de carro recebem ao menos um salário mínimo (SM), sendo que cerca de 78% deles ganham 3 SM ou mais. Entre os motociclistas, apenas um recebe menos de $\frac{1}{2}$ SM, enquanto a maioria (8 pessoas) se concentra na faixa de 3 a 5 SM; outros 3 estão no nível de renda mais alto. Já o perfil dos ciclistas é mais modesto: a maior parte (10) recebe entre 1 e 2 SM, seguida por 6 que ganham de $\frac{1}{2}$ a 1 SM. Assim como ocorre com usuários de transporte público e pedestres, nenhum ciclista possui rendimentos superiores a 5 SM.

Quanto aos últimos mencionados, enquadram-se majoritariamente (10) entre os que recebem de 1 a 2 SM. Outros 5 estão na faixa seguinte de 3 a 5 SM, enquanto que os outros 3 estão na faixa dos que recebem entre $\frac{1}{2}$ a 1 SM.

Finalizando as faixas de renda em que se enquadram os participantes da pesquisa, temos os usuários do transporte público, que assim como os pedestres e ciclistas, possuem

majoritariamente uma renda entre 1 até 2 SM, de modo que 10 usuários do transporte público estão enquadrados nessa faixa. Outros 4 acusaram receber até $\frac{1}{2}$ SM, enquanto aqueles que recebem entre 3 até 5 SM somam 3 participantes da pesquisa e 1 que recebe entre $\frac{1}{2}$ e 1 SM.

Assim, percebemos em uma análise geral, que os donos de veículos automotores individuais são os que possuem uma renda maior, com destaque para os motoristas do carro, em que 70% deles recebem mais de 3 salários mínimos (R\$ 4863,00). Enquanto ciclistas e pedestres só possuem respectivamente 25% de seus usuários recebendo acima dessa faixa, além de apenas 15% dos usuários do transporte público com acesso a essa faixa de renda.

Esses dados mostram que o acesso à renda está intimamente relacionado ao modal escolhido ou necessário para deslocamento dos indivíduos, até mesmo em razão dos custos que os diferentes modais demandam. São informações que atreladas às distintas características dos modais no cenário da mobilidade urbana, bem como das questões de gênero e raça que também se relacionam ao acesso a renda no Brasil, reafirmam a desigualdade de acesso e de direito à cidade para parcela da população urbana no país.

Esses dados também contribuem para a análise integrada dos custos, comprometimento da renda, além de aspectos positivos e negativos vivenciados por esses usuários da mobilidade.

Para que essa análise fosse possível, os usuários dos modais individuais motorizados foram questionados sobre os custos com o combustível, impostos e manutenções de seus veículos durante o período de um ano, enquanto os ciclistas só responderam sobre a manutenção de suas bicicletas, e os usuários do transporte público acerca dos custos para utilizar o respectivo serviço.

Essas informações, bem como as rendas informadas, foram transformadas em médias e medianas de cada categoria, facilitando a análise de cada grupo de usuários.

Dessa forma, podemos observar na Tabela 6, o valor médio e a mediana de custo dos diferentes grupos de usuários da mobilidade, evidenciando o carro enquanto transporte mais oneroso, com uma média anual para ser mantido em circulação de R\$ 9.015,07, valor que é mais de 4 vezes o que precisa ser gasto pelo motociclista, que gasta R\$ 2.113,54 durante o mesmo período de um ano conforme a média calculada.

A mediana constitui um indicador relevante, uma vez que quanto maior a diferença entre ela e a média, maior é o indício de que a maioria dos indivíduos da categoria analisada não estão representados pelo valor médio observado, maioria que pode ter sido influenciada por valores mais elevados informados pontualmente por uma parcela reduzida dos entrevistados. No caso da Tabela 6, não se observam discrepâncias significativas entre os valores de média e

mediana, indicando que a média representa adequadamente a realidade da maior parte dos participantes da pesquisa.

Tabela 6 – Custos dos usuários com seus respectivos modais de transporte

Tipo de custo	Carro (Média / Mediana)	Moto (Média / Mediana)	Transporte Público (Média / Mediana)	Bicicleta (Média / Mediana)
Combustível	4.866,72 / 4.800,00	1.083,00 / 960,00	—	—
Tarifa do transporte público	—	—	1.880,28 / 1.800,00	—
Impostos	1.771,88 / 1.750,00	282,12 / 200,00	—	—
Manutenção	2.376,47 / 2.000,00	748,42 / 500,00	—	295,56 / 250,00
Média total anual	9.015,07 / —	2.113,54 / —	1.880,28 / —	295,56 / —

Fonte: Autor (2026)

Os usuários do transporte público gastam em média o valor de R\$1.880,28 para realizar seus deslocamentos com o transporte público durante o ano. Vale mencionarmos que esses valores são oriundos apenas daqueles que possuem algum custo para utilizar o serviço, totalizando 13 contribuições desses usuários com a pesquisa, enquanto os 7 demais são aposentados e têm direito à isenção da passagem ou têm a passagem subsidiada integralmente pela empresa ou chefe.

Com a exceção dos pedestres, os ciclistas são os que menos dependem do fator financeiro para utilizarem seu modal, com um gasto anual na média de R\$295,56, relativo apenas às manutenções que a bicicleta geralmente demanda durante o ano.

Quanto aos custos do carro e da moto, únicos modais individuais motorizados, podemos observar na Tabela 7 a porcentagem que cada tipo de custo representa no total ao final de cada ano.

Tabela 7 – Tipos de custo dos veículos individuais motorizados

Tipo de custo	Carro (%)	Moto (%)
Combustível	53,98%	51,24%
Impostos	19,65%	13,35%
Manutenção	26,37%	35,41%
Total	100%	100%

Fonte: Autor (2026).

Diante disso, podemos observar que em ambos os veículos, o principal custo durante o ano é com o combustível, atingindo mais de 50% tanto no carro como na moto. Os impostos do automóvel geralmente são mais altos que os da moto, segundo os participantes da pesquisa, no entanto é a manutenção desses veículos que representa o segundo maior custo para seu manutenção e utilização, de modo que representa 26,37% para os motoristas do carro e 35,41% para os motociclistas.

Ainda sobre os dados dos custos dos modais investigados, tornam-se ainda mais relevantes para compreender a realidade dos seus usuários se estiverem relacionadas às rendas informadas por esses participantes da pesquisa, possibilitando visualizar o potencial que cada modal possui no comprometimento de renda de seus respectivos usuários.

Quanto a esse comprometimento de renda, tomou-se por base as médias e medianas das rendas informadas por cada grupo de usuários, possibilitando identificar o comprometimento de renda média e o mais próximo da realidade da maioria dos usuários devido à comparação entre média e mediana, como explicado anteriormente.

Ao observarmos a Tabela 8, percebemos que a média anual de renda dos usuários do carro é de R\$ 69.247,06, representando 33,76% a mais do que a renda média anual de R\$ 51.762,41 dos motociclistas. Quando atrelamos essas informações aos custos médios informados por esses entrevistados, fica evidente um comprometimento de 13,01% da renda dos motoristas de carro para manter seu veículo durante o ano, todavia a renda mediana desse grupo se apresentou significativamente menor do que a média, indicando que existem mais usuários do carro com uma renda próxima dos R\$ 48.000,00 do que dos R\$ 69.247,07 indicados pela renda média.

Esse dado é de extrema relevância para compreendermos que a maioria dos usuários do carro possuem um comprometimento da renda mais próximo de R\$18,78% ao invés dos 13,01% indicados pela média, que gerou esse valor em detrimento de uma minoria de participantes da pesquisa desse grupo com rendas mais altas, como por exemplo de dois entrevistados com rendas de R\$ 16.000,00 e de R\$13.000,00 mensais, que ajudam a aumentar a média geral.

No que diz respeito aos motociclistas, despendem de 4,08% de sua renda ou de 5,03% em relação a mediana, colocando-o enquanto o segundo modal de transporte que menos compromete a renda de seus usuários.

Tabela 8 – Custos, renda e comprometimento da renda média e mediana dos participantes da pesquisa

Modal	Custo anual (R\$)	Renda média anual (R\$)	Renda média mensal (R\$)	Renda mediana anual (R\$)	% de Comprometimento da renda (média)	% de Comprometimento da renda (mediana)
Carro	9.015,07	69.247,06	5.770,59	48.000,00	13,01%	18,78%
Moto	2.113,54	51.769,41	4.314,12	42.000,00	4,08%	5,03%
Transporte Público	1.880,28	24.085,33	2.007,11	22.800,00	7,80%	8,25%
Bicicleta	295,56	32.441,68	2.703,47	21.600,00	0,91%	1,37%

Fonte: Autor (2026)

Os usuários do transporte público que possuem custos com a tarifa atual integral de R\$ 4,81 por deslocamento ou de R\$ 2,40, quando metade do valor é subsidiada, caso dos estudantes, demonstrou gerar uma média de comprometimento da renda de seus usuários de 7,80%, ou de aproximadamente 8,25% para a maioria deles.

Quanto ao comprometimento de renda desse grupo que se desloca coletivamente pela cidade, podemos afirmar que esses 7,80% (1.880,28) podem ser muito mais representativos na realidade desses indivíduos do que os 13,01% que demandam os motoristas do carro, em razão das rendas significativamente maiores que os motoristas do carro possuem.

Vale lembrarmos que o transporte público, ao lado da bicicleta e da caminhada, é um modal que fomenta a sustentabilidade urbana. Além de ocupar menos espaço nas vias e poluir menos que o carro, ele isenta o usuário de custos com manutenção e impostos veiculares.

No entanto, a população de baixa renda, principal usuária acaba penalizada, em vez de ser beneficiada pelas vantagens que esse modal transfere à sociedade quando utilizado em larga escala. Isso ocorre em razão dos longínquos deslocamentos que o transporte público precisa fazer para atender as populações periféricas, atrelado a sua política de financiamento pelas próprias tarifas pagas por esses usuários sem que haja os devidos subsídios por outros meios, o que acaba inviabilizando a sustentabilidade financeira desse modal, recaindo sobre o usuário os custos e as deficiências do modal, culminando em uma prática abusiva de péssimo serviço

ofertado e tarifa incondizente com a renda dos usuários (Gomide, 2006; Boareto, 2021; Pereira *et al.*, 2021).

Associado a isso, ocorre a ineficiência do serviço do transporte público em razão do seu compartilhamento de vias com os veículos individuais motorizados, principalmente do carro, que ocupa muito mais espaço nas vias do que um ônibus que transporta até dez vezes mais pessoas que um automóvel.

Além disso, o tempo segue passando e obras onerosas destinadas para a manutenção do problema relacionado ao alto número de veículos individuais nas vias continuam acontecendo, ao invés da destinação desses recursos para adequação de vias específicas para o transporte público, subsídio tarifário, melhoria das condições de uso, infraestrutura cicloviária, compartilhamento de bicicletas, adequação de calçadas, integração dos meios ativos e coletivos de deslocamento, dentre tantas outras possíveis soluções capazes de melhorar a mobilidade urbana nas cidades brasileiras, mas corriqueiramente ignoradas pelas gestões públicas (Brasil, 2015; Boareto, 2021).

Tal situação contradiz as diretrizes do próprio governo federal na PNMU (2015), que apresenta o transporte coletivo e os meios ativos de deslocamento enquanto principais soluções para os problemas de mobilidade urbana.

A efetivação do direito à cidade e qualidade de vida, sobretudo para as populações mais desassistidas, bem como o incentivo à migração de usuários de outros modais para o transporte público, demandam o fortalecimento do debate sobre a tarifa zero do transporte público, custeada a partir de tarifas aplicadas a outros modais individuais, bem como a partir de outras estratégias de desincentivo ao uso do carro sejam efetivadas e se tornem práticas culturais nas cidades brasileiras (Vasconcellos, 2011; Boareto, 2021).

Da mesma forma, deve ser pensado o espaço urbano para atender às necessidades dos ciclistas, que são os que menos comprometem sua renda ao utilizar a bicicleta para seus deslocamentos, com apenas 0,91% com relação a renda média e 1,3% da renda mediana comprometida por esse modal. Contudo, vale enfatizar que foram os usuários da mobilidade que apresentaram a menor renda mediana, ou seja, a maioria dos ciclistas possuem rendas mais baixas que a maioria dos usuários dos outros grupos, fator evidenciado na Tabela 5, relativa às faixas de renda, em que 80% dos ciclistas recebem até 2 SM.

Considerando que usuários do transporte público e ciclistas se mostram como grupos menos abastados financeiramente, pensar as cidades para gerar mais qualidade de vida, economia financeira e redução do tempo de deslocamento para esses usuários precisa ser meta das gestões municipais brasileiras, almejando não apenas a qualidade de vida de sua população,

mas principalmente a equidade social, possível por diversos meios, dentre eles, o da adequação da mobilidade urbana para as demandas desses grupos e dos pedestres.

Outro aspecto relevante é o fato do transporte público, a bicicleta e a caminhada serem vias de acesso para aqueles que não podem ou não querem ter um veículo individual motorizado, mas “Se em uma cidade o deslocamento por automóvel for mais barato, rápido, confortável e seguro quando comparado com o transporte público, as pessoas desejarão ter um carro ou uma motocicleta” (Boareto, 2021, p. 5), dificultando ainda mais a mudança de paradigma instalado nas urbes.

Esses aspectos brevemente abordados servem como uma introdução necessária sobre a relevância dos perfis socioeconômicos dos usuários da mobilidade, tendo em vista a necessidade desses dados estarem atrelados com diversas outras informações necessárias de serem exploradas e trabalhadas pela gestão pública antes do planejamento do tema em seus municípios.

5.2.2 Avaliação da mobilidade urbana de Campo Mourão/PR pelos participantes da pesquisa

Neste tópico, são apresentados os resultados relativos aos principais objetivos diários dos usuários dos diferentes modais, o tempo de deslocamento para atingir esses objetivos, bem como o entendimento desses participantes da pesquisa sobre o termo “mobilidade urbana” e como eles avaliam essa mobilidade com base em suas vivências cotidianas dentro do município.

Essa compreensão sobre qual é o entendimento da população sobre o que é a mobilidade urbana é fundamental, pois pode facilitar o aprimoramento de políticas públicas sobre o tema, mas é preciso cautela, tendo em vista que “Não é tão trivial, entretanto, vincular diretamente a percepção ao nível ou à qualidade da prestação de serviço, pois esta está condicionada ao nível de exigência do cidadão e a seu conhecimento sobre o serviço” (Galindo, Neto, 2019, p. 7)

Dessa forma, se o cidadão desconhece o serviço ou a complexidade do tema no qual vivencia suas experiências de deslocamento, dificilmente poderá formular uma percepção adequada para a formulação de políticas transformadoras da sua realidade.

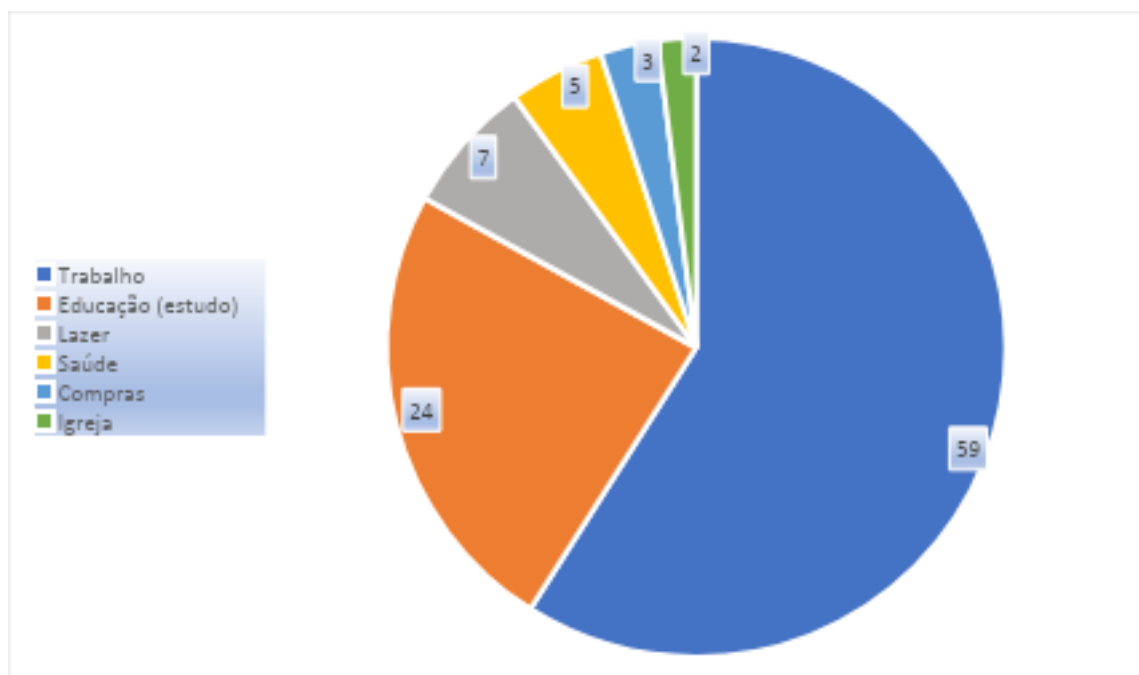
Esse tipo de abordagem da população também é importante para gerar sentimento de pertencimento e participação política do indivíduo, trazendo o para o cerne da discussão e fomentando o senso crítico do cidadão, pois vale lembrar que “A percepção está relacionada também com as diversas formas de sugestão ao indivíduo, como a influência dos veículos de

comunicação, seja por programas e publicidades privadas, seja pela comunicação e pelas campanhas governamentais” (Galindo, Neto, 2019, p. 7).

Os usuários dos diferentes modais também foram questionados se já sofreram algum acidente com seu principal meio de transporte, qual foi a gravidade desse acidente e se acreditam que a mobilidade urbana do município teve influência no sinistro.

Dentre os principais objetivos diários que fomentam o deslocamento dos entrevistados pela cidade, os dois principais são o “Trabalho” com 59 menções e a “Educação” (estudos), responsável pelo deslocamento cotidiano de 24 participantes da pesquisa. Em seguida, com 7 menções está o “Lazer”. A saúde é mencionada enquanto objetivo de 5 entrevistados, enquanto as “Compras” (3) e a “Igreja” (2) de outros 5, conforme figura 15.

Figura 15 – Principal objetivo diário de deslocamento



Fonte: Autor (2026)

É importante salientar que as 7 menções sobre o lazer foram feitas pelos ciclistas (4) e pelos pedestres (3), como já foram mencionados anteriormente, por esses usuários não necessariamente usam desses modais como principal meio de transporte, mas devido à dificuldade de encontrar pessoas que o fazem, foram realizadas entrevistas com pessoas que estavam pedalando pela cidade e/ou caminhando.

Tendo em vista essa particularidade dos ciclistas e pedestres entrevistados e para que não haja uma análise distorcida das informações fornecidas por esses grupos, vale destacar que

15 dos 20 ciclistas realmente utilizam a bicicleta como principal meio de transporte, enquanto que os demais 5 a utilizam esporadicamente ou para o lazer.

No caso dos pedestres, 10 deles realmente se deslocam majoritariamente às vezes a pé para seus objetivos diários, enquanto que 7 utilizam a caminhada como deslocamento de acesso até o ponto de ônibus de seus respectivos bairros, além de outros 3 participantes da pesquisa que utilizam a caminhada para o lazer.

Quando questionados sobre o tempo de deslocamento (Tabela 9) para atingir seus objetivos diários, notamos que, diferente de grandes centros urbanos, em que 14,5% da população precisa de mais de uma hora para chegar ao trabalho (Carvalho, 2016), na presente pesquisa apenas 6% dos entrevistados precisam de mais de 50 minutos para chegar aos seus objetivos diários.

Dentre os 100 entrevistados, 43 afirmaram que seu tempo de deslocamento para o objetivo diário não excede 10 minutos. Outros 25 disseram percorrer seus trajetos em tempos de 11 a 20 minutos. Àqueles que levam entre 21 e 30 minutos totalizaram 14 respostas, seguidas por 9 dos que levam dentre 31 a 40 minutos. Apenas 3 se enquadram na categoria de 41 a 50 minutos de deslocamento, enquanto 6 afirmaram que levam mais de 50 minutos para alcançar seus objetivos diários, como podemos observar na Tabela 9.

Tabela 9 – Tempo de deslocamento por modal de transporte

Tempo de deslocamento	Carro	Moto	Bicicleta	Pedestre	Transporte público	Total
0 – 10 minutos	10	15	5	12	1	43%
11 – 20 minutos	9	5	4	4	3	25%
21 – 30 minutos	1	0	5	2	6	14%
31 – 40 minutos	0	0	4	1	4	9%
41 – 50 minutos	0	0	0	0	3	3%
Acima de 50 minutos	0	0	2	1	3	6%
Total	20	20	20	20	20	100

Fonte: Autor (2026)

Ao analisarmos esse tempo de deslocamento por modal, fica evidente que os usuários do carro e os motociclistas são os que se deslocam com maior rapidez até seus objetivos, com 50% dos motoristas do carro concluindo seu deslocamento em até 10 minutos, porcentagem que aumenta para 95% quando consideramos o tempo de até 20 minutos, com a incidência de apenas um representando que precisa de até 30 minutos para atingir seu objetivo.

A respeito dos motociclistas, essa rapidez no tempo de deslocamento é ainda mais latente, com 75% deles atingindo seus objetivos diários em até 10 minutos, enquanto que os outros 25% demandam no máximo 20 minutos, sendo este o modal com maior eficiência temporal da pesquisa.

No que se refere aos ciclistas, só não possuem representantes na categoria de 41 até 50 minutos. Com 5 deles atingindo seus objetivos em até 10 minutos e outros 4 que precisam de até 20 minutos em seu deslocamento. A maioria (55%) leva mais tempo, de modo que 5 precisam de até 30 minutos, outros 4 de até 40 minutos e 2 deles demoram mais de 50 minutos para realizar seus deslocamentos diários.

Os pedestres aparecem, enquanto segundo grupo, com mais representantes entre os que levam até 10 minutos para realizar seus deslocamentos, com 12 representantes, no entanto deve ser levado em consideração que 7 deles fazem caminhadas para acessar os pontos de ônibus de seus bairros, o que gera uma falsa percepção de que o pedestre demora menos que outros modais para atingir seus objetivos.

Assim sendo, observamos ainda a incidência de 4 pedestres que precisam de até 20 minutos para atingir seus objetivos, além de 2 que levam de 21 a 30 minutos, outro que demanda de até 40 minutos e que somados ao último que precisa de mais de 50 minutos totalizam os 20 representantes desse modal.

Os usuários do transporte público é o único grupo com representantes em todas as faixas de tempo de deslocamento, com a maioria deles (6) enquadrados na categoria de 21 a 30 minutos para realizar seus trajetos. Na sequência temos 4 que precisam de 31 a 40 minutos. Nas categorias de 11 a 20 minutos, 41 a 50 minutos e acima de 50 minutos, vemos 3 representantes em cada uma delas, além de 1 usuário que só precisa de até 10 minutos no transporte público para chegar ao seu objetivo.

Ainda quanto a esse último grupo, são os que mais tempo precisam para chegar aos seus objetivos diários, com 50% precisando de 31 minutos ou mais de tempo de deslocamento, além de outros 30% que levam dentre 21 a 3 minutos para alcançar seus destinos.

Ao fazermos uma estimativa de tempo médio de deslocamento (Tabela 10), percebemos que a motocicleta é de fato o veículo que possibilita mais rapidez ao seu usuário, apresentando um tempo médio de 9 minutos e 42 segundos, que inclusive, está muito próximo da mediana de 10 minutos, indicando que essa rapidez é vivenciada por todos seus usuários.

O motorista do carro também se desloca com rapidez por seus trajetos, com uma média de 12 minutos e 57 segundos, além de uma mediana de 10 minutos, indicando que a maioria desses motoristas levam menos tempo do que a média, sendo um tempo muito vantajoso do que

aqueles enfrentados por motoristas de veículos individuais de cidades maiores, em que o tempo médio de deslocamento é de 31 minutos (Carvalho, 2016).

Tabela 10 – Média e mediana do tempo de deslocamento dos modais

Modal	Tempo médio	Mediana
Moto	9 min 42 s	10 min 00 s
Carro	12 min 57 s	10 min 00 s
Pedestre	19 min 27 s	10 min 00 s
Bicicleta	26 min 36 s	25 min 00 s
Transporte Público	45 min 30 s	30 min 00 s

Fonte: Autor (2026)

Já o tempo médio das viagens dos pedestres precisa de cautela em sua interpretação devido àqueles que se deslocam apenas para o ponto de ônibus, que relataram demorar aproximadamente 5 minutos em sua maioria.

A discrepância entre a média e a mediana revela a amplitude dos tempos relatados. Embora a maioria dos pedestres realize o deslocamento em cerca de 10 minutos, o grupo de sete participantes da pesquisa que gasta apenas 5 minutos para acessar o ponto de ônibus influenciou diretamente essa variação.

De qualquer forma, a média de 19,27 minutos é mais fidedigna à realidade de quem precisa se locomover a partir de uma caminhada até seu objetivo, caso essa caminhada não seja maior do que 1,5km, mas com relação às distâncias maiores, dificilmente são realizadas com a caminhada, o que pode ser observado durante as entrevistas devido à dificuldade de encontrar pedestres que se locomovem apenas com a caminhada.

No caso dos ciclistas, apresentaram uma média de 26 minutos e 36 segundos no tempo de deslocamento, que está muito próximo da mediana de 25 minutos, indicando que esses realmente são os espaços de tempo aproximados de deslocamentos dos que utilizam esse modo ativo em seus trajetos.

Os usuários do transporte público são de fato os que mais demoram para realizarem seus trajetos, com uma média de 45 minutos e 30 segundos, mas que não representa a realidade da maioria. Esse tempo médio tem relação com os tempos de deslocamento de três participantes da pesquisa que sofrem com a falta de horários que atendam às suas demandas no meio da tarde, os fazendo realizar o trajeto completo de casa até o terminal e do terminal ao seu objetivo diário em 90 minutos para dois deles e de 120 minutos para um desses usuários.

A mediana, neste caso, representa melhor a realidade da maioria, que demanda de um tempo de deslocamento mais próximo dos 30 minutos representado no gráfico.

Com relação à avaliação da mobilidade urbana pelos municípios, a priori, buscamos compreender qual o entendimento dos entrevistados sobre o termo “mobilidade urbana”, se eles sabiam defini-lo de maneira satisfatória, levando em consideração não apenas os meios de transportes, mas também as vias, o planejamento urbano ou outros aspectos inerentes a complexidade envolto do tema.

Para melhor representação e discussão sobre essas respostas de uma questão aberta, optamos por classificar os entrevistados em três grupos. O primeiro é constituído por aqueles que “Compreendem” o que é mobilidade urbana, para os quais é apresentada a soma das respostas cujos entrevistados mencionaram mais de um aspecto atrelado à mobilidade, como por exemplo: “O deslocamento das pessoas, utilizando os diversos meios de transportes por vias adequadas para esse deslocamento”, ou também quando mencionaram “O adequado planejamento urbano para o deslocamento das pessoas e seus diferentes meios de transportes dentro do espaço urbano”.

Quadro 6 – Exemplos de respostas de entrevistados que “Compreendem”, “Compreender Parcialmente” ou “Não Compreendem” o conceito de mobilidade urbana

Categoria de análise	Exemplos de respostas dos entrevistados	Interpretação
Compreende o conceito de mobilidade urbana	“Forma e acesso das pessoas se locomoverem na cidade, utilizando a infraestrutura disponível.”	Reconhece a relação entre deslocamento e infraestrutura urbana.
	“Meios de transporte utilizados pela população e as condições de deslocamento dentro da cidade.”	Associa mobilidade aos diferentes modais de transporte.
	“Organização do fluxo de veículos, ciclistas e pedestres no espaço urbano.”	Demonstra entendimento da integração entre usuários do sistema viário.
	“Infraestrutura e planejamento que permitem o deslocamento das pessoas com segurança e acessibilidade.”	Evidencia compreensão da mobilidade como resultado de planejamento urbano.
Compreende parcialmente	“Facilidade das pessoas de ir e vir na cidade.”	Reconhece a ideia de deslocamento, mas sem mencionar estrutura urbana ou planejamento.
	“Formas de locomoção das pessoas.”	Identifica mobilidade apenas como formas de transporte.
	“Deslocamento de pessoas dentro da cidade.”	Entendimento correto, porém, simplificado e incompleto.
	“Movimentação das pessoas no trânsito.”	Relaciona mobilidade ao trânsito, mas sem considerar outros aspectos do conceito.
Não sabe ou respondeu incorretamente	“Não soube responder.”	Indica desconhecimento do conceito de mobilidade urbana.
	“Problemas de trânsito, como ruas estreitas e acidentes.”	Confunde o conceito com problemas de trânsito ou infraestrutura.

	“Coisa muito importante, políticas”	Reconhece a importância do tema, mas não apresenta entendimento conceitual.
--	-------------------------------------	---

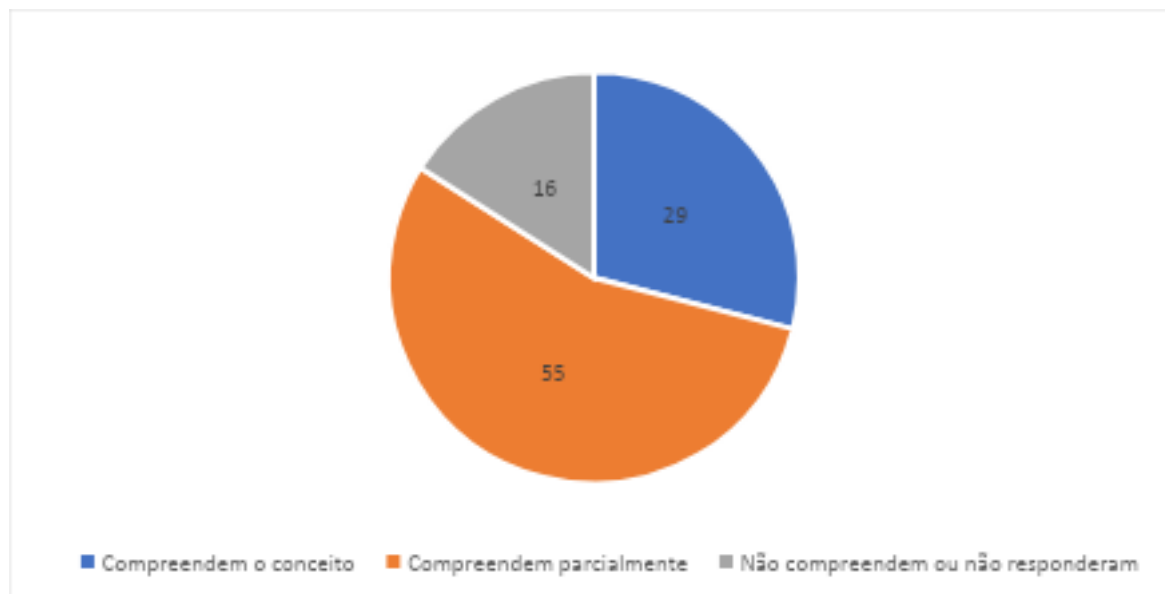
Fonte: Autor (2026).

Na categoria “Compreendem parcialmente” está a quantidade de entrevistados que mencionaram algum aspecto da mobilidade urbana, mas sem aprofundamento em suas definições ou, quando ocorreram respostas vagas como “Meios de transportes”, “Possibilidade de deslocamento”, “Ir e vir das pessoas” etc.

E na categoria “Não compreendem”, foram quantificados os entrevistados que afirmaram “Não saber o significado do termo” ou respondeu algo que realmente não tem relação com o termo, como por exemplo “A limpeza da cidade”, dentre outras respostas que, assim como das outras categorias, estão parcialmente apresentadas no Quadro 6.

A partir do exposto na Figura 16, na qual constam as proporções de entrevistados com compreensão plena, parcial ou inexistente sobre o conceito e/ou abrangência do termo mobilidade urbana, observamos que 29% dos entrevistados possuem uma compreensão satisfatória sobre o termo “mobilidade urbana” e compõem a categoria dos que “Compreendem” mais de um aspecto que influi na mobilidade de seu município. A maioria composta por 55% “Compreende parcialmente”, associando principalmente a ideia de transportes e deslocamento, mas sem se aprofundar sobre o tema. A minoria de 16% não soube responder ou definiu o termo sem abranger nenhum aspecto que de fato seja inerente à mobilidade urbana.

Figura 16 – Participantes da pesquisa que compreendem, compreendem parcialmente ou não compreendem o conceito de mobilidade urbana

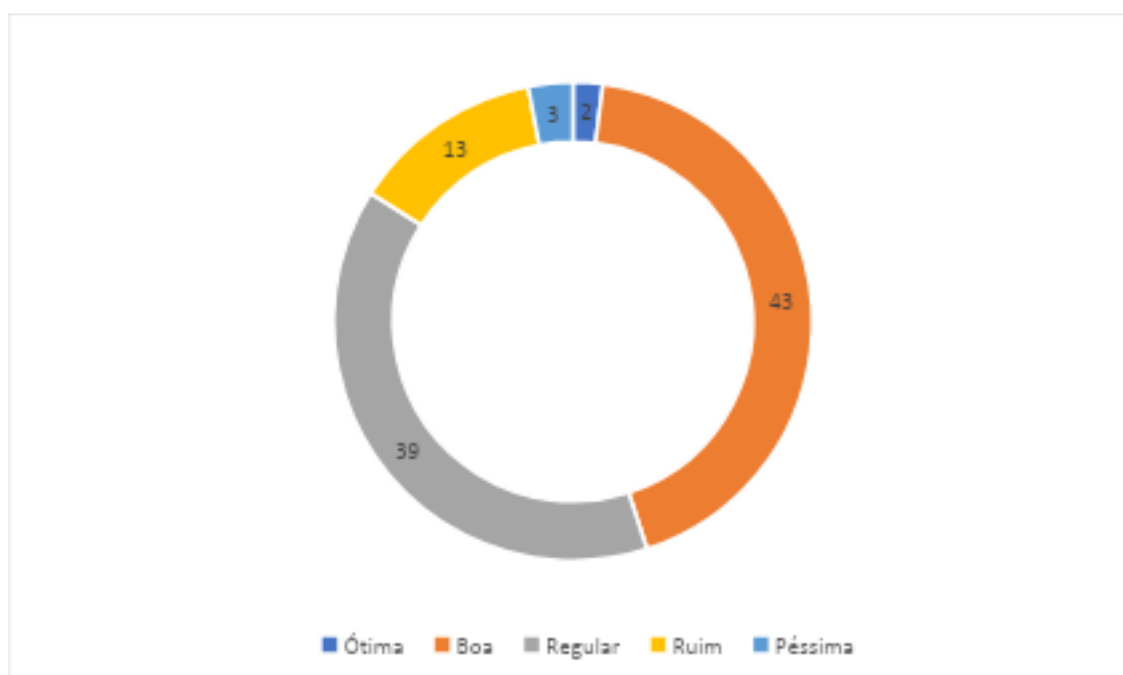


Fonte: Autor (2026)

Ainda que a maioria dos entrevistados esteja enquadrada na categoria “Compreende parcialmente”, a soma destes com aqueles que demonstraram compreender o significado do termo representa uma ampla maioria, correspondente a 84% dos participantes da pesquisa, indicando que uma parcela significativa tem algum nível de entendimento sobre o tema, o que possibilita uma avaliação mais capacitada e adequada a partir de suas experiências enquanto usuários da mobilidade urbana no município.

Após essa etapa da entrevista, buscamos, de forma breve e objetiva, apresentar aos participantes da pesquisa uma definição de mobilidade urbana, especialmente para aqueles que não souberam responder ou não definiram corretamente o termo. Essa explicação mostrou-se fundamental para que os entrevistados pudessem compreender o conceito e, conseqüentemente, realizar uma avaliação mais consistente da mobilidade urbana de sua cidade.

Ao serem questionados sobre como avaliam a mobilidade urbana, levando em consideração as categorias: ótima, boa, regular, ruim ou péssima. Observamos que apenas 2 entrevistados avaliaram como ótima a mobilidade urbana. A maioria com 43 respostas avaliaram como boa. Logo em seguida e com um número também significativo de 39 respostas classificaram a mobilidade como regular. Ainda tivemos 13 pessoas que a compreendem como ruim e 3 que avaliam como péssima a mobilidade da cidade (Figura 17).

Figura 17 – Avaliação da mobilidade urbana pelos participantes da pesquisa

Fonte: Autor (2026)

Diante disso, verificamos que os participantes da pesquisa majoritariamente consideram a mobilidade urbana como boa (43) e regular (39), evidenciando um entendimento de 82% dos entrevistados de que a mobilidade do município é funcional e propicia ao menos o necessário para o deslocamento de pessoas e cargas por meio das vias e de seu planejamento urbano.

A ausência de um número significativo de respostas dos participantes da pesquisa que detectam como ótima ou péssima a mobilidade corrobora com o exposto. Porém, existe um outro ponto de vista em que 13 entrevistados são classificados como ruins, somados aos 39 que a classificaram como regular, temos 52% das opiniões que indicam uma margem significativa de usuários que vislumbram possíveis melhorias para atender melhor a população da cidade com relação ao tema.

Ao analisarmos essa avaliação a partir dos usuários dos diferentes modais de transportes (Tabela 11), há uma certa uniformidade entre eles, com pequenas diferenças passíveis de análise.

Tabela 11 – Avaliação da mobilidade urbana dos usuários dos diferentes modais de transporte

Avaliação	Carro	Moto	Bicicleta	Pedestre	Transp. Público	Total Geral
ÓTIMA	0	0	0	0	2	2
Boa	8	9	7	9	11	44

Regular	8	9	7	8	6	38
Ruim	3	2	4	3	1	13
Péssima	1	0	2	0	0	3
Total	20	20	20	20	20	100

Fonte: Autor (2026)

Ao mesmo tempo em que podemos observar os usuários do carro, motociclistas, ciclistas e pedestres com quantidade de avaliações parecidas, sem que houvesse nenhuma categoria com mais de 2 avaliações de diferença para qualquer outra de qualquer um desses usuários mencionados, os usuários do transporte público fugiram desse padrão, sendo os únicos que tiveram representantes avaliando enquanto ótima a mobilidade vivenciada, além de apresentarem o maior número de avaliações “boa”.

Enquanto os usuários do transporte público somaram 65% de avaliações positivas sob a mobilidade, nenhuma categoria de outro meio de transporte excedeu os 45% de avaliações positivas, caso dos pedestres e motociclistas, seguidos por 40% de avaliações positivas dos usuários do carro e de 35% de ciclistas.

Embora o número de avaliações negativas (ruim ou péssima) seja minoria em todas categorias de modal, observamos que os mais insatisfeitos são os ciclistas com 30% de seus representantes avaliando de maneira negativa a mobilidade, além de serem os que menos avaliaram positivamente. Em seguida estão os usuários do carro com 20%, os pedestres com 15%, motociclistas 10% e os usuários do transporte público com apenas 5% de insatisfação sobre o tema.

Quanto aos ciclistas, vale lembrarmos que de acordo com a ANTP (2020), são o segundo grupo mais vulnerável da mobilidade urbana, com aproximadamente um óbito a cada 7 quilômetros percorridos por esses usuários no Brasil, fator que pode estar atrelado a diversos aspectos, mas dentre eles existe a falta de respeito de condutores de veículos maiores e a ausência de infraestrutura urbana adequada que os proteja, algo que será evidenciado na presente pesquisa e ajuda a compreender a insatisfação do grupo.

Com relação ao usuário do transporte público, este apresenta-se como o grupo mais satisfeito com a mobilidade do município, ainda que seja também o que mais tempo precisa em mediana (30 minutos) para se deslocar até seu principal objetivo diário, sendo o 2º transporte que mais compromete a renda de seus usuários e que em parte apontam a lotação como um aspecto negativo desse modal.

A maior incidência de avaliações negativas ou de regularidade da mobilidade por parte dos usuários dos demais modais, em comparação aos usuários do transporte público, pode ter diversas explicações.

Nesse sentido, uma possível interpretação reside no menor risco de envolvimento em acidentes a que estão sujeitos os usuários do transporte coletivo, bem como no fato de não precisarem lidar diretamente com elementos operacionais da mobilidade urbana, como a condução do veículo, a interação com outros usuários do sistema viário e as limitações da infraestrutura e do planejamento urbano.

Contudo, o menor grau de escolaridade apresentado por este grupo, falta de concorrência do serviço prestado, além de toda cadeia midiática e política atrelada aos interesses de indústrias automobilísticas no país, que auxiliam na manutenção do planejamento urbano voltado para o privilegiamento do automóvel e da percepção de normalidade deste cenário para parte significativa dos usuários de outros modais (Fonseca, 2013), também pode servir como ponto de atenção e de investigação quanto ao destaque da percepção positiva demonstrada pelos usuários do transporte público.

Não devemos negar que parcelas significativas desses usuários estão satisfeitas e que isso é um bom sinal sobre o serviço de transporte público existente, que se for comparado com outros serviços de outras cidades pode se mostrar realmente satisfatório, porém, a contradição entre a quantidade de aspectos positivos e negativos elencados na subseção seguinte, indica para a necessidade de estudos mais aprofundados sobre o serviço.

Além disso, a percepção que as pessoas têm relação com as vivências de outras realidades e serviços. Será que esses usuários já viveram experiências em cidades ou países que priorizam o transporte público em detrimento aos automotores individuais? Já moraram ou visitaram cidades que possuem Tarifa Zero para todos usuários? São perguntas que devem ser feitas a fim de fomentar novos estudos e debates sobre as percepções da população, com o intuito central de melhoria desses serviços para esses usuários.

5.2.3 Entre facilidades e obstáculos: vantagens e desvantagens dos modais de transporte na perspectiva dos usuários

Este tópico objetiva analisar as vantagens e desvantagens dos modais utilizados pelos participantes da pesquisa na cidade de Campo Mourão no que tange aos custos e aos tempos de deslocamentos. Também achamos pertinente apresentar aqui os modais de transporte que os

entrevistados utilizariam ao invés do que usam atualmente, mostrando a intenção de migração de modal e os porquês dessa possível mudança.

Assim sendo, cada entrevistado teve a liberdade para descrever quantas vantagens e desvantagens quisessem. No momento da análise e tratamento dos dados coletados, foram categorizados por aproximação semântica, como podemos observar nas tabelas das principais vantagens e desvantagens de cada modal, em que “Rapidez/Agilidade”, “Economia (combustível, manutenção, impostos)” ou “Segurança/Risco de acidente” são exemplos dessa categorização por aproximação dos termos citados nas entrevistas.

Ao atentarmos para as principais vantagens e desvantagens indicadas pelos usuários dos diferentes modos de transporte, a fim de favorecer a fluidez do texto e destacar os aspectos mais relevantes para a análise, foram consideradas neste tópico apenas categorias com maior frequência de ocorrência.

Antes de atermos às principais vantagens e desvantagens mencionadas, vale observar a quantidade dessas referências feitas pelos diferentes usuários da mobilidade, como disposto na Tabela 12.

Os grupos que mais indicaram vantagens em utilizar seus modos de transporte foram justamente os donos dos veículos motorizados individuais, com 45 vantagens mencionadas tanto pelos motoristas do carro quanto pelos motociclistas. Todavia, os ciclistas também apresentaram uma quantidade significativa de 43 vantagens da utilização da bicicleta no meio urbano. Os pedestres e usuários do transporte público evidenciaram menos vantagens, com respectivas 30 e 29 de cada grupo.

Tabela 12 – Quantidade de vantagens e desvantagens mencionadas pelos usuários de cada modal de transporte

Modal	Nº de Vantagens	Nº de Desvantagens	Total de menções
Carro	45	33	78
Moto	45	33	78
Bicicleta	43	45	88
Pedestres	30	28	58
Transporte Público	29	23	52
Total geral	192	162	354

Fonte: Autor (2026)

No que diz respeito às quantidades de desvantagens elencadas pelos grupos, os motoristas do carro e os motociclistas empataram novamente com 33 menções cada grupo. Os ciclistas com 45 referências negativas ao seu modo de deslocamento foram os que mais citaram

desvantagens, sendo inclusive o único grupo que apresentou mais aspectos negativos do que positivos ao utilizar seu modal, além de serem os que mais contribuíram com menções sobre seu transporte.

Os pedestres apresentaram 28 desvantagens de seu modo de deslocamento, enquanto que os usuários do transporte público que haviam sido os que menos citaram vantagens, também foram os que menos descreveram desvantagens, com apenas 23 apontamentos negativos ao seu modal de deslocamento.

A quantificação dos aspectos positivos e negativos mencionados pelos usuários dos distintos modais são passíveis de interpretação e hipóteses, contudo, são as categorias de vantagens e desvantagens mais mencionadas que possibilitaram uma análise aprofundada da realidade desses usuários em seus cotidianos.

Algo que já foi evidenciado quando apresentamos o tempo de deslocamento dos modais também é percebido pelos usuários dos veículos que se apresentaram como os mais rápidos, de modo que a “Rapidez/Agilidade” foram a categoria das vantagens mais mencionadas pelos motoristas do carro e motociclistas, com 17 referências de cada grupo. Também foram feitas 7 menções a essa vantagem pelo grupo dos ciclistas, fazendo desta a categoria de vantagem mais mencionada da pesquisa.

O tempo de deslocamento deve ser compreendido como um indicador central na facilidade ou desigualdade de acesso no cenário urbano dos municípios. Percebemos que os participantes da pesquisa entendem e valorizam a velocidade que seus modais de transportes podem lhe proporcionar para encurtar os acessos aos bens, serviços e suas atividades diárias, geralmente dispostos nas áreas centrais do município.

Isso está intimamente relacionado às possibilidades que as pessoas têm de utilizar o tempo economizado com o deslocamento para realizar outras atividades como as relações sociais, tempo com a família, espiritualidade, lazer, cultura, esportes, etc., além de reduzir qualquer *stress* que a demora no trânsito possa causar, fator que impacta diretamente a qualidade de vida das pessoas.

A segunda categoria de vantagem mais mencionada foi a “Saúde/Atividade física” que obteve 29 referências, em que 14 foram realizadas pelos ciclistas e as outras 15 por pedestres, indicando diversos benefícios provenientes do uso desses modos, pois ao mesmo tempo em que realizam seus deslocamentos, também praticam uma atividade capaz de gerar sensação de bem estar, saúde muscular, cardiorrespiratória e qualidade de vida.

Enquanto que a terceira vantagem mais citada é a “Economia”, ao utilizar seu respectivo modal, vantagem essa apontada por 12 motociclistas, 6 ciclistas, 2 pedestres e 6 usuários do transporte público.

O único grupo de usuários que não contribuiu para essa categoria foi justamente os motoristas do carro, que a partir do que foi apresentado com relação ao custo para utilização do modal, gastam anualmente um pouco mais que 4 vezes o valor despendido por motociclistas, 4,8 vezes mais que os usuários do transporte público, além de ser um veículo 30 vezes mais oneroso do que a bicicleta.

É importante admitirmos que o carro entrega vantagens que dificilmente são possíveis para os que utilizam outros modais, no entanto e, na mesma medida, faz-se relevante a discussão sobre as possibilidades de utilização do automóvel como um recurso para benefícios em momentos específicos, sem que se torne uma extensão do indivíduo para todas necessidades durante seus deslocamentos.

Essa diminuição no uso do automóvel pelos seus usuários perpassa tanto pelas possíveis políticas de desincentivo ao seu uso por meio de taxações, readequações viárias destinadas ao atendimento dos modais ativos e coletivos, mas principalmente pela mudança da cultura do automóvel estabelecida em nossa sociedade.

Enquanto a utilização do automóvel em diversas áreas urbanas dos países europeus é desincentivada em concomitância a um serviço eficiente de transporte coletivo e infraestrutura viária adequada para os meios ativos. Para isso, a população é educada para que o uso do automóvel seja desnecessário. Ao passo que no Brasil, o carro possui forte relação com o status social e conforto gerado pelo seu privilegiamento nas vias, na medida que o transporte público, a bicicleta e a caminhada se tornaram símbolos de pobreza (Xavier, 2011; Silva, 2013).

Essa relação entre os signos que os modais adquiriram na cultura nacional e as facilidades e dificuldades impostas respectivamente a eles, impede que a maioria dos usuários do carro utilizem o bom senso e diminuam sua utilização desnecessária, algo que poderia gerar diversos benefícios, principalmente econômicos.

Uma pessoa que consiga realizar através de algum modal ativo metade dos seus deslocamentos durante um ano, economizando metade do combustível utilizado atualmente e metade dos custos com a manutenção do veículo, economizaria em média 40,17% no caso do motorista de carro, e 43,32% no caso da moto, o que representa uma economia média de R\$ 3.621,35 para o dono do automóvel e de R\$915,58 para o motociclista durante o período de um ano. Na tabela 13, evidenciamos as principais vantagens citadas pelos usuários dos diferentes modais de transporte.

Tabela 13 – Principais vantagens citadas pelos usuários dos diferentes modais de transporte

Categoria de Vantagem	Carr o	Moto	Bicicleta	Pedestr e	Transporte Público	Tota l
Rapidez / Agilidade	17	17	7	0	0	41
Saúde / Atividade física	0	0	14	15	0	29
Economia	0	12	6	2	6	26
Independência / Autonomia de ir e vir	7	0	6	0	0	13
Conforto / Ar-condicionado	6	0	0	0	7	13
Segurança / Baixo risco de acidente	7	0	0	2	2	11
Facilidade de estacionar	0	7	0	0	0	7
Proteção contra intempéries	5	0	0	0	0	5
Acessibilidade à cidade	0	0	0	0	5	5
Total por modal	45	45	43	30	29	192

Fonte: Autor (2026)

A categoria “Independência/autonomia de ir e vir” foi mencionada 13 vezes, mas apenas pelos grupos dos motoristas do carro (7) e dos ciclistas (6). Mesmo número de menções da categoria “Conforto/ar condicionado”, em que as contribuições vieram dos motoristas do carro (6) e em maioria (7) dos usuários do transporte público.

A “Segurança/Baixo risco de acidente” também teve significativas contribuições dos motoristas do carro, que mencionaram 7 vezes essa vantagem do automóvel. Os pedestres e usuários do transporte público, com 2 menções sobre este fator cada grupo, fizeram dessa a sexta vantagem mais mencionada com 11 citações.

A “Facilidade de estacionar” foi uma vantagem lembrada por parte dos motociclistas, que mencionaram 7 vezes essa possibilidade da moto nas vias. A “Proteção contra intempéries” é a última vantagem mais citada com 5 menções realizadas pelos motoristas do carro, empatando com a “Acessibilidade” que teve cinco referência feitas pelos usuários do transporte público, principalmente com relação ao acesso aos diversos espaços e bairros da cidade, não ocorrendo nenhuma menção à acessibilidade para pessoas com deficiência ou algo parecido.

Ao observarmos as categorias de vantagens mais mencionadas, notamos que os usuários de veículos automotores individuais prezam pela rapidez e minimização de seu tempo de deslocamento. A economia também é preponderante sob a percepção dos motociclistas e por uma minoria de ciclistas e usuários do transporte público.

A independência e o conforto são enfatizados pelos motoristas do carro. Todavia, para que seja possível uma antecipação e mitigação de aspectos negativos vistos em cidades que

adotaram planejamentos voltados para os carros, é fundamental que os donos de veículos individuais motorizados tenham acesso a informações que os incentivem a colocar na balança os aspectos positivos como a rapidez, segurança e conforto perante as desvantagens como os custos, congestionamentos, *stress* com outros motoristas, maior envolvimento em acidentes viários, problemas de infraestrutura viária, dentre outros que são apresentados na sequência desse estudo. Em seguida os participantes da pesquisa foram questionados sobre as desvantagens que gostariam de elencar acerca da utilização de seu principal modal de transporte.

Seguindo o mesmo padrão utilizado para apresentar as vantagens, foram trazidas para a Tabela 14 apenas as desvantagens citadas pelo menos 5 vezes, independente se foram feitas por mais de um grupo ou não.

A desvantagem mais citada foi a “Insegurança/risco de acidente”, amplamente referenciada pelos motociclistas e ciclistas, com respectivas 14 e 12 menções a esse aspecto negativo na utilização de seus modais, demonstrando-se os grupos mais inseguros no cenário da mobilidade urbana do município. Dois pedestres também citaram essa desvantagem. Enquanto que, os motoristas dos carros e usuários do transporte público não demonstraram nenhum tipo de insegurança em seus deslocamentos.

Quanto aos dados, não dá para ignorar a realidade exposta pela ANTP (2020) sobre as principais vítimas de acidentes no Brasil. São motociclistas, ciclistas e pedestres que no índice de morte por quilômetro percorrido figuram entre as principais vítimas de sistemas de mobilidade urbana, que se mostram ineficazes no que deveria ser a maior preocupação das gestões municipais, a proteção da vida de seus habitantes no espaço urbano.

A segunda vantagem mais citada foi a “Falta de respeito dos motoristas” com 26 menções, a qual se relaciona especificamente ao motorista do carro. Esta categoria só não foi mencionada pelos usuários do transporte público, possivelmente em razão desse usuário ser o único que não demanda de atenção constante com outros veículos e condutores que compartilham as vias com seu meio de transporte.

Os ciclistas apresentaram-se como grupo mais insatisfeito com a educação no trânsito por parte dos motoristas de carro, com 50% deles citando essa falta de respeito. Vale evidenciar que o segundo grupo mais descontente com o comportamento dos motoristas são outros motoristas, com 8 deles enfatizando essa falta de respeito no trânsito, seguidos pelos motociclistas que, ainda que tenham se mostrado até aqui, junto com os ciclistas um grupo que sofre com a insegurança, mencionou 6 vezes essa desvantagem. Dois pedestres também

ênfâtizaram esse aspecto negativo vivenciado por eles, enquanto novamente os usuá-rios do transporte público não contribuíram para uma das desvantagens mais citadas.

A “Infraestrutura viária” também foi amplamente criticada com 24 críticas. Essa desvantagem e a “Falta de respeito dos motoristas” foram as únicas categorias evidenciadas por 4 grupos de usuá-rios e em ambas, apenas os usuá-rios do transporte público não mencionaram nenhum aspecto atrelado a elas, fato que somado a menor contribuição desses usuá-rios tanto com relação às vantagens como das desvantagens de seu transporte, indicam que o deslocamento realizado a partir da condução do modal por um terceiro (motorista do ônibus) diminuem a percepção de aspectos relacionados a outros modais de transportes, bem como da infraestrutura viária.

Daqueles que contribuíram para que a “Infraestrutura viária” fosse a terceira desvantagem mais mencionada, estão os motoristas do carro e os pedestres com 8 referências para esse aspecto em cada grupo. Enquanto que dos motociclistas, 5 ênfâtizaram problemas de infraestrutura e dos ciclistas foram 3 ocorrências durante as entrevistas.

A última desvantagem que teve mais de 20 menções foi a do “Elemento do Clima”, no qual são citados, principalmente, a chuva e o frio pelos motociclistas, ciclistas e pedestres, mas também o calor mencionado apenas por ciclistas e pedestres.

Os pedestres que, inclusive, foram os que mais contribuíram com referências a essa desvantagem, com metade do grupo mencionando algum aspecto negativo de seu modal com relação aos elementos do clima. Os motociclistas mencionaram 7 vezes a chuva e/ou o frio, enquanto que 5 ciclistas expuseram as dificuldades atreladas a essa categoria.

Tabela 14 – Desvantagens mais citadas pelos usuá-rios dos diferentes modais de transportes

Categoria de Desvantagem	Carr o	Moto	Bicicleta	Pedestr e	Transporte Público	Tota l
Insegurança / risco de acidente	0	14	12	2	0	28
Falta de respeito dos motoristas	8	6	10	2	0	26
Infraestrutura viária	8	5	3	8	0	24
Elementos do clima	0	7	5	10	0	22
Falta de horários / baixa frequência de ônibus	0	0	0	0	11	11
Falta de ciclovias	0	0	8	0	0	8
Lotação	0	0	0	0	7	7
Trânsito / congestionamento	6	0	0	0	0	6
Custo (combustível/manutenção)	5	0	0	0	0	5
Tempo de deslocamento	0	0	2	3	0	5

Total por modal	27	32	40	25	18	142
------------------------	----	----	----	----	----	------------

Fonte: Autor (2026)

Em seguida existe uma quantidade nitidamente menor de menções para as desvantagens da parte inferior da Tabela 14, porém, tão relevantes quanto as da parte superior para compreendermos as dificuldades enfrentadas por todos grupos investigados.

A “Falta de horários/baixa frequência de ônibus”, categoria com 11 críticas feitas exclusivamente pelos usuários do transporte público, demonstra onde está focada a percepção negativa desses usuários no cenário da mobilidade. Como pudemos observar, não está atrelada diretamente às vias ou à forma como os outros condutores têm influenciado na mobilidade, mas sim ao tempo que precisam esperar para ingressar no seu modal, em razão da falta de ônibus em determinados dias e horários.

Esses usuários do transporte público também mencionaram em 7 entrevistas a “Lotação” enfrentada em suas viagens ou pelo menos em parte delas, demonstrando que a insatisfação deste grupo está relacionada principalmente a pouca oferta de horários para seus deslocamentos, bem como a lotação em alguns horários em que estes deslocamentos acontecem.

Esses problemas são crônicos em diversas cidades brasileiras, afetando diretamente o direito à cidade de seus cidadãos, indo além da questão da acessibilidade ao espaço urbano, mas interferindo na vida familiar e no desenvolvimento social dessas pessoas, tendo em vista que:

Os deslocamentos para o lazer e visitas aos parentes e amigos também são prejudicados pelos mesmos motivos [...]. Toda pessoa necessita permanecer integrada à comunidade, para preservar seu senso de valor. A segregação espacial, na medida em que impede o desenvolvimento das capacidades humanas e provoca a desigualdade de acesso às oportunidades entre os grupos sociais, colabora na perpetuação do círculo vicioso da exclusão social (Gomide, 2006, p. 244).

Além de serem desvantagens que dificultam a migração de usuários dos automotores individuais para o transporte público, principalmente pela importância que estes grupos demonstraram dar para a rapidez de seus modais.

Um outro grupo que fez valer sua voz durante a pesquisa e sozinho conseguiu colocar a “Falta de ciclovias” enquanto uma das categorias mais citadas das desvantagens foi a dos ciclistas, que mencionaram 7 vezes essa deficiência nas condições de mobilidade. Vale lembrar que houve outras três críticas a esse grupo referentes a outros aspectos da infraestrutura viária, colocando-o como o grupo mais insatisfeito com relação à infraestrutura para atendimento de suas necessidades de deslocamento.

Essa falta de estrutura urbana voltada para os ciclistas segue a mesma lógica da falta de melhorias no serviço de transporte público, que advém da priorização de investimento em infraestruturas para atender o insustentável e contínuo crescimento da frota de automóveis, porém, é ainda mais acentuada pelas gestões públicas que não vislumbram a bicicleta enquanto um modal de transporte tal qual os demais (Brasil, 2015).

Vale lembrar que, seja pela histórica visão da bicicleta enquanto um brinquedo na região sudeste ou como um veículo utilitário na região sul, gestões municipais não vislumbraram a necessidade de planejar suas cidades para proteger os ciclistas, que viram as cidades crescerem e a velocidade dos automóveis aumentarem, sem as devidas adequações para sua segurança nas vias (Lopes, Martorelli, Costa, 2020; Coelho, 2020).

No PMU do município consta, dentre as estratégias do plano de governo de 2021-2024 a ampliação da malha cicloviária que proporcione a ligação entre as extremidades urbanas (Unilivre, 2024). No entanto, os ciclistas não consideram que isso esteja acontecendo, com parcela significativa criticando suas condições de circulação.

Com relação ao final da Tabela 14, identificamos duas categorias em que apenas os motoristas do carro referenciaram significativamente, as colocando enquanto desvantagens mais citadas. Foi a do “Trânsito” enfrentado em seus deslocamentos com 6 menções e a do “Custo (combustível/manutenção)” do veículo.

O custo que o automóvel gera para seus donos é outro fator que deveria ser melhor trabalhado para gerar a percepção no motorista de que parcela importante e significativa de sua renda fica comprometida com a utilização do carro que poderia ser destinada para outros aspectos de sua vida, possibilitando melhor qualidade de vida atrelada a estudos, lazer, turismo, saúde, qualidade de vida como um todo, etc.

É importante alertar os donos de automóveis sobre todos os aspectos de influência que o rodoviarismo e a indústria do automóvel geram na sociedade brasileira a partir de estratégias de *marketing*, utilização da mídia, participação direta nas decisões políticas nacionais e na manutenção cultural do automóvel enquanto símbolo de sucesso e status social (Xavier, 2011; Silva, 2013; Fonseca, 2013).

Por fim, com também 5 menções está o “Tempo de deslocamento” enquanto fator negativo evidenciado por 2 ciclistas e por 3 pedestres, desvantagem que pode ser facilmente atrelada à “Falta de horários/baixa frequência de ônibus” que foram explicitadas pelos usuários do transporte público, demonstrando o antagonismo vivenciado pelos privilegiados donos dos automotores individuais na mobilidade do município e dos usuários de modais com alto potencial de sustentabilidade e de melhoria do sistema de mobilidade.

Ao analisarmos em conjunto o tempo médio de deslocamento e o custo médio dos grupos de usuários, junto as suas percepções positivas e negativas durante a utilização do modal (Quadro 7), identificamos o carro enquanto um veículo eficiente em seus deslocamentos e que gera autonomia, conforto e segurança aos seus motoristas, contudo, é o veículo mais oneroso e que se envolve com frequência em conflitos viários, segundo a pesquisa.

A moto tem como trunfo a relação entre tempo e custo de deslocamento, sendo inclusive o veículo mais rápido de todos investigados. Porém, os motociclistas sofrem com a vulnerabilidade a acidentes e com os elementos do clima.

Essa vulnerabilidade também é significativamente sentida pelos ciclistas, bem como a precariedade de infraestrutura viária destinada para seus deslocamentos, mas em contrapartida possuem um custo muito baixo, somado a um deslocamento de tempo moderado que atrela a possibilidade do ciclista realizar uma atividade física benéfica para sua saúde, além de possuir a autonomia de ir e vir quando achar melhor, sem depender de fatores externos como o trânsito ou horários do transporte público por exemplo.

Os pedestres não possuem nenhum custo direto em seus deslocamentos, além de realizarem uma atividade física benéfica para sua saúde, todavia, enfrentam dificuldades relacionadas aos elementos do clima e ao seu espaço de circulação. O tempo médio de deslocamento é o terceiro menor dos evidenciados, mas vale lembrar que parte deles são feitos para acessar o transporte público e que, fator que demanda de uma investigação mais aprofundada sobre esses usuários para compreender a viabilidade ou não de deslocamentos integrais com a caminhada.

Quadro 7 – Tempo de deslocamento versus Custo com modal versus Vantagens e Desvantagens, uma síntese do custo-benefício dos modais

Modal	Tempo médio	Custo médio anual (R\$)	Vantagens predominantes (≥6)	Desvantagens predominantes (≥6)	Interpretação síntese
Carro	12 min 57 s	9.015,07	Rapidez/Agilidade (17); Independência/Autonomia (7); Conforto (6); Segurança (7)	Falta de respeito dos motoristas (8); Infraestrutura viária (8); Trânsito/congestionamento (6)	Modal com alta eficiência e autonomia, porém associado a conflitos viários e custos elevados

Moto	9 min 42 s	2.113,54	Rapidez/Agilidade (17); Economia (12); Facilidade de estacionar (7)	Insegurança/risco de acidente (14); Elementos do clima (7); Falta de respeito (6)	Melhor relação tempo × custo, mas com elevada vulnerabilidade e exposição ambiental
Bicicleta	26 min 36 s	295,56	Saúde/Atividade física (14); Rapidez (7); Economia (6); Autonomia (6)	Insegurança/risco de acidente (12); Falta de respeito dos motoristas (10); Falta de ciclovias (8)	Modal sustentável e acessível, porém fortemente limitado por insegurança e infraestrutura precária
Pedestre	19 min 27 s	~0	Saúde/Atividade física (15)	Elementos do clima (10); Infraestrutura viária (8)	Modal de custo nulo e alta relevância social, mas dificultado pelas condições urbanas
Transporte Público	45 min 30 s	1.880,28	Conforto (7); Economia (6)	Falta de horários/baixa frequência (11); Lotação (7)	Modal economicamente acessível, porém com baixa eficiência e problemas operacionais

Fonte: Autor (2026)

Os usuários do transporte público apresentam o menor custo dentre os que se deslocam com veículos motorizados, além de terem relatado o conforto como uma vantagem nesses deslocamentos, todavia, é o modal que demora mais tempo para levar seus usuários até seus objetivos, além de apresentar problemas como lotação e falta de horários/ônibus em determinados períodos do dia.

Assim, ao afirmar qual desses modos é mais eficiente e/ou eficaz no cenário da mobilidade urbana investigada é uma tarefa impossível, tendo em vista a subjetividade de cada indivíduo ao utilizar seu respectivo modal, como a renda, distância entre local de origem e destino, horário em que realiza seu deslocamento, etc.

Porém, como apontado durante essa pesquisa, existem diversas soluções para que o investigado cenário de mobilidade promova mais igualdade dos aspectos positivos a todos usuários, bem como minimizar os aspectos negativos que influem em uma mobilidade urbana que tem gerado insegurança, insatisfação e desigualdade para parte significativa dos participantes da pesquisa, principalmente daqueles que não possuem ou que não realizam preferencialmente seus deslocamentos com um carro.

A partir do exposto, aproveitamos para apresentar a intenção de migração modal dos participantes da pesquisa, que após apresentarem as características de seus deslocamentos, disseram os meios de transportes pelos quais estariam dispostos a se locomover, caso não pudessem utilizar o seu modal atual, e a razão dessa escolha.

Com base nas respostas dos entrevistados, verificamos que a bicicleta seria o principal modal escolhido para substituir o modal atual dos entrevistados, com 27 apontamentos para ela, representando 33,75% das respostas daqueles que utilizam os outros modais. Um outro aspecto interessante é que 3 ciclistas se recusaram a mudar de modal, optando apenas por escolher uma bicicleta elétrica ao invés da convencional.

Também é importante frisar que 8 motoristas do carro e outros 8 motociclistas afirmaram que migrariam para a bicicleta, representando 40% dos donos de veículos individuais motorizados dispostos a substituí-los por um modo de locomoção ativo e sustentável como a bicicleta. Outros 7 usuários do transporte público e 3 pedestres também apresentaram essa intenção.

Um outro meio de transporte que também é compreendido como uma das soluções para desafogar o sistema de mobilidade urbana das cidades brasileiras é o transporte público, que nessa pesquisa apresentou-se enquanto o segundo modal com mais intenção de migração, sendo um possível substituto da caminhada de 11 pedestres, da bicicleta por 5 ciclistas, além de ser uma possível escolha de 3 motoristas do carro e de 2 motociclistas.

Os meios ativos de deslocamento atrelados à utilização conjunta com o transporte público são entendidos na PNMU como uma alternativa para melhorar a qualidade dos deslocamentos nas cidades brasileiras (Brasil, 2015), no entanto é importante que investimentos sejam articulados para atender às específicas necessidades desses usuários em conjunto com uma abordagem holística da mobilidade focada na integração modal adequada de todos os transportes.

Dentre as principais diretrizes do PNMU estão justamente a priorização dos modos ativos e coletivos de deslocamento em conformidade com a integração desses meios no cenário da mobilidade (Brasil, 2015), mas sendo fundamental também a incorporação dos automotores individuais (Silva, 2017), aproximando os condutores desses veículos dos meios ativos e coletivos de deslocamento sem necessariamente precisar inverter o contexto cultural de uso do automóvel de imediato, mas utilizando essa integração como estratégia para essa mudança de hábitos de deslocamento.

Se por um lado é animador que a bicicleta e o transporte público, vistos como os modos de deslocamento mais sustentáveis e capazes de minimizar as externalidades negativas da

mobilidade urbana, figuraram enquanto principais intenções de migração modal, por outro lado os veículos automotores individuais carro e moto foram os 3º e 4º modais, respectivamente, mais visados para migração modal de outros usuários.

Dentre os interessados em possuir um automóvel, os ciclistas são os principais, com 9 representantes, enquanto 7 motociclistas também migrariam para o automóvel, seguidos por 2 usuários do transporte público. Dos 12 entrevistados que migrariam para a moto, estão 6 motoristas do carro e outros 6 pedestres.

Já, a caminhada é o segundo meio de deslocamento menos visado para migração, com 11 intenções, divididas entre usuários do transporte público com 5 representantes, motociclistas com 3, 2 ciclistas e apenas um motorista do carro que passariam a caminhar para se deslocar pela cidade. A tabela 15 indica as intenções de migração com modal dos usuários dos diferentes modais de transporte.

Tabela 15 – Intenção de migração com modal dos usuários dos diferentes modais de transportes

↓ Origem \ Destino →	Carro	Moto	Bicicleta	Caminhada	Transporte público	Aplicativo/ Moto táxi	Bicicleta elétrica	Total
Carro	—	6	8	1	3	2	—	20
Moto	7	—	8	3	2	—	—	20
Bicicleta	9	—	1	2	5	—	3	20
Pedestre	—	6	3	—	11	—	—	20
Transporte público	2	—	7	5	—	7	—	20
Total	18	12	27	11	21	9	3	100

Fonte: Autor (2026)

Já, os transportes por aplicativo, táxi ou mototáxi foram os menos visados para migração, mas com representativa parcela de interesse por parte de usuários do transporte público em que 7 participantes da pesquisa indicaram essa possível migração, além de outras 2 feitas por motoristas do carro.

Em síntese, podemos considerar que apenas os grupos de origem, que são 62,5% dos usuários de modos motorizados individuais manifestaram a possibilidade de migrar para modos ativos ou coletivos, enquanto apenas 28,3% dos usuários destes últimos indicaram a intenção

de migrar no sentido inverso. Tal diferença evidencia uma demanda reprimida por formas de deslocamento mais sustentáveis, fato que pode estar atrelado a diversos aspectos, mas possivelmente um deles seja as limitações estruturais do sistema de mobilidade urbana enfatizados pelos ciclistas e pedestres.

As principais razões para essas migrações, bem como as opções mais desejadas pelos usuários de cada modal estão dispostas no Quadro 8, onde constatamos que o interesse pela bicicleta pelos motoristas do carro, motociclistas e usuários do transporte público são provenientes da promoção de saúde, atividade física, economia, qualidade de vida, praticidade, agilidade e autonomia que o modal é capaz de proporcionar a esses usuários.

Já, a possível migração de pedestres e ciclistas para o transporte público ocorre em razão do baixo custo do transporte, atrelado a gratuidade aplicada a alguns usuários, não exigência de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e do conforto que o modal pode proporcionar.

Os ciclistas e motociclistas que gostariam de ter um automóvel mencionaram principalmente o conforto e a segurança que o modal proporciona, além da proteção contra os elementos do clima.

Nenhum dos grupos priorizaram a moto como primeira opção para migração modal, porém foi a segunda opção mais escolhida por motoristas do carro e ciclistas que indicaram a rapidez e o baixo custo das motocicletas.

Quadro 8– Principais motivações para intenção de migração modal

Modal de origem	1º modal para migração (mais citado)	Motivações predominantes	2º modal para migração (2º mais citado)	Motivações predominantes
Carro	Bicicleta	Saúde; atividade física; economia; qualidade de vida.	Moto	Rapidez; baixo custo
Moto	Bicicleta	Economia; praticidade; atividade física	Carro	Conforto; segurança
Bicicleta	Carro	Conforto; segurança; proteção climática.	Transporte público	Baixo custo; conforto
Pedestre	Transporte público	Baixo custo; gratuidade; ausência de CNH.	Moto	Rapidez; baixo custo
Transporte público	Bicicleta	Agilidade; autonomia; deslocamento direto.	Transporte por aplicativo/Moto táxi	Rapidez; flexibilidade

Fonte: Autor (2026)

As mototáxis foram mencionados por 4 usuários do transporte público como principal opção de migração modal, além de outras 3 menções aos transportes por aplicativo feitas por esse grupo, contudo, ainda que esses transportes possam ser bem vistos pela rapidez e flexibilidade que proporcionam aos que os utilizam, o uso cotidiano para aqueles que precisam se deslocar por distâncias médias e longas pode pesar significativamente no orçamento, algo que possivelmente não foi levado em conta pelos entrevistados que apontaram para esses modais.

É animador para o cenário de mobilidade urbana o significativo potencial de migração observado, cuja intenção pela bicicleta e pelo transporte público somaram 63,75% das respostas possíveis, levando em consideração apenas os grupos que não utilizam os respectivos modais nesse percentil.

Contudo, as vantagens e desvantagens identificadas pelos usuários desses modais apontam para uma necessidade de melhorias, principalmente com relação à prestação do serviço de transporte público e de infraestrutura viária para facilitar e proteger os ciclistas no trânsito.

Uma outra necessidade já exposta durante a pesquisa é de um planejamento da mobilidade no município voltado para a integração modal de todos os meios de transportes, com os devidos favorecimentos aos meios ativos e coletivos de deslocamento, tendo em vista que suas maiores capacidades de propiciar um ambiente urbano mais sustentável para todos cidadãos, somando a integração das políticas de mobilidade com as de uso e ocupação do solo, favorecendo o adensamento populacional em áreas estratégicas, distribuição de empregos, bens e serviços pelo espaço urbano (Carvalho, 2016; Silva, 2017).

Compreendemos que melhorar a mobilidade urbana do município perpassa pela identificação das problemáticas vivenciadas pela população, proposições de soluções que privilegiem os meios mais sustentáveis de deslocamento, somados ao rompimento de fronteiras do planejamento urbano, das mais diversas secretarias do município para um planejamento holístico que busque a maior integração possível do cidadão às mais diversas necessidades urbanas, pelas mais distintas estratégias.

5.2.4 Sinistros de trânsito e infraestrutura urbana: relatos dos usuários da mobilidade?

A fim de compreender ainda mais o cenário da mobilidade no município, principalmente com relação às experiências vividas pelos participantes da pesquisa dentro desse sistema complexo da mobilidade, os entrevistados foram questionados se já sofreram algum acidente utilizando o seu principal modal de transporte, qual a gravidade (grave, médio, leve), se existia

outro modal envolvido e qual era, além de se acreditavam ou não que algum aspecto da mobilidade urbana possa ter sido responsável ou facilitador desse acidente.

Foram obtidas 80 respostas com os usuários do carro, motocicleta, bicicleta e pedestres, tendo em vista que nenhum usuário do transporte público alegou ter sofrido acidentes enquanto se deslocava com o respectivo modal.

Desses respondentes, a maioria de 50 (62,5%) entrevistados alegaram nunca ter sofrido nenhum tipo de acidente. Enquanto que 30 (37,5%) afirmaram que sim, já sofreram algum tipo de acidente durante seu deslocamento com seus respectivos modais, de modo que 21 desses acidentes tiveram algum outro transporte envolvido.

Dentre as 650 ocorrências de sinistro de trânsito no município registrados pelo Corpo de Bombeiros do Paraná em 2022, a maioria teve o envolvimento de veículos automotores com evidência para as 229 colisões entre carros e motociclistas, além de outras 117 colisões entre mais de um automóvel (Unilivre, 2024; da Silva, 2025). Esses são dados alarmantes sobre a realidade da violência no trânsito no município, os quais preocupam ainda mais quando se sabe que 10 pessoas perderam a vida nesses acidentes, além de outras 22 terem sofrido ferimentos graves (da Silva, 2025).

Em 2023, foram registrados 660 sinistros de trânsito no município, atingindo uma média de 1,81 por dia, com 9 vidas interrompidas e 23 pessoas com ferimentos graves. O número de lesões leves e moderadas em 2022 foi de 501, e em 2023 foram somados 482, porém, ainda que esses registros sejam significativamente mais expressivos que o número de vítimas graves e fatais nesse mesmo período, esses dados não podem ser naturalizados, principalmente tendo em vista que os limite de velocidade nas vias urbanas é de 40km/h (da Silva, 2025).

Com relação ao conjunto de 30 participantes da pesquisa que alegaram ter sofrido acidentes no município, observamos que àqueles que mais sofreram acidentes foram os motociclistas e ciclistas, com 10 incidências em cada um dos grupos, representando 50% dos motociclistas e dos ciclistas participantes. Dos usuários do carro, 6 (30%) já sofreram algum acidente, enquanto os pedestres somaram 4 (20%) acidentados.

Os motociclistas e ciclistas também foram os que sofreram mais acidentes de média gravidade, com 5 incidências para cada modal, e graves com 1 registro para o grupo de ciclistas, e 3 para os motociclistas, enquanto os usuários do carro e pedestres não indicaram ter sofrido nenhum acidente grave (Tabela 16).

Tabela 16 – Gravidade dos acidentes sofridos

Modal	Acidentes	Leve	Médio	Grave
Carro	6	4	2	0
Moto	10	2	5	3
Bicicleta	10	4	5	1
Pedestre	4	3	1	0
Transporte público	0	0	0	0
Total	30	13	13	4

Fonte: Autor (2026)

Enquanto 4 ciclistas indicaram que os acidentes foram leves, apenas 2 motociclistas também entenderam seus acidentes dessa forma. Dos usuários do carro que se acidentaram, 4 disseram ter sido leves e 2 que disseram que os acidentes foram médios. Já, os pedestres evidenciaram 3 acidentes leves e 1 médio, sendo este o único grupo em que as ocorrências não tiveram algum outro transporte envolvido (Tabela 17).

Tabela 17 – Modais de transportes envolvidos nos acidentes

Modal do entrevistado ↓ / Transporte envolvido →	Carro	Moto	Bicicleta	Pedestre	Transporte público
Carro	5	1	0	0	0
Moto	7	1	0	0	0
Bicicleta	7	0	0	0	0
Pedestre	0	0	0	0	0
Transporte público	0	0	0	0	0
Total	19	2	0	0	0

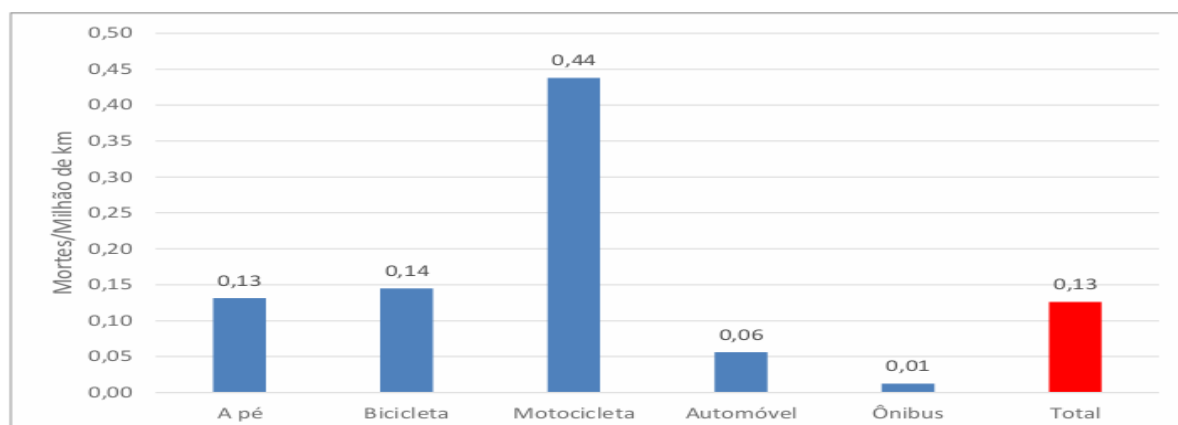
Fonte: Autor (2026)

A tabela 17 também evidencia um dado importante sobre os transportes que mais estiveram envolvidos nos sinistros de trânsito apresentados pelos participantes da pesquisa, de que o carro é o veículo que mais esteve envolvido nos acidentes sofridos pelos entrevistados, sem levar em conta o próprio veículo utilizado pelo acidentado, neste caso, do motorista do carro. São 19 incidências e apenas 2 da moto.

O significativo número de acidentes com motociclistas e ciclistas evidenciado não é uma característica apenas do município, mas se mostrou nos últimos anos uma realidade brasileira em que os usuários desses respectivos modais figuram como as principais vítimas dos acidentes por quilômetro percorrido nas cidades brasileiras, como apresenta a ANTP (2020) em

que para cada um milhão de quilômetros percorridos por ciclistas, 0,14 se tornam vítimas fatais dos acidentes, enquanto esse índice se apresenta aproximadamente 3 vezes maior para os motociclistas, com 0,44 óbitos para cada milhão de quilômetro percorrido nas cidades brasileiras.

Figura 18– Mortes por quilômetros percorridos pelos diferentes modais de transporte no Brasil em 2018



Fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos (2020)

Os participantes da pesquisa também foram questionados se acreditavam ou não que o sistema de mobilidade urbana contribuiu para que os acidentes acontecessem, além de serem indagados sobre como aconteceu o acidente, a fim de verificar que tipos de influências o sistema de mobilidade pode ter gerado para causar ou facilitar os acidentes.

Em alguns casos, o participante afirmou que houve sim influência do sistema de mobilidade urbana, mas na descrição do acidente evidenciou que o sinistro foi ocasionado por falha humana, casos que não foram compreendidos enquanto influenciados pelo sistema de mobilidade.

Dessa forma, classificamos como acidentes influenciados ou facilitados pelo sistema de mobilidade urbana àqueles em que algum elemento das vias, como a organização, cruzamentos, falta de sinalização, locais de estacionamento, arborização, calçadas irregulares, etc. tenham sido responsáveis ou facilitadores do acidente ocorrido.

A partir do exposto na Tabela 18, dos 30 acidentes ocorridos com os entrevistados, (8) 26,67% afirmaram que o sistema de mobilidade urbana contribuiu para que os acidentes acontecessem. Dentre essas afirmativas, estão casos de estacionamento de veículos em locais julgados inapropriados pelos entrevistados; falta de sinalização para indicar via preferencial e para orientação nos cruzamentos (pseudorrotatórias); ciclovias com trajeto em via utilizada por carros; calçadas desniveladas e com mato alto.

Tabela 18 – Possível influência da infraestrutura de mobilidade urbana e descrição do acidente

Modal	Caso	Influência da infraestrutura de mobilidade urbana	Descrição do ocorrido
Carro	1	Sim	Carro estacionado na esquina impediu a visão da motorista, que ao avançar invadiu a preferencial
Carro	2	Sim	Rua estreita e carros estacionados em local proibido, associado à imprudência do motociclista
Carro	3	Não	Motorista displicente
Carro	4	Não	Desatenção dos motoristas
Carro	5	Não	Desatenção dos motoristas
Carro	6	Não	Desatenção da motorista
Moto	1	Não	Carro atravessou a preferencial
Moto	2	Sim	Colisão na pseudorrotatória (erro do outro motorista)
Moto	3	Sim	Carro atravessou a preferencial sem sinalização
Moto	4	Não	Carro atravessou a preferencial
Moto	5	Não	Desatenção do entrevistado
Moto	6	Não	Desatenção do entrevistado
Moto	7	Não	Motorista foi para a pista da direita antes de virar à esquerda na pseudorrotatória, sem utilizar a seta
Moto	8	Não	Motorista do carro avançou o sinal vermelho
Moto	9	Não	Carro atravessou a preferencial
Moto	10	Não	Desatenção de ambos os condutores
Bicicleta	1	Sim	Cruzamento da ciclovia da Av. John Kennedy possibilita o conflito entre automóveis e ciclistas.
Bicicleta	2	Não	Carro avançou o sinal amarelo no trevo do Lar Paraná
Bicicleta	3	Não	Ciclista no ponto cego do motorista, que virou e a atingiu
Bicicleta	4	Não	Motorista estava no celular e atingiu o ciclista na faixa de pedestres
Bicicleta	5	Não	Freio falhou
Bicicleta	6	Não	Motorista não viu o ciclista ao fazer a curva
Bicicleta	7	Não	Motorista deu ré sem olhar (para observar outro acidente)
Bicicleta	8	Não	Carro freou bruscamente para conversar (batida na traseira do veículo – fratura de clavícula)
Bicicleta	9	Não	Desatenção do entrevistado
Bicicleta	10	Não	Desatenção do entrevistado
Pedestre	1	Sim	Calçada desnivelada
Pedestre	2	Sim	Meio fio coberto por mato
Pedestre	3	Sim	Calçada desnivelada
Pedestre	4	Não	Desatenção do entrevistado.

Fonte: Autor (2026)

Quanto aos relatos dos entrevistados que afirmaram que seus acidentes tiveram alguma contribuição da infraestrutura da mobilidade urbana, alguns puderam ser observados, como por exemplo o disposto no caso 2 do modal moto, em que o entrevistado usa o termo “pseudorrotatória” para descrever cruzamentos muito comuns no município, nos quais a sinalização com tinta no centro desses cruzamentos pode gerar a falsa percepção de que se trata de uma rotatória, quando na verdade, é um cruzamento em que, ao invés da preferência o motorista deve parar e esperar, como podemos observar na Figura 19.

Figura 19 - “Pseudorrotatória” na Avenida Capitão Índio Bandeira com a Rua Mato Grosso



Fonte: Autor (2026)

Na figura 19, podemos observar a marcação arredondada ao centro do cruzamento, que pode gerar uma falsa impressão ao motorista de que ele está em uma rotatória e possui a preferência para cruzar a via, quando na realidade, a preferência é do veículo que está na avenida. Na imagem, o carro branco aguarda corretamente a passagem do carro preto que possui a preferência por estar na avenida, porém, para pessoas que não estão habituadas com esse tipo de cruzamento, com ênfase para turistas, podem acontecer erros que gerem acidentes, principalmente devido à falta de sinalização que as orientem nesses casos.

Na Figura 20, observamos até mesmo um canteiro central em forma de círculo, algo que comumente em outros municípios indica uma rotatória e, portanto, a preferência é na via de quem se encontra nela, porém, nesse caso, a preferência também é de quem trafega pela avenida.

Figura 20 - “Pseudorrotatória na Avenida Manoel Mendes de Camargo com a Rua Santa Catarina



Fonte: Autor (2026).

Assim, é possível verificarmos que não existe nenhuma sinalização indicando de quem é a preferencial, sendo um aspecto da infraestrutura viária conhecido pela maioria dos habitantes do município, mas que pode gerar acidentes em razão do desconhecimento por parte de outros habitantes ou principalmente por visitantes de outras cidades.

A Figura 21 ilustra uma rotatória na área central onde, ao contrário dos exemplos anteriores, a preferência é dos veículos que já circulam na via. Essa falta de padronização na sinalização, especialmente para condutores não habituados a essa configuração, gera interpretações equivocadas. Trata-se de uma falha simples de corrigir, cuja melhoria minimizaria a chance de acidentes nesse desenho da via urbana.

Esses aspectos apresentados como possíveis facilitadores de acidentes, são ainda mais plausíveis a partir do relato de 4 motociclistas que indicaram terem tido sua preferencial cruzada por um carro ao se acidentarem.

Figura 21 – Rotatória na Avenida Capitão Índio Bandeira com a Rua São Paulo



Fonte: Autor (2026)

Quanto à afirmação de um dos ciclistas de que a infraestrutura viária também influenciou em seu acidente sofrido, verificamos na Figura 22, um dos locais em que os ciclistas que utilizam a ciclovia da Avenida Presidente John Kennedy precisam atravessar um cruzamento de veículos, possibilitando o conflito entre automóveis e ciclistas, caso relatado pelo ciclista do grupo 1, indicando que a ciclovia deveria ser melhor sinalizada e estar localizada nas extremidades à direita das vias.

Por mais que esse canteiro central seja amplo e possibilite a circulação de bicicletas pela ciclovia existente, a falta de sinalização na via indicando para o motorista do automóvel a possibilidade de encontro com ciclista nesse local, somado a necessidade do motorista se atentar para o tráfego de outros veículos nas vias, possibilita o tipo de acidente citado pelo ciclista.

Figura 22 - Ciclovia da Avenida: John Kennedy em conflito com cruzamento de automóveis



Fonte: Autor (2026)

Os pedestres formam o grupo dos que menos sofreram acidentes (com exceção dos usuários do transporte público) e em nenhum caso houve o envolvimento com outro modal de transporte, em contrapartida foram os que mais alegaram que tiveram interferência da infraestrutura viária de mobilidade, em que dois entrevistados relacionaram o acidente à calçada desnivelada, enquanto outro em razão do mato na calçada, aspectos que puderam ser observados pela cidade e estão exemplificados na Figura 23.

Na Figura 23, podemos observar uma mãe precisando compartilhar a rua com um carro em razão do desnível na calçada que a impediu de trafegar com o carrinho em que está levando seu filho. Esse desnível pode ser visto de maneira ainda mais acentuada na imagem ao lado, enquanto que a terceira imagem mostra a impossibilidade de utilizar uma calçada cheia de mato.

Figura 23 – Calçadas desniveladas e calçada com mato, dificultando ou impedindo a passagem de pedestres



Fonte: Autor (2026)

Dessa forma, constatamos alguns exemplos do que foi exposto pelos entrevistados quando questionados sobre a influência da infraestrutura viária de mobilidade nos acidentes sofridos, demonstrando que 26,67% dos acidentes poderiam ter sido evitados se aspectos da infraestrutura viária estivessem melhor adequados para circulação dos modais investigados.

Um outro dado relevante disponível na Tabela 20, são os 22 acidentes que os entrevistados não julgaram haver influência do sistema de mobilidade urbana, 9 (40,91%) foram causados em razão de uma infração de trânsito cometida pelo outro condutor, sendo o avanço de preferencial o mais recorrente com 3 casos; empatado com o trânsito de veículo sem respeito as regras da via, em que a conversão de pistas sem sinalização, dar ré na via para olhar um acidente e frear bruscamente para conversar com um conhecido foram enquadradas nessa perspectiva; avanço de sinal vermelho ou amarelo foi citado em 2 ocasiões; e a utilização de celular ao volante teve uma menção.

Ainda sobre esses 22 acidentes sem interferência do sistema de mobilidade, as outras 11 (50%) ocorrências foram ocasionadas por displicência ou desatenção, seja do próprio entrevistado ou do condutor do outro veículo envolvido.

Em apenas duas situações foi possível observar de fato acidentes muito difíceis de serem evitados, tendo em vista que um deles teve influência do ponto cego do condutor do carro coincidir com o local em que estava o ciclista, enquanto o outro ocorreu por uma falha mecânica nos freios da bicicleta.

Dessa forma, compreendemos que 93,3% dos acidentes ocorridos com os participantes da pesquisa poderiam ter sido evitados, seja pela melhor adequação do sistema viário de mobilidade urbana, programas de conscientização e educação no trânsito, bem como de fiscalização e autuação de condutores infratores.

O aumento dos acidentes de trânsito nas últimas décadas está relacionado justamente ao aumento da frota de veículos automotores individuais (Cáccia, 2015; Rodrigues, 2016), demonstrando que a capacidade de planejamento urbano da mobilidade nos municípios não tem conseguido acompanhar a demanda por adequações viárias, conscientização sobre a importância da educação e respeito as regras no trânsito.

Todos os modais de transportes passaram a registrar maior índice de acidentes, porém o elevado número de vítimas com relação a quantidade de quilômetros percorridos por pedestres, ciclistas e motociclistas evidencia ainda mais o cenário da desigualdade na mobilidade, em que meios ativos de deslocamento, compreendidos como parte da solução para a melhoria da mobilidade nas cidades têm figurado enquanto principais vítimas junto de motociclistas.

Nesse estudo de caso específico de Campo Mourão/PR, felizmente os pedestres não relataram o envolvimento em acidentes com outros modais, bem como os usuários do transporte público, no entanto os conflitos evidenciados entre ciclistas e motociclistas com os motoristas dos carros foram constatados de forma significativa.

É imprescindível que a gestão pública se atenha às informações geradas e dispostas nos documentos do PMU, principalmente no que se refere ao “Relatório de caracterização inicial” que trata sobre o tema dos acidentes, além de atrelar essas informações com as coletadas diariamente pelo SAMU e Corpo de Bombeiros, evidenciando as localidades em que mais acontecem esses acidentes para que sejam identificados os problemas de infraestrutura viária que sabemos contribuir para parte desses acidentes.

O Relatório de Diagnóstico da Mobilidade Urbana e o Relatório de Comportamento da Circulação também são documentos fundamentais a serem estudados e compreendidos pela

gestão pública durante o planejamento e readequação da mobilidade sob o PMU, tendo em vista que o primeiro especifica o cenário atual de infraestrutura da mobilidade, enquanto o segundo possui dados preciosos sobre a circulação da população pelo espaço urbano.

Além disso, ações em parceria com os organismos de trânsito estadual como o Detran, Polícia Militar, Secretaria de Educação do Paraná, etc. também devem ser planejadas, buscando a realização de campanhas contínuas sobre respeito, segurança e responsabilidade no trânsito, já que cada vez menos, os números de vítimas fatais têm impactado os indivíduos, que têm vivido cada vez mais sujeitos a se tornarem vítimas de tragédias que já matam no Brasil mais do que muitos conflitos armados e catástrofes naturais pelo mundo (Cáccia, 2015).

5.2.5 Análise integrada: política, econômica, espacial, social.

No presente tópico, estão dispostos os aspectos políticos levantados pelas entrevistas, nos quais constam o conhecimento ou não por parte dos participantes das audiências públicas para a realização do PMU do município, além das principais sugestões feitas para a melhoria da mobilidade urbana na cidade.

A participação popular na formulação de políticas públicas de mobilidade é fundamental para que os anseios da população sejam atendidos a fim de possibilitar o acesso com equidade para toda a população aos bens e serviços urbanos, bem como para a construção conjunta de uma cidade que atenda aos interesses da população ao invés daqueles provenientes de pequenas minorias.

Para além do aspecto político, também são apresentadas as análises integradas acerca de aspectos econômicos, ambientais e sociais identificados nas entrevistas realizadas com os usuários da mobilidade do município.

Uma das determinações da PNMU (2015) é que o Plano de Mobilidade Urbana dos municípios seja formulado com ampla participação social, englobando os diversos atores do município, mas principalmente a população, que precisa ser devidamente informada sobre a realização das audiências públicas, contudo, ao serem questionados sobre o conhecimento da realização das quatro audiência públicas que aconteceram em 2023, apenas 18 entrevistados afirmaram que sim, ficaram sabendo de suas realizações, enquanto os demais 88 disseram que não tiveram acesso a nenhuma informação de divulgação das audiências (Tabela 19).

Tabela 19 - Conhecimento e participação dos entrevistados acerca das audiências públicas para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Modal	Souberam (Sim)	Não souberam	Participou	Não participou	Total
Carro	5	15	0	5	20
Moto	4	16	1	3	20
Bicicleta	4	16	0	4	20
Pedestre	3	17	0	3	20
Transporte Público	2	18	0	2	20
Total geral	18	82	1	17	100

Fonte: Autor (2026)

Os motoristas do carro foram o grupo em que mais pessoas souberam das audiências públicas com 5 representantes. Dentre os motociclistas e ciclistas, 4 representantes de cada grupo tiveram conhecimento das audiências, além de 3 pedestres e 2 usuários do transporte público, no entanto, apenas um motociclista afirmou ter participado de uma das audiências.

Assim sendo, constatamos que, além de uma minoria de apenas 18% dos entrevistados terem ficado sabendo da realização das audiências, apenas 1% de todos os entrevistados participou efetivamente de uma delas, demonstrando mais um desafio para a mobilidade urbana do município, que é a integração da população nos espaços convidados e a criação de espaços “reivindicados”, aqueles em que ocorre a convivência da população como nas praças, associações de bairro, feiras, etc. facilitando o debate público para que determinações de políticas públicas atendam seus interesses.

Os entrevistados ainda foram questionados sobre o que teriam proposto de melhorias para a mobilidade urbana com relação às possíveis tecnologias, políticas públicas e apontamentos gerais para a melhoria da mobilidade urbana, caso tivessem participado das audiências.

Na Tabela 20, estão as sugestões dos participantes da pesquisa ao serem questionados sobre o emprego de tecnologias que fossem capazes de melhorar a mobilidade urbana do município. A maioria de 37 respostas apontou para a implantação de mais “Semáforos/semáforos inteligentes”, demonstrando uma preocupação com o fluxo de veículos e pessoas destes entrevistados, principalmente de motociclistas (12), motoristas do carro (9) e ciclistas (9), além de 5 sugestões de pedestres e 2 dos usuários do transporte público, que veem potencial nessas ferramentas para um melhor controle do fluxo urbano na cidade.

Em seguida, 28 participantes da pesquisa demonstraram preocupação com a “Fiscalização/segurança”, sugerindo que as vias tivessem mais câmeras de segurança e radares de velocidade, de modo que, pudessem alcançar esse objetivo e tornar mais seguras as vias da cidade. Os que mais sugeriram essas ferramentas foram os ciclistas (10), depois os motoristas do carro (8) e os motociclistas (6), enquanto os pedestres e usuários do transporte público tiveram 2 representantes dessa sugestão em cada grupo.

A terceira tecnologia mais sugerida, foram os “Aplicativos de mobilidade compartilhada” com 15 menções, como por exemplo dos que possibilitam o aluguel de bicicletas e patinetes elétricos, bem como de compartilhamento de caronas entre pessoas que se locomovem diariamente para as mesmas regiões da cidade. Os grupos mais entusiastas dessas tecnologias foram os dos motociclistas com 5 sugestões, dos ciclistas e do transporte público, com 4 sugestões cada, além de uma contribuição de um motorista do carro e de um pedestre.

As demais sugestões não foram tão mencionadas quanto às anteriores, mas também demonstraram ser importantes para a melhoria da mobilidade, como por exemplo, a facilitação do acesso à “Informação/conectividade (*Wi-fi*)”, citada por 6 indivíduos, uma forte característica de cidades inteligentes, que em diversos casos como da cidade de Nova York (EUA) já está integrada a uma rede de informações de mobilidade urbana capaz de possibilitar o acesso a informações em tempo real aos usuários do transporte público e de veículos compartilhados, além de gerar informações dos padrões de deslocamento desses indivíduos para a gestão pública e empresas que ofertam serviços de mobilidade (Canal Futura, 2017)¹⁴.

Tabela 20 – Tecnologias para melhoria da mobilidade urbana

Tecnologia / Solução	Carr o	Moto	Bicicleta	Pedestr e	TP	Tota l
Semáforos /Semáforos inteligentes	9	12	9	5	2	37
Fiscalização / segurança (câmeras, radares)	8	6	10	2	2	28
Aplicativos de mobilidade compartilhada	1	5	4	1	4	15
Informação / conectividade (<i>Wi-fi</i>)	1	1	1	1	2	6
Infraestrutura urbana (espelhos, fiação etc.)	2	1	0	1	1	5
Carregador de celular nos ônibus e no terminal rodoviário	0	0	0	0	2	2
Iluminação urbana	0	1	1	0	0	2
Total geral	21	29	25	10	13	98

Fonte: Autor (2026)

¹⁴ FUTURA. *Cidades Inteligentes* | *Expresso Futuro com Ronaldo Lemos*. Apresentação: Ronaldo Lemos. YouTube, 2017. Disponível em < <https://www.youtube.com/watch?v=5KDhl1K3c5Q> >.

A modernização de aspectos da “Infraestrutura urbana” foi citada 5 vezes, e engloba a colocação de espelhos em cruzamentos para que os condutores dos diversos veículos não precisem avançar a faixa de pedestre para conseguir enxergar se tem outro veículo vindo nas avenidas preferenciais, além de fiação subterrânea para evitar conflito desses fios com motociclistas e ciclistas, além de outras adequações viárias de sinalização por exemplo.

Por fim, com duas menções cada categoria, estão sugestões de “Carregadores de celular nos ônibus e no terminal rodoviário”, e de adequação da “Iluminação urbana”.

Assim, podemos observar que as principais tecnologias mencionadas não são tendências que ainda não existam no cenário de mobilidade do município, porém, são percebidas como escassas pelos participantes da pesquisa, como os semáforos, câmeras e radares.

Todavia, aplicativos de mobilidade compartilhada e acesso facilitado à informação por meio da internet realmente não estão disponíveis no espaço urbano do município.

Essas sugestões evidenciam uma demanda existente que, se atendida, proporcionará aos habitantes acesso a ferramentas comuns em cidades que se destacam como “cidades inteligentes”, nas quais o planejamento urbano, aliado ao uso de tecnologias e, sobretudo, ao acesso à informação, ao conhecimento e à educação, somado à participação da população nos processos decisórios, gera inúmeros benefícios, como melhoria da qualidade de vida e fortalecimento do pertencimento à vida urbana (Amorim, 2016; Cury, Marques 2017).

Os participantes da pesquisa também evidenciaram as políticas públicas que poderiam ser melhoradas ou implantadas para melhoria do cenário da mobilidade urbana (Tabela 21), e as principais sugestões estão diretamente relacionadas com algumas desvantagens e relatos de acidentes significativamente mencionadas pelos entrevistados.

Diante disso, percebemos que as políticas de “Educação/conscientização” no trânsito (13 sugestões) e de “Fiscalização/aplicação da lei” (12) foram as mais citadas pelos participantes da pesquisa. Essas categorias dialogam diretamente com a desvantagem “falta de respeito dos motoristas” e com os relatos de acidentes envolvendo desatenção e/ou infrações cometidas pelos condutores.

Esses resultados indicam que os participantes da pesquisa reconhecem o potencial das campanhas de educação e conscientização no trânsito. Contudo, também evidenciam que tais estratégias devem ser acompanhadas por ações punitivas, por meio da fiscalização e da efetiva aplicação das leis já existentes, frequentemente desrespeitadas.

Outra demanda identificada por 11 entrevistados refere-se à “regulamentação de novos modais”, como patinetes e bicicletas elétricas. Esses meios de transporte podem ser utilizados por pessoas de diferentes faixas etárias, inclusive jovens e adolescentes que, em muitos casos,

não passaram por processos formais de formação ou avaliação quanto às normas de trânsito, como ocorre com os condutores habilitados.

Nesse contexto, o desconhecimento das regras pode contribuir para a ocorrência de acidentes, inclusive com vítimas fatais, sobretudo entre os próprios usuários desses modais, que se encontram em condição de maior vulnerabilidade no sistema de mobilidade urbana.

Tabela 21 – Políticas públicas para melhoria da mobilidade urbana

Política pública / Diretriz	Carr o	Moto	Bicicleta	Pedestr e	TP	Tota l
Educação / conscientização	2	5	2	1	3	13
Fiscalização / aplicação da lei	4	2	5	0	1	12
Regulamentação de novos modais	3	1	3	3	1	11
Gestão do espaço viário	2	0	0	2	0	4
Planejamento do transporte público	2	0	0	0	2	4
Incentivos econômicos (subsídios, isenções)	1	2	1	0	0	4
Infraestrutura cicloviária	0	2	0	0	1	3
Segurança pública urbana	0	1	0	2	0	3
Infraestrutura urbana geral (banheiros, saneamento)	0	0	0	2	0	2
Produção de conhecimento técnico	0	1	0	0	0	1
Transparência / divulgação	0	0	0	1	0	1
Total geral	13	15	14	12	9	63

Fonte: Autor (2026)

Diversas outras categorias com menor incidência de sugestões sobre políticas públicas aparecem em seguida, como a da “Gestão do espaço viário”, “Planejamento do transporte público”, “Incentivos econômicos (subsídios e isenções)” com 4 sugestões relacionadas a cada categoria.

Já, as políticas públicas voltadas para “Infraestrutura cicloviária” e “Segurança pública” foram sugeridas 3 vezes para cada categoria, ambas seguidas por duas sugestões sobre “Infraestrutura urbana geral (banheiros, saneamento)”, além de “Produção de conhecimento técnico” e “Transparência/divulgação” com uma sugestão relacionada a cada categoria.

Por fim, os entrevistados puderam apontar sugestões para a melhoria de circulação do seu respectivo modal (Tabela 22), e as principais delas foram relacionadas à melhoria da “Infraestrutura principal do modal”, com ênfase para a participação dos ciclistas e pedestres, que com respectivas 15 e 10 sugestões, demonstraram insatisfação com as condições atuais das vias urbanas, principalmente pela falta de ciclovias e das péssimas condições das calçadas.

Outros 2 motoristas do carro e usuários do transporte público contribuíram para a categoria, enquanto apenas um motociclista sugeriu algo relacionado ao tema, totalizando as 30 sugestões.

A melhoria da infraestrutura urbana foi destacada também na categoria “Infraestrutura de apoio”, em que constam sugestões de motociclistas como mais vagas de estacionamento, isenção de estacionamentos e abrigos contra chuva; dos ciclistas reivindicando estacionamentos adequados para as bicicletas; os pedestres sugerindo mais pistas de caminhada e passarelas; Enquanto que um motorista do carro sugere a retirada do estacionamento rotativo, e um usuário do transporte público a melhora na estrutura dos pontos de ônibus.

As principais sugestões dos motoristas do carro são referentes à melhoria do “Sistema viário/organização do fluxo”, categoria que teve 10 menções, de modo que 6 delas foram realizadas por este grupo. Outros 3 motociclistas contribuíram para essa categoria, além de um usuário do transporte público.

Tabela 22 – Melhorias para circulação dos respectivos modais

Categoria de melhoria	Carr o	Moto	Bicicleta	Pedestr e	TP	Tota l
Infraestrutura principal do modal	2	1	15	10	2	30
Infraestrutura de apoio (estacionamento, pontos, abrigo)	1	3	3	3	1	11
Sistema viário / organização do fluxo	6	3	0	0	1	10
Sinalização	3	0	0	3	1	7
Fiscalização	1	2	0	1	0	4
Segurança urbana	0	1	1	1	0	3
Educação	0	0	1	1	0	2
Informação ao usuário	0	0	0	0	1	1
Acessibilidade	0	0	0	0	1	1
Total geral	14	17	26	21	6	84

Fonte: Autor (2026)

Com menos de 10 sugestões, estão as categorias de “Sinalização” com 7 sugestões; “Fiscalização” com 4; “Segurança urbana” que teve 3 sugestões de melhoria, seguida pela “Educação” com 2, e a “Informação ao usuário” e “Acessibilidade” com uma cada.

Assim, verificamos que desde a discussão dos dados referentes às desvantagens e acidentes sofridos, críticas a infraestrutura urbana e ao comportamento dos motoristas são reincidentes, inclusive durante as sugestões de políticas públicas e melhorias para circulação dos modais, indicando um descontentamento mais acentuado a essas questões que, perpassam

pela organização do poder público na elaboração de campanhas de educação/conscientização no trânsito, junto a readequação viária do município.

Além do exposto, vale destacarmos que a participação da população na elaboração de políticas públicas é fundamental para a redução das externalidades negativas da mobilidade urbana. Esse processo depende, sobretudo, de estratégias que promovam a aproximação dos cidadãos aos espaços de decisão por meio de melhorias na divulgação, da criação de ambientes de debate urbano e do fortalecimento da educação política.

Nesse sentido, a atuação coletiva da sociedade pode contribuir para a promoção das transformações necessárias, especialmente no que se refere à ampliação da segurança e da qualidade de vida na mobilidade e nas demais dimensões da vida urbana.

Sob uma perspectiva mais ampla dos resultados apresentados, é possível afirmar que a mobilidade urbana investigada é marcada por uma estrutura desigual, em que os diferentes modais de transportes não oferecem apenas diferentes possibilidades de se deslocar pelo espaço urbano, mas também reproduzem desigualdades sociais, econômicas e espaciais que são percebidas na sociedade brasileira de modo geral.

Do ponto de vista social, constatamos que grupos historicamente mais vulneráveis (mulheres, pessoas negras, indivíduos com menor renda) estão mais presentes entre os usuários dos modos ativos e coletivos de deslocamento, modais que se relacionaram diretamente com menor segurança, maior tempo de deslocamento e piores condições de circulação para seus usuários. Essas dificuldades impactam diretamente o direito à cidade para esses indivíduos, indicando ao menos um acesso desigual ao espaço urbano, quando não excludente.

Na dimensão econômica, os custos dos diferentes usuários apontam para uma contradição central. Pois, enquanto o automóvel se apresenta enquanto o modal mais rápido, confortável e valorizado dentre todos investigados, também é o mais oneroso, comprometendo parcela significativa da renda de seus usuários e inviabilizando a possibilidade de pessoas enquadradas em faixas de renda menores possuírem um automóvel e os benefícios que ele é capaz de gerar para seus usuários.

Por outro lado, modais mais acessíveis financeiramente, como o transporte público e a bicicleta, embora demandem um menor custo total, apresentam maiores limitações estruturais e operacionais, penalizando justamente a população de menor poder aquisitivo que os utilizam. Os usuários do transporte público, que são o segundo grupo mais empobrecido da pesquisa, também é o segundo que mais tem sua renda comprometida com seu modal de transporte. Enquanto os ciclistas, ainda que demandem pouco investimento para utilizar a bicicleta, sofrem com a insegurança viária.

Com relação ao tempo de deslocamento evidenciado, verifica-se que a eficiência dos deslocamentos está diretamente associada ao uso de veículos individuais motorizados, aqueles que são vistos pelos autores utilizados nessa pesquisa, justamente como os principais causadores dos problemas de mobilidade urbana nas cidades brasileiras, com destaque para o carro.

À medida que os usuários do transporte público enfrentam tempos de viagem cada vez maiores, evidencia-se a ausência de prioridade a esse modal. Essa priorização deveria ocorrer, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade (2015), para solucionar problemas de tráfego nas cidades brasileiras. Dessa maneira, reforça a atratividade do uso do automóvel e dificulta a transição para modais mais sustentáveis de mobilidade.

No que se refere à dimensão ambiental e à organização do espaço urbano, os resultados indicam a permanência de um modelo centrado no transporte motorizado individual, ao invés de alternativas mais sustentáveis, como a bicicleta e a caminhada, cuja utilização é limitada pela ausência de infraestrutura adequada e pela insegurança causada por motoristas do automóvel e deficiências no sistema viário.

A expressiva insatisfação dos ciclistas, especialmente em relação à falta de ciclovias, evidencia essa lacuna estrutural, enquanto a educação e respeito no trânsito por parte dos motoristas do automóvel é um fator negativo da mobilidade evidenciado pelos ciclistas, mas também por motociclistas, pedestres e significativamente por esses próprios donos de automóvel.

Por fim, na dimensão política, as percepções dos entrevistados revelam fragilidades na atuação do poder público, principalmente no que diz respeito à infraestrutura, à fiscalização e à organização do fluxo de veículos pelas vias urbanas. As demandas por educação no trânsito, maior fiscalização, regulamentação de novos modais e melhoria na oferta do transporte público indicam a necessidade de políticas mais integradas e alinhadas às reais necessidades da população.

O fomento da gestão pública por maior participação popular durante a elaboração de políticas públicas, assim como a educação política dessa população, seu sentimento de pertencimento aos espaços dos debates públicos também precisa vigorar para que as mudanças no município atendam aos interesses de seus cidadãos acima de quaisquer outros.

Os desafios da mobilidade urbana no município não podem ser compreendidos de forma isolada, uma vez que estão profundamente interligados às dinâmicas sociais, econômicas e espaciais. A superação dessas limitações exige um planejamento urbano que priorize a equidade

no acesso, a sustentabilidade dos modais e a participação social, visando à construção de um sistema de mobilidade mais justo, eficiente e inclusivo.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades brasileiras, especialmente a partir da segunda metade do século XX, passaram por um processo de urbanização acelerado, geralmente desordenado, orientado por interesses econômicos de grupos socialmente privilegiados, somado a políticas públicas ineficientes. Esses fatores contribuíram para o aumento dos problemas urbanos ao longo do tempo, resultando na atual configuração crítica da realidade urbana brasileira, especialmente nas grandes cidades.

As camadas empobrecidas da sociedade brasileira sofrem com uma desigualdade social que intensifica os diversos problemas urbanos, tais como a segregação socioespacial, a falta de acesso à moradia, ao lazer, à saúde e à educação de qualidade, além do desemprego e de jornadas de trabalho extenuantes que excedem o ambiente de trabalho, dentre outras desigualdades de acesso oriundas de uma estrutura social marcada pelos interesses das elites econômicas do país.

Nesse contexto, a mobilidade urbana apresenta-se como uma das expressões evidentes dessas desigualdades, pois apresenta, no cotidiano dos deslocamentos, as condições estruturais das cidades que afetam diretamente a vida da classe trabalhadora. Trata-se de uma realidade na qual o espaço urbano, anteriormente associado à construção coletiva da vida social, passa a se configurar cada vez mais como mercadoria, subordinado à lógica da acumulação capitalista e progressivamente afastado das dimensões da vida, do lazer, da convivência e da construção coletiva desse espaço.

Diante disso, a presente pesquisa buscou compreender como as condições de mobilidade urbana afetam a vida dos diferentes grupos sociais em Campo Mourão. Para isso, a pesquisa fundamentou-se em abordagem qualiquantitativa, de caráter exploratório-descritivo, articulando revisão bibliográfica, análise documental e pesquisa de campo. A etapa empírica ocorreu por meio de entrevistas semiestruturadas realizadas com usuários dos diferentes modais de transporte de Campo Mourão, buscando compreender suas percepções, dificuldades, vantagens e desafios relacionados à mobilidade urbana do município.

Dessa forma, identificamos perante o estudo bibliográfico que os problemas de mobilidade urbana, tais como a poluição sonora e atmosférica, tempo elevado de deslocamento, congestionamentos, oferta insuficiente de transporte público, tarifas incompatíveis com o serviço prestado, infraestrutura precária para os modos ativos e coletivos de deslocamento, além dos acidentes e mortes no trânsito, possuem como principal causa o privilégio que é dado ao

automóvel individual dentro das cidades brasileiras. E, em Campo Mourão, também identificamos esse privilégio.

Com base nos relatos dos próprios donos de automóveis, observamos que se trata de um veículo capaz de proporcionar conforto, maior proteção contra elementos externos do clima e de proporcionar mais sentimento de segurança, todavia quem se locomove com o automóvel também possui melhores condições de infraestrutura urbana do que a maioria dos demais participantes da pesquisa.

Essa priorização viária ao automóvel gera insegurança para os usuários de outros modais, principalmente de motociclistas e ciclistas, principais vítimas de acidentes de trânsito dentre os participantes da pesquisa. A falta de respeito dos motoristas do carro mostrou-se como uma das principais desvantagens mencionadas pelos que se deslocam pelo município de Campo Mourão, com significativas menções por parte dos motociclistas e ciclistas, mas também dos próprios motoristas de carro, evidenciando os primeiros aspectos da desigualdade inerente à mobilidade investigada.

Essa desigualdade foi observada também em relação ao tempo de deslocamento e à renda dos participantes da pesquisa. Os usuários de transporte público e os ciclistas apresentaram os maiores tempos médios de deslocamento e também as menores médias de renda. Em contrapartida, os usuários de automotores individuais registraram o oposto, melhores rendas e menores tempos de deslocamento.

Tal fato revela que a condição socioeconômica do indivíduo na sociedade implica diretamente no tempo que essa pessoa precisará para atingir seus objetivos diários, além de sofrer com outras desvantagens como a falta de respeito dos motoristas e de infraestrutura urbana por parte dos ciclistas, e com lotação e falta de horários de ônibus relatadas pelos usuários do transporte público.

Esses dois grupos, junto ao dos pedestres são justamente os que se deslocam com os modais mais sustentáveis e benéficos para o sistema de mobilidade do município, pois são os que mais deveriam ter eficiência em seus deslocamentos, o que significa dispor de mais tempo para buscar mecanismos de transformação de suas realidades econômicas e sociais. Inclusive são recompensados por contribuir com uma mobilidade mais sustentável. Contudo, foram os participantes da pesquisa que se apresentaram com as maiores dificuldades para se deslocar pelo espaço urbano.

Isso reforça o privilégio dado ao automóvel, mas também uma questão cultural, tendo em vista que essa falta de educação dos condutores do automóvel é evidenciada nos resultados

indica uma forte sensação de “dono das vias” por parte desses motoristas, fato evidenciado por parte dos próprios donos de automóveis.

Assim, concluímos que a atual conjuntura da mobilidade tem uma demanda urgente por uma reversão de valores enraizados na cultura da população, que enxerga o automóvel enquanto um signo de status social, ainda que seu uso exacerbado seja um dos principais responsáveis pela insustentabilidade urbana para qual caminhamos, além de comprometer parte significativa dos recursos financeiros de seus usuários, independente da faixa de renda dessas pessoas.

Dessa forma, o grupo dos participantes da pesquisa que possuem automóvel evidenciou um custo médio anual de R\$9.015,00 para utilização do modal durante o ano, representando um comprometimento médio de 13% de sua renda. A partir da análise da mediana, percebemos que esse comprometimento atinge aproximadamente 18% da renda da maioria desses motoristas do automóvel.

O aspecto econômico evidenciado demonstra que a cultura do automóvel impacta não apenas os fatores sociais e ambientais dos espaços urbanos, no qual esse modal é privilegiado, mas também a vida financeira de seus usuários enquadrados em diversas faixas de renda. Valores que poderiam ser utilizados para outras finalidades se esses indivíduos compreendessem que no sistema de mobilidade investigado não há necessidade de ser dependentes exclusivos desse modal de transporte e, assim, beneficiariam a mobilidade do município e suas vidas financeiras.

As soluções para essa reversão de valores e hábitos de deslocamento são diversas, mas exemplos de outros países em que o sistema de mobilidade urbana é mais funcional indicam que essa mudança perpassa pela priorização dos transportes públicos e dos meios ativos de deslocamento (caminhada e bicicleta) no espaço urbano, de modo a incentivar o uso de modais mais sustentáveis.

Os resultados mostram que parte significativa dos usuários de carro e de motocicleta apresenta intenção de migração de modal para meios ativos de deslocamento, especialmente para a bicicleta. No entanto, a falta de infraestrutura viária adequada para ciclistas, a insegurança causada pela falta de respeito no trânsito e a elevada representatividade de ciclistas acidentados entre os participantes da pesquisa, evidenciam obstáculos para a efetivação dessa migração modal.

Da mesma forma, podemos considerar que destacadas as vantagens mencionadas pelos usuários do transporte público, como economia, conforto e acessibilidade ao espaço urbano que, se melhor difundidas e experienciadas por usuários de automotores individuais, possuem

potencial para aumentar a demanda pelo transporte público no município. Todavia, problemas como a falta de horários e a lotação em períodos específicos ainda precisam ser resolvidos.

Portanto, para desincentivar o uso do carro sem penalizar a classe trabalhadora, cobrando tarifas de combustível, estacionamento, pedágios urbanos e sobretaxas no IPVA, cobranças que funcionam bem, desde que o valor seja proporcional à renda de cada pessoa. Esse modelo garante a justiça social, ao mesmo tempo que destina recursos essenciais para as adequações viárias necessárias à reversão dos atuais hábitos de mobilidade.

Quanto às melhorias no sistema de mobilidade apontadas pelos entrevistados, podemos concluir que os recursos provenientes dessas taxações poderiam viabilizar a revitalização de calçadas, a implementação de uma rede integrada de ciclovias e o aprimoramento do transporte público. Além disso, destacam-se a oferta de micromobilidade compartilhada (bicicletas e patinetes), a instalação de semáforos inteligentes para segurança de pedestres e ciclistas, bem como ações de conscientização e o fortalecimento da fiscalização por meio de monitoramento eletrônico.

Além dessas melhorias, devemos lembrar da importância da integração modal, com o planejamento do sistema de mobilidade para atender as pessoas que se deslocam e não os meios de transportes utilizados por elas, sendo esse o cerne de uma mobilidade urbana ideal.

Se de um lado a reversão de hábitos de deslocamento é tratada como uma das principais estratégias para a melhoria da mobilidade urbana, a necessidade de integração de políticas urbanas inerentes ao tema, com a reordenação do espaço urbano enquanto elemento fundamental para o funcionamento da mobilidade não pode ser relegado.

É preciso pensar o espaço urbano enquanto um organismo vivo, em que a mobilidade é o que possibilita os acessos da população aos mais diversos ambientes dessa organicidade urbana, fazendo acontecer a vida social de seus cidadãos.

Dessa forma, inferimos, portanto, que a superação da segregação socioespacial é urgente para a garantia da dignidade humana. Dessa forma, aproximar as populações periféricas de seus empregos, do lazer, da vida social, dos espaços de formulação de políticas públicas e dos mais diversos bens e serviços urbanos, seja pela mobilidade, reordenação territorial de ocupação e uso do solo ou seja por ambos, é fundamental para que as pessoas possam viver suas vidas para além do trabalho. Para concretizar esse cenário, cabe ao Poder Público Federal, em parceria com as administrações municipais, implementar planos diretores participativos e fortalecer o transporte público de massa. Isso deve ocorrer por meio de investimentos na descentralização de serviços essenciais e na criação de habitações de interesse social em áreas centrais e dotadas

de infraestrutura. Com essas ações, será possível reduzir o tempo de deslocamento diário, devolvendo tempo de qualidade ao cidadão e promovendo uma real integração urbana.

A pesquisa evidenciou exemplos de loteamentos destinados para moradias populares que afastam seus moradores das centralidades urbanas, ao mesmo tempo em que sobrecarregam o sistema de mobilidade devido aos deslocamentos mais longos dessas populações. Além disso, observamos uma maior dependência do transporte público por parte dessa população de menor poder aquisitivo, modal apontado pelos entrevistados como incapaz de atender adequadamente a demanda em horários de pico, além da insuficiência da oferta do serviço fora dos horários comerciais.

A construção recente do Sevilha Residencial Pride, conjunto habitacional com 256 apartamentos, a menos de 3 quilômetros do centro, com a possibilidade de financiamento pelo Programa Minha Casa Minha Vida, demonstra que é possível aproximar a classe trabalhadora dos bens e serviços dispostos no centro da cidade, desde que haja planejamento urbano que integre as políticas de habitação, uso e ocupação do solo e de mobilidade.

É necessário que a gestão pública compreenda que a periferização da população urbana gera demanda por uma mobilidade urbana eficiente e ampliada, além da necessidade de reordenamento urbano para aproximar atividades econômicas dessas periferias e da ampliação de estruturas físicas de serviços públicos, como Unidades Básicas de Saúde (UBS), escolas, creches e equipamentos de assistência social.

Nesse sentido, aproximar a população de menor poder aquisitivo das centralidades urbanas pode representar não apenas melhorias na mobilidade urbana e no acesso à cidade, mas também redução de custos relacionados à ampliação de infraestruturas e serviços públicos em áreas periféricas.

No entanto, o que se vê são dificuldades enfrentadas cotidianamente na mobilidade das cidades, oriundas principalmente de um modelo econômico capitalista que tomou para si e suas elites o direito à cidade, com especulação imobiliária de áreas centrais estratégicas que poderiam facilitar o adensamento da população e serviços urbanos, mas que comumente são incorporadas pelos interesses capitalistas.

Sobre a especificidade da mobilidade não é diferente, ela tem acontecido apenas para possibilitar o acesso do trabalhador ao seu ambiente de trabalho, para que ocorra a exploração da mão de obra e consequente acumulação de capital, ao mesmo tempo que nega a vida urbana para a classe.

Esse fato foi relatado pelos usuários do transporte público ao criticarem a insuficiente oferta de ônibus aos fins de semana ou em horários noturnos, justamente nos momentos em que a classe trabalhadora dispõe de tempo para o lazer e outras atividades.

As decisões de governos e as políticas públicas possuem a capacidade de dificultar a vida da população por gerações, mas também são capazes de transformar para melhor a difícil realidade vivenciada pela classe empobrecida brasileira, o que também se aplica aos aspectos negativos da mobilidade.

Assim sendo, consideramos que Políticas públicas como a Lei 12.587/12 e o PlanMob, estão bem formuladas, apresentam compreensão sobre as complexidades inerentes à mobilidade urbana, apontam direções para a efetivação de uma mobilidade urbana transformadora das cidades, com real capacidade de gerar o direito à cidade e a qualidade de vida tão necessárias para as populações urbanas, mas na prática suas diretrizes raramente são atendidas, mantendo uma estrutura urbana segregadora e que dificulta a vida dessas populações.

A própria Lei da Mobilidade Urbana reforça o exposto, pois já vigora há 14 anos no país, com diretrizes que enfatizam a necessidade de priorização de meios ativos e coletivos de deslocamento; de adequação tarifária dos modais coletivos; de definição das competências das diferentes esferas do poder público; além de oficializar a necessidade de formulação dos planos de mobilidade urbana para determinados municípios do país, mas na prática, os problemas da mobilidade atrelados às diretrizes continuam sistemáticos nas cidades brasileiras

O plano de mobilidade urbana de Campo Mourão é uma conquista recente para seus habitantes. O plano é composto por 8 documentos, nos quais constam o planejamento, caracterização inicial, diagnóstico, comportamento da circulação, circulação viária, prognósticos, propostas, diretrizes e ações e o plano de ações e investimentos para mobilidade do município.

O desafio atual é colocar em prática na mobilidade do município o que está disposto no plano, tendo em vista o custo significativo para sua efetivação, além do comprometimento da atual e futuras gestões municipais com esse projeto, além da contínua e ampla participação popular nesse processo, o que configura mais um desafio que observamos durante os resultados da pesquisa.

É importante mencionar que parte significativa dos participantes da pesquisa possuem uma compreensão, ainda que parcial na maioria dos casos, do tema da mobilidade urbana. Ainda assim, admitem haver diversos aspectos positivos no sistema de mobilidade em que estão inseridos, tendo em vista que a maioria das classificações feitas pelos participantes da pesquisa

foi de uma ótima mobilidade, todavia, parte significativa também avaliou como regular ou péssima, demonstrando que existem aspectos que devem ser melhorados.

A responsabilidade por essas melhorias perpassa pela gestão pública, mas também pela população, que precisa estar engajada nos debates que influenciam diretamente suas vidas, caso que foi oportunizado durante cinco audiências públicas referentes à elaboração conjunta da gestão pública, sociedade civil e equipe técnica contratada, para elaboração do inédito plano de mobilidade urbana do município.

Dentre os participantes da pesquisa, apenas 18% ficaram sabendo das audiências públicas, e apenas um entrevistado participou de uma delas. Isso fomenta a hipótese de que a divulgação das referidas audiências pode não ter alcançado a maioria da população, além de indicar um possível desinteresse pelas políticas públicas urbanas.

Cabe à gestão pública, à academia, aos representantes de bairros e outras lideranças sociais identificar as causas desse possível desinteresse da população e propor medidas que emancipem politicamente essas pessoas, tornando-as verdadeiros cidadãos, fomentando a regulamentação do espaço urbano a partir das demandas reais dessa população.

No caso investigado de Campo Mourão, essas demandas estão profundamente atreladas à falta ou à deficiência da estrutura viária para os modais de transporte investigados, com ênfase para ciclistas e pedestres.

A falta de empatia no trânsito, principalmente dos motoristas de carro, também deixou uma forte indicação de que o privilégio ao automóvel já tomou proporções alarmantes, em que as condutas desses motoristas relatadas pelos participantes da pesquisa, demandam por medidas urgentes de fiscalização e punição de práticas abusivas durante a utilização do modal, além de campanhas efetivas de conscientização e educação no trânsito.

O plano de mobilidade urbana realizado no município foi fundamental, mas sua efetivação é ainda mais importante. São necessários, também, estudos capazes de complementar ou sanar lacunas não abordadas no documento, como questões geográficas relacionadas a gênero, raça, renda, modal utilizado e dificuldades enfrentadas pelos diferentes grupos sociais.

Também se mostram relevantes futuras pesquisas que aprofundem aspectos como segurança viária, acessibilidade urbana, distribuição espacial dos serviços públicos, das atividades econômicas e dos espaços de lazer e convivência social, do zoneamento urbano pautado no adensamentos populacional; além daqueles que investiguem os impactos socioeconômicos da mobilidade urbana em Campo Mourão, sejam pautados nos indivíduos e seus modais de deslocamento, como aqueles voltados para a superestrutura de mobilidade e seus desdobramentos futuros na economia do município.

Qualquer cenário de mobilidade urbana é complexo, pois é inerente aos hábitos de deslocamentos subjetivos aos diversos indivíduos e suas necessidades, além do deslocamento de cargas e produtos, somado a intrínseca relação com a infraestrutura viária, condições de qualidade de vida do espaço urbano pré-existent.

Independentemente do cenário de mobilidade encontrado na cidade, o comprometimento político da gestão pública e da própria população é fundamental. Quando a relação do indivíduo com o espaço urbano passa a se limitar apenas aos deslocamentos necessários para atingir seus objetivos diários, comumente relacionados ao trabalho, perde-se não apenas o direito à cidade, mas também a capacidade crítica de pensar e transformar a sociedade na qual se está inserido.

As populações urbanas vivenciam diariamente o inédito, diante de novas tecnologias, acesso à informação e capacidades técnicas nunca antes vislumbradas pela sociedade. Ainda assim, assistem, quase caladas, à apropriação do espaço urbano por interesses privados, como se fossem coniventes com a expropriação de algo historicamente inerente à vida humana: o direito coletivo de construí-lo.

REFERÊNCIAS

ALVAREZ, Isabel Pinto. A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo (org.). **A cidade como negócio**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2015. p. 65-80.

ALVIM, Angélica Tanus Benat; IZAGA, Fabiana Generoso de; CLAPS, Rosanna Forray. Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea. **Cadernos Metrópole**. São Paulo, v. 26, n. 60, pp. 413-421, 2024. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/66999/45009>. Acesso em 15 de junho de 2024.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana – SIMOB/ANTP: relatório geral 2014**. São Paulo: ANTP, 2018. Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/simob-2014-v10.pdf>. Acesso em: 15 maio 2025.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana – SIMOB/ANTP: relatório geral 2018**. São Paulo: ANTP, 2020. Disponível em: <https://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 15 maio 2025.

BARATA, Aline Fernandes. Participação social e justiça da mobilidade no Brasil. **Cadernos Metrópole**. São Paulo, v. 26, n. 60, pp. 465-487, 2024. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/63220>. Acesso em: 15 maio 2025.

BATISTA, Marinalva Reis; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. Desenvolvimento urbano e morfológico de Campo Mourão, Paraná, Brasil. **Geoiingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia**, Maringá, v. 4, n. 2, p. 77-92, 2012. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Geoinga/article/view/49189>. Acesso em: 10 jul. 2025.

BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 30/31, 3º e 4º trimestres, p. 143–160, 2008. Disponível em: https://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/0A58DEFC-7F11-4163-BFA8-D61554024743.pdf. Acesso em: 10 jul. 2025.

BOARETO, Renato. Os desafios de uma Política de Mobilidade Urbana transformadora das cidades. **RBC**. Ribeirão Preto [s.n.], 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/349413519_Os_desafios_de_uma_Politica_de_Mobilidade_Urbana_transformadora_das_cidades. Acesso em: 15 maio 2025.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Diário Oficial da União, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003**. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 29

maio 2003. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.683.htm. Acesso em: 10 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 10 jul. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Apoio à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana**. 2025. Disponível em: < <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/apoio-a-elaboracao-de-planos-de-mobilidade-urbana> >. Acesso em: 10 jun. 2025.

BRASIL – Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. Disponível em: <https://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>. Acesso em: 15 maio 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob**: caderno de referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/planmob/>. Acesso em: 15 maio 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Ministério das Cidades abre inscrições para o Prêmio Bicicleta Brasil**. Brasília, 10 ago. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/ministerio-das-cidades-abre-inscricoes-para-o-premio-bicicleta-brasil>. Acesso em: 13 maio 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Transportes no Brasil**: síntese histórica. Brasília: Ministério dos Transportes, 2020. Disponível em: < <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sintese-historica> >. Acesso em: 9 jul. 2025.

CÁCCIA, Schmitt. Lara. **Mobilidade Urbana**: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras. 2015. 185 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

CALLIL, Victor; COSTANZO, Daniela; SHIRAISHI, Juliana. Bike-sharing e desigualdades: os casos de São Paulo e do Rio de Janeiro. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 26, n. 60, p. 685-706, maio/ago. 2024. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/issue/view/2972>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO. Prefeitura Municipal. **A história de Campo Mourão**. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/a-historia-de-campo-mourao>. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR). **Plano Diretor Municipal**. Município de Campo Mourão, 2025. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-diretor>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. **P1 – Relatório de Mobilização e Planejamento**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em:

<https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. P2 – **Relatório de Caracterização Inicial**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. P3 – **Relatório de Diagnóstico da Mobilidade Urbana**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. P4 – **Relatório de Comportamento da Circulação**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. P5 – **Relatório de Prognóstico da Mobilidade Urbana**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. P6 – **Relatório de Proposta de Diretrizes e Ações**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. P7 – **Relatório de Propostas de Diretrizes e Ações Consolidadas**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CAMPO MOURÃO (PR); UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE – UNILIVRE. P8 – **Relatório do Plano de Ações e Investimentos**: Plano de Mobilidade Urbana de Campo Mourão. Campo Mourão: Prefeitura Municipal; Unilivre, 2023. Disponível em: <https://campomourao.atende.net/cidadao/pagina/plano-mobilidade-urbana>. Acesso em: 10 jul. 2025.

CANAL FUTURA. **Cidades inteligentes Expresso Futuro**. YouTube, 15 ago. 2017. 1 vídeo (aprox. 26 min). Publicado pelo canal Futura. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=5KDhl1K3c5Q>> . Acesso em: 28 abr. 2026.

CARIBÉ, Daniel Andrade. **Tarifa Zero: Mobilidade Urbana, Produção do Espaço e Direito à Cidade**. 380f. Tese (Doutorado). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel Pinto. **A cidade como negócio**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2015.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Texto para discussão, No. 2194. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/6637>. Acesso em: 15 maio 2025.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Texto para discussão, No. 2198. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf. Acesso em: 15 maio 2025.

COELHO, Suzana de Almeida. **Produção do espaço urbano de Campo Mourão – PR: análise dos conjuntos habitacionais financiados pelo programa Minha Casa Minha Vida**. 2021. 169 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual do Paraná, Centro de Ciências Humanas e da Educação, Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento, Campo Mourão, 2021.

CORREIA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. Alvarez, 2016.

FUJIWARA, Melina Yumi. **Mobilidade urbana por meio da integração entre transporte coletivo e cicloviário**. 111f. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós Graduação em Engenharia de Transportes e Gestão Territorial – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

GALINDO, Ernesto Pereira; LIMA NETO, Vicente Correia. **A mobilidade urbana no Brasil: percepções de sua população**. Brasília: Ipea, 2019. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9167>>. Acesso em: 04 maio 2026.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª Edição. São Paulo: Atlas, 2018.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27–39, 2013. Disponível em: <https://revistas.usp.br/eav/article/view/68700>. Acesso em: 9 jul. 2025.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas Sociais: acompanhamento e análise**, n. 12, p. 242–250, fev. 2006. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps_n.12_ensaio5_alexandre12.pdf. Acesso em: 10 jul. 2025.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

HUERTAS, Daniel Monteiro. Quando governar é abrir estradas: o processo de construção histórica do rodoviarismo em São Paulo. **História (São Paulo)**, v. 41, 2022. Disponível em: < <https://www.scielo.br/j/his/a/BcTKJzjFZtNB95MT4QgYTXp/> > Acesso em: 10 jul. 2025.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil: Território Divisão territorial**. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 10 jul. 2025.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades@ – Campo Mourão (PR)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/campo-mourao.html>. Acesso em: 15 maio 2025.

JÚNIOR, Janary. **Projeto estende prazo para município aprovar plano de mobilidade urbana**. Câmara dos Deputados, 22 abr. 2025. Disponível em: https://www.camara.leg.br/noticias/1142617-projeto-estende-prazo-para-municipio-aprovar-plano-de-mobilidade-urbana/?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 10 jul. 2025.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LIMA, Luciana Leite; D'ASCENZI, Luciano. **Políticas públicas, gestão urbana e desenvolvimento local**. Porto Alegre: Metamorfose, 2018.

LIMA, Waner Gonçalves. Política pública: discussão de conceitos. **Interface** (Porto Nacional), n. 05, out. 2012. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/interface/article/view/370/260>. Acesso em: 9 jul. 2025.

LINKE, Clarisse Cunha *et al.* Inserção urbana de habitação de interesse social: um olhar sobre mobilidade cotidiana e uso do solo. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p. 271-302.

LOPES, Dario Reis; MARTORELLI, Martha; COSTA, Aguiar Gonzaga Vieira da. **Mobilidade Urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro**. 1º Edição. Curitiba/PR: Appris, 2020.

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. [Apresentação]. **Ciência e Ambiente**, Santa Maria: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, n. 37, p. 5-13, 2008. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/001770057>. Acesso em: 10 jul. 2025.

MEDEIROS, Bianca Freire. A metrópole do capital de rede: mobilidades socioespaciais e iniquidades urbanas. **Cadernos Metrópole**. São Paulo, v. 26, n. 60, pp. 423-442, 2024. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/63217>. Acesso em: 15 maio 2025.

MEIRA, Leonardo Herszon. **Políticas públicas de mobilidade sustentável no Brasil: barreiras e desafios**. 2013. 253 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ. **Transporte e Mobilidade Urbana - Legislação**. Disponível em: <https://site.mppr.mp.br/meioambiente/Pagina/Transporte-e-Mobilidade-Urbana-Legislacao>. Acesso em: 10 jul. 2025. [s.d.]

MORIGI, Josimari de Brito. **A verticalização urbana de Campo Mourão – Paraná (1970-2015)**: análise dos agentes produtores do espaço urbano. 2016. 159 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Desenvolvimento) – Universidade Estadual do Paraná, Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento (PPGSeD), Campo Mourão, 2016.

MORIN, Edgar. **A cabeça bem-feita**: repensar a reforma, reformar o pensamento. Tradução Eloá Jacobina. 8ª Edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

MOROTOMI, Igor Masami Okano; TOURINHO, Helena Lícia Zagury. Políticas nacionais de transportes e o planejamento de transportes na Região Metropolitana de Belém. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 37, 3º quadrimestre, p. 111–122, 2014. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2016/9/15/rtp-138-e.pdf>. Acesso em: 9 jul. 2025.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Cenário da mortalidade de motociclistas no Brasil**. [s.l.]: ONSV, 2021. Disponível em: https://www.onsv.org.br/source/files/originals/CENARIO_MORTALIDADE_MOTOCICLISTAS-801652.pdf. Acesso em: 15 maio 2025.

OLIVEIRA, Joab Jacometti. **O Transporte Público como um Direito à Cidade**: o desafio da Política Pública em Campo Mourão - PR. 2023. 96f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento, Universidade Estadual do Paraná, Campus de Campo Mourão, Campo Mourão, 2023.

PEREIRA, Diogo Augusto Mondini. **Rodoviárias no Brasil nas décadas de 1960 e 1970**: representações e imaginários de um país moderno. 208 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

PEREIRA, Rafael H. M. et al. (2021): **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I**: O uso do transporte coletivo e individual. Texto para Discussão, No. 2673, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, 2021. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/acessooportunidades/publication/2021_td2673_tendencias_mob_br1_transporte_coletivo_individual/. Acesso em: 15 maio 2025.

PESCARINI, Fábio. **São Paulo tem recorde de motos novas nas ruas e desafio no trânsito**. Folha de São Paulo, São Paulo, 30 maio 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/05/sao-paulo-tem-recorde-de-motos-novas-nas-ruas-e-desafio-no-transito.shtml>. Acesso em: 13 maio 2025.

PIRES, Dannúbia Ribeiro. **Estratégias para políticas públicas de mobilidade urbana sustentável para cidades brasileiras de pequeno porte**. 2020. 210 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2020.

POMBO, Olga. Epistemologia da Interdisciplinaridade. **Revista do Centro de Educação e Letras da Unioeste** – Campus de Foz do Iguaçu/PR. V. 10, Nº 1, p. 09-40, 2008. Disponível

em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/ideacao/article/view/4141>. Acesso em: 15 maio 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. **Projeto que prevê investimento de R\$ 20 milhões em ciclovias é protocolado**. Porto Alegre, 14 set. 2023. Disponível em: <https://www.prefeitura.poa.br/smpg/noticias/projeto-que-preve-investimento-de-r-20-milhoes-em-ciclovias-e-protocolado>. Acesso em: 13/12/2025.

REIS, Eduardo Castellani Gomes dos; VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. Desigualdades sociais, territórios da vulnerabilidade e mobilidade urbana. **Cadernos Metrópole**. São Paulo, v. 26, n. 60, pp. 537-560, 2024. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/63374>. Acesso em: 15 maio 2025.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2007

RITTNER, Daniel; KLEIN, Samantha. **Governo vai liberar mais R\$ 300 milhões para programa de carros populares**. *CNN Brasil*, Brasília, 28 jun. 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/auto/governo-vai-liberar-mais-r-300-milhoes-para-programa-de-carros-populares/>. Acesso em: 13 maio 2025.

RODRIGUES, Lara Reis; LEMOS, Maximiliano Engler. Da conceituação de mobilidade urbana ao desenvolvimento de modelo de análise e avaliação para a aplicação em cidades mdias brasileiras. In: CAVALCANTI, Soraya Araujo Uchoa (Org.). **Ciências Sociais Aplicadas: recursos teórico-metodológicos na construção de perspectivas originais de análise**. Ponta Grossa/PR: Atena, 2021, p. 124 – 137. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/351178210_da_conceituacao_de_mobilidade_urban_a_ao_desenvolvimento_de_modelo_de_analise_e_avaliacao_para_a_aplicacao_em_cidades_medias_brasileiras. Acesso em: 15 maio 2025.

ROSA, Júlia Gabriele Lima da; LIMA, Luciana Leite; AGUIAR, Rafael Barbosa de. **Políticas públicas: introdução**. Porto Alegre: Jacarta, 2021.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 55–66, 2013. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ea/a/CSxNCNBDvJ4HCFjcXDJh43H/abstract/?lang=pt&utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 15 maio 2025.

SANTOS JÚNIOR, Jair Elias dos. **Campo Mourão: a construção de uma cidade**. Maringá: Midiograf, 2018.

SILVA, Cassio Henrique da; POSTALI-SANTANA, Valéria Barreiro. Análise da segregação socioespacial na cidade de Campo Mourão (PR) a partir de estudos de caso. **Revista GEOMAE: Geografia, Meio Ambiente e Ensino**, Campo Mourão, v. 13, n. 1, p. 99–112, 2022. Disponível em: <https://periodicos.unespar.edu.br/geomae/issue/view/377>. Acesso em: 10 jul. 2025.

SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377–388, dez. 2013. Disponível em: <

https://www.scielo.br/j/cm/a/9tCbDSRqCNTByjsGqzFC5Bz/?format=pdf&utm_source=chatgpt.com >. Acesso em: 15 maio 2025.

SILVA, Kevin Wolker Ferreira da. **Os Sinistros De Trânsito Em Campo Mourão-Pr: Análise Geoespacial E Fatores Urbanos Correlacionados**. 166f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar Sociedade e Desenvolvimento, Universidade Estadual do Paraná, Campus de Campo Mourão, Campo Mourão, 2025.

SIMIONATO, Edina. **Campo Mourão: sua gente... sua história**. 3. ed. rev. e ampl. Campo Mourão: Kromoset, 2008.

SOGAME, Maurício. Rudimentos para o exame da urbanização em sua fase crítica: uma aproximação ao conceito de segregação socioespacial. **Geografares**, Vitória, n. 2, p. 95–103, jun. 2001. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/geografares/article/view/1234>. Acesso em: 15 maio 2025.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, n. 16, p. 20–45, jul./dez. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/a/6YsWyBWZSdFgSqDVQhc4jm/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 9 jul. 2025.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ. **TCE-PR recomenda que 74 municípios elaborem Planos de Mobilidade Urbana**. Tribunal de Contas do Estado do Paraná, 16 maio 2024. Disponível em: <https://www1.tce.pr.gov.br/noticias/tce-pr-recomenda-que-74-municipios-elaborem-planos-de-mobilidade-urbana/11336/N>. Acesso em: 10 jul. 2025.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Senac São Paulo, 2012.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Texto para discussão, No. 1552. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2011. Discussão, n. 1552). Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1373>. Acesso em: 15 maio 2025.

APÊNDICES

APÊNDICE I – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS ENTREVISTADOS

Instrumento de pesquisa

Questionários sobre a Mobilidade Urbana de Campo Mourão/PR – Percepção da População

Observação: Ainda que tenha aceitado participar da pesquisa, você pode optar por interrompê-la a qualquer momento, assim como, possui total liberdade para não responder alguma (s) questão (s) que te cause desconforto ou que simplesmente não queira responder.

Perfil socioeconômico dos entrevistados.

1. Sexo/Gênero: () Masculino - () Feminino - () Outro: _____.
2. Idade: _____
3. Cor/Raça - () Branco - () Negro - () Pardo - () Amarelo - () Indígena
4. Qual o seu grau de escolaridade?
 () Não Alfabetizado - () Ensino Fundamental Incompleto - () Ensino Fundamental Completo
 () Ensino Médio Incompleto - () Ensino Médio Completo - () Ensino Superior Incompleto -
 () Ensino Superior Completo - () Pós Graduação
5. Há quanto tempo reside na cidade de Campo Mourão/PR? _____.
6. Qual bairro/rua você reside (Colocar ambos, se possível, com o nº, para gerarmos um mapa de deslocamentos) _____.
7. Qual objetivo de seu principal deslocamento diário? _____.
 () Trabalho () Educação/Estudo () Saúde () Lazer () Compras () Outros: _____
8. Local do seu principal objetivo diário (endereço ou nome do local) _____
9. Qual sua renda mensal? _____.
10. No seu entendimento, o que é a Mobilidade Urbana de uma cidade?

 _____.
11. Como você considera a Mobilidade Urbana de Campo Mourão?
 () Ótima - () Boa - () Regular - () Ruim - () Péssima
12. Qual o principal meio de transporte você utiliza para seus deslocamentos diários?
 () Carro - () Moto - () Transporte Público - () Bicicleta - () Caminhada - () Outro:
 _____.

Questionário sobre a Mobilidade Urbana de Campo Mourão – Percepção dos Condutores do Carro.

Observação: Ainda que tenha aceitado participar da pesquisa, você pode optar por interrompê-la a qualquer momento, assim como, possui total liberdade para não responder alguma (s) questão (s) que te cause desconforto ou que simplesmente não queira responder.

1. Em média, quanto tempo você leva para chegar de sua casa até seu objetivo diário mais cotidiano (tempo do trajeto que mais realiza durante a semana)? _____.
2. Quais as principais vantagens de se deslocar de carro em Campo Mourão/PR?
 - a) _____.
 - b) _____.
 - c) _____.
3. Quais as principais desvantagens de se deslocar de carro em Campo Mourão/PR?
 - a) _____.
 - b) _____.
 - c) _____.
4. Você já sofreu algum acidente de carro na cidade? ☐ Sim ☐ Não
 Caso tenha assinalado sim, como você classifica o acidente sofrido? ☐ Grave - ☐ Médio - ☐ Leve
Havia algum outro meio de transporte envolvido? Se sim, qual? _____.
 Acredita que a Mobilidade Urbana do município contribuiu para que o acidente acontecesse?
☐ Sim ☐ Não ☐ Talvez: _____.
5. Quanto você acredita que seja seu gasto mensal com combustível para o carro? _____.
6. Em média, quanto você acredita que seja seu gasto anual com impostos do carro? _____.
7. E com a manutenção do carro, também durante o ano? _____.
8. Se você não tivesse carro, tendo em vista sua condição financeira atual, qual meio de transporte você escolheria utilizar e **por quê?**
 _____.
9. Você estaria disposto a pagar mais imposto para utilizar seu carro, se esses impostos fossem revertidos em melhorias na Mobilidade Urbana de Campo Mourão para usuários de meios de transportes mais sustentáveis, como ônibus (tarifa zero), bicicleta (rede de ciclovias) e caminhada (calçadas)?
☐ Sim ☐ Não
 Caso tenha assinalado sim, quantos por cento do valor atual pago em impostos, você estaria disposto a pagar a mais para tal finalidade?
☐ 0 a 10% ☐ 11 a 20% ☐ 21 a 30% ☐ 31 a 50% ☐ 51 até 100%

10. Como você classifica as vias (ruas, calçadas, ciclovias, etc) de Campo Mourão?

() Ótimas - () Boas - () Ruins - () Regulares - () Péssimas

11. Durante o ano de 2023, foram realizadas quatro audiências públicas (30/03; 28/06; 26/10 e 05/12) para participação da população na formulação do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) de Campo Mourão. **Você ficou sabendo dessas audiências (ou de alguma dessas)?** () Sim - () Não

Se **sim**, por qual meio ficou sabendo? _____.

Se **sim**, participou de alguma delas? _____.

Se **não**, como acredita que deveria ter sido feita a divulgação para que você ficasse sabendo?

() Cartazes pela cidade - () Mensagens de SMS - () Redes Sociais - () Carro/Moto de som

() Outros: _____.

12. O que poderia ser melhorado/implantado na Mobilidade Urbana de Campo Mourão para melhorar a qualidade de vida da população mourãoense?

Tecnologias: _____

Políticas Públicas: _____

_____.

Circulação do carro pela cidade:

_____.

Outros

Apontamentos: _____

_____.