



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ  
CAMPUS DE MARABÁ  
INSTITUTO DE ESTUDOS EM DIREITO E SOCIEDADE  
FACULDADE DE DIREITO**

**ELHO ARAÚJO COSTA**

**A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL EM MARABÁ**

**MARABÁ – PA  
2013**

**ELHO ARAÚJO COSTA**

## **A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL EM MARABÁ**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para a obtenção da graduação em Direito pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus de Marabá, sob orientação do Professor Mestre Jorge Luis Ribeiro dos Santos.

**MARABÁ - PA**  
**2013**

**ELHO ARAÚJO COSTA**

## **A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL EM MARABÁ**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para a obtenção da graduação em Direito pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Campus de Marabá, sob orientação do Professor Mestre Jorge Luis Ribeiro dos Santos.

Data da aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Banca Examinadora

Jorge Luis Ribeiro dos Santos – Orientador  
Membro

Mestre em Direito pela PUCRS/ Doutorando em Direito pela UFPA  
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

Olinda Magno Pinheiro  
Membro

Mestre em Direito pela UFPA  
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará

Emmett Alexandre da Silva Moulton  
Membro

Bacharel em Direito pela UFPA

A minha mãe, que com muito carinho e apoio, juntamente com minha irmã Elizangela, não mediu esforços para que eu chegasse até esta etapa de minha vida. E que também souberam prestar apoio nos momentos mais difíceis. E também aos meus irmãos e primos.

## **AGRADECIMENTOS**

Aos amigos Julio, Joyce, Wendel, Camila Rodrigues, Dorília Cunha, Gustavo Máximo, José Alberto, Antonio Solrak, Anderson Penalva, Inácio, ThayanaJunes, Ceiça, Wilson Júnior, Thalita, Clemilton, Zalex, Angel, Helitom, Luiz Souza e muitos outros que juntos caminhamos nas lutas do movimento estudantil em Marabá. Aos atuais colegas de curso Erivelton, André Pereira e Rosemary Barros (turma 2012) pelo apoio moral. Ao meu ex-colega de curso e professor Francisco Vilarins, pelo apoio ao longo do curso de Direito, pela indicação do estágio nos Direitos Humanos, no início de minha vida acadêmica e pelas orientações e esforço enquanto professor. Aos outros ex-colegas de curso Nelson Neto, Washington, Váleri, Vânia e Francisco. Aos amigos Adriana Rosa, Daniele Cunha, Luiza Cunha, Etervan Sousa, Noé Lima, Daiane Martins, Dulcicléia, Paulino, Thiago Lopes Ferreira, Rute, Judimar, Mariano e Raiane Silva pela amizade. Às Professoras Rejane e Olinda pelos ensinamentos, sobretudo os mais recentes. Aos meus professores do ensino médio, sobretudo, Barros, Leila, Deize e Meire. Ao professor Átila Drelich, pelos primeiros ensinamentos de Direito, democracia e de vida. Ao professor Jorge, pela paciência na orientação, pela amizade e experiência gratificante, sobretudo, no estágio na Sociedade Paraense de Defesa dos Direitos Humanos. Aos colegas de trabalho pela força. Aos militantes de esquerda Edilson Gondim e Gilberto Soares Dos Santos (Beto Jamaica) que foram entrevistados para fins deste trabalho. Ao Diretor do DMTU, Emmett Moulton, Rogério Matias do DMTU e o Engenheiro da SEVOP Tiago Koch, que responderam prontamente às informações solicitadas para este trabalho. À todos os funcionários da UNIFESSPA que tanto contribuíram para a minha formação. Ao Rick Ribeiro do Portal Mobilize pelas informações prestadas. Aos servidores da Casa da Cultura de Marabá. Aos militantes de esquerda por um mundo mais justo. Aos colegas de curso.

Nos barracos da cidade (Barracos)

Gilberto Gil

Liminha

Nos barracos da cidade  
Ninguém mais tem ilusão  
No poder da autoridade  
De tomar a decisão  
E o poder da autoridade  
Se pode, não fez questão  
Se faz questão, não consegue  
Enfrentar o tubarão

Ô-ô-ô, ô-ô  
Gente estúpida  
Ô-ô-ô, ô-ô  
Gente hipócrita

O governador promete  
Mas o sistema diz não  
Os lucros são muito grandes  
Mas ninguém quer abrir mão  
Mesmo uma pequena parte  
Já seria a solução  
Mas a usura dessa gente  
Já virou um aleijão

Ô-ô-ô, ô-ô  
Gente estúpida  
Ô-ô-ô, ô-ô  
Gente hipócrita

(fonte: sitio Oficial de Gilberto Gil)

## RESUMO

O principal objetivo desta pesquisa foi identificar indicadores de mobilidade urbana para cidade de Marabá, PA, onde foi calculado o Índice de Mobilidade Urbana Sustentável do Portal Mobilize Brasil, ferramenta de análise da mobilidade urbana sustentável. Os objetivos específicos visaram compreender e conceituar o tema, identificar a mobilidade urbana sustentável, definir indicadores de mobilidade sustentável, calcular o índice do Mobilize Brasil para cidade de Marabá e avaliar os resultados encontrados. Foram calculados 4 dos 5 indicadores estabelecidos pelo guia de indicadores do índice do Mobilize Brasil. O valor encontrado para o índice geral, 2,3, numa escala que varia de 0 a 10, indicando uma situação crítica, necessitando qualificação da mobilidade urbana implementando ciclovias na cidade como forma de melhorar a infraestrutura, com o objetivo de reduzir o uso de automóveis individuais e reduzir o número de mortes no trânsito.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Indicadores. Sustentável. Mortes no Trânsito.

## **ABSTRACT**

The main objective of this research was to identify indicators of urban mobility for the city of Marabá, PA, where the index of Sustainable Urban Mobility Portal Mobilize Brazil, analysis tool for sustainable urban mobility was calculated. The specific objectives aimed at understanding and conceptualizing the theme, identify sustainable urban mobility, define indicators of sustainable mobility, calculate the index Mobilize to Brazil city of Marabá and evaluate the results. 4 of the 5 were calculated indicators established by the guide indicators index Mobilize Brazil. The value found for the general index 2.3, on a scale ranging from 0 to 10, indicating a critical situation, requiring classification of urban mobility implementing bike lanes in the city as a way to improve the infrastructure, with the goal of reducing the use of private automobiles and reduce the number of traffic deaths.

Keywords: urban mobility. Indicators.Sustainable.Deaths in Transit.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - estacionamento em área central do Distrito Nova Marabá .....	34
Figura 2 - Gráfico de Indicadores gerais de mobilidade urbana sustentável das cidades pesquisadas .....	43
Figura 3 - Gráfico de indicador ônibus acessíveis .....	44
Figura 4 - Gráfico de indicador mortes no trânsito .....	44
Figura 5 - Gráfico de indicador de estrutura cicloviária .....	45
Figura 6 - Gráfico de indicador tarifa de ônibus.....	46
Figura 7 - Gráfico de indicador viagens motorizadas .....	47
Figura 8 - Redutor de velocidade construído por moradores na Avenida Antonio Vilhena ...	49
Figura 9 - Cruzamento entre a Rodovia Transamazônica e a Avenida Nagib Mutran .....	50
Figura 10 - Cruzamento entre as Avenidas Antonio Vilhena e Paraíso .....	51
Figura 11 - Cruzamento entre a avenida Antonio Vilhena e a Rua Goiás.....	51

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Evolução populacional de Marabá entre os anos de 1991 a 2010.

## LISTA DE SIGLAS

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos.

BNH – Banco Nacional de Habitação.

CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

CF – Constituição Federal.

CNDU - Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano.

CNPU - Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana.

CNTU - Conselho Nacional de Transportes Urbanos.

CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos de Marabá.

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

FIBGE – Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e estatística.

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas.

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados.

LPNMU – Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

PIB – Produto Interno Bruto.

PL – Projeto de Lei.

PLC – Projeto de Lei da Câmara.

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento.

SDU – Superintendência de Desenvolvimento Urbano de Marabá.

SEDU/PR - Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

SEMOB - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.

SEVOP – Secretaria de Viação e Obras Públicas de Marabá.

TAB - tabela.

TRENSURB - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.

UNIFESSPA – Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará.

WCED - Conferência Mundial realizada pela Organização das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento.

## SUMÁRIO

RESUMO.....	7
LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	9
LISTA DE TABELAS.....	10
LISTA DE SIGLAS.....	11
2 BREVE HISTÓRICO DE MARABÁ.....	16
2.1 PERÍODO DE 1950 A 1970 .....	16
2.2 DÉCADA DE 80 .....	17
2.3 DA DÉCADA DE 1990 À 2010 .....	17
3 POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA.....	19
3.1 CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA .....	19
3.2 CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL .....	19
3.3 HISTÓRICO DOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA MOBILIDADE URBANA .....	22
3.4 ALGUNS QUESTIONAMENTOS NA LEI DE MOBILIDADE URBANA.....	23
3.4.1 Considerações iniciais .....	23
3.4.2 Histórico da legislação sobre mobilidade urbana.....	23
3.4.4 Atual situação da mobilidade urbana no Brasil .....	25
3.4.5 Política de financiamento.....	29
3.4.6 Controle social das políticas de mobilidade urbana .....	30
3.5 ATUAL SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM MARABÁ.....	32
3.5.1 Contexto geral .....	32
3.5.2 Contexto do sistema de transporte coletivo de Marabá.....	34
4. COMPOSIÇÃO ATUAL DO MODELO DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE MARABÁ.....	37
4.1 TRANSPORTE COLETIVO COMO SERVIÇO PÚBLICO DE COMPETÊNCIA MUNICIPAL .....	38
5 ESTUDO DE CASO.....	40

5.1 INDICADORES URBANOS.....	40
5.2 INDICADORES DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL .....	40
5.3 ÍNDICE DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DO MOBILIZE BRASIL	40
5.3.1 Relação de indicadores .....	41
5.3.2 Construção dos indicadores e resultados .....	42
5.3.4 Situação de Marabá utilizando o método do Mobilize Brasil.....	48
6 CONCLUSÃO.....	53
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	55
ANEXO A – OFÍCIO S/Nº DA UNIFESSPA PARA O DMTU.....	59
ANEXO B – OFÍCIO 0372/2013/DMTU.....	60
ANEXO C – OFÍCIO S/Nº DA UNIFESSPA PARA SEVOP.....	61
ANEXO D – OFÍCIO 241/2013 ENG/SEVOP.....	62
ANEXO E – ORIENTAÇÕES DO PORTAL MOBILIZE BRASIL SOBRE APLICAÇÃO DO ÍNDICE DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL.....	63

## 1 INTRODUÇÃO

Os governos brasileiros nos dez últimos anos vêm pregando um discurso de Mobilidade Urbana Sustentável. O alarde é realmente grande por parte do governo no sentido de melhorar essa questão. Mas, esse discurso reflete à realidade? Qual é a efetividade da Política do Governo Federal para esse setor?

A omissão do Governo Federal no custeio do Transporte Coletivo Público Urbano é um fato preponderante na ineficiência do Transporte Público, bem como na dificuldade de acesso ao mesmo. Esse fato, associado às manifestações de junho de 2013, tornaram imprescindível a busca de soluções viáveis para um sistema que se demonstra absolutamente esgotado, já há vários anos.

O presente estudo, por sua vez, cumpre com algumas funções: mostrar a atual situação da mobilidade urbana em algumas cidades do Brasil e em Marabá; e também orientar sobre a política a ser adotada localmente a fim de melhorar a mobilidade urbana em Marabá de maneira a respeitar o ordenamento jurídico pátrio e observar as necessidades concretas no contexto da municipalidade.

Foi aplicado um método de indicador de Mobilidade Urbana Sustentável do Portal Mobilize Brasil que é referência nacional nessa questão em tela – foi concebido por uma equipe para combinar poucos temas necessários para o monitoramento da mobilidade urbana, é o método mais simplificado de medir mobilidade urbana no Brasil, pois requer um número relativamente pequeno de informações para propor o diagnóstico das cidades. É uma ferramenta que inicialmente foi projetado para dar maior visibilidade ao assunto.

O método está estruturado em cinco indicadores específicos, sendo eles: Porcentagem de ônibus municipais acessíveis a pessoas com deficiência física; mortos em acidentes de trânsito (por 100 mil habitantes por ano); extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário; razão entre a renda média mensal e a tarifa simples de ônibus urbano.

O portal Mobilize Brasil surgiu a partir da Associação Abaporu, criada inicialmente por Rick Ribeiro após perder parte dos movimentos do corpo. O Estudo

Mobilize 2011, realizou uma espécie de diagnóstico da mobilidade urbana de 9 (nove) capitais brasileiras, sendo que destas em cada indicador específico foi escolhida a melhor e a pior capital, com base nisso, foi elaborada uma fórmula para chegar às notas das demais capitais. A fórmula é a seguinte:  $\text{nota} = 10 \times (\text{indicador da cidade} - \text{indicador da pior cidade}) / (\text{indicador da melhor cidade} - \text{indicador da pior cidade})$ .

Neste trabalho de conclusão de curso, a partir do Estudo Mobilize Brasil 2011, coletamos os dados das nove capitais. Assim, com base na fórmula e nas informações obtidas nos órgãos públicos de Marabá, chegamos à uma nota atribuída à Marabá que é 2,3, numa escala de 0 a 10.

O objetivo do trabalho não é exaurir o tema que é bem extenso, mas apenas mostrar um panorama geral sobre a questão e indicar a situação atual da mobilidade urbana em Marabá, levando em consideração a sustentabilidade. Dessa forma, além da introdução e conclusão, o trabalho está desenvolvido em cinco capítulos que são: breve histórico de Marabá, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Mobilidade urbana como forma de Direito à cidade, sistema de transporte coletivo de Marabá e estudo de caso.

## 2 BREVE HISTÓRICO DE MARABÁ

### 2.1 PERÍODO DE 1950 A 1970

Marabá passou por vários ciclos econômicos que influenciaram no seu crescimento populacional. Mas, foram com os “Grandes Projetos” como a Hidrelétrica de Tucuruí e o Projeto Carajás tendo começo a partir da década 60 que o crescimento aconteceu de maneira assustadora e na década seguinte dobrou de tamanho. Todos esses fatos provocaram o aumento populacional de Marabá, centrado principalmente na área urbana. O aumento populacional no decênio 1960 a 1970 só não foi maior porque houve o desmembramento dos distritos de São João do Araguaia e Santa Isabel. Mas, nesse período nota-se a importância da abertura da PA-70, pelo desenvolvimento do Bairro de São Felix: em 1965 havia ali apenas 3 casas, mas em 1970, já se encontravam 297 casas e 24474 habitantes. (MATTOS, 1996).

Dessa forma, esse crescimento populacional não se distribuiu de maneira uniforme por todo o município: ele vai se concentrar na zona urbana da cidade de Marabá. Dados da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que, até 1960, havia mais gente na zona rural do que na cidade de Marabá. A partir do censo de 1970, notamos que esse número se inverte, passando a cidade de Marabá a concentrar mais gente do que todo o resto do município. (MATTOS, 1996),

Assim a zona urbana de Marabá continuou recebendo muitas pessoas, sendo que os motivos que levaram a migração campo-cidade foram: dificuldades dos colonos, concentração de terras e conflitos fundiários. Essa alta concentração de populacional provocou a expansão territorial da cidade. Na margem esquerda do rio Itacaiúnas o bairro do Amapá cresceu e a população se estendeu por um novo bairro, a Cidade Nova. Do outro lado da cidade, a Sudam desapropriou uma área de 1.650 ha. Para implantação do “plano de expansão urbana da Nova Marabá”. O projeto da Nova Marabá foi preparado por um escritório de arquitetura do Rio de Janeiro e apresentado às autoridades municipais, no final de 1975. As primeiras

famílias fixaram-se no bairro em 1977.O núcleo pioneiro de Marabá – a Velha Marabá - instalou-se na confluência dos rios Tocantins e Itacaiúnas, área alagável a cada período chuvoso, o chamado inverno. (MATTOS, 1996).

## 2.2 DÉCADA DE 80

A abertura do garimpo em Serra Pelada foi o principal motivo de um grande crescimento populacional em nosso município, a partir de 1980.No Período que vai de 1980 a 1985 houve um aumento extraordinário da população, A Fundação IBGE constatou que o crescimento ocorreu a uma taxa de 18,5% ao ano, numa contagem que não incluiu a população de Serra Pelada.A fundação SESP fez uma contagem do número de habitantes e incluiu a Serra Pelada, constatando um crescimento maior: a taxa passou a 27% ao ano. (MATTOS, 1996).

A população continuou crescendo, após 1985. Uma pesquisa domiciliar, encomendada pela Prefeitura em 1988, revelou que a população urbana, na área da Sede do Município de Marabá, passava dos 90 mil habitantes.Além do crescimento da população da sede, outros núcleos habitacionais sofreram aumento populacional. (MATTOS, 1996).

## 2.3 DA DÉCADA DE 1990 À 2010

Na década de 1990,a população de Marabá continuou crescendo, mas com uma taxa muito menor, somente cerca de 3% ao ano, conforme TAB. 1.

Tabela 1 – Evolução populacional de Marabá entre os anos de 1991 a 2010

EVOLUÇÃO POPULACIONAL			
Ano	Marabá	Pará	Brasil

1991	123.668	4.950.060	146.825.475
1996	149.665	5.466.141	156.032.944
2000	168.020	6.192.307	168.799.170
2007	196.468	7.065.573	183.987.291
2010	233.669	7.581.051	190.755.799

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2010.

Conforme se pode notar que mesmo com uma taxa de crescimento populacional menor Marabá continuou crescendo acima da média estadual e nacional. Marabá cresceu nos últimos 19 anos a uma taxa de 3% ao ano, enquanto a taxa do Pará foi de 2.8% e a taxa brasileira foi de 1,5% ao ano. Portanto, fica demonstrado que Marabá cresceu o dobro da média nacional nos últimos anos.

Foram vários os motivos que levaram ao grande aumento populacional de Marabá na década de 80,

estes movimentos de ocupação da região ocorreram, portanto, num contexto de incorporação à dinâmica do mercado nacional: (a) a do mercado de terras, com migrantes, na sua maioria lavradores, e a especulação fundiária, a partir das grandes fazendas; (b) os grandes projetos estatais, relacionados ao mercado de insumos básicos e de mão-de-obra volante; (c) os projetos industriais, como as usinas de ferro-gusa e ferroligas. (HÉBETTE, 1991 apud, EDUFPA, 3 v., p. 23-29).

E mais recentemente a possibilidade de criação do Estado de Carajás e o anúncio do projeto ALPA (Aços Laminados do Pará), foram os fatores que mais influenciaram no aumento demográfico de Marabá. (MAIA, 2013, P.40).

### 3 POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

#### 3.1 CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA

Para Vasconcellos (2005) Mobilidade urbana

é um atributo das cidades inerente a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, deslocamentos estes realizados mediante vias e toda infra-estrutura disponível promovendo a interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável vai além, e define mobilidade como:

a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.)... É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (Ministério das Cidades, 2004, p. 13)

Por sua vez, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, vem ratificar essa posição definindo em seu Art. 4º. que:

a mobilidade urbana é um atributo da cidade, correspondendo à condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

Percebe-se que a mobilidade urbana vem tomando um espaço cada vez maior na agenda política nacional, mas mesmo assim, ainda insuficiente, pois seria necessário, além de uma regulamentação, também maiores investimentos.

#### 3.2 CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Desde a década de 1960 que a Organização das Nações Unidas vem traçando discussões a cerca da sustentabilidade,

A construção do conceito de mobilidade urbana sustentável é o resultado de um processo de discussões conduzidas ao longo das últimas décadas e baseia-se no conceito de desenvolvimento sustentável. Desde que foi identificado como uma prioridade global pela Organização das Nações Unidas, no início de 1980, o desenvolvimento sustentável ficou definido por satisfazer as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades.(WCED - Conferência Mundial realizada pela Organização das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento) (1987) apud ANTP (2013).

Formula-se aqui uma nova conceituação que vem sendo bastante discutida no meio social, o de mobilidade urbana sustentável, onde a sustentabilidade é a base fazendo uma relação com o sistema de transportes e uso do solo, como pode ser observado nas palavras de Campos, (2006):

A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes, visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura. (Campos, 2006, p. 99-106).

Campos (2006) complementa ainda que:

De acordo com as dimensões do desenvolvimento sustentável, pode-se considerar que a mobilidade dentro da visão da sustentabilidade pode ser alcançada sob dois enfoques: um relacionado com a adequação da oferta de transporte ao contexto socioeconômico e outro relacionado com a qualidade ambiental. No primeiro, se enquadram medidas que associam o transporte ao desenvolvimento urbano e a equidade social em relação aos deslocamentos; no segundo, se enquadram a tecnologia e o modo de transporte a ser utilizado. (Campos, 2006, p. 99-106).

Dessa forma, surge o entendimento de Ministérios das Cidades(BRASIL, 2004) que corrobora a respeito do tema na seguinte ideia,

A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos. Como se vem demonstrando, a Mobilidade Urbana Sustentável deve ser entendida de uma forma ampla, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito, além das demais políticas urbanas, cujo objetivo maior está em priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade.(Brasil, 2004, p. 14).

Seguindo esse raciocínio, novamente o Governo brasileiro, através do Plano de Mobilidade Urbana - PLANMOB (BRASIL, 2007) organiza tais conceitos de onde se tem que:

A mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis será então produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, e contribuam para a inclusão social favorecendo a sustentabilidade ambiental. (Brasil, 2007, p. 42).

Observa-se que a mobilidade urbana sustentável, para o Ministério das Cidades (Brasil, 2007), deve ser pensada como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Esse novo pensamento prioriza o deslocamento das pessoas e não dos veículos, considerando, especialmente, aquelas que possuem restrição de mobilidade.

BOARETO (2003) é o autor que melhor explica com o máximo de objetividade o conceito de mobilidade urbana sustentável,

mobilidade urbana é a capacidade de fazer viagens necessárias para a realização dos direitos básicos do cidadão, com o menos gasto de energia possível, menos impacto no meio ambiente, tornando-se ecologicamente sustentável.

### 3.3 HISTÓRICO DOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA MOBILIDADE URBANA

A compreensão da mobilidade urbana no Brasil, deve ser antecedida de uma noção, do ocorrido na esfera institucional nas últimas décadas em que houve a criação de sucessivos órgãos de gestão na esfera federal, tais como: Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU (1970 até 1989); Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana – CNPU (1974 a 1979) – criada, por sua vez, a partir do primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento – PND; Ministério do Desenvolvimento Urbano (1986-1999), que reunia as políticas de saneamento, habitação, política urbana e transportes urbanos, somando inclusive o Banco Nacional de Habitação (BNH), a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e o (Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano). Em seguida foi criada a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República – SEDU/PR (1999) – com a atribuição de formular, implementar e coordenar as políticas nacionais de desenvolvimento urbano, as ações e programas de urbanização, de habitação, de saneamento básico, incluindo o transporte urbano. (Ministério das Cidades, 2004).

Vale ressaltar que devido à promulgação da Constituição Brasileira, que municipalizou os transportes urbanos, o governo federal extinguiu a EBTU e, desde então, os transportes urbanos vinham sendo tratados de maneira pontual e dissociada das políticas de habitação e saneamento, assim como sem dialogar com as políticas energética, tecnológica, ambiental, regional, econômica e social. Com a criação do Ministério das Cidades, em 2003, houve uma melhor organização da

política de mobilidade urbana, sendo que com a criação desse ministério, vários órgãos como o Denatran então no Ministério da Justiça, ou empresas, como a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.(TREN SURB), no Ministério dos Transportes, passaram a compor a estrutura do Ministério das Cidades, articulados com a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMOB, criada junto com o Ministério. Essa nova estrutura tem como objetivos articular melhor as políticas urbanas, como habitação e mobilidade e de modo a respeitar os princípios de sustentabilidade ambiental e econômica. (Ministério das Cidades, 2004).

### 3.4 ALGUNS QUESTIONAMENTOS NA LEI DE MOBILIDADE URBANA

#### 3.4.1 Considerações iniciais

Em janeiro de 2012, por conta de toda a problemática gerada pelo atual planejamento urbano, foi sancionada a Lei Federal nº 12.587 que aponta diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo que, devem ser elaborados planos de mobilidade urbana para municípios com mais de 20.000 habitantes, no prazo de até três anos.

Antes, havia uma rasa regulamentação no Estatuto das Cidades que exigia plano municipal de mobilidade urbana somente às cidades com população superior à 500.000 habitantes. Com a nova Lei foi alterada exigência para que sejam implantadas em cidades de menor porte propostas e soluções para os problemas gerados pelo planejamento urbano que prioriza o automóvel, é excludente e promove segregação social.

#### 3.4.2 Histórico da legislação sobre mobilidade urbana

A criação da nova legislação foi baseada nos artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal de 1988 (CF/88). Estes artigos, por sua vez, tiveram origem na década de 80 com o movimento da Reforma Urbana, que conseguiu colocar em discussão a questão da política urbana na constituinte. Nesse ínterim, foi aprovada a Lei nº 10.257, de 10 de junho de 2001 – o Estatuto da Cidade, que estabeleceu as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana. A Lei de mobilidade urbana, de certo modo, vem a complementar o Estatuto das Cidades. (IPEA, 2012).

De acordo com a CF/88, A União é a competente para instituir diretrizes para a mobilidade urbana e desde 1989 tramitam diferentes propostas para regulamentação do tema evoluindo para uma abordagem mais geral e completa de mobilidade urbana. (MORAIS *et al*, apud IPEA, 2012).

Um ano após a promulgação da CF 1988, propôs-se o PL nº 4.203/1989 visando instituir normas sobre o sistema de transporte coletivo. Depois vieram o PL nº 870/1991, que dispunha sobre “diretrizes nacionais de transporte coletivo urbano”; o PL nº 1.777/1991, que determinava a regulamentação do transporte coletivo rodoviário; e o PL nº 2.594/1992, sobre “as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano”. (IPEA, 2012).

Os quatro foram arquivados definitivamente em 1995. Surgiu então neste ano o PL nº 694/1995, de autoria do deputado Alberto Goldman, que seguiu a proposta da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), com o apelo do Conselho Nacional de Transportes Urbanos (CNTU), mas continuou com o foco restrito ao transporte coletivo. (GOMIDE, apud IPEA, 2012).

Ainda na década de 1990, foram apresentados o PL nº 1.974/1996, que novamente veio discutir o transporte do transporte coletivo rodoviário e o PL nº 2.234/1999, este sobre o transporte coletivo urbano. Por tratarem do mesmo tema ambos foram apensados ao PL nº 694/1995. Em 2003 foi instituída uma comissão especial para apreciar e dar parecer ao PL nº 694/1995. Em 2004, o Conselho das Cidades elaborou uma proposta mais abrangente. Esta proposição foi enviada ao Congresso Nacional pelo Executivo em 2007 (o PL nº 1.687/2007). O PL do governo

foi apensado ao PL 694/1995 e seguiu para o Senado Federal sob a denominação de PLC nº 166/2010. (IPEA, 2012).

O Senado Federal apreciou a matéria no início de 2010 e aprovada em dezembro de 2012. Portanto, foram 17 anos de bruscas alterações na formulação de uma regulamentação a nível federal para o tema, sendo importante a abrangência da regulamentação oriunda do resultado de tanta tramitação legislativa. (IPEA, 2012).

#### **3.4.4 Atual situação da mobilidade urbana no Brasil**

Segundo MORAIS (2012), é bastante expressiva, na atualidade, a quantidade de problemas relacionados aos deslocamentos urbanos, tais como acidentes, congestionamentos, barreiras para indivíduos com restrições de mobilidade, poluição sonora e atmosférica, além de muitos outros como o aquecimento global. Há uma percepção crescente e generalizada de que é preciso buscar estratégias que viabilizem padrões mais sustentáveis de mobilidade.

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

De acordo com VASCONCELLOS (2012), a disputa pelo espaço de circulação coloca os usuários em conflito permanente. Esse conflito é regulado pelo CTB (Código de Trânsito Brasileiro), (desde que haja fiscalização eficaz) e pela sinalização instalada nas vias. No entanto, o acesso às vias e aos meios de transporte é muito influenciado pelas diferenças sociais, políticas e econômicas entre as pessoas.

Há três tipos de exclusão que mais preocupam aqueles que analisam a equidade na distribuição do espaço urbano:

A econômica, de quem não tem recursos para pagar as tarifas do transporte coletivo. A renda média dos trabalhadores brasileiros é baixa, e muitas pessoas não têm como pagar as passagens do transporte coletivo, principalmente quando necessidade de usar dois veículos em cada sentido. O problema é maior também para os trabalhadores informais, que não têm direito ao vale-transporte;

A de pessoas que circulam a pé ou de bicicleta, ameaçadas por aqueles que circulam em veículos grandes, uma vez que as cidades brasileiras e seus sistemas viários e decalcadas não permitem uma circulação segura e confortável para pedestres e ciclistas. Isto é agravado por outros fatores como a falta de fiscalização;

A de pessoas com limitações na sua mobilidade – pessoas com deficiência e idosos. Esta exclusão é praticamente total nas cidades brasileiras, uma vez que construções, calçadas e transportes coletivos não estão adaptados ou preparados para atendê-las de modo adequado. A nova legislação brasileira determina uma série de adaptações dentro de prazos definidos.

A política nacional de mobilidade urbana avançou muito em estudos positivos e numa regulamentação inovadora no caminho da sustentabilidade das cidades, assim, necessitando apenas de um esforço maior em sua implementação por parte dos governos federal e municipais. Ao iniciar pela efetivação das diretrizes, como previsto na LPNMU de 2012, no art. 5º, I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, XI do seguinte teor.

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

I - acessibilidade universal;

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

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

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

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

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;  
VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Mas, os dados anteriores a essa nova lei são preocupantes. No cenário nacional, o gradativo uso de veículos motorizados é esclarecido através dos dados de 438 municípios pesquisados pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), escritos no Relatório comparativo sobre a evolução da mobilidade urbana entre 2003 e 2010.

O estudo demonstra que a participação dos transportes não motorizados é a maior, perfazendo 40,5% do total de viagens, sendo que os deslocamentos a pé perfazem 37,3%, mas cujo percentual vem sendo gradativamente reduzido. Associado a isso, está ocorrendo uma inversão de posição entre o transporte coletivo e o individual. “Em 2003 o transporte coletivo era o segundo modo agregado, com 29,8% do total de viagens, enquanto em 2010 o posto de segundo colocado passou para o transporte individual, com 30,4%.” (Associação Nacional de Transportes Públicos, 2011, apud MORASTONI, 2013).

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

Visando apoiar a utilização de outros modais de transporte que não sejam somente o rodoviário, em busca de uma mobilidade sustentável, a Secretaria de Mobilidade Urbana (SeMob) do referido Ministério possui atualmente Programas de Fomento (Bicicleta Brasil e Brasil Acessível (Brasil, 2008) e de Recursos (Pró-Transporte - com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), Mobilidade Urbana (através do Orçamento Geral da União) e Pró-Mob (Fundo de Amparo ao Trabalhador/Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico) para o financiamento de infraestruturas de transporte coletivo, meios não motorizados e integração intermodal (Ministério das Cidades, 2010).

De acordo com SEABRA apud ANTP (2013) o Programa Pró-transporte foi lançado em 2010.

No cenário nacional foi sancionada a Lei no. 12.587, em 03 de janeiro de 2012, conhecida por Estatuto da Mobilidade, cujo objetivo é “contribuir para um acesso universal à cidade”. Pauta-se na construção de consensos entre os atores envolvidos (governo, empresários e usuários) e de projetos que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, dando-se prioridade aos modos não motorizados e coletivos de transportes, na integração entre modais que sejam socialmente inclusivos e sustentáveis, baseados nas pessoas e não nos veículos. (MORASTONI *et al.*, 2013).

Apesar das políticas federais apontarem para a importância dos deslocamentos não motorizados, algumas ações praticadas por essa instância governamental para manter o crescimento econômico são contraditórias, como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e facilidades de financiamento, pois estimulam a indústria automobilística e valorizam o automóvel, que virou símbolo de status. Neste sentido, estudos demonstram que existe correlação entre renda e uso do transporte individual motorizado (VASCONCELLOS, 2001; ARAÚJO *et al.*, 2011 apud MORASTONI *et al.*, 2013).

Quanto maior a renda, maior a mobilidade individual de acordo com Rolnik & Klintowitz (2011, p.90) apud MORASTONI *et al.*, 2013),

Considerando que 74% das viagens motorizadas da população com renda até quatro salários mínimos são feitas por modo coletivo e que na faixa de renda maior do que 15 salários mínimos esse percentual cai para apenas 21% conclui-se que a crise da mobilidade é muito mais aguda para os usuários do transporte coletivo – a população de menor renda, usuária cativa e histórica dos meios de transporte coletivo.

Conforme o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007), a disponibilidade e facilidade de acesso às infraestruturas urbanas, tais como

calçadas, transportes públicos, qualificam e geram maiores ou menores condições de mobilidade para indivíduos.

### 3.4.5 Política de financiamento

Conforme discorrido anteriormente, o processo de discussão na sociedade e elaboração da Lei da política Nacional de Mobilidade Urbana (LPNMU) demorou 17 anos para ser aprovada no Congresso Nacional e sancionada pela presidente Dilma em 2012. Mas, mesmo com todo esse trâmite e a realização de um esforço enorme de técnicos do Ministério das Cidades, do IPEA em realizar estudos sobre o tema, a Presidente vetou um dos principais pontos da Lei, o inciso V do artigo 16, onde dizia: Art. 16. São atribuições da União: ... “V – adotar incentivos financeiros e Fiscais para a implementação dos princípios e diretrizes desta Lei”.

O veto da presidente Dilma não foi bem aceito pelo Movimento Passe Livre de São Paulo<sup>1</sup>, conforme o trecho

Gostaríamos de saber por que a presidenta vetou o inciso V do 16º artigo da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12) que responsabilizava a União por dar apoio financeiro aos municípios que adotassem políticas de priorização do transporte público. Como deixa claro seu artigo 9º, esta lei prioriza um modelo de gestão privada baseado na tarifa, adotando o ponto de vista das empresas e não o dos usuários. O governo federal precisa tomar a frente no processo de construção de um transporte público de verdade. A municipalização da CIDE, e sua destinação integral e exclusiva ao transporte público, representaria um passo nesse caminho em direção à tarifa zero.(MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013, não paginada).

Assim, o veto da presidente à parte do dispositivo da Lei foi contraditório à própria formulação de Programas de seu governo, como o Pró-transporte que estava aberto para propostas para financiamento de projetos até outubro de 2012.

---

<sup>1</sup>O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social autônomo, apartidário, horizontal e independente, que luta por um *transporte público de verdade*, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada. (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013, não paginada).

### 3.4.6 Controle social das políticas de mobilidade urbana

A LPNMU garante em seu texto a participação da sociedade, por meio de instrumentos localizados em vários dispositivos, quais sejam,

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

A gestão democrática está insculpida também na forma de princípio,

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

...

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

O legislador também inseriu essa preocupação no rol dos objetivos da Lei: art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: (...) V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

E por fim no artigo 15 de forma autônoma, mostrando a importância que o legislador prestou à participação da sociedade na gestão da mobilidade urbana,

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

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

No que diz respeito à participação da sociedade no transporte coletivo em Marabá, o Conselheiro de Transportes “Gilberto Soares Dos Santos (Beto Jamaica)” (em entrevista oral no dia 08/11/2013), relata que o Conselho Municipal de Transportes deixou de ser deliberativo desde 2001 numa emenda à Lei Orgânica de Marabá. Ele afirmou que essa mudança ocorreu motivada pelo incômodo que o Conselho estava causando aos empresários de transporte coletivo urbano de Marabá.

Foi então que os empresários por meio de seus representantes na Câmara municipal implementaram essa medida nefasta para a gestão dos transportes públicos em Marabá. Cabe ressaltar que Marabá é uma cidade em que a gestão do transporte público é bastante antidemocrática, uma vez que não há mecanismos facilitadores para a realização de denúncias ou sugestões.

Soma-se a isso a ausência de regulamentação inadequada do serviço de transporte coletivo. A possibilidade de punição aos operadores do sistema de transporte coletivo é regulamentada pelo artigo 14<sup>o2</sup> da Lei municipal 17.344 de 22 de junho de 2009, a mesma estimula punições aos operadores de transporte coletivo, mas não regula como isso será feito, sendo configurada uma omissão do poder

---

<sup>2</sup>Artigo 14 da lei Municipal de Marabá 17.344: Pelo não cumprimento às disposições da presente Lei, bem como às dos regulamentos de Operação do Serviço de Transporte e dos Contratos, serão aplicadas aos participantes do sistema, às seguintes penalidades:

I – notificação;

II – multa;

III – apreensão do veículo;

IV - Suspensão da operação do serviço nos casos onde couber;

V - Rescisão da concessão;

Parágrafo único – as hipóteses de incidência das penalidades previstas nesse artigo serão definidas nos regulamentos da operação dos serviços, através de Decreto do chefe do Executivo Municipal.

público municipal que perdura por mais de quatro anos. Na atualidade, é quase impossível um usuário realizar uma denúncia contra um operador de transporte coletivo e caso consiga, não terá nenhum valor legal, face a desregulamentação da participação da sociedade na realização de denúncias.

### 3.5 ATUAL SITUAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA EM MARABÁ

#### 3.5.1 Contexto geral

De acordo com DMTU (2013),

Atualmente a frota de veículos registrada de Marabá ocupa o 3º lugar no ranking do Estado do Pará, com 78.626 veículos, ficando atrás apenas de Belém e Ananindeua, porém a frota total onde se soma a frota de veículos licenciados em Marabá e a frota de veículos licenciados em outros estados da federação deve chegar à cifra de 100 mil veículos, isso explica os problemas que vivenciamos no dia a dia, como congestionamento e acidentes.

A informação diz que o número da frota de automóveis explica os problemas relacionados à mobilidade urbana, mas na verdade o número de veículos já é uma consequência e não uma causa de problemas. O fator principal que causa os problemas citados é a ausência de planejamento urbano eficaz para a cidade de Marabá

Pode-se comprovar a ineficiência do planejamento urbano de Marabá através da leitura de dispositivos da Lei municipal nº. 17.213 de 09 de outubro de 2006 que instituiu o Plano Diretor de Marabá,

Art. 20. São diretrizes para a zona central da Nova Marabá:

- I. Melhorar as condições de circulação, abrangendo conexão de ruas existentes, construção de passeio público e ciclovias, de modo a garantir acessibilidade a todos.

(...)

Art. 80. São diretrizes da política de mobilidade no Município de Marabá:

I. Diretrizes gerais:

a. Realização de estudos, projetos e programas para permitir a articulação da gestão do uso do solo e da mobilidade urbana; b. Diminuição dos custos ambientais e socioeconômicos da mobilidade urbana; (...) g. Realizar estudos, projetos e programas visando garantir o acesso a todos aos sistemas de transporte do município; (...) i. Elaboração do Plano Diretor de Transportes do Município, onde deverão estar contidas as ações e programas para contemplar as diretrizes deste Plano Diretor.

II. Diretrizes específicas (...) c. Integrar-se com a instância governamental federal para viabilizar a melhoria das condições de utilização da Rodovia Transamazônica na área urbana, dotando-a de ciclovia interligando os três núcleos.

Nesta lei há a indicação para a construção de ciclovia no trecho de duplicação da Rodovia Transamazônica no trecho urbano de Marabá. O trecho citado foi asfaltado, mas não foi respeitada a regulamentação realizada por meio do Plano Diretor Municipal. O lançamento da pedra fundamental da duplicação do trecho da Transamazônica ocorreu em 15 de junho de 2009 e neste mesmo mês, Collinetti, Secretário Municipal de Viação e Obras Públicas da época, esteve em Brasília, reunido com diretores e técnicos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), para quem apresentou projeto que incluiria uma ciclovia percorrendo todo o trecho duplicado. (REVISTA FOCO, 2009). Mas, a ciclovia não foi realizada.

São muitos os problemas de mobilidade enfrentados pelos menos favorecidos. Primeiro, a necessidade de viver em áreas periféricas, em geral muito longe do local de trabalho e desprovidas de equipamentos públicos, principalmente escolas e postos de saúde. Segundo, a existência (ou até a falta) de calçadas adequadas e de infraestrutura para desempenhar os papéis de pedestre e ciclista. Terceiro, a oferta deficiente de transporte de transporte público ou a imposição de tarifas insuportáveis. Quarto, a adaptação do ambiente de trânsito às necessidades do automóvel, o que frequentemente prejudica quem caminha, usa bicicleta ou o transporte público. Quinto, a manutenção de veículos altamente poluidores, sejam eles públicos ou privados (VASCONCELLOS, 2012).

Em Marabá essa realidade não é diferente, pois em locais no Bairro Nova Marabá, onde há a previsão de acordo com o Plano Diretor participativo para

construção de ciclovias, conforme já discutido neste trabalho, há estacionamentos para veículos motorizados, contrariando a legislação municipal, conforme figura 1.

**Figura 1 - estacionamento em área central do Distrito Nova Marabá**



### **3.5.2 Contexto do sistema de transporte coletivo de Marabá**

Rogério Mathias, Coordenador de Transporte do DMTU (em entrevista oral no dia 11/11/2013) informa que o sistema é operado com tecnologia de bilhetagem eletrônica. Há doze (12) linhas operando no município de Marabá, contabilizando um total de nove mil viagens por mês e está previsto a construção de um terminal de integração que deverá racionalizar o sistema municipal de transporte, possibilitando que o cidadão percorra um espaço menor para chegar ao destino desejado. Dessa forma

com o itinerário reduzido, praticamente triplicará o número de viagens de ônibus que chegará a vinte e seis mil viagens por mês.

Para uma breve noção do contexto do transporte urbano em Marabá, em dezembro de 2009, segundo Luiz Henrique Souza, estudante de Geologia do Campus da UNIFESSPA de Marabá (em entrevista oral no dia 08/11/2013), houve uma tentativa das duas empresas de transporte coletivo urbano que operava na época de implementar um método de cobrança antecipada de tarifas em que os estudantes teriam que pagar valor de 30 meias-passagens para ter o direito de usar esse benefício. Ainda segundo o entrevistado, a implementação desse serviço só não ocorreu porque houve mobilização de mais de 200 estudantes nas ruas de Marabá e no próprio prédio do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU).

Assim, (em entrevista oral em 08/11/2013), Edilson Gondim da Pastoral da Juventude, diz que em junho de 2013, Marabá voltou a ser palco de manifestação em prol de pautas, entre elas o Transporte Público. Assim, Gondim relata que uma das pautas era redução do valor da passagem para os trabalhadores para R\$ 1,80 e passe-livre para estudantes. As pautas<sup>3</sup> foram entregues as pautas ao prefeito municipal que por sua vez as enviou ao Conselho Municipal de Transportes Urbanos para apreciação que votou contrariamente.

Um dos objetivos deste trabalho é de apresentar a composição atual do sistema de transporte coletivo de Marabá, visto que todas as mobilizações populares demandam cada vez mais conhecimento sobre a forma como o serviço é organizado, tornando, assim, a atuação mais consciente e os objetivos mais concretos por parte dos lutadores sociais.

---

<sup>3</sup> Pautas das manifestações de junho de 2013 em Marabá em relação ao transporte público: 1. Redução da tarifa para R\$ 1,80. 2. Ampliação da frota de ônibus. 3. Passe livre para desempregados e estudantes. 4. Retirada imediata das catracas do transporte público.

Marabá possui um planejamento urbano bastante precário, um exemplo disso é que a última pesquisa origem-destino<sup>4</sup> é de 2007 e mesmo assim realizada a pedido de empresas de transporte coletivo urbano. Não há terminal de integração, mas há um projeto de construção do mesmo que ainda não foi construído porque a área foi questionada por um particular que alega ter o título emitido pela Superintendência de Desenvolvimento Urbano de Marabá (SDU).

Segundo o DMTU (2013)<sup>5</sup>, Marabá não possui Plano Municipal de Mobilidade Urbana, mas há previsão no Plano Plurianual de Marabá 2014-2017 para que seja realizado futuramente.

---

<sup>4</sup>Pesquisas de Origem-Destino (OD) são instrumentos vitais para o planejamento municipal de transportes, pois fornecem dados para o conhecimento da natureza dos deslocamentos da população no espaço urbano. Os objetivos desta pesquisa, realizada pelo Pedala Manaus em parceria com a Prefeitura de Manaus e a Caloi, e com o apoio dos grupos de bicicleta de Manaus, foram coletar e analisar informações sobre o padrão de mobilidade por bicicleta na cidade para fornecer subsídios para a Prefeitura de Manaus elaborar um Plano Cicloviário para Manaus, priorizando investimentos em regiões de maior volume de deslocamentos diários da população. (*PEDALA MANAUS, 2013, não paginada*).

<sup>5</sup> Ofício 0372/2013 – DMTU.

#### **4. COMPOSIÇÃO ATUAL DO MODELO DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DE MARABÁ**

Conforme o artigo 30, V, da Constituição Federal, o serviço público de transporte coletivo urbano é de competência do Município, que pode prestá-lo direta ou indiretamente, valendo-se, neste último caso, dos regimes da concessão ou da permissão de serviço público, regulamentados pela lei federal nº 8.987, de 13/02/1995.

Assim como em outras cidades brasileiras, Marabá organiza a prestação de forma indireta, valendo-se do regime da concessão de serviço público para garantir a prestação do serviço de transporte coletivo, avocando para si apenas o papel de agente regulador, estabelecendo tarifas, fiscalizando as empresas concessionárias<sup>6</sup>.

Conforme o artigo 175 da Constituição Federal, tanto a permissão quanto a concessão de serviço público exigem a realização de licitação, que é o procedimento administrativo responsável por escolher a proposta mais vantajosa para as conveniências públicas, dentre aquelas apresentadas por entes privados que cumpram com os requisitos do certame.

Dessa forma, no caso de Marabá, esse processo licitatório aconteceu no ano de 2011 através da concorrência pública 001/2011, (conforme entrevista oral de Rogério Mathias, coordenador de transporte do DMTU no dia 11/11/2013).

O transporte coletivo de Marabá é remunerado totalmente pela tarifa cobrada dos usuários. É serviço público, no qual o Município figuraria como concedente e as empresas como concessionárias<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup>Concessão de serviço público: “é o instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceite prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço”. MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 25 ed. São Paulo: Malheiros, 2008. P. 690.

Enquanto incumbida de regular o serviço público de transporte coletivo, o DMTU tem a função de regular<sup>8</sup>, gerenciar, operar, planejar e fiscalizar a devida prestação do serviço no Município. Isso significa que, nas áreas nas quais o Município venha a proceder concessões de serviço público, o DMTU terá uma função fiscalizadora, típica da prestação indireta de serviço público.

#### 4.1 TRANSPORTE COLETIVO COMO SERVIÇO PÚBLICO DE COMPETÊNCIA MUNICIPAL

O legislador constituinte na ocasião da CF de 1988 realizou uma clara distinção entre aquilo que convencionou denominar “atividades econômicas” (artigo 173) e “serviços públicos” (artigo 175), sendo estes últimos, conforme Celso Antônio Bandeira de Mello,

(...) toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, mas fruível singularmente pelos administrados, que o Estado assume como pertinente a seus deveres e presta por si mesmo ou por quem lhe faça as vezes, sob um regime de direito público – portanto, consagrador de prerrogativas de supremacia e de restrições especiais – instituído em favor dos interesses que houver definido como públicos no sistema normativo. (MELLO, 2008. p. 483).

Portanto, foram estabelecidas, na constituição, as atividades que, por serem consideradas relevantes, deveriam ser de competência do Estado, seja de forma direta, seja indiretamente. Assim, a regulação desses serviços dá-se pelo regime jurídico de direito público, sendo clara a sua relação com os direitos individuais e sociais considerados fundamentais pelos artigos 5º, 6º e 7º da Constituição Federal.

---

<sup>8</sup> Conforme art. 2º da Lei Municipal de Marabá 11.720.

O transporte coletivo urbano foi considerado como serviço público de caráter essencial, sendo de competência dos municípios a sua prestação, conforme o disposto no artigo 30, V, da Constituição Federal. Há uma relação desse serviço público com vários direitos fundamentais igualmente previstos na “Constituição Cidadã”, tais como o direito de ir e vir, o direito à saúde, à educação, ao esporte, ao lazer e à cultura, o direito ao trabalho, além de muitos outros direitos que não batem na porta da casa de cada cidadão, mas que são materialmente auferíveis a partir da efetiva disponibilização de serviços públicos, dos quais a mobilidade é essencial para garantir o efetivo acesso.

## 5 ESTUDO DE CASO

### 5.1 INDICADORES URBANOS

Segundo COSTA (2003) apud SORRATINI *et al* (2011) os indicadores são instrumentos que reduzem grande quantidade de informação a um número apropriado de parâmetros para análise e tomada de decisão. Traduzem conceitos abstratos e difíceis de serem mensurados em entidades operacionais e mensuráveis, fornecendo uma informação sintética sobre determinado fenômeno. Sua utilização permite revelar condições e, ao mesmo tempo, tendências apontando aspectos deficientes ou que necessitam de intervenção.

### 5.2 INDICADORES DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Para MACLAREN (1996) apud COSTA (2008) os indicadores de sustentabilidade permitem retratar as ligações existentes entre as dimensões social, econômica e ambiental, constituindo-se em ferramenta integrada para avaliação da sustentabilidade urbana.

### 5.3 ÍNDICE DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DO MOBILIZE BRASIL

O Índice de Mobilidade Urbana Sustentável do Mobilize Brasil – foi concebido por uma equipe para combinar poucos temas necessários para o monitoramento da mobilidade urbana, é o método mais simplificado de medir mobilidade urbana no Brasil, pois requer um número relativamente pequeno de informações para propor o diagnóstico das cidades. É uma ferramenta que inicialmente foi projetado para dar maior visibilidade ao assunto. O trabalho de levantamento de dados foi realizado por uma equipe de jornalistas com isenção com isenção no estudo do referido Portal. (MOBILIZE BRASIL, 2011).

O estudo inicial do Mobilize Brasil nas capitais foi complexo, pois as cidades possuem planejamentos com características diferentes. O levantamento dos indicadores teve como base os objetivos associados ao conceito de mobilidade urbana sustentável: reduzir a necessidade de viagens motorizadas, favorecer os deslocamentos por modos coletivos e não motorizados de transportes, proporcionar mobilidade a pessoas com deficiência, tornar o transporte coletivo acessível a todos os cidadãos e promover a utilização de fontes energéticas renováveis no setor de transportes. (MOBILIZE BRASIL, 2011).

Os indicadores foram selecionados ainda conforme os seguintes critérios: indicação de dimensões básicas da mobilidade urbana sustentável, devem ser de fácil coleta e atualização pelos governos locais, ser de fácil compreensão por cidadãos comuns. Com base nessas considerações, foram formulados os seguintes indicadores: Porcentagem de ônibus municipais adaptados a pessoas com deficiência física. Mortos em acidentes de trânsito (por 100.000 habitantes), extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário, razão entre a renda média mensal e a tarifa simples de ônibus urbano e a razão entre o número de viagens por modos individuais motorizados de transporte e o número total de viagens. (MOBILIZE BRASIL, 2011).

No estudo do Mobilize Brasil, não houve a pretensão de comparar as cidades brasileiras com localidades que são referências internacionais, com padrões de referência estabelecidos por governos ou outras organizações e nem com cidades que ficaram de fora do estudo. Essa metodologia implica que os valores máximos não foram atribuídos a situações hipotéticas perfeitas ou desejáveis, mas sim às cidades que apresentaram a situação que mais reflete uma mobilidade sustentável no universo das localidades estudadas. (MOBILIZE BRASIL, 2011).

### **5.3.1 Relação de indicadores**

Indicador mortes no trânsito (escala de 0 a 10); Indicador estrutura cicloviária (escala de 0 a 10); Indicador tarifa de ônibus (escala de 0 a 10); Indicador ônibus acessíveis (escala de 0 a 10); Indicador viagens motorizadas (escala de 0 a 10); Indicador geral (escala de 0 a 10). (MOBILIZE BRASIL, 2011).

### **5.3.2 Construção dos indicadores e resultados**

Pelo motivo já citado do estudo do Mobilize Brasil não se basear em cidades hipotéticas perfeitas e sim com base puramente nas cidades pesquisadas, a nota máxima deve ser compreendida não como uma situação ideal, impossível de ser melhorada, mas sim como a melhor situação verificada entre as cidades comparadas. De modo análogo, a nota mínima expressa a situação mais distante de um quadro de mobilidade urbana sustentável. (MOBILIZE BRASIL, 2011).

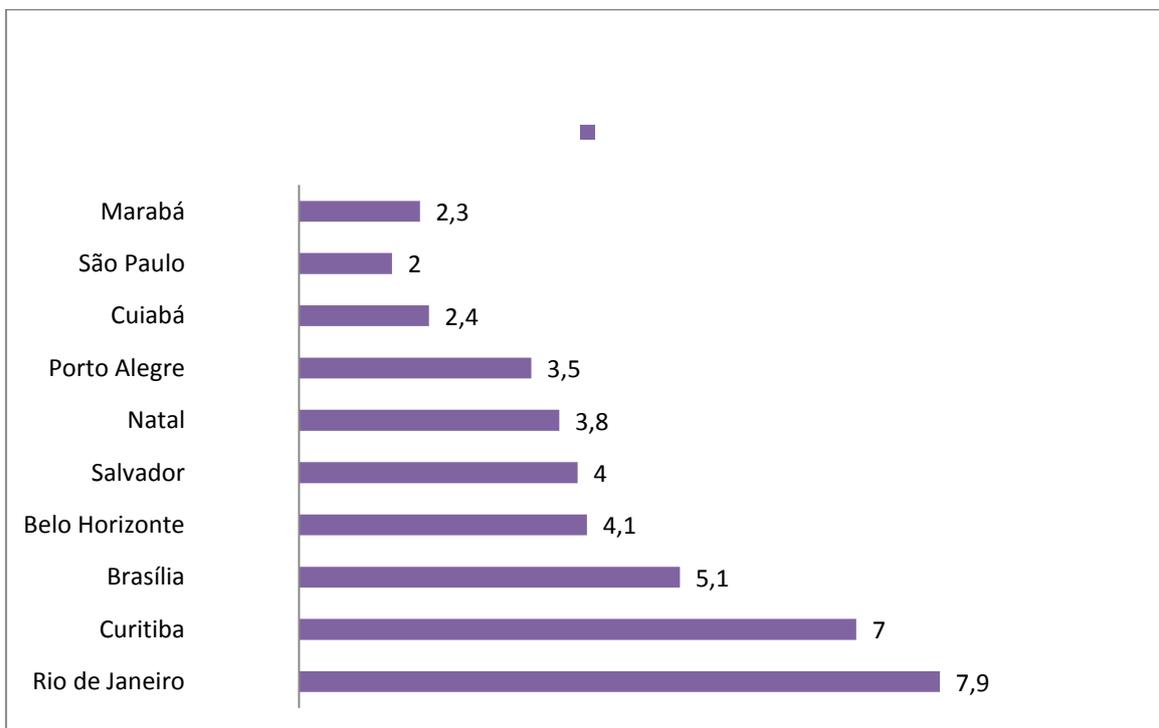
Para obtenção da nota geral de cada cidade do estudo da Mobilize Brasil, foi realizado o cálculo das médias e em seguida, os valores normalizados de cada indicador (ou seja, as “notas” que variam de zero a dez, correspondentes a cada critério adotado) tiveram de ser combinadas para gerar um valor final que expressa a situação geral da mobilidade urbana sustentável em cada cidade. O mesmo raciocínio foi usado para o alcance da nota geral de Marabá, já calculado neste trabalho de Conclusão de curso.(MOBILIZE BRASIL, 2011).

No estudo do Mobilize Brasil, o valor final foi calculado através de uma média aritmética simples entre os indicadores calculados na etapa anterior, já que a atribuição de pesos poderia se tornar um elemento de disputa política e de divergência entre especialistas. A nota média final é, portanto, somente uma expressão do desempenho das cidades com relação aos cinco indicadores considerados. Nenhum fato não representado pelos indicadores interfere nesse cálculo.(MOBILIZE BRASIL, 2011).

No estudo realizado pelo Mobilize Brasil, o Rio de Janeiro obteve o maior valor no indicador geral de mobilidade urbana sustentável calculado neste estudo.

Em uma escala que varia de zero a dez, a capital fluminense conseguiu 7,9. Em segundo lugar, aparece Curitiba que recebeu nota 7,0 e ficou bem à frente de Brasília (5,9). Em seguida, vieram as cidades de Belo Horizonte, Salvador, Porto Alegre e Natal, com notas médias entre 3 e 4. Por fim, aparecem Cuiabá e São Paulo, com notas próximas de 2. Assim, Marabá aparece com 2,3, conforme figura 2.

**Figura 2 - Gráfico de Indicadores gerais de mobilidade urbana sustentável das cidades pesquisadas**



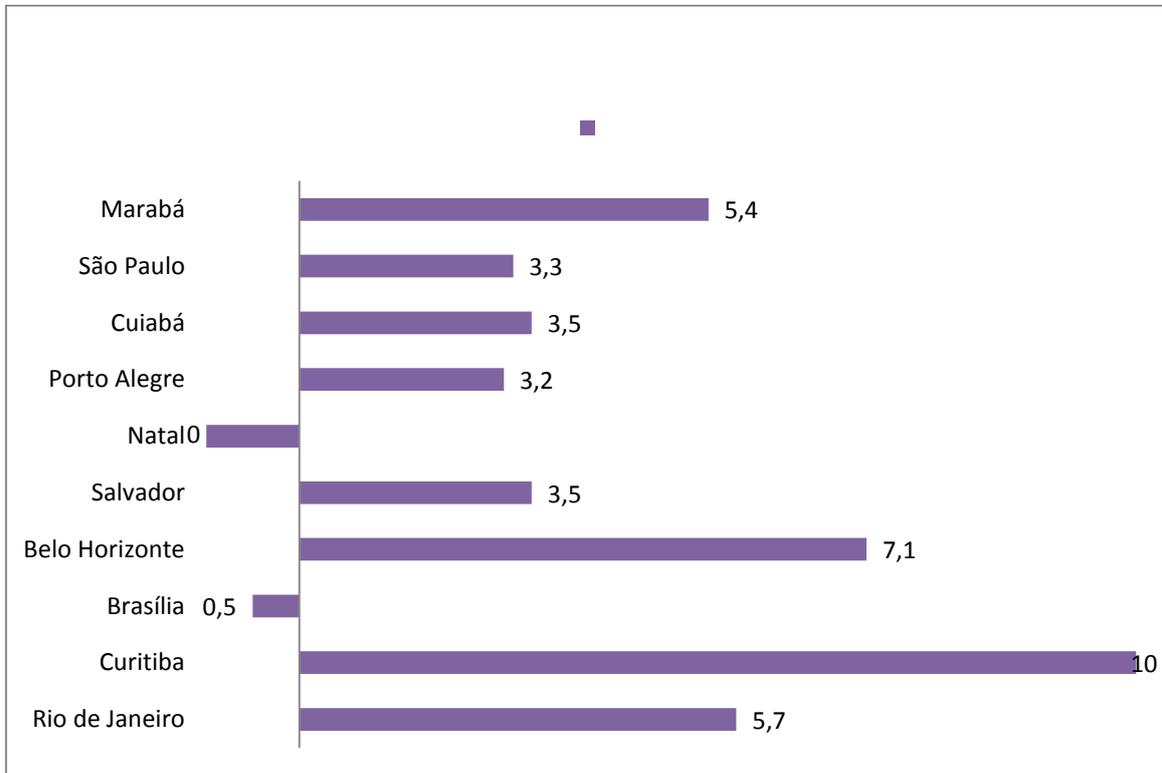
Fonte: Mobilize Brasil, DMTU e SEVOP.

### 5.3.3.1 Indicador ônibus acessíveis

Curitiba é melhor cidade nesse indicador, com 90% do ônibus acessíveis, seguida por Belo Horizonte com 69,9%, depois vem Rio de Janeiro com 60%. Marabá é a quarta melhor colocada com 58,5%. As demais cidades possuem as seguintes porcentagens: Cuiabá - 44,9%, Salvador - 44,8%, Porto Alegre - 43,1,

Brasília – 24,1 e Natal – 20,7%. As notas neste indicador ficaram normalizadas, conforme figura 3.

**Figura 3 - Gráfico de indicador ônibus acessíveis**

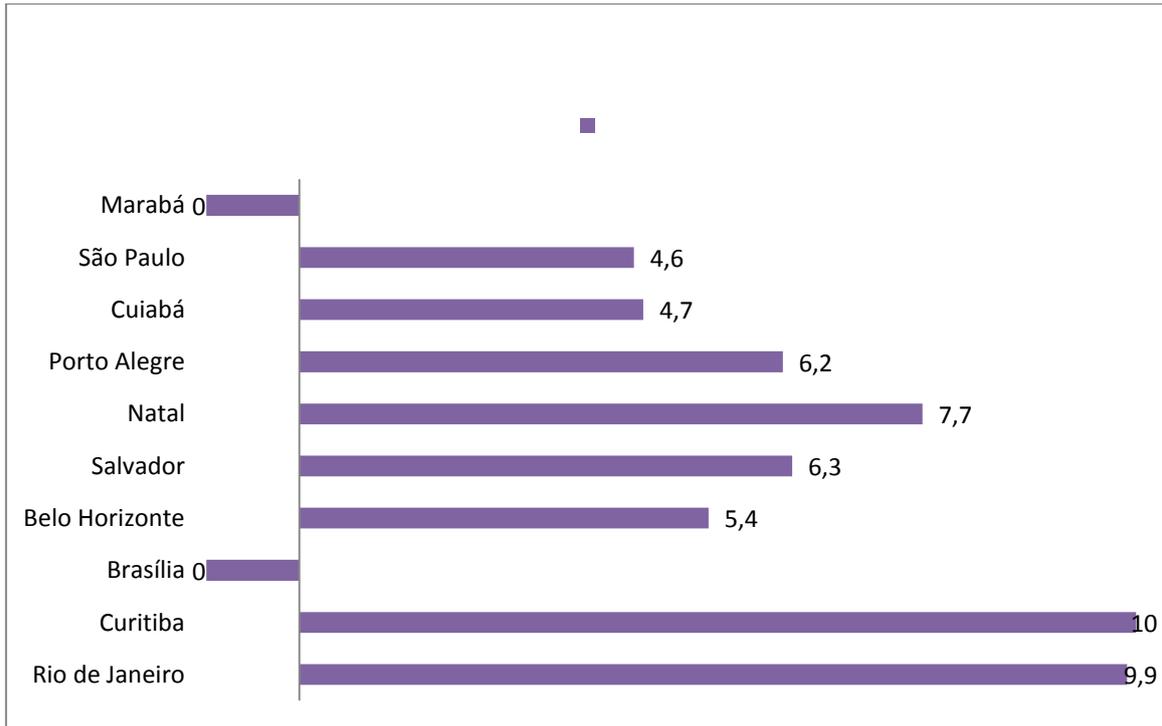


Fonte: Mobilize Brasil e DMTU.

### 5.3.3.1 Indicador mortes no trânsito

Curitiba obteve nota máxima neste indicador, pois é a cidade com o menor número de mortos em acidentes de trânsito (5,2 por grupo de 100 mil habitantes). As demais cidades possuem a seguinte quantidade de mortes por cada 100 mil habitantes: Rio de Janeiro - 5,4, Belo Horizonte – 11, Salvador - 9,9, Brasília - 18 mortes, Natal - 8,2, Porto Alegre - 10,1, Cuiabá – 12, São Paulo - 12,1, Marabá - 38,9, as notas neste indicador, ficaram normalizadas, conforme figura 4.

**Figura 4 - Gráfico de indicador mortes no trânsito**

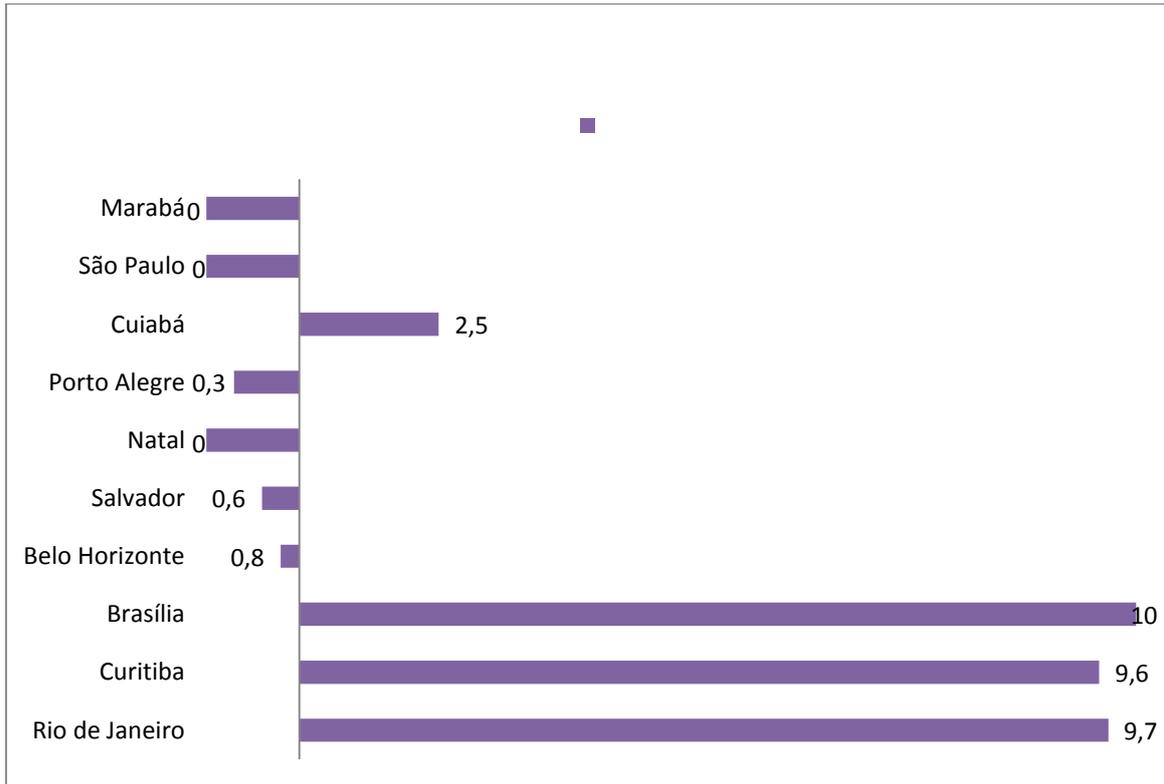


Fonte: Mobilize Brasil e DMTU.

### 5.3.3.1 Indicador estrutura cicloviária

Brasília é a cidade dos extremos, depois de ter a pior nota em mortes no trânsito, possui a maior porcentagem de ciclovia em relação às demais cidades comparadas, com 2,61% de ciclovia, seguida do Rio de Janeiro, com a segunda melhor situação, com 2,54% e logo depois Curitiba, com 2,51%. A porcentagem de São Paulo é 0,21%, Cuiabá 0,81%, Porto Alegre 0,28%, Belo Horizonte 0,40%. Marabá e Natal não possuem nada de ciclovias. As notas neste indicador ficaram normalizadas, conforme figura 5.

**Figura 5 - Gráfico de indicador de estrutura cicloviária**

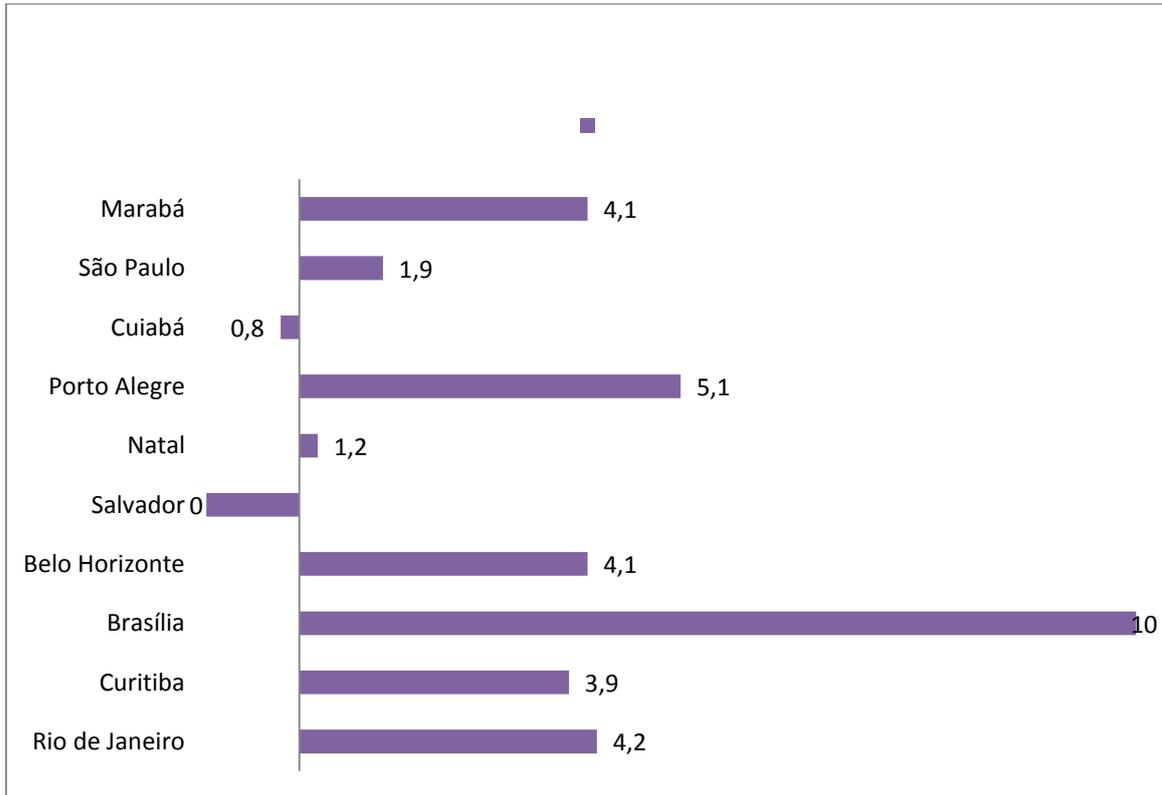


Fonte: Mobilize Brasil, DMTU e SEVOP.

### 5.3.3.1 Indicador tarifa de ônibus

Brasília mais uma vez é a vencedora também nesse indicador com uma renda per capita alta, possibilitando que com a renda mensal dos habitantes possa ser possível adquirir 924,5 passagens de ônibus. Nas demais cidades, com as respectivas rendas per capita é possível adquirir 678,3 passagens em Porto Alegre, 631,1 no Rio de Janeiro, Marabá – 632,2, Belo Horizonte – 627,6, Curitiba – 615,5, São Paulo – 515,9, Natal – 482,9, Cuiabá – 462,7 e Salvador – 421,5. As notas neste indicador ficaram normalizadas, conforme figura 6.

**Figura 6 - Gráfico de indicador tarifa de ônibus**

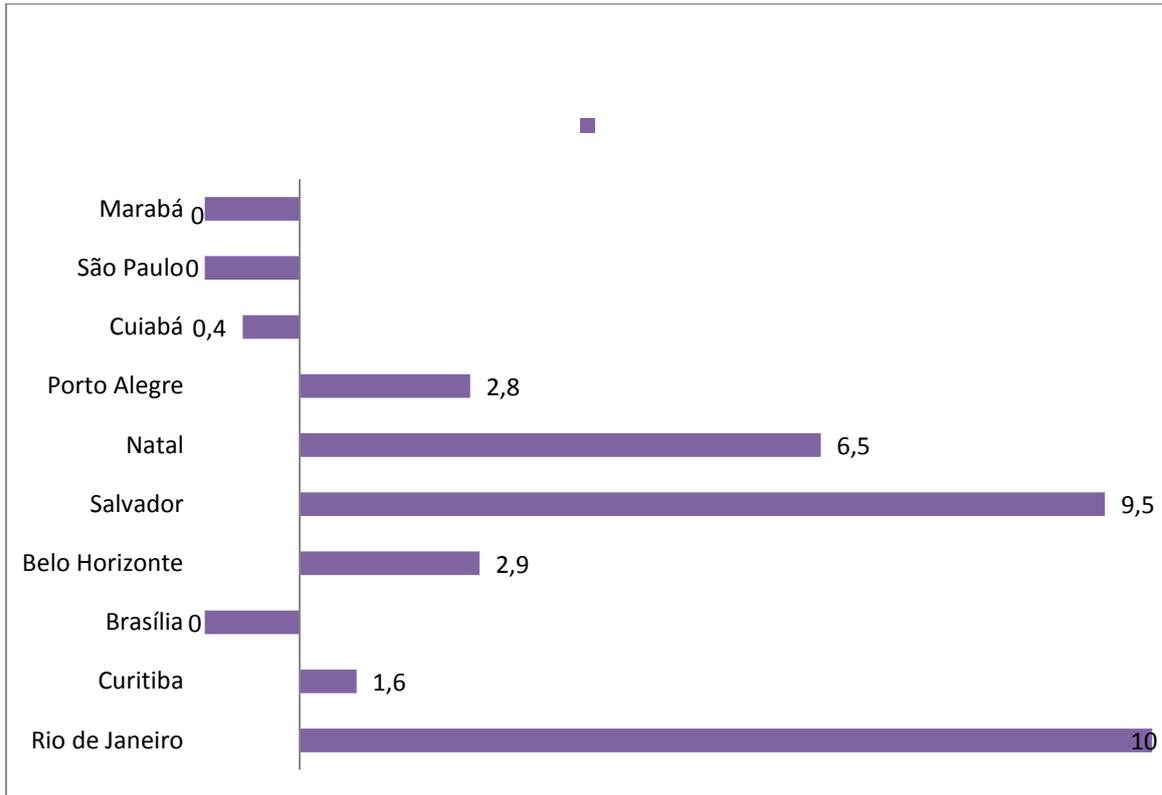


Fonte: Mobilize Brasil, DMTU e IBGE.

### 5.3.3.1 Indicador viagens motorizadas

Em Brasília o Portal Mobilize Brasil não coletou dados sobre viagens motorizadas e não motorizadas e em Marabá o autor desta monografia também não conseguiu coletar dados sobre esse indicador, por isso ambas as cidades automaticamente obtiveram nota 0, nesse indicador. São Paulo é a cidade, onde as pessoas mais usam transportes individuais motorizados, entre as cidades pesquisadas, com a razão de 30% entre viagens por modos individuais motorizados de transporte e total de viagens. Nas demais cidades, essa razão é: Cuiabá – 29%, Curitiba – 27%, Porto Alegre – 25%, Belo Horizonte – 25%, Natal – 19%, Salvador – 14% e Rio de Janeiro – 13%, portanto, o Rio de Janeiro é com melhor nota nesse indicador. As notas neste indicador ficaram normalizadas, conforme figura 7.

**Figura 7 - Gráfico de indicador viagens motorizadas**



Fonte: Mobilize Brasil.

### 5.3.4 Situação de Marabá utilizando o método do Mobilize Brasil

Marabá é a “vice-lanterna” com nota neste estudo utilizando o método e a pesquisa do Mobilize Brasil. Os motivos que levaram a nota de Marabá a está na segunda pior posição, foram: elevado índice de mortes no trânsito marabaense. Assim, o outro motivo é o fato de Marabá não possuir nenhum quilômetro de ciclovias.

Os outros dois indicadores (acessibilidade no transporte coletivo público e tarifa de ônibus) não pesaram negativamente para Marabá, pelo contrário está numa média satisfatória em relação às demais cidades. Isso não significa que esses dois últimos indicadores citados estejam bons, apenas estão na média das demais cidades pesquisadas pelo Mobilize Brasil. O indicador ônibus acessíveis obteve nota 5,4, pois na cidade há 41 ônibus adaptados para pessoas com necessidades especiais de um total de 70. Marabá possui uma taxa anual de 38,9 mortes por

acidentes de trânsito em 2011 por cada 100 mil habitantes.<sup>9</sup>O indicador mortes no trânsito, obteve nota 0, pois a situação de Marabá nessa questão é ainda mais grave do que a pior cidade pesquisada pelo Mobilize Brasil que é Brasília, com 18 mortes para cada 100 mil habitantes. No indicador estrutura cicloviária a nota também foi zero, pois Marabá não possui nenhum quilômetro de ciclovia<sup>10</sup> dos 550.712<sup>11</sup> existentes.

No indicador tarifa de ônibus Marabá empatou em quarto lugar com Belo Horizonte, por possuir uma passagem de ônibus que está na média nacional (R\$ 2,00) e por ter um PIB<sup>12</sup> de 2010 de R\$ 15.427,12<sup>13</sup>, relativamente baixo, em relação ao nacional (R\$ 19.016), mas alto em relação a muitos municípios brasileiros. Assim, a razão entre a renda média mensal e a tarifa simples de ônibus urbano é 632,2, assim, Marabá obteve nota 4,1 nesse índice.

São várias as razões pelas quais as notas dos indicadores específicos de Marabá ser baixos, pode-se citar: deficiente sinalização vertical e horizontal nas vias urbanas e Educação de trânsito insuficiente por parte do poder público municipal. A figura 8 mostra uma dessas deficiências.

### **Figura 8 - redutor de velocidade construído por moradores na Avenida Antônio Vilhena**

---

<sup>9</sup> Com base nas estatísticas do DMTU do ano de 2010 em que morreram 79 pessoas no trânsito, bem como foi analisado dado populacional do IBGE para Marabá neste mesmo ano (233.669 habitantes).

<sup>10</sup> Conforme Ofício 0372/2013 – DMTU.

<sup>11</sup> Conforme ofício 241/2013 ENG/SEVOP.

<sup>12</sup> O produto interno bruto (PIB) representa a soma (em valores monetários) de todos os bens e serviços finais produzidos numa determinada região (quer sejam países, estados ou cidades), durante um período determinado (mês, trimestre, ano, etc). (WIKIPÉDIA, 2013, não paginada).

<sup>13</sup> IBGE, 2010, não paginada.



Soma-se a isso a ausência de sinalização vertical em vários trechos da cidade, como no cruzamento entre a rodovia transamazônica e a Avenida Nagib Mutran, conforme figura 9.

**Figura 9 - Cruzamento entre a Rodovia Transamazônica e a Avenida Nagib Mutran**



Ademais, no cruzamento entre as Avenidas Antônio Vilhena e Paraíso no Bairro Cidade é latente a necessidade de sinalização, conforme figura 10.

**Figura 10 - Cruzamento entre as Avenidas Antônio Vilhena e Paraíso**



Outra situação que evidencia a deficiência da operação no trânsito marabaense é o cruzamento da Avenida Antônio Vilhena com a Rua Goiás no núcleo Cidade Nova, conforme figura 11.

**Figura 11 - Cruzamento entre a Avenida Antônio Vilhena e a Rua Goiás**



## 6 CONCLUSÃO

Mobilidade urbana desqualificada significa qualidade de vida ruim. Neste caso, o Índice de Mobilidade urbana sustentável de Marabá, com resultado de 2,3 indica que a mobilidade urbana está bem abaixo do aceitável, não garantido uma qualidade de vida às pessoas.

Desta forma, uma mobilidade urbana eficiente está diretamente relacionada com uma taxa menor de mortes no trânsito.

Os índices que melhor contribuíram para demonstrar uma postura pautada na mobilidade sustentável da gestão pública municipal em Marabá foram: tarifa de ônibus com nota 4,1 e acessibilidade dos ônibus com nota 5,8. Mas, os índices estrutura ciclo viária e mortes no trânsito em que ambos obtiveram nota 0, levaram o índice geral a cair bastante.

Infelizmente, não foi possível realizar o cálculo do quinto indicador do estudo original do Mobilize Brasil em Marabá que é o índice de viagens motorizadas, pois Marabá não possui pesquisa recente sobre o assunto, o que demonstra o ineficiente planejamento urbano de Marabá. Assim, nesse indicador específico, Marabá obteve nota 0.

Em outubro de 2012, houve prazo para lançamentos de propostas para o Programa Pró-transporte do Ministério das Cidades, mas o Município de Marabá não lançou proposta e nem poderia, pois teria que ter já elaborado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e não elaborou até o presente momento.

Nenhuma das cidades pesquisadas possui nem 3% das vias com ciclovias. Marabá possui cerca 550.000 quilômetros de vias. Assim, Marabá precisaria ter somente 15 quilômetros de ciclovias para obter nota 10 no indicador de estrutura cicloviária, aumentando em 2 pontos na nota geral de Marabá. Seria relativamente fácil Marabá aumentar sua nota por meio do indicador ônibus acessíveis, a nota atual é 5,4, sendo que se a quantidade de ônibus chegar a 90% (63 ônibus) com acessibilidade, Marabá obteria nota 10 nesse indicador. Dessa forma, os futuros gestores não teriam muita dificuldade para melhorar a nota do índice geral, fazendo

com que Marabá alcançasse nota 5, melhorando a situação de péssima para regular.

Assim, a participação de segmentos da sociedade, sobretudo, dos mais vulneráveis socialmente é importante no sentido de reivindicação de seus Direitos de cidadãos, pois o Direito é para quem “não dorme”, assim o direito à cidade é revolucionário,

A estratégia urbana baseada na ciência da cidade tem necessidade de um suporte social e das forças políticas para se tornar atuante. Ela não age por si mesma. Não pode deixar de se apoiar na presença e na ação da classe operária, a única capaz de pôr fim a uma segregação dirigida essencialmente contra ela. Apenas esta classe, enquanto classe, pode contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pela estratégia de segregação e reencontrada na forma ameaçadora dos “centros de decisão. (LEFEBVRE, 1991, p. 112).

Por meio das palavras de Lefebvre, torna-se claro a necessidade de uma maior organização e fortalecimento dos setores menos favorecidos economicamente, por meio dos denominados movimentos sociais.

Portanto, a gestão municipal deve pautar-se mais em planejamento, como forma de efetivação do Direito à Cidade, promovendo uma melhor qualidade de vida, por meio de um ambiente sustentável, favorecendo a segurança de ciclistas e demais agentes envolvidos na mobilidade urbana. Assim, reduzindo mortes no trânsito, através do aumento de viagens por veículos não motorizados ou os coletivos, como as bicicletas e os ônibus de transporte urbano.

## 7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana**. Revista dos Transportes Públicos. Revista dos Transportes Públicos. ANTP, ano 35, 2º quadrimestre, 2013. Disponível em: <[http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/09/03/D6FFE67D-B2B0-4CD3-A0D9-1672CC3F1435.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/09/03/D6FFE67D-B2B0-4CD3-A0D9-1672CC3F1435.pdf)>. Acesso em 10 nov. 2013.

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. **Relatório comparativo 2003/2010**. Disponível em: <[http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltcmp3\\_10/rlt.aspx](http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltcmp3_10/rlt.aspx)>. Acesso em 10 nov. 2013.

BOARETO. Renato. **A mobilidade urbana sustentável**. Revista dos Transportes Públicos, São Paulo, ano 25, n. 100, trim. 2003. Disponível em: <[http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/AD271B3C-2531-4FFA-A10E-D15F1EDF4374.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/AD271B3C-2531-4FFA-A10E-D15F1EDF4374.pdf)>. Acesso em 10 nov. 2013.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)>. Acesso em 10 nov. 2013.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988**. Presidência da República Federativa do Brasil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em 09 nov. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em 09 nov. 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Cadernos MCidades. Vol. 6: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades. 2004. Disponível em: <>. Acesso em 09 nov. 2013. Disponível em: <>. Acesso em 09 nov. 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **PlanMob: Construindo a cidade sustentável. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007. Disponível em: <<http://www.seplan.ro.gov.br/Uploads/Arquivos/PDF/Conf.%20Cidades/ministerio/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>>. Acesso em 09 nov. 2013.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. (Inclui alterações posteriores) Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8987compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987compilada.htm) Acesso em: 08 nov. 2013.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. **Uma visão da mobilidade sustentável. Revista dos Transportes Públicos.** v. 2, p. 99-106. Disponível em: <<http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/%283%29UMAVISAODAMOBILIDADE.pdf>>. Acesso em 09 nov. 2013.

COSTA, Marcela da Silva (2008) **Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável.** 274 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, SP. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/pt-br.php>>. Acesso em 09 nov. 2013.

HÉBETTE, Jean. **O cerco está se fechando (1991).** In: HÉBETTE, Jean. Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2004, 3 v.

IBGE (2013). **Pará, Marabá, produto interno bruto dos municípios - 2010.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?codmun=150420&idtema=103>>. Acesso em: 11 nov. 2013.

IBGE (2013). **PIB per capita nacional.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=1830>>. Acesso em: 11 nov. 2013.

IBGE (2013). **Pará, Marabá, infográficos: dados gerais do município.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codmun=150420>>. Acesso em: 11 nov. 2013.

IPEA (2012). **Comunicados do IPEA Nº 128 - A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106\\_comunicadoipea128.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf)>. Acesso em: 15 nov. 2013.

LEFEBVRE, Henry. O direito à cidade. São Paulo: Moraes, 1991.

MAIA, Ulisses V. S. M. **O IPTU no município de Marabá e suas implicações frente ao cumprimento da função social da propriedade urbana.** 2013. 113f. Monografia (graduação em Direito) – Faculdade de Direito/Universidade Federal do Pará, Marabá, PA.

MANAUS, Pedala. **O que é pesquisa origem-destino.** Disponível em: <<http://www.pedalamanaus.org/campanhas/relatorio-origem-destino-2013/>>. Acesso em: 05 dez. 2013.

MATTOS, Maria Virgínia Bastos de. **História de Marabá.** Marabá: Grafil, 1996.

MOBILIZE (2011). **Estudo Mobilize 2011: Diagnóstico da Mobilidade Urbana Sustentável em Capitais Brasileiras**. Associação Abaporu, São Paulo. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/estudos/10/estudo-mobilize-2011-diagnostico-da-mobilidade-urbana-sustentavel-em-capitais-brasileiras.html>>. Acesso em 09 nov. 2013.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 25ª ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

MORAIS, Talita Caetano de (2012). **Avaliação e seleção de alternativas para promoção da mobilidade urbana sustentável – o caso de Anápolis, Goiás**. Tese (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, SP. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-07022013-164654/pt-br.php>>. Acesso em 09 nov. 2013.

MORASTON et al. **Qualidade das calçadas na cidade de Camboriú/SC: em busca da acessibilidade e mobilidade sustentável para área turística**. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, São Paulo, maio/ago. 2013.p. 239-259. Disponível em: <<http://rbtur.org.br/rbtur/article/view/516>>. Acesso em 09 nov. 2013.

PREFEITURA DE MARABÁ. **Plano Diretor de Marabá**(2006). Disponível em: <[www.sedurb.pa.gov.br/pdm/maraba/pdm.pdf](http://www.sedurb.pa.gov.br/pdm/maraba/pdm.pdf)>. Acesso em: 15 nov. 2013.

PREFEITURA DE MARABÁ. DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito 2012**. Marabá, 2012.

PREFEITURA DE MARABÁ. DMTU – Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano. **Relatório de acidentes de trânsito 1º semestre de 2013**. Marabá, 2013.

PREFEITURA DE MARABÁ. **Lei 17.344, de 22 de junho de 2009**.

REVISTA FOCO. **Trânsito muito louco: Uma cidade com veículos saindo pelo ladrão**. Marabá, Set. 2009.

SORRATINI, José A. **Indicadores de mobilidade urbana sustentável para a cidade de Uberlândia, Brasil**. 2011.20f. Resumo expandido – Faculdade de Engenharia Civil/ Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG. Disponível em: <>. Acesso em 09 nov. 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Senac, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. 1. ed. São Paulo: Senac, 2012.

WIKIPÉDIA. **O que é PIB.** Disponível em:  
<[http://pt.wikipedia.org/wiki/Produto\\_interno\\_bruto](http://pt.wikipedia.org/wiki/Produto_interno_bruto)>. Acesso em: 11 nov. 2013.

**ANEXO A – OFÍCIO S/Nº DA UNIFESSPA PARA O DMTU**



Ofício nº S/N/2013-Instituto de Estudos em Direito e  
Sociedade/Campus de Marabá/UNIFESSPA

Ilustríssimo Senhor  
**Emmett Alexandre da Silva Moulton**  
Diretor do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte  
Urbano de Marabá.

Prezado Senhor,

Ao cumprimentá-lo, servimo-nos deste solicitar informações para servir de base para a confecção do Trabalho de Conclusão de Curso de nosso discente Elho Araújo Costa em que o tema é **O papel da Mobilidade Urbana Como Forma de Efetivação do Direito à Cidade em Marabá.**

Aproveitamos para esclarecer que o objetivo do trabalho em tela citado é realizar um diagnóstico geral da Cidade de Marabá e seus principais problemas relacionados sobretudo à mobilidade de pessoas em transporte público, a pé ou em veículos não motorizados, de forma a saber o grau de qualidade dessa mobilidade, sobretudo para quem não possui veículo motorizado.

Em anexo encontra-se a lista de informações e documentos que solicitamos, orientamos no sentido de que V. Sa. Pedimos gentilmente apenas as informações disponíveis no seu órgão ou empresa, pois a mesma lista está sendo encaminhada para outros órgãos e empresas.

Ante o exposto, e Certos de podermos contar com a colaboração de V. Sa., agradecemos, antecipadamente, enfatizando a importância dessas informações e documentos.

Cordialmente,

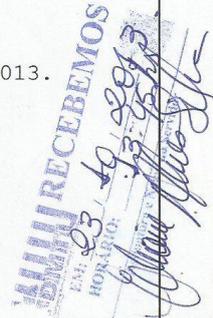
Marabá, 22 de outubro de 2013.

*Jorge Luis Ribeiro dos Santos*

Diretor do Instituto de Estudos em Direito e Sociedade/Campus de  
Marabá/UNIFESSPA

*Elho Araújo Costa*  
Elho Araújo Costa

Discente do Instituto de Estudos em Direito e Sociedade/Campus de  
Marabá/UNIFESSPA



## ANEXO B – OFÍCIO 0372/2013/DMTU



**PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL**  
**DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO**  
**- DMTU -**

Ofício nº 0372/2013-DMTU

Ilustríssimo Senhor

**Jorge Luis Ribeiro dos Santos**

Diretor do Instituto de Estudos em Direito e Sociedade.

Prezado Senhor,

Ao cumprimentá-lo, servimo-nos deste para, encaminhar as informações solicitadas, conforme detalhamento a seguir:

- Há uma pesquisa origem-destino de 2007, mas realizada a pedido de empresas de transporte coletivo urbano;
- Não há terminal de integração, mas há um projeto de construção do mesmo que ainda não foi construído porque a área foi questionada por um particular que alega ter o título emitido pela SDU;
- Marabá não possui Plano Municipal de Mobilidade Urbana, mas há previsão no Plano Plurianual para que seja realizado futuramente;
- Há um Conselho Municipal de Transporte Urbano Consultivo;
- Há 41 veículos com acessibilidade para pessoas com necessidades especiais de um total de 70 veículos operando;
- Em 2012 houveram 115 mortes causadas por veículos motorizados em Marabá;
- A passagem de transporte Urbano custa R\$ 2,00 desde o ano de 2010.

Cordialmente,

Marabá, 11 de novembro de 2013.

**EMMETT** Alexandre da Silva Moulton  
 Diretor Geral/DMTU  
 Portaria nº 3246/2013-GP



**ANEXO C – OFÍCIO S/Nº DA UNIFESSPA PARA SEVOP**



Ofício nº S/N/2013-Faculdade de Direito/Campus de  
Marabá/UNIFESSPA

Ilustríssimo Senhor  
**Antônio de Pádua Andrade.**  
Secretário Municipal de Viação e Obras Públicas de Marabá.

Prezado Senhor,

Ao cumprimentá-lo, servimo-nos deste solicitar informações para servir de base para a confecção do Trabalho de Conclusão de Curso de nosso discente Elho Araújo Costa em que o tema é **O papel da Mobilidade Urbana Como Forma de Efetivação do Direito à Cidade em Marabá.**

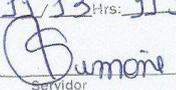
Aproveitamos para esclarecer que o objetivo do trabalho em tela citado é realizar um diagnóstico geral da Cidade de Marabá e seus principais problemas relacionados sobretudo à mobilidade de pessoas em transporte público, a pé ou em veículos não motorizados, de forma a saber o grau de qualidade dessa mobilidade, sobretudo para quem não possui veículo motorizado.

Dessa forma, a informação que solicitamos é: **a extensão do sistema viário de Marabá.**

Ante o exposto, e Certos de podermos contar com a colaboração de V. Sa., agradecemos, antecipadamente, enfatizando a importância dessas informações e documentos.

Cordialmente,

Marabá, 11 de novembro de 2013.

Secretaria de Viação e Obras Públicas	
Protocolo nº	17140
Data	11/11/13 Hrs: 11:35
 Servidor	

*Elho Araújo Costa*  
Elho Araújo Costa

Discente da UNIFESSPA/Campus de Marabá/Instituto de Estudos em Direito e  
Sociedade/  
Faculdade de Direito.

## ANEXO D – OFÍCIO 241/2013 ENG/SEVOP

## Serviço Público Municipal

Ofício nº 241/2013 ENG/SEVOP.



Marabá, 21 de Novembro de 2013.

Ilustríssimo Senhor  
 José Luis Ribeiro dos Santos  
 Diretor do Instituto de Estudos em Direito e Sociedade/UNIFESSPA.

Prezado Senhor,

Ao cumprimentá-lo, servimo-nos deste para, encaminhar a informação solicitada.

O total da extensão viária das vias da zona urbana da cidade de Marabá é de 550. 712 quilômetros, incluindo bairros novos como o residencial Tocantins no Núcleo São Felix. Só não está incluído nesta contagem o residencial Tiradentes, pois a imagem por satélite deste Bairro não está disponível.

Segue em anexo, a extensão das vias por Núcleos e Bairros.

OBS: PRELIMINAR (CONSIDERAR DESULO)  
 EM VIRTUDE DA FOTO GEOMETRIA,  
 SEM TR 2009.

Cordialmente,

Campus Universitário de Marabá  
**RECEBEMOS**  
 Em: 21/11/13 às: 7:00  
 Assinatura

**Tiago Batista Koch**  
 Eng. Civil CREA 0719107-D/SC  
 Coordenador de Engenharia

SECRETARIA DE VIAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS - SEVOP  
 Rodovia Transamazônica Km 5,5 - Nova Marabá  
 CEP: 68.507-765 - FONE: 3322-2827 - CNPJ: 05.853.163/0001-30

## **ANEXO E – ORIENTAÇÕES DO PORTAL MOBILIZE BRASIL SOBRE APLICAÇÃO DO ÍNDICE DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL.**

Oi Elho,

Eu imagino que você esteja com dúvida na atribuição das notas.

Para cada indicador, nós atribuímos nota 10 para a cidade com o melhor resultado e 0 para a com o pior. Depois, distribuimos proporcionalmente as notas para as demais cidades. Para isso, basta usar a fórmula abaixo

Nota =  $10 \times (\text{indicador da cidade} - \text{indicador da pior cidade}) / (\text{indicador da melhor cidade} - \text{indicador da pior cidade})$

Exemplo: Rio de Janeiro no indicador **Ônibus Acessíveis**

Nota =  $10 \times (60 - 20,7) / (90 - 20,7) = 5,7$

Se a sua dúvida for outra, me avisa que eu te explico.

Abraço,

**Ricky**  
[www.mobilize.org.br](http://www.mobilize.org.br)

**Ribeiro**