

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE GESTÃO E ECONOMIA.
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL

LILIANE MIRIAM AMORIM

**MOBILIDADE URBANA:
ANÁLISE DAS VIAS DO MUNICÍPIO DE LORENA/SP**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

CURITIBA - PR

2016

LILIANE MIRIAM AMORIM

**MOBILIDADE URBANA:
ANÁLISE DAS VIAS DO MUNICÍPIO DE LORENA/SP**

Monografia de Especialização apresentada ao Departamento Acadêmico de Gestão e Economia, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná como requisito parcial para obtenção do título de “Especialista em Gestão Pública Municipal”.

Orientador: Profa. Dra. Ana Paula Myszczyk

CURITIBA - PR

2016

DEDICATÓRIA

A meus pais, noivo, amigos e mestres que me apoiaram, motivaram, ensinaram e estiveram junto a mim durante a minha trajetória.

AGRADECIMENTOS

A Deus pelo dom da vida, e por estar junto de mim em minha caminhada.

A meus pais, Carlos Baromeu Amorim e Cleusa Maria Ernestino Amorim, que me apoiaram durante toda a minha vida acadêmica, me dando forças para continuar.

A meu noivo Lúcio Carlos Gonçalves, pelas vezes em que me mostrou que eu podia ir mais longe, e que eu seria capaz.

A todos os docentes que passaram pela minha vida até este momento, sem eles eu não teria chegado até aqui.

A UTFPR pela oportunidade de me tornar uma Especialista em Gestão Pública Municipal.

Aos Professores, Dra. Ana Paula Myszczuk, Dr. João Mansano Neto, Coordenadora Maria Lúcia Figueiredo Gomes Meza, Tutora Andreia Bento Neto, e todos os tutores presenciais, que sempre foram muito prestativos, educados, e sempre prontos a me auxiliarem.

Ao Sr. Roberto Alves, companheiro de curso, por compartilhar seus conhecimentos, pelos bons trabalhos que desenvolvemos juntos, pela disponibilidade em ajudar nos momentos de dúvida e principalmente pela amizade.

RESUMO

AMORIM, Liliane Miriam. **Mobilidade Urbana: Análise das vias do município de Lorena. 2015.** 61 f. Monografia– Curso de Especialização em Gestão Pública Municipal, Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba, 2016

Esta monografia apresenta a evolução da urbanização e formação de centros urbanos no Brasil, as adversidades e mudanças encontradas desde a promulgação da constituição de 1988 até os dias atuais, as necessidades e adaptações de infraestrutura, que surgiram com os grandes aglomerados de pessoas, somando-se posteriormente a crescente frota de veículos, e que ainda é pauta de discussões e melhorias atualmente. Com enfoque no Município de Lorena- SP analisa as condições de Mobilidade urbana sob a ótica de suas políticas públicas e infraestrutura, utilizando como base as literaturas pertinentes ao tema abordado juntamente com a aplicação de um questionário aos munícipes, pode-se identificar como o município tem enfrentado a questão da Mobilidade e o que tem realizado em relação a esta vertente que tanto impacta no dia a dia da população.

Palavras-chave: Planejamento Urbano, Políticas Públicas, Mobilidade urbana. Administração Pública

ABSTRACT

AMORIM , Liliane Miriam . **Urban Mobility: analysis of Lorena county roads**. 2015. 61 f. Monografia- Specialization in Municipal Public Administration, Federal Technological University of Paraná. Curitiba, 2016

This monograph presents the evolution of urbanization and formation of urban centers in Brazil, the odds and found changes since the promulgation of the 1988 Constitution to the present day, the needs and infrastructure adaptations that have arisen with large clusters of people, summing if later the growing fleet of vehicles, and that is still the agenda of discussions and currently improvements. Focusing on the city of Lorena- SP analyzes the conditions of urban mobility from the perspective of public policies and infrastructure, using as a basis the relevant literature to the topic covered with the application of a questionnaire to residents, it can be identified as the council has faced the issue of mobility and what it has done in relation to this aspect that impacts both in everyday life of the population.

Keywords: City Planning, Public Policy, Urban mobility, Public administration.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Visão da localização do Município de Lorena	37
Figura 2	Visão das regiões estudadas	38
Figura 3	Localização do Município no eixo Rio/SP	39
Figura 4	Início rua central comercial	41
Figura 5	rua central, referência em pontos comerciais	42
Figura 6	Principal via de acesso a saída da região central	42
Figura 7	Avenida que dá acesso à cidade através da BR117	43
Figura 8	Avenida de grande movimentação de ônibus	44

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Taxa de Urbanização no Brasil.....	15
Gráfico 2	População por tipo de residência.....	40
Gráfico 3	Utilização dos Meios de Transporte e locomoção – Pessoas x Modais.....	46
Gráfico 4	Comparativo da justificativa do uso de modais.....	47
Gráfico 5	Índice de satisfação com a sinalização do município.....	48
Gráfico 6	Equidade de espaço para modais e pessoas.....	50
Gráfico 7	Priorização de transportes sustentáveis.....	50
Gráfico 8	Atribuição a mobilidade e distribuição de espaço em Lorena/SP.....	51

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADM	Administração
CF	Constituição Federal
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
EC	Estatuto da Cidade
FATEA	Faculdades Integradas Tereza D' Ávila
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LOA	Lei Orçamentária Anual
MCIDADES	Ministério das Cidades
PD	Plano Diretor
PDTUM	Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade
PLANMOB	Plano de Mobilidade Urbana
PNMU	Plano Nacional de Mobilidade urbana
PPA	Plano Plurianual
RMV	Região Metropolitana do Vale do Paraíba
SP	São Paulo
UNISAL	Centro Universitário Salesiano de São Paulo
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	14
2.1 O Processo de Urbanização e Planejamento Urbano no Brasil	14
2.1.1 A Constituição Federal de 1988.....	18
2.1.2 O Estatuto da Cidade.....	21
2.1.3 A função dos municípios e dos gestores municipais	24
2.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana	26
2.2.1 O Plano Diretor	30
3. METODOLOGIA	33
3.1 Caracterização da Pesquisa	33
3.2 Procedimentos da Pesquisa	33
3.3 Tipo De Pesquisa.....	34
3.4 Coleta De Dados	36
3.5 Delimitação Espacial, Setorial E Temporal.....	37
4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	39
4.1 O Município de Lorena/SP	39
4.1.2 O Plano Diretor do Município de Lorena/SP.....	44
4.1.3 Percepção do munícipe sobre a Mobilidade em Lorena-SP	45
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53
REFERÊNCIAS	56

1. INTRODUÇÃO

Com a facilidade de acesso a compra de veículos particulares, torna-se cada vez mais raro encontrar carros que estejam com mais de um ocupante. De acordo com Santos (2010), o aumento de veículos é muito maior que a própria construção e manutenção das avenidas e ruas em que estes trafegam.

Valente et al, (2008) afirma que a falta de investimentos no sistema de transportes, causa a estagnação no desenvolvimento, problema que segundo o autor só se resolvem com um bom planejamento, manutenção das vias e melhorias nas condições de transporte.

Tendo em vista que, nos principais polos urbanos e rurais habitados do Brasil, nas regiões metropolitanas, houveram significantes 66% de aumento na quantidade de automóveis entre os anos de 2001 e 2010, sendo que, nesse mesmo período, a população cresceu aproximadamente por volta de 10,7% nos grandes centros urbanos/metrópoles, diante deste cenário, estima-se que a frota mundial de veículos até 2035 deve chegar a bem mais de 1,5 bilhão sendo que menos de 27% dos veículos terão combustível híbrido ou serão movidos a gás natural ou certamente serão elétricos. (RODRIGUES, 2014).

Diante destes dados tornam-se cada vez mais relevantes a efetivação de políticas públicas de ordenamento e crescimento das cidades. Para Tomás e Ferreira (2003), o plano diretor é extremamente importante para o crescimento alinhado das cidades, devendo ser considerado sistema viário e de transporte, com o objetivo de alcançar a eficiência e eficácia nas funções da cidade.

Promulgada em 2012, a Lei nº 12.587, conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana institucionalizou e legalizou a possibilidade de melhoria na vida e locomoção, bem como o transporte nas cidades das quais as futuras infraestruturas de mobilidade urbana irão gerar uma nova forma de acessibilidade universal e proporcionar um desenvolvimento mais sustentável para as cidades:

Art. 2º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, Lei 12.587/2012).

Ao incorporar a Mobilidade Urbana ao Plano Diretor é conceder prioridade ao acesso de qualidade ao espaço urbano para todos.

A Lei 12.587, em seu artigo 24, parágrafo segundo, fixa que ficam obrigados os municípios com densidade populacional superior a vinte mil habitantes a elaborarem um Plano de Mobilidade ou incorporá-lo em seu Plano Diretor, buscando o desenvolvimento adequado e equilibrado das estruturas viárias e dos espaços habitacionais em determinada municipalidade, a fim de promover o crescimento sustentável, concedendo em suas diretrizes a prioridade a modos de transporte não motorizados, como as bicicletas, bem como o transporte público sobre os transportes privados e individuais.

A grande problemática da Mobilidade Urbana está ligada ao modo com que os cidadãos se deslocam e com os veículos utilizados. O espaço para circulação de automóveis, pedestres e ciclistas tem se tornado cada vez mais escasso. Diante deste cenário o problema que se coloca é: Quais a situação das vias do município de Lorena em relação a Política de Mobilidade Urbana?

O tema justifica-se pela busca ao acesso igualitário nos centros urbanos e pela crescente evolução das cidades. Evidenciando que a falta de Mobilidade Urbana causa deficiências nos centros urbanos, independentemente de sua extensão ou número de habitantes. Justifica-se objetivamente pelo dever de verificar a circulação dos cidadãos e das movimentações dos modais de forma que satisfaça todas as necessidades da sociedade como um todo e também pela necessidade da obtenção de informações conceituais, técnicas e jurídicas para a operação da execução de políticas públicas de mobilidade urbana com o intuito de otimizar o tipo e a forma de movimentação dos municípios.

Diversos países estudam cada vez mais a os problemas que envolvem a Mobilidade. As propostas circulam em torno do uso do espaço com maior eficiência e eficácia, buscando a sustentabilidade urbana.

Justifica-se ainda pela busca por cidades sustentáveis que priorizem transportes não motorizados aos motorizados.

O objetivo geral deste trabalho é identificar se há igualdade no uso espaço de circulação nas vias do município de Lorena/SP.

A partir do objetivo geral com a ótica da Mobilidade, ficam estabelecidos como objetivos específicos:

- a) Analisar as condições das vias, bem como a sua sinalização.
- b) Verificar as políticas públicas de Mobilidade no município.
- c) Identificar a existência de ciclovias.
- d) Propor ações para a melhoria da Mobilidade no Município de Lorena/SP.

Considerando os objetivos, será realizado um estudo de caso exploratório, e um questionário será aplicado aos munícipes a fim de entender e visualizar mais claramente a situação atual das vias do município de Lorena/SP.

Este trabalho é constituído de capítulos, além desta Introdução.

No Capítulo 2 – Fundamentação Teórica.

No Capítulo 3 – Metodologia – apresenta o tipo de pesquisa, local e a coleta de dados.

O capítulo 4 – Resultado e Análise – considera todos os dados coletados, transformando-os em informação após análise. Os números apresentados nas tabelas e ilustrados por meio de gráficos mostram a verdadeira realidade das vias de locomoção e da mobilidade e que ainda se tem muito a ser evoluído nas políticas públicas de mobilidade urbana no município de Lorena – SP.

O Capítulo 5 – apresenta as considerações finais.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo irá abordar algumas das principais teorias relacionadas ao tema de mobilidade urbana, de forma que toda a fundamentação teórica para a elaboração desta monografia seja cientificamente estudada, onde, com dados históricos poderemos entender e esclarecer os reais motivos e identificar as significativas mudanças nos centros urbanos e nas vias públicas, bem como, no tráfego das pessoas no decorrer dos tempos até a contemporaneidade.

2.1 O Processo de Urbanização e Planejamento Urbano no Brasil

Em se tratando de planejamento e estratégia para a Mobilidade Urbana necessita-se de grandes cuidados, já que a o assunto em questão é tema de muitos debates e muitas discussões no meio social. Com relação ao planejamento, Chiavenato (2008 p.341) em seus escritos disserta e explica claramente que “planejamento é a função administrativa que define os objetivos e decide sobre os recursos e tarefas necessários para alcança-los adequadamente”.

Na administração pública enfocando-se na mobilidade urbana, o planejamento, as estratégias e as logísticas na mobilidade urbana basicamente são mensuradas e identificadas através da metodologia adotada pela política governamental da municipalidade, que sofrem diretamente com as mudanças dos cenários, mesmo que sazonal e se preocupam com os resultados em que implica diretamente na sociedade e na expectativa de obter-se dos gestores públicos o bem comum.

O planejamento é uma das ferramentas de gestão pública, que tem específica etapa de avaliação estratégica que é capaz de quantificar e qualificar os resultados. A utilização desta ferramenta, “o planejamento”, beneficia e facilita a identificação dos resultados e efeitos sociais e políticos, econômicos e ambientais decorrentes das ações de políticas públicas e mobilidade urbana, a fundamentação que explica bem essa situação é o que diz Pereira (2010 p.44) “o termo “Planejamento” remete a pensar, criar, moldar ou mesmo tentar controlar o futuro da organização publicas dentro de um horizonte estratégico e lógico”.

No processo de urbanização identifica-se que a taxa de 31,2% da população residente em áreas urbanas em 1940 no Brasil, não se manteria por vasto período, visto que,

em 1970 a população urbana superou a população rural, o representando 55,9% da população brasileira residindo em centros urbanos. Segundo último levantamento realizado pelo Censo, o Brasil apresentava um grau de urbanização de 84,3%, conforme poderemos identificar no gráfico 1:

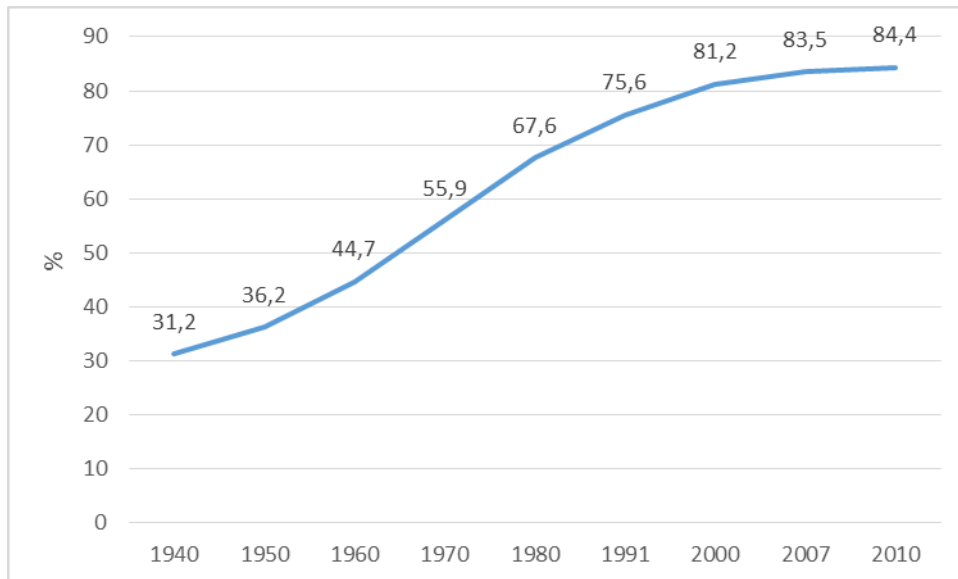


Gráfico 1- Taxa de Urbanização no Brasil

Fonte: Adaptado de IBGE Séries Históricas e Estatísticas

Para Santos (2005) a urbanização no Brasil ocorreu primeiramente com o formato individual, ou seja, vários núcleos urbanos, praticamente independentes entre si, porém, mantendo relações, com o exterior.

“No Brasil, já no século XX, principalmente no pós-guerra, a dinâmica da urbanização começou a avançar por todo o território, em consonância com o processo de crescimento e integração econômica do país. Até então, o Brasil era basicamente rural, com uma rede urbana pouco articulada e com apenas algumas cidades se destacando, formando um verdadeiro “arquipélago” concentrado na faixa litorânea.” (BECKER, 2010. p. 118).

O fato é que a industrialização ocorreu tardiamente nos países subdesenvolvidos, não alcançando todas as cidades, o que levou a população dos campos às cidades em busca de melhores condições salariais, a dependência de trabalho tornou-se maior, pois era necessário ter conhecimento para operar as máquinas, pois até então, o trabalhador realizava seu trabalho de acordo com sua inteligência e inclusive no tempo determinado por ele.

O processo de industrialização gerou novas necessidades que influenciaram diretamente na formação do sistema urbano e processo de urbanização, gerando concentração desigual primeiramente no Rio de Janeiro e em seguida em São Paulo.

A partir das décadas de 1940 com a intensificação do processo de urbanização das cidades brasileiras, acompanhando com o advento do processo de industrialização do país, na concepção de Santos (1988), houve um crescimento significativo de 653,03% da população urbana do Brasil no início dos anos 40 até a os anos 80, seguindo numa crescente multiplicação da população total do país, no que tange uma multiplicação de sete vezes e meia. Ocorreu uma relevante inversão da relação entre população urbana e rural.

Após 1960 e, sobretudo 1970, a urbanização conhece um novo tempo. A partir deste momento, novos fatores surgem, tornando mais complexo o fenômeno da urbanização. Temos uma modernização e ampliação dos transportes e das comunicações; uma expansão capitalista no campo e nas demais atividades; um movimento de migrações muito forte; uma nova divisão do trabalho social e territorial, que se superpõe a divisão do trabalho social e territorial anterior, etc. Tudo isto tem como resultado, uma aceleração do processo de urbanização. (SANTOS 1988, p. 90)

Para Maricato (2000) tratava-se de um enorme processo de transformação nas cidades que tiveram que se adequar as necessidades provenientes desse crescimento, tais como: moradia, transporte, energia, água, etc.

No entanto, não só deste acontecimento surgiram as grandes mudanças nos centros urbanos, a industrialização tardia das periferias causou um crescimento desigual nas cidades, levando a grandes contrastes, como o grande número de áreas irregulares e imensas irregularidades nas construções e no uso do solo.

Neste sentido o Estado pôs-se em meio a um dilema, com a grande demanda que surgira, havia necessidade de regular o processo produtivo, realizar investimentos para a criação de uma economia industrial, e ainda criar infraestrutura para esta economia.

Este, tinha que desempenhar, simultaneamente, funções contraditórias entre si, tais como: assegurar as condições de vida para o conjunto da população e, ao mesmo tempo, assegurar o uso desenfreado do solo, baseado na propriedade privada; manter as condições para o funcionamento da cidade, como locus de atividades produtivas e de reprodução da população sem contar, entretanto, com os recursos necessários e os meios suficientes para criar e manter os serviços e equipamentos coletivos que necessitava essa população; manter o caráter impositivo da concentração espacial das atividades produtivas, decidindo descentralizadamente e, de outra forma, assegurar o controle e a coesão da população que, de outro lado, começava a negar aquela lógica pelas suas reivindicações, e assim por diante. (MOISÉS, 1982, p.22)

Ainda que durante a República velha (1889-1930) houvessem planos de embelezamento de praças ou melhoramentos das vias, estes acabaram por modificar a estrutura e mover boa parte da população para áreas periféricas, sem qualquer infraestrutura, enquanto as partes revitalizadas foram revendidas com alta margem de lucro, o que levou a greves populares em 1917 e 1919 em São Paulo e no Rio de Janeiro, limitando assim a ação da classe dominante, porém até a década de 1950 ainda permaneceram realizando obras de seu interesse.

O período de 1875-1930 representou a época na qual a classe dominante brasileira tinha uma proposta urbana, que era apresentada com antecedência e debatida abertamente. Suas condições de hegemonia eram tais que lhe permitiam fazê-lo. (VILLAÇA, 1999, p.197)

Com a total eliminação da participação popular no Regime Militar, o planejamento tornou-se altamente tecnocrático, extenso, ou ainda segundo Villaça (1999), os chamados “Superplanos”, caracterizados por propostas que se distanciavam substancialmente das possibilidades de implementação, devido as grandes especificações técnicas, e por sua complexidade acabavam não sendo compreendidos e assimilados pelos gestores públicos.

O fracasso dos planejamentos tecnocráticos somado ao abandono do II PND devido à crise do petróleo fizeram com que o planejamento urbano perdesse sua influência.

De acordo com Villaça (1999) passou a se elaborar o planejamento urbano, segundo sua classificação, como “Plano sem Mapas”, visto que eram baseados quase puramente no conhecimento dos técnicos da prefeitura, e possuíam no máximo um mapa de diagnóstico que muitas vezes nem eram exibidos.

O Planejamento Urbano passou então a ser um documento simples e breve, possuindo apenas diretrizes com ideias, evitando conflitos, visto que era elaborado com base no conhecimento do quadro efetivo da administração pública.

Com o enfraquecimento do Regime Militar deu-se início ao processo de redemocratização, os movimentos sociais começaram a se fortalecer fazendo reivindicações a questões fundamentais, como direito a propriedade urbana, transporte, habitação e gestão urbana, levando ao então surgimento do Movimento Nacional pela Reforma Urbana. (MARQUES, 2004).

2.1.1 A Constituição Federal de 1988

A Constituição de Federal de 1988 buscou alcançar de fato a autonomia dos municípios que havia se tornado imaginária, visto que, os municípios tinham se tornado territórios de políticos bárbaros que agiam de acordo com seus interesses. Com isso, a população aproximara-se cada vez mais do governo local, pois vendo o como autônomo, dele esperava-se soluções imediatas. (PEIXOTO, 2013)

Era possível perceber que, não se tratava da falta de planejamento ou de projetos, mas sim, que estes fossem realmente destinados a aqueles que estavam desprovidos de infraestrutura e não o contrário.

A Constituição Federal (CF) de 1988 delibera em seu artigo 29, que todo Município deve ser governado por uma lei orgânica.

Art. 29 O Município reger-se-á por lei orgânica, votada em dois turnos, com o interstício mínimo de dez dias, e aprovada por dois terços dos membros da Câmara Municipal, que a promulgará, atendidos os princípios estabelecidos nesta Constituição, na Constituição do respectivo Estado [...] (BRASIL, CF/1988, p. 30).

A CF 88 apresenta toda a estrutura da Administração Municipal, formas de controle, interno e externo, finanças públicas e a operacionalidade da Administração como um todo, possuindo como preceito as eleições de prefeito, vice-prefeito e vereadores, através do voto direto e secreto.

No que tange à Administração, o capítulo VII da CF/88 ordena, ainda no seu artigo 37 que, “A Administração Pública Direta e Indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos seguintes princípios: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência”. (BRASIL/CF, 1988, p. 36).

Di Pietro (2008) conceitua de forma detalhada cada um dos princípios da administração pública:

Princípio da legalidade: estabelece a supremacia da lei escrita, possuindo como objetivo evitar que os governantes tenham arbítrio para tomar decisões, por isso, toda e qualquer ação deve estar respaldada em lei.

Princípio da impessoalidade: Decorrente do princípio da legalidade, busca assegurar que o servidor público não aja em nome próprio, mas sim, em nome do poder público e a partir do cargo que ocupa na administração.

Princípio da moralidade: Exige-se dos servidores públicos a probidade e a honestidade de conduta, não só enquanto agentes da administração pública, mas também como cidadãos, trata-se de um conjunto de regras de conduta retirado da disciplina interior da administração.

Princípio da Publicidade: Aponta essencialmente para a clareza e a visibilidade social que devem estar envolvidos os atos da administração pública.

Princípio da eficiência: Acrescentado pela Emenda Constitucional nº 19 de 1998, aponta para a racionalidade e melhor custo benefício na administração dos cofres públicos.

As atividades da administração pública, devem estar sempre norteadas de acordo com seus princípios, a submissão a estes princípios, garantem uma administração mais integrada e correta.

De acordo com Mello (2004) a violação de um princípio, é a mais grave forma de ilegalidade ou inconstitucionalidade, porque significa voltar-se contra todo o sistema de comandos.

Para Di Pietro (2008) as deliberações devem ser tomadas de forma correta e efetiva, e os serviços do estado, exclusivos ou não, serem desenvolvidos de forma eficiente, pois, não basta melhorar a organização de pessoal, mas também, suas finanças e todo o seu sistema institucional-legal, de forma a permitir que o mesmo tenha uma relação harmoniosa e positiva com a sociedade civil.

A CF 88 dispõe ainda em seus artigos 145 e 156, que o município pode instituir impostos, taxas de serviços e contribuições de melhoria, tais como, o IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), ISSQN (Serviços de Qualquer Natureza) e ITBI (Imposto sobre a Transmissão “inter vivos” de Bens e Imóveis).

A partir da promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, também fora instituído o direito de todos os cidadãos de obter um salário mínimo que suprisse suas necessidades, entre elas o transporte, seja ele de qualquer tipo ou forma conforme a descrição em seu artigo sétimo:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

IV – salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender a suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim; (BRASIL, CF/1988)

Para consolidar a responsabilidade dos entes públicos sobre o transporte público urbano a CF/88 instrui que, fica por conta exclusiva da União o dever de fornecer as regras sobre o transporte e o trânsito, conforme a ótica do artigo vinte e um e do artigo vinte e dois, veremos na sequência a consolidação deste dever.

Art. 21. Compete à União:

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

XI - trânsito e transporte;

Com a Promulgação da CF de 1988, os municípios se fortaleceram, cabendo a estes a competência sobre a Política de Desenvolvimento Urbano, responsável pela execução das diretrizes estabelecidas pela União e “que deverão ter por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes” (BRASIL, 1988, art.182).

É sempre no nível municipal que se expressará, com maior concretude e de maneira mais acorde com a realidade local, o planejamento urbanístico. E isso se dará especialmente através do Plano Diretor, instrumento básico para a política urbana consagrado na Constituição Federal de 1988. (CANEPA 2007, p. 153).

A inserção dos artigos 182 e 183, sendo denominado como capítulo da Política Urbana, é resultado de uma proposta de Emenda Popular do movimento pela reforma urbana, que obteve 131 mil assinaturas e instituiu o Plano Diretor como um instrumento básico para o desenvolvimento e expansão urbana. (PINHEIRO p. 56, 2012)

Além da instituição obrigatória do Plano Diretor para os municípios com mais de vinte mil habitantes, a Constituição Federal de 1988 assegurou ainda a regulamentação do sistema orçamentário dos entes federados, através de três Leis:

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias;

III - os orçamentos anuais” (BRASIL, CF/1988).

Tais Leis, ainda segundo a Constituição Federal de 1988, em seu art. 166, devem ser apreciadas pelo Poder Legislativo, que irá examina-las e emitir seu parecer, voltando a ter prerrogativa de propor emendas ao projeto de lei orçamentário, que durante o regime autoritário havia se extinguido.

Mesmo com as conquistas de política urbana que a Constituição Federal instituiu, continuava-se na defesa da regulamentação do Capítulo da Política urbana, intervindo na formulação de novas políticas públicas, buscando a democratização do espaço da cidade, e a ampliação do acesso aos pobres ao solo urbanizado.

2.1.2 O Estatuto da Cidade

Na atual conjuntura de nosso país deparamos com uma situação onde a articulação confluindo entre os planos diretores e planos de mobilidade urbana tornou-se fundamental na ADM pública. Posteriormente a aprovação do Estatuto da Cidade, pela lei federal que trata de políticas de desenvolvimento urbano (Lei Federal nº 10.257/01), no ano de 2001, diversos municípios foram obrigados a analisar, revisar e fazer novos planos diretores adaptados para a realidade da municipalidade. Diante disso, o EC, “Estatuto das Cidades” determinam explicitamente que as municipalidades com mais de quinhentos mil habitantes deverão ter um planejamento específico e elaborar um plano de transporte urbano integrado juntamente ao PD, “Plano Diretor” que fora também instituído pelo EC.

Conhecido como a regulamentação do capítulo da Política urbana (artigos 182 e 183 da CF de 1988), O EC “Estatuto das Cidades” regula o uso da propriedade urbana em favor do bem coletivo, em aspectos de saúde, bem-estar e equilíbrio ambiental.

Art. 2 A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – ...

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente [...] (BRASIL, Lei 10.257/2001)

As Diretrizes Gerais do Estatuto das cidades não fogem à regra das boas intenções, presente em muitas das nossas legislações, mas tem seu diferencial, o texto é bem

reduzido e objetivo, quando comparados a outras Leis que tratam de temas urbanos. (SAMPAIO 2005 apud MARICATO,2004)

Os projetos de lei sobre mobilidade urbana, porém, transcorriam além da legalidade proposta no Estatuto da Cidade:

- a) ampliar a concepção de transporte urbano para mobilidade urbana;
- b) introduzir para as municipalidades com mais de 100 mil habitantes, que deverá contemplar em seus planos diretores os princípios e diretrizes da política de mobilidade urbana;
- c) exigir para que as grandes cidades, o cumprimento de objetivos específicos em seus planos de transporte e mobilidade urbana juntamente integrado ao plano diretor municipal.

A política pública que tem sua ótica na mobilidade urbana deverá levar em consideração como prioridade o transporte público sempre em detrimento do privado com garantia de que determinado modal tenha boa qualidade, utilizando-se dos meios e de combustíveis não prejudiciais ao meio ambiente e a sociedade e principalmente dependerá do uso de monitoramento dos serviços através da participação popular (WILHEIM, 2013).

A Constituição Federal de 1988 (CF/88) efetivou o processo de descentralização, consolidando a autonomia tributária e a responsabilidade de gastos dos municípios, embora se admita que tenha ocorrido um desequilíbrio fiscal, principalmente para o governo federal por causa de atribuições de gastos não especificadas desde o início deste processo (VELOSO et al., 2011).

Porém, a Emenda Constitucional nº 19, de 04/06/1998, considerada o instrumento legal que modificou a redação do §3º do artigo 37 da Constituição Federal.

Emenda Constitucional nº 19/1998 modificou o Art. 37:

§ 3º A lei disciplinará as formas de participação do usuário na administração pública direta e indireta, regulando especialmente:

- I - as reclamações relativas à prestação dos serviços públicos em geral, asseguradas a manutenção de serviços de atendimento ao usuário e a avaliação periódica, externa e interna, da qualidade dos serviços;
- II - o acesso dos usuários a registros administrativos e a informações sobre atos de governo, observado o disposto no art. 5º, X e XXXIII;
- III - a disciplina da representação contra o exercício negligente ou abusivo de cargo, emprego função na administração pública (BRASIL, EC Nº 19/1998)

O inciso I do § 3º “As reclamações relativas à prestação de serviços públicos serão disciplinadas em lei”, transformou em matéria constitucional a “participação do usuário

na administração direta e indireta” no que concerne à garantia da manutenção de serviços de atendimento ao cidadão e à avaliação periódica da qualidade dos serviços (FOSSATTI, 2006).

Neste contexto de mudanças instituídas pela CF/88, os municípios passaram a ter competência para gerir, organizar e prestar de forma direta ou não, os serviços públicos de natureza local. Entre eles, a educação básica, atendimento básico de saúde, coleta de lixo, transporte público, todos considerados essenciais e que influenciam, totalmente na vida dos cidadãos.

Inicialmente o vocábulo gestão era considerado como sinônimo de administração. No entanto, Bédard (1998, p. 292) trouxe uma discussão acerca da divisão que existe no exercício de um cargo de ofício e a prestação de serviços, em que assinala “o administrador (ad minister; ao serviço de) evoca a ideia de ofício, que implica uma relação de complementaridade de natureza filosófica entre um cargo de gabinete a preencher e, em contrapartida, a prestação de serviço”.

Segundo Bédard (1998), o ato de gerir apresenta uma conotação jurídica, de mandato e de mandatário de uma atividade técnica; e gerência invoca a ideia de quem tem o poder de delegar e, conseqüentemente, de confiar em alguém. Para o autor, o ato de gerir é considerado próprio de uma pessoa que exerce uma atividade especializada. É um processo que se impõe de forma progressiva como maneira de ser, uma maneira de pensar, uma maneira de ver as coisas e uma maneira de viver.

O modelo do Estatuto extinguiu a democracia representativa, visto que garante a gestão democrática, e aproxima a política urbana a justiça social, incluindo a participação dos munícipes, os maiores interessados e os mais afetados por suas ações.

Os instrumentos pelos quais o planejamento urbano municipal seria então realizado, são trazidos pelo inciso III em seu artigo 4º:

III – planejamento municipal, em especial:

- a) plano diretor;
- b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;
- c) zoneamento ambiental;
- d) plano plurianual;
- e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;
- f) gestão orçamentária participativa;
- g) planos, programas e projetos setoriais;
- h) planos de desenvolvimento econômico e social; (BRASIL, Lei 10.257/2001)

Segundo Silva, Sanches, Espíndola (2010), os planos diretores elaborados anteriormente a promulgação do Estatuto das Cidades tiveram poucos efeitos práticos para os

municípios, no entanto, traz ações que, se colocadas em prática garantem uma distribuição de recursos mais igualitária.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos [...] (BRASIL, Lei 10.257/2001)

O Estatuto das Cidades busca evidenciar a importância do planejamento no Município, e abrange instrumentos urbanísticos, obrigatórios ou opcionais para atingir os objetivos definidos em cada Plano Diretor.

2.1.3 A função dos municípios e dos gestores municipais

Os municípios constituem os entes federados e fazem parte de uma das três esferas de governo: federal, estadual e municipal. “Município era o nome dado entre os antigos romanos às cidades que tinham o privilégio de se governar segundo suas próprias leis” (HOUAISS, 2001, p. 1981).

A função da organização municipal é atender às demandas e solucionar os problemas da comunidade.

Os Municípios têm o papel de agrupar num mesmo território cidadãos que mantenham relações comuns de localidade, trabalho e tradições, sendo ainda submetidos ao domínio de um poder local, que tem por função mais rudimentar tentar solucionar os problemas da comunidade e defender seus interesses comuns (GONZAGA; RANGEL, 1996, p. 11).

As comunidades reconhecem o papel central dos governos municipais na promoção do progresso econômico e social, implementando políticas públicas eficazes na busca de desenvolvimento autossustentável, capaz de assegurar direitos de cidadania, tais como o acesso à saúde, educação, serviços públicos, moradia, cultura, transporte público entre outros (FOSSATTI, 2006).

Na ordem decrescente da federação nacional, o município situa-se em terceiro grau. O exercício de suas atribuições lhe confere autonomia, estando sujeito tão-somente à Constituição Federal, à Constituição Estadual e à Lei Orgânica do Município.

De acordo com a CF/88, em seu Art. 30 compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
- III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;
- V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)
- VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;
- VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

No que se refere ao atendimento das demandas municipais percebe-se que elas exigem cada vez mais das autoridades a adoção de doses maciças de talento, competência, comprometimento e criatividade para a resolução de questões de interesse da sociedade. No entanto, estes atributos raramente são percebidos na esfera de atuação das organizações públicas o que as distancia das suas verdadeiras competências (MENDONÇA, 2010).

O modelo gerencial tornou-se realidade no mundo desenvolvido quando, por meio da definição clara de objetivos para cada unidade da administração, tratou-se: da descentralização, da mudança de estruturas organizacionais e da adoção de valores e de comportamentos modernos no interior do Estado se revelou mais capaz de promover o aumento da qualidade e da eficiência dos serviços sociais oferecidos pelo setor público (CHIAVENATO, 2008).

De acordo com Pinto e Costa (2008) foi a partir de 1995, no Governo de Fernando Henrique Cardoso, que a reforma da Administração Pública buscava uma administração pública moderna e eficiente compatível com o capitalismo competitivo, tornando próximos os mercados de trabalho público e privado. Averiguou-se, na época, que a raiz da crise dos anos 80 foi o Estado, uma crise fiscal do Estado, de intervenção estatal, uma crise da forma burocrática de administração do Estado.

A reforma administrativa colocada em prática a partir de 1995, com o Plano Diretor da Reforma do Estado, veio ratificar a importância da nova conotação de governo, que deixa de ser burocrático para se tornar um governo empreendedor. O governo empreendedor consiste, na verdade, em uma reorganização da máquina administrativa, com a redefinição do papel de estado: de desenvolvimentista e protecionista para empreendedor, visando descentralização e delegação de autoridade (BRESSER PEREIRA; SPINK, 2001).

Entretanto, para Azevedo e Mendes (2012), administrar uma cidade é tão somente, como administrar uma empresa de capital privado, desta forma, os desafios são os mesmos, incluindo não apenas a gestão de recursos financeiros, mas também com a busca por melhores condições de trabalhos para os servidores, cuidados com o meio ambiente, utilizar parcimoniosamente e eticamente os diversos recursos de uma municipalidade.

Por conseguinte, nos tempos atuais, na ótica de Azevedo e Mendes (2012), todos os gestores municipais precisam, sobretudo, gerenciar e administrar no intuito de atingir novas metas que serão cada vez mais solicitadas e cobradas pelos munícipes, entre essas metas, propor e implantar meios para garantir e incentivar a participação da sociedade como um todo na gestão municipal; direcionar e apontar novos rumos para o desenvolvimento economicamente viável, socialmente e ecologicamente equilibrados; propor e criar soluções para a melhoria da qualidade da gestão pública municipal, tornando-as apta a utilizar-se de todos os recursos e a servir melhores serviços para toda população; apresentar novas diretrizes e novos instrumentos para que os investimentos em saneamento, transporte coletivo urbano e interurbano, educação, saúde e equipamentos urbanos, sejam adequadamente distribuídos e beneficiem toda a municipalidade; propor diversas ações direcionadas para a proteção do meio ambiente, nascentes e mananciais, áreas verdes e zelar, pelo patrimônio histórico municipal.

2.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A palavra “mobilidade” tem seu significado vindo do (lat mobilitate) 1 Propriedade do que é móvel ou do que obedece às leis do movimento. 2 (Sociol) Deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social. Conjuntamente com o vocábulo “Urbana” (lat urbanu) 1 Relativo ou pertencente a cidade. 2 Habitante da cidade, em oposição a rural. 3 Característico ou próprio da cidade. 4 Civilizado, polido,

cortês, afável. (MICHAELLIS), nos demonstra claramente o significado da expressão, “Mobilidade Urbana”.

Na atual contemporaneidade, a Região Metropolitana do Vale do Paraíba vem se destacando pela grande evolução técnico-socioeconômica a qual se reflete como fator complicador do transporte regional, estadual e federal levando em consideração que a RMV está localizada no eixo Rio de Janeiro x São Paulo. Esse fenômeno com o recente desenvolvimento apresenta problemas estruturais do processo de urbanização no Brasil. Com os estudos e com as pesquisas feitas por Santos (2005, p 77.), logo após a década de 70 e findando nas décadas de 90 e 2000 os processos de urbanização alcançam novos graus de evolução e benfeitorias, tanto qualitativas quanto quantitativa.

Seguindo nessa linha de estudos, o processo de evolução da urbanização desenfreado levará a graves problemas sociais e econômicos sendo que deverão ser empenhadas cifras consideráveis para as obras e para implantação de políticas públicas de transporte público.

O Estatuto das Cidades prevê planos de transporte urbano integrado apenas para cidades com mais de quinhentos mil habitantes (Estatuto da Cidade, art.41, § 2o), porém, dez anos após a promulgação do Estatuto, poucas cidades chegaram de fato a elaborar os planos de transporte. Partindo desses dados, foi então sancionada a Lei nº 12.587, em 3 de janeiro de 2012, que integrou aos Planos Diretores o Plano de Mobilidade Urbana. (PNMU, art.24, § 1o)

Com o objetivo de melhorar a acessibilidade e mobilidade e integrar os diferentes modos de transporte nos municípios, a aprovação da Lei 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, representa um grande marco na gestão de políticas públicas nos municípios brasileiros, como se sabe as políticas de mobilidade urbana, caminham para a insustentabilidade, principalmente pelo excessivo aumento de uso de automóveis particulares, por isso estimula-se o uso do transporte público.

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. (BRASIL, Lei 12.587/2012, grifo da autora)

O PNMU está ainda fundamentado na distribuição justa do espaço urbano entre a população, buscando assim, torna-lo acessível a todos os meios de transporte a população.

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

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. (BRASIL, Lei 12.587/2012)

Caminhando para uma reversão dos veículos particulares o PNMU, ainda ressalta a importância da valorização do transporte público, e dos não motorizados, sobre os demais, além de buscar a junção de políticas de infraestrutura com as de desenvolvimento urbano.

“Os investimentos em infraestrutura urbana têm características que fazem que eles sejam inteiramente não rivais e não excludentes, sendo, portanto, bens públicos típicos – como avenidas, sinais de trânsito, a maior parte da infraestrutura de segurança pública, iluminação pública, etc. – ou que tenham fortes externalidades – como transporte de trens e metrô.” (PERO, MIHIESSEN, 2012)

O desenvolvimento resiliente da mobilidade urbana nas municipalidades conforme consta no MCidades/2004, podem ser consideradas como uma leva de ações estruturando os modos de locomoção tanto de pedestres como de qualquer tipo de veículo, redes de infraestruturas, constituindo assim um sistema complexo, um outro item de grau determinante para o desempenho de todo o sistema é como as suas partes se encaixam, o relacionamento entre políticas e o social, o que está intrínseco e diretamente relacionado ao nível de interação e igualdade e compatibilidade entre agentes sociais e econômicos desse processo.

Com essas evoluções inicia-se um dos maiores desafios da mobilidade, que é a sustentabilidade, fazer com que a movimentação dos cidadãos e dos veículos atinjam sua plena capacidade sustentável, reduzindo custos e diminuindo a emissão de poluentes na atmosfera. Com o objetivo de implantar a sustentabilidade e transformar algumas municipalidades em locais sustentáveis o MCidades/2004 estabeleceu algumas metas as quais veremos a seguir:

Algumas metas para tornar uma sociedade habitada sustentável:

- minimizar o consumo de espaço e recursos naturais;
- racionalizar e gerenciar eficientemente os fluxos urbanos;
- proteger a saúde da população urbana;
- assegurar igualdade de acesso a recursos e serviços;
- manter a diversidade social e cultural.

Essas metas transformarão as ações que se façam sua contribuição no contexto sustentável para a qualidade de vida atual da população e para a nova geração que virá, para que seja atingido um bom nível de mobilidade sustentável é necessário empenho dos agentes públicos e colaboração de toda a sociedade.

Segundo o PLANMOB (2007) o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade é um instrumento da política de desenvolvimento urbano, integrado ao Plano Diretor do município, da região metropolitana ou da região integrada de desenvolvimento, contendo diretrizes, instrumentos, ações e projetos voltados a proporcionar o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece, através do planejamento da infraestrutura de mobilidade urbana, dos meios de transporte e seus serviços, possibilitando condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de distribuição de bens e serviços.

Sabe-se que o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade, “PDTUM” é o norteador da criação das diretrizes, para que não ocorram conflitos dos objetivos do Plano Diretor.

No PDTUM propõe políticas públicas com ações condizentes com os princípios, diretrizes e objetivos dispostos na Lei Federal de Mobilidade Urbana que se integra ao Plano Diretor da cidade. Por tanto, o PDTUM, mira à priorização principalmente no transporte público urbano coletivo incidente a cerca do transporte individual, aos tipos de transporte não motorizados, a utilização equitativa do solo urbano, para a gestão participativa e democrática e para a inclusão social, atendendo as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de determina municipalidade.

Embora, o PNMU busque a divisão mais igualitária entre os meios de transporte e pessoas, torna-se uma tarefa bem complexa, pois é difícil pensar em formas de otimizar o deslocamento das pessoas, sem considerar também a organização dos espaços, portanto a necessidade de se relacionar com outras políticas. (RODRIGUES, 2014)

2.2.1 O Plano Diretor

Em nosso país toda a evolução do processo de urbanização aconteceu igualmente como aos países com sistema capitalista onde a falta de estratégia e de planejamento propiciaram a uma ocupação desordenada. Com o aumento considerável da migração rural para as áreas urbanas, houve uma geração de demandas de infraestruturas que fundamentou o principal gargalo de insucesso dos poderes públicos, como reflexo desse desenfreado e descontrolado processo de urbanização, houve ainda, grandiosos impactos negativos sobre o meio ambiente e como decorrência surgiu grande emergência na resolução de conflitos sócios-ambientais, esses conflitos produziram necessidades de diversos instrumentos jurídicos e de controle dos mais amplos aos mais restritivos na questão em que se diz respeito a ocupação do solo.

Nos descritos de Gasparini (2002 pg. 6-7,), o Plano Diretor, é exclusivamente um conjunto de diretrizes e de propostas descritas em forma de lei municipal com o objetivo de garantir o desenvolvimento socioeconômico, a organização espacial dos diversos usos e das redes de infraestrutura, sendo sua implantação, de responsabilidade de cada município, convergindo com os instrumentos de controle, juntamente com o EC, Estatuto das Cidades e a CF, Constituição Federal, que preconizam ainda, que o Plano Diretor é o instrumento básico para as políticas de desenvolvimento e de expansão urbana em determinada municipalidade.

Resumindo Gasparini (2002 pg. 8,) o Plano diretor é um instrumento que estabelece em seu teor quais as políticas públicas serão implementadas e adotadas pelas prefeituras para assim melhorar todos os serviços de transporte público coletivo (ônibus urbano), infraestrutura urbana, acessibilidade, inclusive de deficientes, operação e disciplinamento de todos os transportes de carga, estacionamento e sinalização viária de trânsito, especificando os principais objetivos de curto, médio e longo prazo, como a previsão dos meios financeiros (dotações orçamentárias) e institucionais que assegurem a implantação da operação e a execução das medidas nele previstas.

Muito repercutido após sua introdução, em razão de sua obrigatoriedade e aprovação por Lei Municipal definida pelo Estatuto da Cidade, o Plano Diretor, trata-se de um instrumento de planejamento urbanístico que visa a sistematização de fatores políticos, sociais, territoriais, culturais, institucionais, econômicos, financeiros e ambientais (IBAM 2001).

Buscando o bem-estar da comunidade em seu local de vivência, o Plano diretor pode ser considerado um processo técnico que busca através da realidade de cada município, leva-los rumo a objetivos previamente determinados.

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas [...] (BRASIL, Lei 10.257/2001)

O Plano Diretor deve envolver todo o município, sendo suas diretrizes e prioridades devem incorporadas ao PPA, a LDO e a LOA, devendo ainda ser revisto no prazo máximo de dez anos após sua instituição.

§ 4o No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;

III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos. (BRASIL, Lei 10.257/2001, Art.40)

Mostra-se também mais democrático, garantindo a participação da população, bem como o acesso a qualquer tipo de informação, requisitos estes que trazem mais legitimidade e veracidade ao Plano Diretor, tanto em sua fase de construção, onde é possível aliar o conhecimento técnico ao saber da comunidade sobre os problemas que são enfrentados, e ainda utilizar seu conhecimento prático para apontar soluções, ou ainda em sua fase de implementação onde a população pode acompanhar e fiscalizar o que está sendo realizado.

De acordo com o Ministério das Cidades (2004), a elaboração do Plano Diretor Participativo divide-se em quatro fases:

- I. Leituras técnicas e comunitárias: Fase em que é diagnosticada a realidade do município a partir de olhares de especialistas e da comunidade nele inserido, permitindo identificar os pontos fracos, e pontos fortes sobre várias óticas, a fim de encontrar possíveis alternativas de solução, abrangendo o município como um todo.
- II. Formular e pactuar propostas: Nesta etapa são definidos os temas prioritários, aqueles considerados mais relevantes para a reorganização e atendimento das necessidades do município.
- III. Definir os instrumentos: Detalham-se quais instrumentos serão utilizados para que se coloquem em prática as intenções explícitas no Plano Diretor.

IV. Sistema de Gestão e Planejamento do Município: O Plano diretor deve ainda estabelecer a estrutura e o processo participativo que permita sua implementação, monitoramento e futura revisão.

Segundo Pinheiro (2012), o Plano Diretor participativo, expressa uma aliança com a sociedade a fim de que todo o município cumpra a sua função social para o benefício de todos, diferentemente dos Planos Diretores tradicionais, elaborados puramente por profissionais, desconsiderando a visão da população, que participa na melhor das hipóteses de audiências públicas que apresentam propostas.

O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) estabelece ainda os itens obrigatórios que um Plano Diretor deve conter, conforme disposto em seu art. 42:

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I – a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infraestrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II – disposições requeridas para o exercício do direito de preempção (art. 25), da outorga onerosa do direito de construir (art. 28), da permissão para alteração do uso do solo mediante contrapartida (art. 29), das operações urbanas consorciadas (art. 32) e da transferência do direito de construir (art. 35);

III – o sistema de acompanhamento e controle.

Ainda de acordo com o Estatuto das cidades, o não cumprimento das exigências do Plano Diretor, bem como sua revisão, no máximo a cada dez anos, implicará ao Prefeito o ato de Improbidade administrativa.

Conforme preconiza-se o (Ministério das Cidades, 2004b; p. 17) A participação popular na elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana situa-se em segundo tipo, isto acontece no âmbito do Estado: a Conferência Nacional das Cidades e o Conselho das Cidades são espaços formalmente instituídos pelo Ministério das Cidades, compreendidos como instrumentos na “busca da implementação dos princípios básicos da transversalidade e da integração entre as políticas setoriais de habitação, mobilidade urbana e saneamento ambiental, realizando inclusive interfaces com as políticas de segurança pública, saúde, cultura, promoção social, e demais, visando uma efetiva política de desenvolvimento urbano.

3. METODOLOGIA

Para se atingir o objetivo da realização de um trabalho é importante ter um planejamento juntamente com um cronograma de execução.

Quanto à forma a ser utilizada na coleta de dados, por comunicação ou por observação existe grande diversidade de tipologias de pesquisas em Ciências Sociais. É importante ressaltar que para a escolha do tipo de pesquisa depende primeiramente da dúvida a ser respondida, de qual natureza é o objeto, do objetivo da pesquisa e da metodologia a ser utilizada.

Uma Monografia ou trabalho de conclusão de curso, completo e bem elaborado precisa e requer o desenvolvimento de uma estrutura teórica, que não apenas represente uma ajuda imensa na definição do projeto de pesquisa e na coleta de dados, como também torna-se o principal veículo para a generalização dos resultados.

3.1 Caracterização da Pesquisa

Segundo (GIL, 1999, p.26), a investigação científica não depende somente de um “conjunto de procedimentos intelectuais”, mas, também de procedimentos técnicos para que seus objetivos sejam atingidos: os métodos científicos.

Quanto à forma a ser utilizada na coleta de dados, por comunicação ou por observação existe grande diversidade de tipologias de pesquisas em Ciências Sociais. É de grande relevância ressaltar que para a escolha do tipo de pesquisa depende primeiramente da dúvida a ser respondida, de qual natureza é o objeto, do objetivo da pesquisa e da metodologia a ser utilizada.

3.2 Procedimentos da Pesquisa

Todo método científico é o conjunto de processos ou operações mentais que se devem empregar em uma investigação científica. Em tese é a linha de raciocínio adotada no processo de pesquisa como um todo. Os métodos que fornecem as bases lógicas à

investigação e são: dedutivo, indutivo, hipotético-dedutivo, dialético e fenomenológico (GIL, 1999; LAKATOS; MARCONI, 1993).

Todo conhecimento científico é adquirido através de procedimentos metodológicos que favorecem e possibilitam investigação da realidade de forma sistemática e organizada, ordenada, seguindo regras e etapas, técnicas, por meio de aplicação de métodos sistêmicos anteriormente pré-estabelecidos, buscando atingir as repostas como e por que ocorrem os fenômenos e os fatos ocorridos.

Com esses “modos de conhecer” também há outros pensadores e autores que direcionam a outras formas de conhecer, como o conhecimento sensorial, o conhecimento artístico, o conhecimento intelectual, o conhecimento tácito e explícito, (RUIZ, 1990).

A escolha das avenidas e/ou ruas, que serão o motivo de estudo desta monografia deram-se através de um estudo de campo, pois este se realiza em ambiente real, sendo realizado através da observação direta do tráfego de pessoas e meios de transporte nestes locais. Para isso, as ruas e avenidas foram observadas entre os dias 28 de setembro e 02 de outubro de 2015, ou seja, de segunda a sexta-feira, no período diurno nos horários de 11 h às 13 h, e no período noturno das 18 h às 20 h. Foram observados o tráfego de pedestres, ciclistas, automóveis, motocicletas e ônibus, bem como a sua movimentação.

3.3 Tipo De Pesquisa

Yin (2003, p. 50-57) comenta que é imprescindível o desenvolvimento de uma estrutura teórica para o estudo de caso, não importando se este é explanatório, descritivo ou exploratório. A fundamentação teórica não apenas ajuda na definição do projeto de pesquisa e na coleta de dados corretos, como também se transforma no principal veículo para a generalização dos resultados do estudo de caso.

O estudo de caso pode ser complementado por estudo descritivo ou exploratório.

Neste trabalho serão utilizados três tipos de pesquisa: 1 - bibliográfica que utiliza levantamento de dados secundários para a constituição da fundamentação teórica; 2- pesquisa documental – documentos, leis junto à Prefeitura Municipal de Lorena; 3 - estudo de caso exploratório – obtenção de dados primários - qualitativa e quantitativa.

Na opinião de Yin (2003, p. 34):

Os estudos de caso têm um lugar de destaque na pesquisa de avaliação. Existem no mínimo cinco aplicações diferentes: 1) explicar os vínculos causais em intervenções da vida real; 2) descrever uma intervenção e o contexto na vida real em que ela ocorre; 3) ilustrar certos tópicos dentro de uma avaliação; a 4) o estudo de caso pode ser usado para explorar as situações nas quais a intervenção está sendo avaliada e, 5) o estudo de caso pode ser uma meta-avaliação. Um projeto de pesquisa completo e que atinja esses cinco componentes, necessita de um desenvolvimento de estrutura teórica, que represente mais do que definições do projeto de pesquisa e na coleta de dados, tornando-se o principal veículo para a generalização dos resultados do estudo de caso.

Panofsky em sua publicação de 1939 fez uma síntese nas análises e nos estudos de imagens, que procura distinguir os dois termos utilizados nas pesquisas imagéticas, que são: “iconografia” e a “iconologia”, termos que diversas vezes são utilizados como sinônimos, porém, embora, esses dois termos tratem da análise de imagens e possam orientar uma mesma pesquisa com os mesmos objetivos, embora objetivos distintos. Panofsky (2007) direciona seu estudo para a forma de pesquisa pré-iconográfica, que estritamente se limita nos motivos (linhas, cores e volumes) e postula apenas as experiências práticas e imagens, seja ela qual for, que torna possível a qualquer pessoa “[...] reconhecer a forma e o comportamento dos seres humanos, animais e plantas, e não há quem não possa distinguir um rosto zangado de um alegre” (PANOFSKY 2007, p. 55). Neste contexto Panofsky destaca o quando as conclusões divergem e fogem da abrangência das experiências práticas de um indivíduo, torna-se necessário ampliá-las através de pesquisas em livros, revistas, artigos ou em qualquer outro tipo de veículo de informação. Seja em determinada ocasião que isso ainda aconteça e não assegure a exatidão da análise, inicia-se a necessidade de observar local histórico. Sobre essa questão, Panofsky (2007, p. 58) fundamenta que:

Embora acreditemos estar identificando os motivos com base em nossa experiência prática pura e simples, estamos, na verdade, lendo ‘o que vemos’, de conformidade com o modo pelo qual os objetos e fatos são expressos por formas que variam segundo as condições históricas.

A pesquisa Iconológica é adotada quando o estudo for entendido como um documento que evidencie a personalidade do artista ou de uma civilização, esse tipo de abordagem é denominado de pesquisa “*Iconologica*”. Adota-se este termo quando a matéria estudada irá produzir conhecimento em um documento que evidencie a personalidade do artista ou de uma civilização. O tratamento da análise iconológica concretiza-se pela investigação dos significados intrínsecos do conteúdo estudado. O conteúdo de fundamentação de um trabalho revela que “[...] a atitude básica de uma nação, de um período, classe social, crença religiosa ou filosófica – qualificados por uma personalidade e

condensados numa obra” (PANOFSKY 2007, p. 52), ele descreve que a descoberta e interpretação desses valores ‘simbólicos’ (que, muitas vezes, são desconhecidos pelo criador, podem, até, diferir-se do que ele conscientemente tentou expressar) sendo o objeto do que se poderia designar por ‘iconologia’ em oposição à ‘iconografia’. (PANOFSKY 2007, p. 53).

A fim de mostrar a realidade das vias do município, foram colocadas nesta monografia várias fotografias das vias estudadas no município de Lorena/SP, pois estas permitem melhor visualização e entendimento dos problemas aqui abordados.

3.4 Coleta De Dados

A coleta de dados dar-se à através um questionário que será realizado nas ruas e avenidas observadas durante o estudo de campo no município de Lorena-SP, com parcela amostral da população, mantendo o anonimato dos participantes. As perguntas escolhidas têm relação com o objetivo deste trabalho, e buscam favorecer a compreensão e entendimento das condições das vias e da mobilidade na cidade. Além disso, foram também pesquisados documentos junto ao site oficial da Prefeitura Municipal de Lorena-SP, que corroboraram para o entendimento da situação vivenciada no município. Foram utilizadas as abordagens qualitativas e quantitativas, pois ao mesmo tempo que se consegue interpretar os fenômenos ocorridos, é possível também traduzir-se em números as informações para que estas sejam analisadas.

Yin (2003, p. 50-57) comenta que é imprescindível o desenvolvimento de uma estrutura teórica para o estudo de caso, não importando se este é explanatório, descritivo ou exploratório. A fundamentação teórica não apenas ajuda na definição do projeto de pesquisa e na coleta de dados corretos, como também se transforma no principal veículo para a generalização dos resultados.

Fundamentando o levantamento e a coleta de dados para que seja utilizada em uma pesquisa ou em um estudo de caso, na opinião de Yin (2003, p. 34):

Os estudos de caso têm um lugar de destaque na pesquisa de avaliação. Existem no mínimo cinco aplicações diferentes: 1) explicar os vínculos causais em intervenções da vida real; 2) descrever uma intervenção e o contexto na vida real em que ela

ocorre; 3) ilustrar certos tópicos dentro de uma avaliação; a 4) o estudo de caso pode ser usado para explorar as situações nas quais a intervenção está sendo avaliada e, 5) o estudo de caso pode ser uma meta-avaliação.

Uma pesquisa completa e que atinja esses cinco componentes requer o desenvolvimento de uma estrutura teórica, que não apenas representa uma ajuda imensa na definição do projeto de pesquisa e na coleta de dados, como também se torna o principal veículo para a generalização dos resultados do estudo de caso.

3.5 Delimitação Espacial, Setorial E Temporal.

O trabalho realiza-se pela análise das principais vias do município de Lorena no estado de São Paulo, considerando sua situação atual.

Os locais foram definidos pela quantidade e por apresentarem alto fluxo de veículos e de pessoas diariamente, devido ao fato de fazer a ligação dos bairros com a região central e por possuírem em seu trajeto lojas, supermercados, escolas e faculdades, sendo ainda alguns, referencias como pontos comerciais do município.

Nas Figuras 1 e 2 serão identificadas a disposição geográfica do município, bem como a localização das ruas e avenidas estudadas.

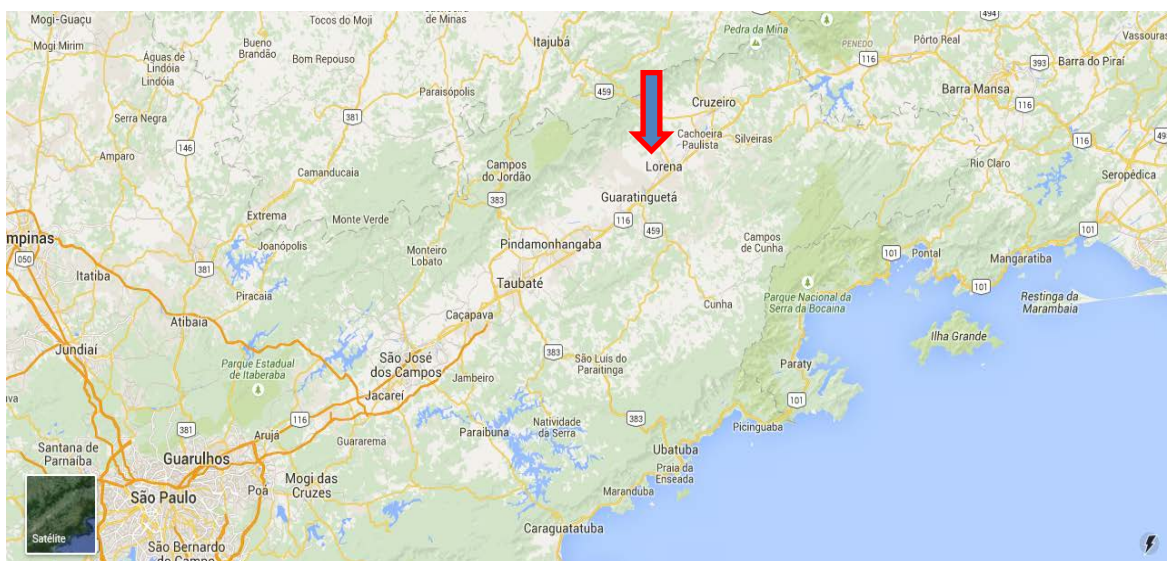


Figura 1: Visão da localização do Município de Lorena

Fonte: Disponível em <https://www.google.com.br/maps/@> consultado em: 23/07/2015 – 11h04.



Figura 2: Visão das regiões estudadas.

Fonte: Disponível em <https://www.google.com.br/maps/@> consultado em: 23/07/2015 – 11h04.

4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 O Município de Lorena/SP

O município de Lorena localiza-se no Vale do Paraíba, no eixo Rio/ São Paulo, considerada uma cidade de porte médio, possui população estimada em 86.764 habitantes, distribuídos em seus 414.60 km². Com altitude de 524 metros, é considerada uma cidade plana de clima tropical.

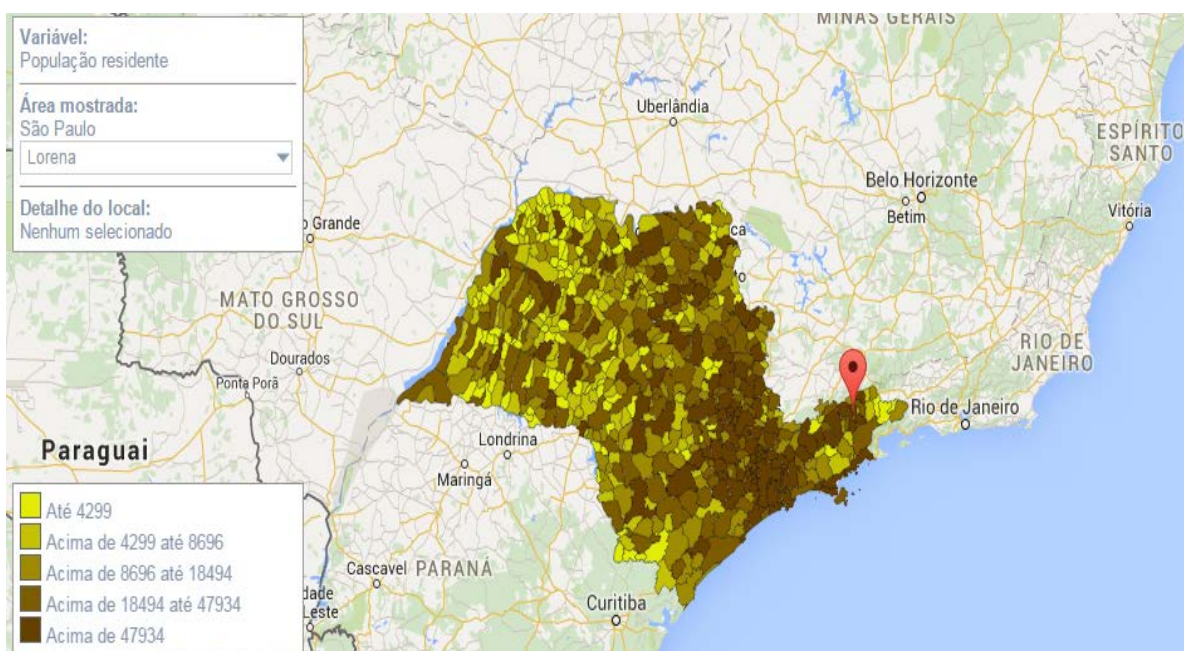


Figura 3- Localização do Município no eixo Rio/SP

Fonte: CENSO, 2010.

A população encontra-se localizada em maior parte no centro urbano, considerando que somente aproximadamente 3% ainda vivem na zona rural.

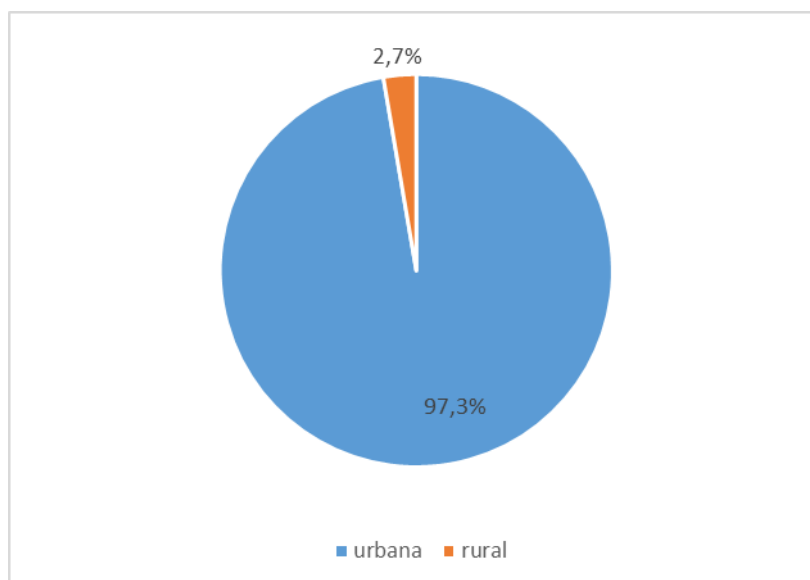


Gráfico 2 – População por tipo de residência

Fonte: Adaptado de CENSO, 2010.

Conhecida como cidade histórica, foi caminho dos bandeirantes na busca pelo ouro em Minas gerais, que instalaram o então Porto de Guaypacaré, foi a partir da construção do Porto que a cidade começou a crescer e se desenvolver, mas foi no século XIX que alcançou a fase mais próspera fase de sua economia, com a cafeicultura, e mesmo após a sua decadência, destacou-se pela produção da cana de açúcar e arroz, porém, em 1906, uma enchente desviou o curso do rio que passava na frente da igreja, para o local definitivo, contudo, a partir de 1925 com a chegada de famílias mineiras, as propriedades rurais foram se transformando em fazendas de criação, e alguns anos depois foi implantada a BR 117, que contribuiu bastante para investimentos de indústrias no município. (HISTÓRIA..., 2015)

Dados fornecidos pelo Censo (2010) mostram que o município possui atualmente 2.427 mil empresas atuantes, que mantem empregados aproximadamente 20.000 mil pessoas.

O município ainda é bastante conhecido por abrigar campus de Universidades como USP, UNISAL e a FATEA, juntas somam um número de 8.000 mil universitários. (UNIVERSITÁRIOS..., 2015)

Ressaltando que muitos universitários são de outras cidades, muitos residem no município apenas para o estudo e outros se deslocam todos os dias de suas cidades para o município de Lorena para o estudo, que aquece o mercado imobiliário e aumenta o número de veículos.

Segundo o Denatran (2014), Lorena possui uma frota total de veículos de 40.687 mil, sendo 24.531 mil automóveis e 8.968 mil motocicletas.

Um fato bastante relevante em Lorena é o número de bicicletas, dados estimados pela prefeitura alcançam o número de 80.000 mil bicicletas no município. (ESTUDANTES..., 2014)

As vias e as calçadas do município são estreitas, o que dificulta a mobilidade, seja em meio de transporte próprio, público, não motorizados ou até mesmo a pé, conforme podemos ver nas imagens seguintes:

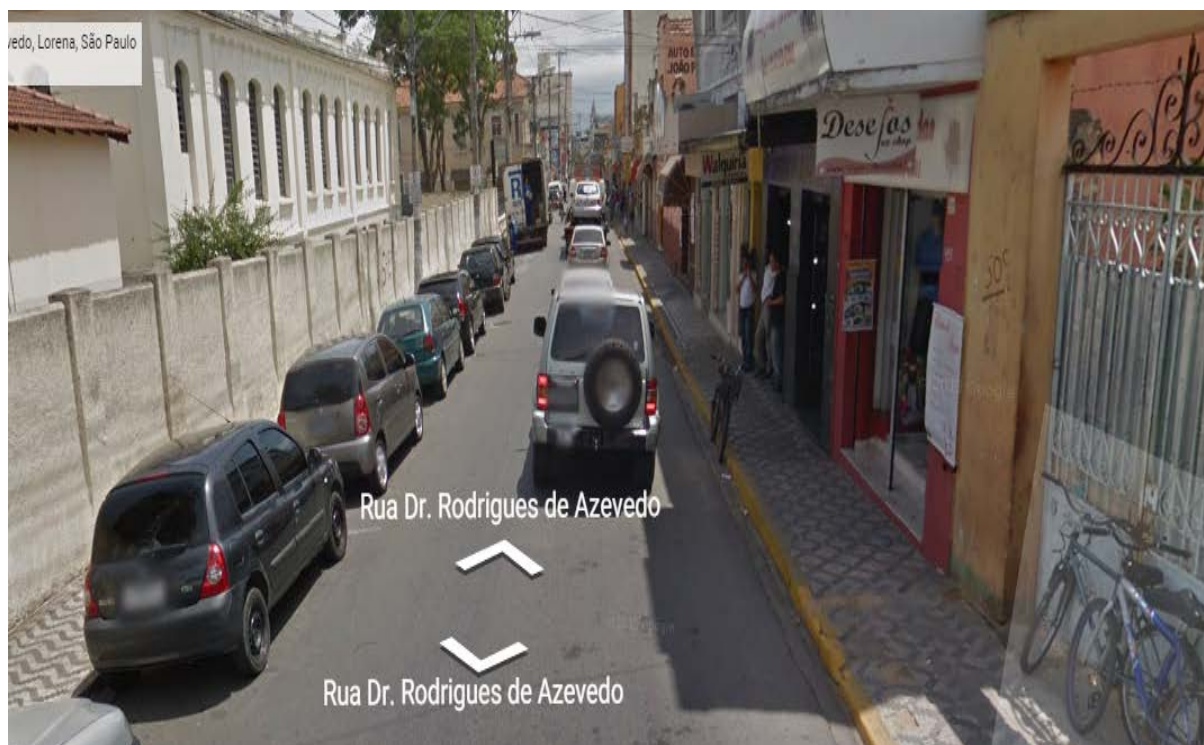


Figura 4 – Início rua central comercial

Fonte: Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/@>>. Consultado em 18/11/2015 – 19h40

A situação na Rua Dr. Rodrigues de Azevedo, se torna mais complicada, devido a presença de escolas e universidades, neste caso podemos visualizar, além de carros estacionados, não há presença de espaço específico para ciclistas que por muitas vezes caminham pelas calçadas e torna-se muito comum visualizar pedestres caminhando pela rua.



Figura 5 – rua central, referência em pontos comerciais

Fonte: Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/@>>. Consultado em 20/11/2015 – 18h25.

Modificada recentemente, para o que deveria se tornar um calçadão, onde não haveria tráfego de veículos, o que acabou de fato não ocorrendo, é a única rua do município que possui ciclovia, que se estende por apenas três quarteirões, e devido a sua dimensão, quase impossibilita o encontro de ciclistas. As calçadas são espaçosas quando comparadas com as demais ruas, no entanto, o sistema de escoamento de água não é suficiente para dias de chuva, tornando inviável o trânsito de pedestres, ciclistas e automóveis ao mesmo tempo.



Figura 6 – Principal via de acesso a saída da região central

Fonte: Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/@>>. Consultado em 26/11/2015 – 20h30.

Rua paralela à mostrada na figura anterior, a Rua Dom Bosco, é uma das principais vias de saída da região central, que abriga o Centro Universitário UNISAL, que gera grande movimentação, além de ser a única do centro em que há passagem e ponto de ônibus, e ainda pontos de carga/descarga, pois a rua Dr. Rodrigues Alves, não comporta mais a entrada de caminhões, para abastecimento de lojas e pontos comerciais.



Figura 7 – Avenida que dá acesso à cidade através da BR117

Fonte: Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/@>>. Consultado em 26/11/2015 – 22h10

A Av. Dr. Peixoto de Castro é bastante movimentada não somente por dar acesso a cidade, mas também como saída do município, é ainda endereço da Faculdade FATEA, que gera grande movimentação, além de várias escolas que estão localizadas em suas transversais, fato que leva a necessidade de atravessar essa avenida frequentemente. Porém a Av. Dr. Peixoto de Castro não possui nenhum semáforo e apenas uma faixa de pedestre em toda sua extensão.



Figura 8 – Avenida de grande movimentação de ônibus

Fonte: Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/@>>. Consultado em 28/11/2015 – 15h40

A Av. São José, além de dar acesso da região central à alguns bairros do município, também é bastante movimentada devido ao fato de fazer parte da rota dos ônibus circulares que dão acesso a cidade de guaratinguetá. Esta é uma avenida de mão dupla, que tem circulação encontro de ônibus, que por muitas vezes param o transito por não haver espaço para os dois na avenida, visto que em alguns pontos ainda é permitido o estacionamento de carros.

Através das imagens é possível visualizar que as ruas, são ainda em parte feitas em paralelepípedos, por falta de sistema de escoamento de água das chuvas, o que dificulta o transito dos ciclistas, mesmo que o município seja plano.

4.1.2 O Plano Diretor do Município de Lorena/SP

Em fase de revisão o Plano Diretor do município de Lorena ainda em vigência foi aprovado sob a Lei nº 82 de 2010, porém não há ainda um Plano de Mobilidade Urbana, que será elaborado assim juntamente com a revisão do Plano Diretor.

O Plano Diretor de 2010, tem como um de seus princípios, garantir a população o acesso à terra urbana e infraestrutura.

Art.3º - São princípios do Plano Diretor Participativo de Lorena:

I – [...]

II – [...]

III – [...]

IX – [...]

X – [...]

XI - Os direitos a terra urbanizada, a moradia digna, ao saneamento ambiental, a infraestrutura e serviços públicos, ao transporte, ao trabalho e renda, ao patrimônio cultural, ao lazer e ao meio ambiente preservado e sustentável para o presente e futuras gerações. (LEI COMPLEMENTAR nº 82/2010)

Basicamente o Plano Diretor norteia-se por diretrizes vagas que não definem estratégias e meios para enfrentar os problemas estruturais da cidade.

Ainda sobre o sistema viário e transporte municipal, discorre sobre a importância de aperfeiçoar o tráfego e reduzir o congestionamento, elencando várias diretrizes, porém o Plano Diretor de 2010 não cita nenhum instrumento que torne o sistema viário mais eficiente, conforme é mencionado:

Art.40 – São diretrizes gerais do sistema viário e transporte público:

I – [...]

II – Promover melhorias e dar condições de acessibilidade a toda área urbanizada da cidade e aumentar a mobilidade da população de baixa renda.

III – [...]

IV – [...]

V- Tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana e rural. (LEI COMPLEMENTAR, nº 82, 2010)

Segundo Pinheiro (2012), grande parte dos Planos Diretores não são autoaplicáveis, deixando para a legislação complementar as questões mais polêmicas. O autor ainda enfatiza, que se o município possui um Plano Diretor elaborado desta forma, é necessário fazer a regulamentação complementar para que este se torne aplicável, de forma que defina estratégias e meios para enfrentar os problemas do município.

4.1.3 Percepção do município sobre a Mobilidade em Lorena-SP

Através da entrevista realizada com os munícipes de Lorena-SP foi possível identificar a posição da população em relação as condições de Mobilidade urbana no município. Para tal, as questões respondidas levam a identificação dos meios de transporte

mais utilizados pelos munícipes, o que os levam a escolha pelo transporte, os problemas que encontram, ou não, quando se locomovem, como avaliam o compartilhamento de espaço entre os meios de transporte, e ainda, à que atribuem tais condições.

De acordo com os dados fornecidos pela população foi possível observar que mais da metade dos entrevistados tem como seu principal meio de transporte os veículos motorizados particulares, deixando evidente o restrito número de usuários de ônibus e bicicletas, levando-se em consideração o número de bicicletas já mencionado neste trabalho, o que remete a real necessidade da implantação efetiva do Plano de Mobilidade nos municípios com população superior a vinte mil habitantes, não só a fim de tornar o tráfego dos diferentes meios de transporte mais igualitário, mas também de tornar as cidades mais sustentáveis.

Os dados obtidos ainda colocam em questão uma das diretrizes gerais do Plano Diretor do Município, que tem como objetivo tornar o transporte coletivo eficaz e efetivo, a fim de garantir mobilidade e sustentabilidade.

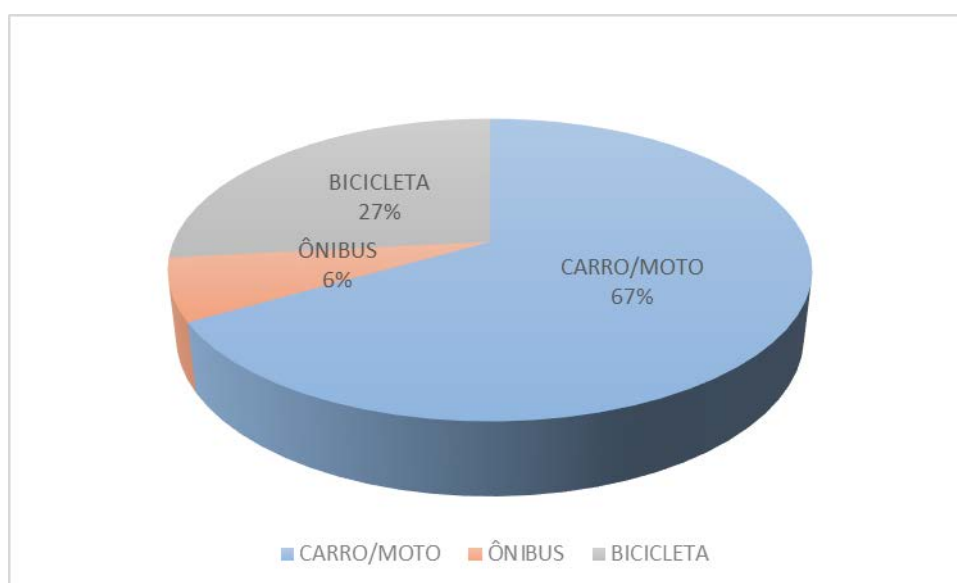


Gráfico 3- Utilização dos Meios de Transporte e locomoção – Pessoas x Modais
Fonte: A autora (2016)

De acordo com a pesquisa, vários são os fatores que motivam no momento da escolha do veículo de locomoção, conforme é possível visualizar no gráfico abaixo:

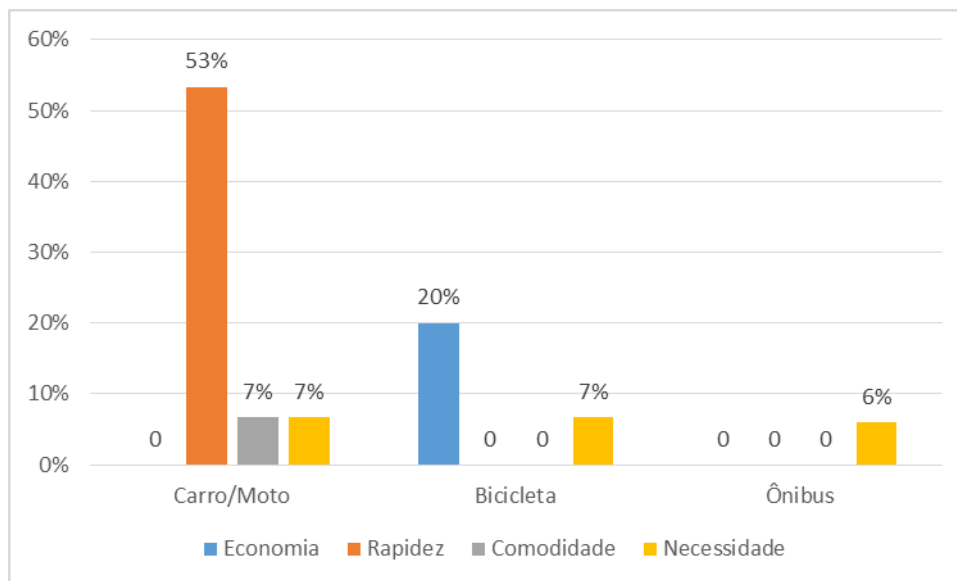


Gráfico 4- Comparativo da justificativa do uso de modais

Fonte: A autora (2016)

A partir do gráfico comparativo observa-se que os fatores que mais influenciam no momento de decidir qual meio de transporte utilizar são a rapidez e a economia que estes proporcionam, portanto os automóveis, motocicletas ocupam maior espaço nas vias, seguido das bicicletas, escolhidas por serem um meio de transporte econômico. O grande número de veículos individuais nas ruas torna o espaço nas vias cada vez mais acirrado, os estacionamentos tornam-se insuficientes e a demora em encontrar uma vaga é cada vez maior.

O baixo uso do transporte público torna-se preocupante, de acordo com os dados obtidos a população faz uso deste modal apenas por necessidade, tal resultado caracteriza este transporte como não sendo econômico, rápido e confortável para seus usuários, sendo utilizado em casos extremos. Esta situação pode ser originada do pouco espaço dedicado ao transporte público, ficando ainda os veículos particulares com a prioridade de espaço nas vias do município, ou ainda, pela falta de sinalização e fiscalização de qualidade no trânsito, não há espaço dedicado ao transporte público nas vias do município, tais como faixas preferenciais, já adotadas em cidades do Vale do Paraíba.

A sinalização em Lorena-SP é outro fator que gera insatisfação entre os munícipes, de acordo com os dados coletados grande parte dos entrevistados mostram-se descontentes.

No gráfico 5, identifica-se claramente a péssima sinalização das vias de transporte público do município de Lorena/SP, onde os entrevistados informaram que a sinalização está deixando a desejar com índice ruim de qualidade atingindo um percentual de 53% de

reprovação, identificando que aproximadamente mais que a metade das vias da cidade necessita de mudanças para atingir o mínimo de qualidade em identificação visual e escrita.

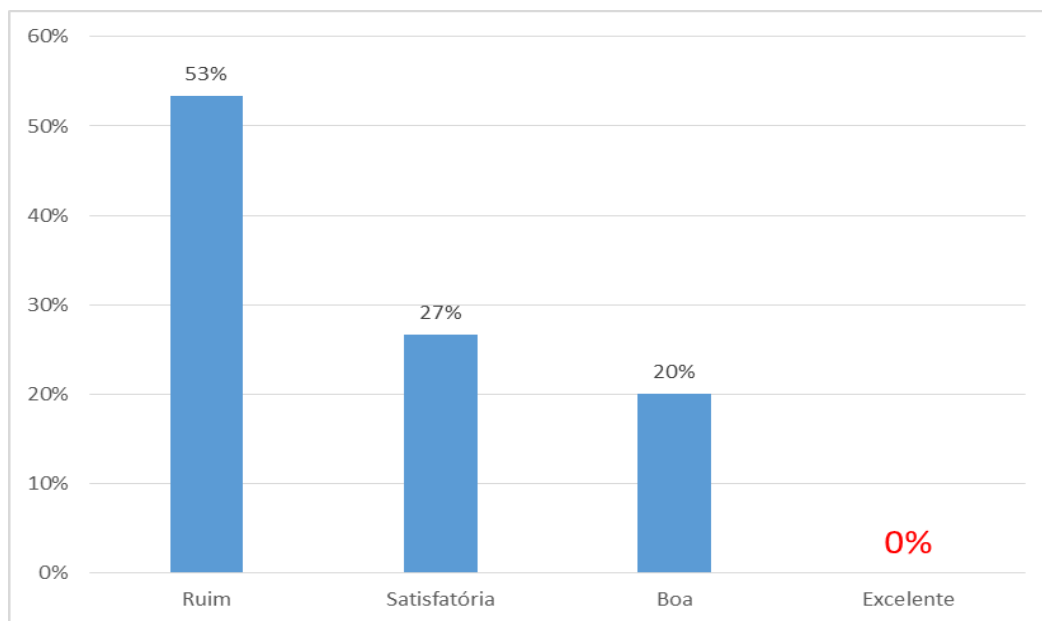


Gráfico 5- Índice de satisfação com a sinalização do município

Fonte: A autora (2016)

O município de Lorena-SP possui pouca sinalização, são poucos semáforos na cidade, as avenidas mais movimentadas possuem poucas faixas de pedestres, muitas vezes, mal localizadas, e com problemas de manutenção.

A última manutenção das faixas de pedestres foi realizada no município em novembro/2015 conforme divulgação da Prefeitura do município em sua página na rede social. Um dos principais motivos de irritabilidades no trânsito do município são as faixas distribuídas pela região central e localizadas nas esquinas, a falta de semáforos somados ao intenso movimento de pedestres e automóveis causa uma situação conturbada, em que o motorista tem que esperar muito tempo até que todos os pedestres atravessem, ou então, parar em cima da faixa para ter visualização da rua que pretende atravessar, situação esta, em que os pedestres perdem seu espaço tendo que atravessar a rua em meio aos carros.

Na figura a seguir, é possível observar as faixas de pedestres nas esquinas.



Figura 9 - Revitalização da sinalização na região central do município

Fonte: Adaptado de Prefeitura Lorena (Página oficial do Facebook)

Pode-se ainda verificar uma parte da faixa que ainda não foi revitalizada e sua situação diante das demais já pintadas, quase não é possível visualiza-la localizada no lateral direita da figura.

Seguindo esta ótica foi perguntado aos munícipes, como é identificada a divisão do espaço entre os meios de transporte e pedestres, e se o consideram um ambiente igualitário, ou seja, que considera todos os que na cidade transitam, sejam de ônibus, automóveis particulares, ciclistas e pedestres. Com o estudo dos dados notou-se que 13% dos entrevistados informaram que a circulação está a contento e outros 87% dos entrevistados informaram que não há condições de uma locomoção seja a pé ou em qualquer outro tipo de modal, como veremos no gráfico 6:

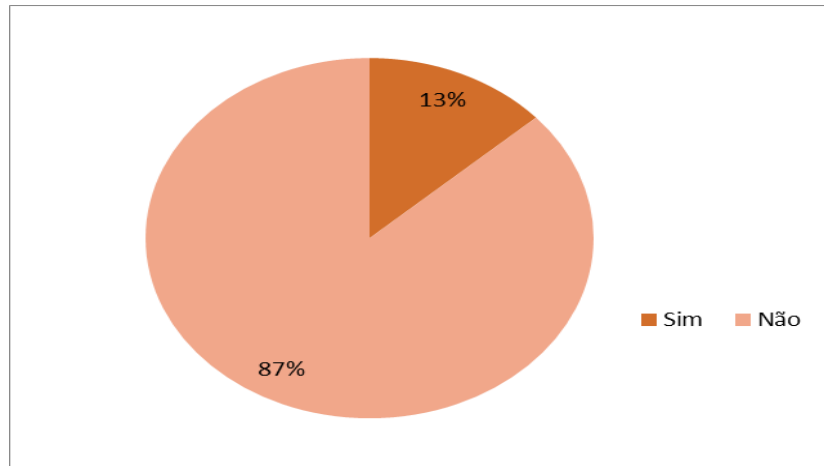


Gráfico 6 – Equidade de espaço para modais e pessoas
Fonte: A autora (2016)

Com essa análise identificou-se um déficit de espaço nas vias públicas, bem como a falta de políticas públicas para transportes e de mobilidade urbana na municipalidade, o que indica que existe uma lacuna para implementação e implantação de diversas ações direcionadas para o transporte público e que irão dimensionar e estruturar consideravelmente todas as diversas áreas da mobilidade urbana, sendo também voltada para o início da regulamentação dos transportes sustentáveis na sociedade Lorenense.

Identificou-se que os pedestres se queixam das calçadas que são muito apertadas, e que muitas vezes precisam caminhar pelas ruas, pois as calçadas não comportam toda a movimentação de pessoas, e motoristas reclamam da falta de sinalização adequada, no gráfico 7 identificaremos bem essa situação:

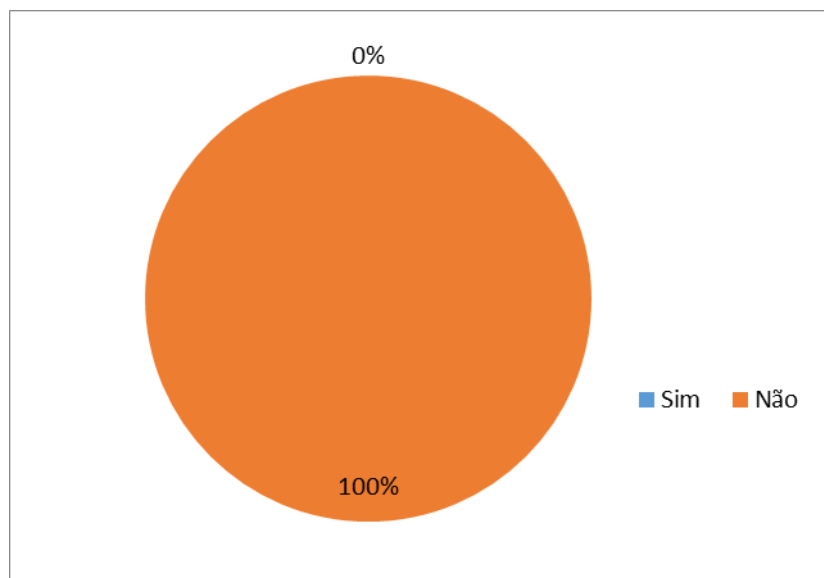


Gráfico 7 – Priorização de transportes sustentáveis

Fonte: A autora (2016)

Outra questão de insatisfação é que apesar de o município concentrar a maior quantidade de bicicletas do Vale do Paraíba, não concede prioridade aos transportes sustentáveis, contando com apenas uma ciclovia, que se estende por três quarteirões na região central, que é bem estreita e por vezes torna o encontro de dois ciclistas uma tarefa bem difícil de ser realizada.

Quando perguntados a que pode ser atribuído a situação em que se encontra a mobilidade no município, identificamos no gráfico 8 que, 47% da população questionada neste trabalho mencionam que a falta investimento em infraestrutura e planejamento inadequado são os principais fatores complicadores da mobilidade urbana no município.

Na sequência uma outra grande fatia dos entrevistados que indicam como fator complicador de mobilidade com um total de 40%, a falta planejamento adequado para todo o município, e a minoria da amostragem aqui estudada, um percentual de 13%, atribuiu as condições das vias a falta de investimentos em infraestrutura.

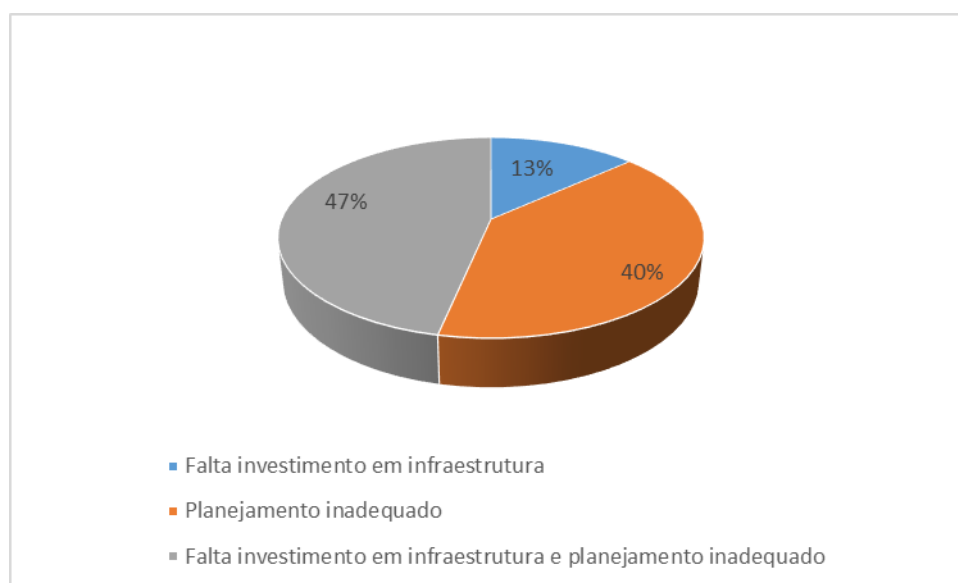


Gráfico 8 – Atribuição a mobilidade e distribuição de espaço em Lorena/SP

Fonte: A autora (2016)

Diante dos resultados obtidos é possível identificar que em ambas respostas o município deixa a desejar em infraestrutura e planejamento, sendo que a de acordo com os municípios há grande incidência nas duas vertentes, deixando evidente a carência do município de um Plano de Mobilidade Urbana que traga boas soluções para as dificuldades encontradas.

Sabe-se que os planejamentos fazem parte da história do Brasil e que já há muito tempo vêm sendo desenvolvidos, e considerando este histórico, sabe-se também que muitos

deles permanecem somente no papel, ou porque são tão complexos que se tornam impossíveis de serem autoaplicáveis, ou porque são elaborados simples e meramente para cumprir Leis e na maioria das vezes não propõem soluções de fato para o problema em questão o que os impedem de serem colocados em prática.

O que se percebe no município de Lorena/SP é que as obras que tornariam o uso do espaço de circulação mais igualitário nas áreas estudadas neste trabalho remetem a Moisés (1982) em que descreve que os governos desempenhavam papéis contraditórios, tinham que oferecer condições adequadas de habitação para a população ao mesmo tempo que se deve manter a economia, pois garantir a mobilidade no centro urbano significaria fazer alterações na área comercial do município e que por sua vez poderia também afetar a área econômica do mesmo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As administrações públicas municipais devem analisar e identificar coerentemente que pode converter-se em um diferencial evolutivo e de grande oportunidade essas exigências legais de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, imposta por leis aos Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, incidindo pena de impedimento de receberem diversos recursos orçamentários Estaduais e Federais destinados à mobilidade urbana do país.

Um novo cenário, resiliente, dinâmico e com mudanças muito velozes vem se consolidando no mundo, sobre tudo na administração pública municipal, transformações estruturais, sociais, econômicas e tecnológicas que exercem grandes e significativos impactos que conseqüentemente as gestões por elas implantadas e gerenciadas. Engloba-se neste ambiente as questões ambientais e sustentáveis, levando as administrações públicas focar-se cada vez mais em políticas públicas sustentáveis, inclusive no transporte público sustentável. Sendo essas transformações relevantes aos setores socioeconômicos das municipalidades, suas características sugerem que existe uma grande necessidade de novas concepções de abordagens sobre a GPM, fazendo com que os gestores tenham mais e melhores atitudes e estratégias de governança sobre os meios de transporte de um determinado município.

A cidade apresenta-se com uma “ferrovia / estrada de ferro” que corta a cidade ao meio, não possuindo estação de trem, ou seja, os trens somente passam através da cidade, não fazendo parada alguma, porém as ruas têm de serem fechadas no momento dessa passagem pela cidade, sendo assim, também é um fator complicador para a movimentação nas suas vias públicas, com as passagens dos trens constantemente em muitos momentos do dia e da noite os munícipes ficam impossibilitados de transitarem. Esse fator complicador poderia ser transformado em políticas públicas de mobilidade urbana que favoreçam e beneficiem as movimentações dentro do município

A falta de políticas públicas de Mobilidade Urbana, restringiram um pouco o campo de estudo desta monografia, deixando apenas como ferramenta o estudo de campo e o questionário aplicado aos munícipes.

Nos estudos apresentados identifica-se que o município de Lorena-SP possui pouca sinalização, são poucos semáforos na cidade, as avenidas mais movimentadas possuem poucas faixas de pedestres, muitas vezes, mal localizadas, e com problemas de manutenção, identificando que aproximadamente mais que a metade das vias da cidade necessita de mudanças para atingir o mínimo de qualidade em identificação visual e escrita.

Com as informações dos dados anteriores tendo como premissa de que a cidade de Lorena é a que tem maior número de pessoas que possuem bicicletas da região Metropolitana do Vale do Paraíba e que as utilizam, identificou-se que faltam políticas públicas de mobilidade urbana sustentável que poderia ser mais bem aproveitada colocando a municipalidade em destaque, sendo uma das primeiras do país a ter grande relevância no transporte sustentável movido a bicicletas, isso aconteceria com a implantação de uma malha viária de ciclovias bem estruturada e de fácil locomoção, confluindo com os outros modais alavancando a sustentabilidade no município.

Com relação ao Plano Diretor, é preciso que este seja efetivo e não apenas um Plano Diretor vago, com diretrizes gerais, integrando-se também o Plano Diretor de Mobilidade Urbana, pois como nesta monografia foi constatado o Município tem dificuldades com este quesito, isto quando analisado a luz de somente um dos princípios do PNMU, a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, sem deixar de mencionar a falta de investimentos na locomoção de meios de transporte sustentáveis, dimensão das calçadas, falta de sinalização, entre outros.

Um bom Plano Diretor organiza a cidade, delimita zonas de construção, empresariais, habitacionais, comerciais, etc. Por isso, está intrinsecamente ligado ao PNMU, pois uma Política de Mobilidade Urbana é bem planejada quando a infraestrutura do município também é bem planejada.

É através do planejamento que os problemas vão se extinguindo, através de suas revisões, vão tomando maior amplitude, a fim de tornar o município em um lugar acessível a todos e de qualidade. A falta deste planejamento faz com que a cidade fique sujeita a alterações que buscam soluções imediatas e trazem problemas maiores no futuro.

Pode-se afirmar que o município de Lorena/SP tem grandes desafios para seu Plano diretor e principalmente Plano de Mobilidade Urbana, porém em curto prazo algumas intempéries podem ser amenizadas, apenas com uma sinalização mais eficaz, que possua manutenção, bem como a inclusão de semáforos, porém não seriam suficientes, pois com o crescimento do município outros problemas surgiriam. A solução mais cabível seriam as desapropriações para a abertura das avenidas, calçadas e a inserção de ciclovias em toda a cidade, esta solução demandaria tempo e fonte de recursos para obras, porém sem um bom planejamento infra estrutural e investimentos em Mobilidade, a situação caótica do município permanecerá.

Espera-se que com a revisão do Plano Diretor e a introdução de um Plano de Mobilidade Urbana, medidas comecem a ser tomadas para a resolução dos problemas encontrados no desenvolvimento deste trabalho e que estes sejam equacionados.

Muitos municípios já estão buscando alternativas de políticas públicas que beneficiem significativamente a mobilidade nos centros urbanos.

Na maior parte das cidades da RMV, já foram implantados os corredores exclusivos para ônibus. Em São Paulo, ciclovias foram implantadas e ainda que a passos lentos busca-se centros urbanos acessíveis a todos e sustentáveis.

A cidade de Lorena, embora ainda seja considerada de médio porte, vêm crescendo substancialmente e em breve a questão da mobilidade se tornará ainda mais sustentável, é o momento de começar a tomar providências para que, maiores danos sejam evitados.

Para o desenvolvimento de trabalhos futuros, ficam as seguintes sugestões:

Desenvolver um estudo sobre o sistema de transporte público no município, a fim de entender porque este é tão pouco utilizado em Lorena/SP, verificando ainda a necessidade de revitalização do sistema rodoviário.

Analisar o Plano Diretor, que está em fase de revisão, verificar se de fato se tornou um Plano efetivo, ou se ainda permanece apenas com as diretrizes gerais, e posteriormente o Plano de Mobilidade Urbana que até o presente momento o município não possui, e que se encontra em fase de elaboração, verificando ainda se o mesmo propõe soluções para os problemas elencados nesta monografia.

Considerando a sustentabilidade, sugere-se que em novos trabalhos sejam desenvolvidos com a ótica das questões ambientais, buscando inserir gradativamente critérios de sustentabilidade nas atividades e nas políticas de públicas.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, JOÃO HUMBERTO; MENDES, TÂNIA. **Guia da Boa Gestão do Prefeito**. Conselho Federal de Administração, Câmara Federal. Brasília – DF. 2012.

BECKER, Bertha K. **Manual do Candidato: Geografia**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012. 196 p. Disponível em: < http://funag.gov.br/loja/download/1014-Manual_do_candidato_-_Geografia.pdf> . Acesso em: 02 ago. 2015.

BÉDARD, R. **A administração municipal revista a partir de quatro modos de pensamento e de trifuncionalidade**. In: FACHIN, R.; CHANLAT, A. (Org.). **Governo municipal na América Latina: inovações e perplexidades**. Porto Alegre: Sulina, 1998.

BRASIL. **ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR-14724**. Informação e documentação: formatação de trabalhos acadêmicos. Rio de Janeiro, (jan./2006).

BRASIL. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR-6023**. Informação e documentação: referências: elaboração. Rio de Janeiro, (Ago./2002).

BRASIL. **Constituição Federal**: República Federativa do Brasil, 1988. São Paulo: LTr, 1988.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº19 de 04 de junho de 1998**. Dispõe sobre princípios e normas da Administração Pública. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc19.htm>. Acesso em 01 nov. 2015.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm>. Acesso em 31 ago. 2015.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em 15 set. 2015.

BRESSER PEREIRA, L. C.; SPINK, P. **Reforma do Estado e Administração Pública Gerencial**. 4ª Edição. Rio de Janeiro: FGV, 2001.

CANEPA, Carla. **Cidades sustentáveis: o município como locus da sustentabilidade**. São Paulo: RCS, 2007.

CHIAVENATO, I. **Introdução à teoria da Administração**. 6 ed. São Paulo: Campus, 2000.

CHIAVENATO, I. **Administração geral e pública**. 2.ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

DENATRAN, **Frota e Veículos por município**. Disponível em: <
<http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm>> Acesso em 22 ago. 2015

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito administrativo**. 21.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

DRUCKER, P. **Sociedade pós-capitalista**. São Paulo: Pioneira, 1993.

Estudantes criam estacionamento ecológico para bicicletas em Lorena. Disponível em: <
<http://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2014/01/estudantes-criam-estacionamento-ecologico-para-bicicletas-em-lorena.html>> Acesso em: 20 ago. 2015.

FOSSATTI, N.C. **Gestão da comunicação na esfera pública municipal**. Porto Alegre: Sulina, 2006.

GASPARINI, Diógenes. **O Estatuto da Cidade**. São Paulo: NDJ, 2002.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GONZAGA, A.; RANGEL, R. Cidadania, município e movimentos sociais: o caso do município de Vitória. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v. 30, n.4, p. 5-21, jul-ago., 1996.

História de Lorena. Disponível em: <
<http://www.portalvale.com.br/cidades/lorena/historiadelorena.php>>. Acesso em 20 dez. 2015.

HOUAISS, A. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

IBAM. **Estatuto da cidade, para compreender...**, 2001. Disponível em: <http://polis.org.br/wp-content/uploads/estatuto_cidade_compreender.pdf> Acesso em 12 set. 2015

IBGE, **Séries históricas e estatísticas**. Disponível em: <<http://serieestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>> Acesso em: 02 ago. 2015, 19:51.

LEI Nº 82,2010. **Dispõe sobre a revisão e atualização do Plano Diretor do Município de Lorena**. Disponível em: <http://www.lorena.sp.gov.br/leis/leis_complementares/2010/Lei%2082.pdf> Acesso em 28 ago. 2015.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1993.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Planejamento urbano no Brasil**. IN: ARANTES, Otilia B., MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis: Ed. Vozes, Coleção Zero à Esquerda, 2000.

MARQUES, Daniela. **Entrevista: a socióloga Maria da Glória Gohn fala sobre diversidade, ONGs e movimentos sociais em São Paulo**. 2004. Disponível em: <<http://www.setor3.com.br/jsp/default.jsp?tab=00002&subTab=00000&newsID=a431.htm&template=58.dwt&testeira=33§id=185>> Acesso em: 27 Ago. 2015.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de direito administrativo**. 17. ed. São Paulo: Malheiros, 2004

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Brasil: Ministério das cidades. 2005

MINISTÉRIO DAS CIDADES (2004b) – **“Participação e Controle Social”** – Cadernos MCidades nº 2 – Ministério das Cidades, Brasília, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PLANMOB - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana** Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. 2007

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Plano Diretor participativo: Guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos.** Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Eventos/OficinaRegularizacaoFundaria/PlanoDiretor/Plano%20Diretor%20Participativo%20Guia%20para%20a%20elabora%C3%A7%C3%A3o%20pelo%20munic%C3%ADpio%20e%20os%20cidad%C3%A3os.pdf>> Acesso em 15 set. 2015.

MENDONÇA, R. R. S. de. **Processos administrativos.** Florianópolis, SC/UFSC: Brasília: CAPES:UAB, 2010.

MOISÉS, José Álvaro. **O Estado, As contradições Urbanas e os Movimentos Sociais.** IN: (Org.). Cidade, Povo e Poder. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1982.

MONTORO, F.A.F.; CRUZ, M.C.M; BIO, S.R. **Reflexões sobre a capacidade de gestão paulista: análise das gestões financeira, de capital e infraestrutura, de pessoas e de tecnologia da informação. IV Congresso CONSAD de Gestão Pública.** Brasília, DF, 25 a 17 de maio 2011, Paineis 27/096 – Gestão Pública Municipal: diagnóstico, avanços e desafios, p. 1-50.

PANOFSKY, E. **Significado nas artes visuais.** São Paulo: Perspectiva, 2007.

PEREIRA, Mauricio Fernandes. **Planejamento Estratégico.** São Paulo: Atlas, 2010.

PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. **Mobilidade Urbana e pobreza no Rio de Janeiro.** Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/images/pesquisa/pesquisa/textos_sem_peq/texto2105.pdf> Acesso em 25 ago. 2015.

PINHEIRO, M.O. **Plano Diretor e Gestão Urbana.** 2 ed. reimp. Florianópolis, SC/UFSC: Brasília: CAPES:UAB, 2012.

PINTO, A. C. da C.; COSTA, J. F. de S. **Frota oficial x frota locada.** [Pós-Graduação em Gestão Pública]. Porto Alegre: IBGEN, 2008.

PEIXOTO, L. S. D. **A autonomia dos municípios na constituição brasileira de 1988.** Disponível em: <<http://diogorais.jusbrasil.com.br/artigos/121933642/a-autonomia-dos-municipios-na-constituicao-brasileira-de-1988>>. Acesso em 12 jan. 2016.

PREFEITURA LORENA. **Revitalização da sinalização na região central do município.** Disponível em: < <https://www.facebook.com/prefeitalorena/photos/pb.224469931055522.-2207520000.1452033764./566222910213554/?type=3&theater>>. Acesso em 05 jan. 2016.

RODRIGUES, Juliana de Souza. **Gestão do transporte Público no município de São Paulo: Implementação da Política Nacional de Mobilidade urbana.** FGV, 2014. Disponível em: < [http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/12189/FGV-MPGPP%20-%20Artigo%20Individual%20JULIANA%20RODRIGUES%20\(5\).pdf?sequence=1](http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/12189/FGV-MPGPP%20-%20Artigo%20Individual%20JULIANA%20RODRIGUES%20(5).pdf?sequence=1)> Acesso em 21 Dez. 2015.

RUIZ, João Álvaro. Metodologia científica: **Guia para eficiência nos estudos.** 2. ed. São Paulo: Atlas, 1990.

SAMPAIO, Luciana. **Estudo de impacto de vizinhança: sua pertinência e a delimitação de sua abrangência em face de outros estudos ambientais.** (Monografia de Especialização), Brasília/DF, 2005. Disponível em: <http://4ccr.pgr.mpf.mp.br/documentos-e-publicacoes/trabalhos-cientificos/Estudo_de_Impacto.pdf> Acesso em: 20 jul. 2015.

SANTOS, Lucas Moraes. **A faceta econômica dos congestionamentos: um balanço sobre a eficácia das políticas na melhoria da mobilidade urbana em Salvador/BA.** Monografia (graduação). Universidade Federal da Bahia, 2010. Disponível em: < <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/9905/1/Vers%C3%A3o%20Definitiva%20-%20Lucas%20Morais%20Santos.pdf>> Acesso em 14 nov. 2015

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** 5ª Edição. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade no Brasil: a urbanização recente.** Geosul, Florianópolis, ano III, n.5, p.85 - 100, 1988.

SILVA, M. C. B da, SANCHES, M. M., ESPÍNDOLA, N. M. de. **A integração do Plano Plurianual ao Plano Diretor na administração pública municipal.** Monografia (Especialização gestores municipais de políticas públicas) - Universidade de Franca, 2010. Disponível em: < http://www.peruibe.sp.gov.br/A_Integracao_do_PPA_ao_PD_na_Adm_Publica_Municipal_v_5.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2015.

TOMÁS, Livia Rodrigues; FERREIRA, Denise Labrea. **Plano Diretor: Documento ou Instrumento? Um estudo de caso de Tupaciguara-MG.** Simpósio Regional de Geografia. “Perspectivas para o Cerrado no século XXI”. Universidade Federal de Uberlândia – Instituto de Geografia. 26 a 29 de novembro de 2003. Disponível em: <http://www.dsr.inpe.br/geu/artigos_Livia/Simp_Regional.pdf>. Acesso em 25 nov. 2015

Universitários de Lorena cobram mais segurança. Disponível em: <<http://www.ovale.com.br/universitarios-de-lorena-cobram-mais-seguranca-1.581462?localLinksEnabled=false>> Acesso em 25 ago. 2015.

VELOSO, J.F.A. et al. Gestão pública municipal: até onde caminhamos? **IV Congresso CONSAD de Gestão Pública**. Brasília, DF, 25 a 17 de maio 2011, Painel 27/095 – Gestão Pública Municipal: diagnóstico, avanços e desafios, p. 1-34.

VALENTE, Amir Mattar et al. **Gerenciamento de transportes e frotas**. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2008.

VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a do planejamento urbano no Brasil**. In: DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). op.cit. 1999.

YIN, R.K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2.ed. Porto Alegre: Bookman, 2003.
WILHEIM, Jorge. **Mobilidade urbana: um desafio paulistano: Estudos Avançados**, São Paulo, 2013, vol. 27, n.79, p. 7-26 ISSN 0103-4014, 2013.