

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS  
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ARAGUAÍANA  
COORDENAÇÃO DE GESTÃO EM LOGÍSTICA**

**MAYCON AFONSO FRAGOSO DOS SANTOS**

**MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO DO  
MUNICÍPIO DE ARAGUAÍANA.**

**ARAGUAÍANA-TO  
2017**

**MAYCON AFONSO FRAGOSO DOS SANTOS**

**MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO DO MUNICÍPIO DE  
ARAGUAÍANA.**

Trabalho de conclusão de curso, na modalidade artigo, apresentado à coordenação do curso de Tecnologia em Logística da Universidade Federal do Tocantins, para a obtenção do grau de Tecnólogo em Logística.

Orientador: Prof. Me. Jose Francisco Mendanha.

ARAGUAÍANA-TO  
2017

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**  
**Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins**

---

- F811m    Fragoso dos Santos, Maycon Afonso.  
          Mobilidade urbana: análise da legislação do município de Araguaína . /  
          Maycon Afonso Fragoso dos Santos. – Araguaína, TO, 2017.  
          17 f.
- Monografia Graduação - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus  
          Universitário de Araguaína - Curso de Logística, 2017.  
          Orientador: Jose Francisco Mendanha
1. Mobilidade urbana. 2. Transporte urbano. 3. Araguaína. 4. Legislações  
          do município . I. Título

**CDD 658.5**

---

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

**Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).**

MAYCON AFONSO FRAGOSO DOS SANTOS

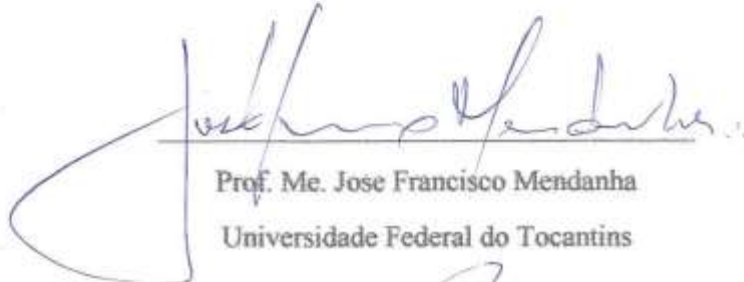
**MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO DO  
MUNICÍPIO DE ARAGUAÍANA.**

Trabalho de conclusão de curso, na modalidade artigo,  
apresentado à coordenação do curso de Tecnologia em  
Logística da Universidade Federal do Tocantins, para a  
obtenção do grau de Tecnólogo em Logística.


Orientador: Prof. Me. Jose Francisco Mendanha.

Aprovado em: 09/ 05/ 2017


**BANCA EXAMINADORA**



Prof. Me. Jose Francisco Mendanha  
Universidade Federal do Tocantins



Prof. Me. Warton da Silva Souza  
Universidade Federal do Tocantins



Prof. Esp. Guilherme de Sousa Marques  
Universidade Federal do Tocantins

# MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ARAGUAÍANA

Maycon Afonso Fragoso dos santos<sup>1</sup>

Jose Francisco Mendanha<sup>2</sup>

## RESUMO:

Este trabalho tem como objetivo analisar as legislações do município que afetam o sistema de mobilidade urbana da mesma. Neste sentido, o presente artigo teve como objetivo geral analisar a Lei orgânica do município de Araguaína para identificar os artigos que direto ou indiretamente tratam da mobilidade urbana e transporte urbano, tendo em vista que o município não possui um plano de mobilidade, o objetivo específico é fazer uma ligação entre esses artigos de modo a analisar suas relações com cenário vivenciado na cidade. Foi se utilizado na pesquisa o método dedutivo, quanto a sua natureza a pesquisa é do tipo aplicada na qual os conhecimentos são utilizados na pratica a fim de resolver determinados problemas concretos. Quanto aos objetivos à pesquisa é caracterizada como exploratória descritiva, tais procedimentos possibilitaram entender o cenário atual da mobilidade urbana e transporte urbano, construídos a partir das legislações municipal.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana; Araguaína; Legislação municipal.

## ABSTRACT:

This study aims to analyze the legislation of the municipality that affect the system of urban mobility of the same. In this sense, the objective of this article was to analyze the Organic Law of the municipality of Araguaína-TO to identify the articles that directly or indirectly deal with urban mobility and urban transport, considering that the municipality does not have a mobility plan, the specific objective Is to make a link between these articles in order to analyze their relationships with the city's experienced landscape. It was used in the research the deductive method, as to its nature the research is of the applied type in which the knowledge is used in the practice in order to solve certain concrete problems. As to the objectives of the research is characterized as descriptive exploratory, these procedures made it possible to understand the current scenario of urban mobility and urban transportation, built from the municipal legislations.

**Keywords:** Urban mobility; Araguaína-TO; Municipal legislation.

---

<sup>1</sup> Acadêmico do Curso de Tecnologia em Logística da Universidade Federal do Tocantins – UFT; E-mail: maycoonafonso@gmail.com

<sup>2</sup> Mestre em ciências do ambiente pela Universidade federal do Amazonas – UFAM; Professor na Universidade Federal do Tocantins; E-mail: [mendanha@mail.uft.edu.br](mailto:mendanha@mail.uft.edu.br)

## 1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos a cidade de Araguaína vem sentindo os efeitos de um crescimento rápido e sem planejamento, conhecida como a capital econômica do Estado, novos bairros surgiram e novas demandas como postos de saúde, postos policiais, escolas e principalmente de transporte coletivo de qualidade passaram a fazer parte das cobranças da população alocada nesses bairros.

Inúmeros bairros são desfavoráveis a um sistema eficiente de mobilidade, isso ocorre devido ao fato desses bairros serem frutos de ocupações irregulares, ruas estreitas, muros que tomam os espaços que deveria ser destinado a calçadas. A utilização do espaço de maneira irregular dificulta a acessibilidade à mobilidade, fazendo com que a população, principalmente a mais vulnerável encontre muitas dificuldades para conseguir exercer seu direito de ir e vir.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística estima que em 2016 a população do município era de 173.112 pessoas, em relatório feito para a revisão do plano diretor estima que 95% da população se concentra na área urbana do município, o que nos indica um fluxo muito grande de pessoas na cidade, gerando assim gargalos no trânsito.

No município, o principal norteador de ações voltadas para a mobilidade urbana é o plano diretor, mesmo que de maneira não aprofundada, há no papel preocupações com as condições de mobilidade e acessibilidade urbana, ainda que não possua um plano de mobilidade urbana.

O objetivo geral deste trabalho é analisar a Lei orgânica do município de Araguaína para identificar os artigos que direta ou indiretamente tratam da mobilidade urbana e transporte urbano, tendo em vista que o município não possui um plano de mobilidade. Tem como objetivo específico é fazer uma ligação entre esses artigos de modo a analisar suas relações com cenário vivenciado na cidade.

O estudo justifica-se pelo que estabelece no disposto da Lei nº 12.587/2012 que para receber recursos do governo federal é necessário que os municípios com mais de 20 mil habitantes tenham um plano de mobilidade urbana, que atenda as demandas da população e garanta um sistema de mobilidade sustentável.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana recentemente tornou-se uma área de muita preocupação para os administradores públicos, grandes mobilizações por redução de preços de passagens, melhora na qualidade do transporte público foram o início de uma reviravolta na política do Brasil, as mobilizações geraram preocupações e um maior debate sobre o tema, a mobilidade torna-se um dos focos dos políticos do país.

O conceito de mobilidade urbana é pouco conhecido por grande parte da população brasileira, mobilidade urbana refere-se ao fluxo/deslocamento de pessoas e bens nos ambientes urbanos, está diretamente ligado as estruturas que permitem a circulação das pessoas nas cidades, trata-se da melhor maneira de aproveitar os espaços urbanos, visando garantir melhor qualidade de vida e crescimento sustentável no perímetro urbano, aproveitando da melhor forma possível a área urbana (IBAM, 2005).

Construir uma política eficiente e eficaz para garantir o atendimento das necessidades das pessoas nos ambientes urbanos vai além das questões relativas aos investimentos no trânsito de veículos, deve-se levar em consideração outra série de fatores.

Pensar a mobilidade urbana significa entender e incorporar fatores econômicos como a renda do indivíduo; sociais como a idade e o sexo; intelectual como a capacidade para compreender e codificar mensagens e até de limitação física (temporária ou permanente) para utilizar veículos e equipamentos do transporte. (VACCARI; FANINI, 2011, p.10)

Segundo Pero e Stefanelli (2015), a mobilidade urbana é tema bastante relevante que tem enorme impacto na produtividade e bem-estar das pessoas. O crescimento das cidades gera preocupações, por exemplo, com aumento da distância e tempo percorrido pelas pessoas até o trabalho, diante deste cenário torna-se cada vez mais necessárias políticas eficientes na área de mobilidade urbana

Com o desenvolvimento das cidades brasileiras ao longo dos últimos anos também houve o crescimento de problemas que atingem principalmente a população de baixa renda (GOMIDE, 2006), as cidades não foram planejadas, o crescimento desorganizado trouxe problemas que geram reclamações por parte da população e transtornos para o poder público.

Na década de 1960 as grandes metrópoles brasileiras começaram a surgir, o êxodo rural gerou a grande concentração de pessoas nas maiores cidades do país, que não estavam

preparadas para tais mudanças, a população mais pobre foi alocada em regiões distantes dos centros das cidades, onde o preço da terra é menor ou fruto de ocupações irregulares (CÂMERA DOS DEPUTADOS, 2015), as ocupações irregulares aliados à má distribuição de terra nas cidades geram maiores distâncias a serem percorridas pelas pessoas, de casa para o trabalho, lazer e outras partes das cidades.

Segundo Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011) houve um crescimento tanto das cidades quanto do número de veículos em circulação, uma das causas foram as linhas de crédito para aquisição de veículos, com isso trazendo entraves no tráfego urbano.

## 2.2 POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Antes de citar a política nacional de mobilidade urbana é importante trazer algumas leis que servem como agentes facilitadores da mobilidade. Tecnicamente não são totalmente voltadas ao tema, mas foram um passo inicial para que as administrações públicas começassem a se preocupar mais com a discussão do assunto e posteriormente a criação de políticas específicas para tal abordagem.

A criação do estatuto das cidades, Lei federal nº 10.257/2001, foi uma importante iniciativa para a modernização da administração pública, dando maior importância ao plano diretor, sob responsabilidade dos municípios os planos diretores devem atender as necessidades da população e garantir um desenvolvimento sustentável.

As preocupações com o melhor aproveitamento da paisagem urbana trouxeram a necessidade da criação de políticas públicas que pudessem auxiliar, ou guiar, os gestores das cidades a uma nova organização dos sistemas que garantem a mobilidade das pessoas e o acesso às oportunidades nas cidades (IBAM, 2005).

A Lei nº 12.587/2012, estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que passa a ser uma ferramenta de acessibilidade e mobilidade aos cidadãos e assim, priorizando a população mais frágil das sociedades urbanas. Essa lei, serve como base para um modelo de gestão integrado, que atenda os anseios da população e possa gerar um desenvolvimento sustentável na área da mobilidade das cidades. O plano traz no seu capítulo V as diretrizes para o planejamento e gestão da mobilidade urbana.

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar: I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo; II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução; III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e IV - a definição das metas de atendimento e universalização da



oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos. (BRASIL, 2012)

Os municípios são responsáveis por planejar e executar planos para melhoria da mobilidade urbana, dando ênfase no transporte público coletivo e no transporte não motorizados (BRASIL, 2012), porém com o aumento expressivo dos automóveis, de uso particular, as cobranças para se garantir a fluidez dos veículos faz com que os investimentos sejam destinados a infraestrutura que beneficiam essa modalidade de transporte, vindo contra a ideia que sustentabilidade prega que os investimentos devem priorizar o transporte coletivo (GOMIDE, 2006).

A Lei Orgânica norteia as decisões que impactam no crescimento do município, seja as competências dos vereadores, prefeito, áreas que devem ser destinados os recursos, obras a serem realizadas. É na Lei Orgânica que consta a competência do município em elaborar o plano diretor, esta lei é de importância fundamental no sistema de mobilidade urbana da cidade, porque através dela o poder público poderá instituir a criação de um plano de mobilidade municipal.

O plano diretor da cidade, que é norteado pela Lei Orgânica, traz as diretrizes para o desenvolvimento e espaço da cidade, impactando diretamente no sistema de mobilidade, questões como a melhor utilização do espaço urbano são foco desta Lei, apesar das questões da mobilidade não serem tratadas de maneira clara e específica pudesse perceber encontrar algumas ações voltadas neste sentido.

### **3 MATERIAL E MÉTODO**

#### **3.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO**

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a cidade de Araguaína possui uma área de 4.000,416 km<sup>2</sup>, abriga uma população estimada em 173.112 habitantes (IBGE, 2016), sendo a segunda maior cidade do Estado, o município foi criado a partir da Lei Estadual nº 2.125 de 14 de novembro de 1958, está localizado na microrregião de Araguaína, norte do Estado do Tocantins, o município limita-se com Aragominas, Babaçulândia, Carmolândia, Filadélfia, Muricilândia, Nova Olinda, Palmeirante, Pau d'Arco, Piraquê, Santa Fé do Araguaia e Wanderlândia, todos estes no próprio Estado do Tocantins, e ainda com o município de Floresta do Araguaia, no estado do Pará, tendo o rio Araguaia como divisa de estados.

A BR-153 e a TO-022 são as principais formas de acesso ao município, essa rodovia tem grande importância, pois a partir da sua implantação o município começou a ter um crescimento efetivo, por sua localização privilegiada Araguaína e um importante ponto de passagem para outras localidades regionais.

Foram identificados 122 bairros no município, segundo IBGE (2010) 5.9% dos domicílios urbanos possuem urbanização adequada, atualmente o município possui 1 terminal rodoviário, e uma empresa que é a responsável pelo transporte coletivo da cidade.

### 3.2 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Para Andrade (2009), pesquisa é o conjunto de procedimentos sistemáticos, baseado no raciocínio lógico, que tem por objetivo encontrar soluções para problemas propostos, e a pesquisa se caracteriza, quanto a sua natureza, quanto aos objetivos, aos procedimentos e ao objetivo.

Segundo Gil (2006) método é um conjunto sistematizado de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento e, é o caminho para chegar a um fim que se pretende, previamente determinado.

Foi se utilizado na pesquisa o método dedutivo, no qual se partindo de teorias e leis até chegar a uma particularidade, uma análise das teorias comparando-a com a realidade afim de que essa venha a fundamenta-la ou contrapor a ela.

Quanto a sua natureza a pesquisa é do tipo aplicada na qual os conhecimentos são utilizados na pratica a fim de resolver determinados problemas concretos.

Quanto aos objetivos à pesquisa é caracterizada como exploratória descritiva. Gil (2006, p.43), que envolve levantamento bibliográfico, documental, entrevista não padronizada e procedimentos de amostragem e técnicas quantitativas de coletas de dados. Definindo a pesquisa descritiva como, as pesquisas que tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis, é caracterizado pela utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados. Os dados utilizados são secundários, adquiridos de fontes confiáveis. Através de uma pesquisa bibliográfica que é desenvolvida a partir de conteúdo já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos, também foi utilizado como fonte secundaria o IBGE, as Lei Orgânica e o plano Diretor do Município de Araguaína.

#### **4 MOBILIDADE URBANA EM ARAGUAÍNA: ANÁLISE DE RESULTADOS**

Araguaína vem seguindo a tendência das cidades mais populosas, crescendo rapidamente e atraindo grandes empresas interessadas nas oportunidades que esse crescimento oferece, as empresas se instalam no bairro central, já criando a tendência de aumento de fluxo de pessoas e conseqüentemente de veículos, principalmente privados.

O crescimento horizontal de Araguaína-TO segue o modelo de crescimento urbano já consagrado no Brasil, modelo este que é apontado por Vaccari, Fanini (2011) como um fator de aumento da desigualdade e também um estímulo ao uso de veículos privados, tornando assim a cidade menos sustentável.

Para Pereira (2012), os problemas de mobilidade em Araguaína-TO são resultados da falta de ação do poder público e também pela falta de compromisso dos seus habitantes. Problemas como invasão dos espaços públicos, apontado como fator cultural, as ruas são estreitas, a cidade cresce de maneira desordenada e sem planejamento, a análise da paisagem urbana mostra características completamente desfavoráveis a mobilidade sustentável.

O crescimento da frota de veículos na cidade, fator crucial para se entender o cenário da mobilidade na cidade, pode ser verificado em dados coletados pelo IBGE. Ao analisar esses dados, pode-se perceber um crescimento significativo no período de cinco anos da frota de automóveis que no ano de 2010 era de 18.889, em 2015 aumentou para 28.550, já a frota de motocicletas que em 2010 era de 20.804, subiu para 31.204 em 2015, um crescimento expressivo, a cidade em contrapartida não fez investimentos para assegurar uma estrutura que permitisse uma fluidez no trânsito.

O plano diretor da cidade tem propostas interessantes para solucionar os problemas, no papel tudo parece estar minuciosamente planejado, a revisão do plano diretor, iniciado em 3 de março de 2016, com a participação da população, pode ser também o marco para a aplicação dos projetos, as preocupações com a mobilidade nunca foram foco dos administradores do município.

Nas linhas estratégicas do plano diretor vigente a mobilidade urbana é trabalhada de forma mais clara, em quatro seções distintas, são eles: III - estruturação do espaço urbano; IV - acesso à moradia, aos equipamentos urbanos e ao transporte urbano; V - saúde, educação, segurança pública, cultura, esporte e lazer, sendo que os três primeiros com enfoque em melhorar a qualidade da acessibilidade da população. O quarto eixo, foca nos impactos das

empresas sobre a mobilidade na cidade, a contrapartida de mobilidade urbana, visa não só arrecadar impostos, mas também uma melhoria na mobilidade proporcionada pelas empresas privadas, já que o montante de contribuição para mobilidade urbana pode ser aplicado em obras de infraestrutura direto pela empresa.

A contrapartida feita direto em obras é um bom exemplo de política que veio para ficar, recentemente uma empresa do ramo do varejo optou por investir na infraestrutura, o resultado foi satisfatório, o projeto de recapeamento de asfalto feito pela empresa foi um sucesso, a qualidade do serviço superou o feito pelo município, seguiu as diretrizes do plano diretor e melhorou o fluxo de pessoas e veículos.

A criação do plano de mobilidade urbana do município deveria ser abordada com maior importância no plano diretor, uma vez que é obrigatório e é o meio pelo qual os municípios, com mais de 20 mil habitantes, devem recorrer para receber investimentos da União.

Os vários problemas no município são uma barreira para a elaboração de uma política sustentável, a segurança, saúde e educação são foco permanente da administração do Município, tanto no investimento de recursos quanto na elaboração de projetos, a mobilidade urbana é, tragicamente, deixada de lado, prejudicando a acessibilidade urbana, os problemas de gestão podem representar um atraso ao desenvolvimento sustentável da cidade.

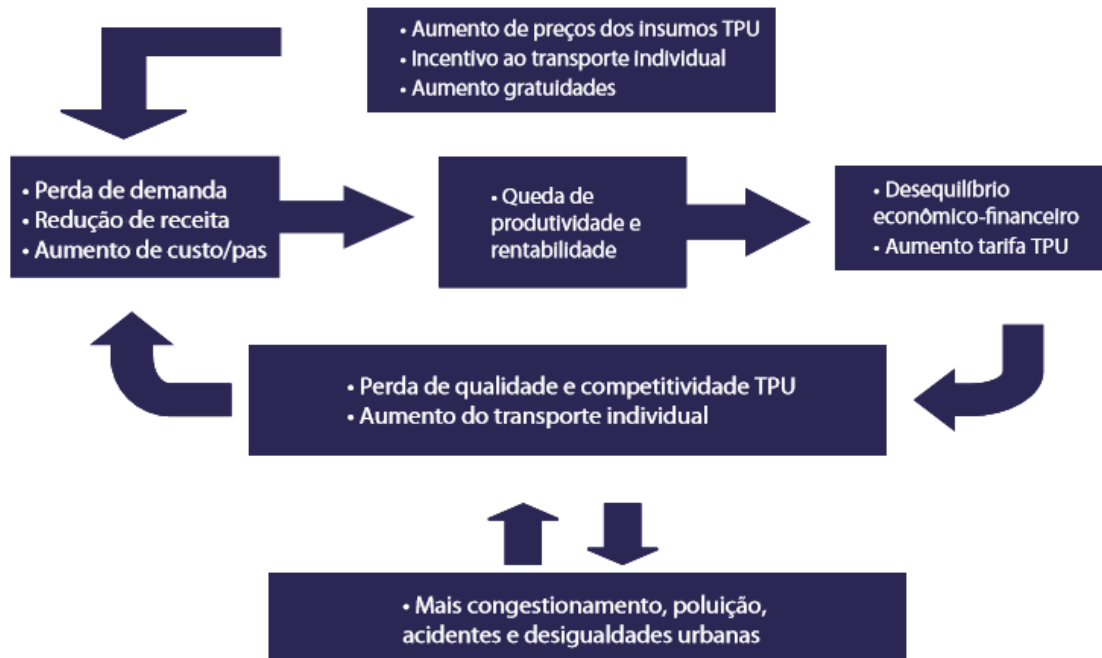
Araguaína-TO como a maioria das cidades cresceu sem muitos cuidados com a melhor utilização do seu território, há muitos bairros longe do centro, a construção de casas populares em locais muito afastados é um problema a se enfrentar, alguns desses bairros não tem acesso ao transporte público, caso do Setor Luís Inácio Lula da Silva, isso dificulta imensamente o deslocamento dos moradores desse bairro.

Caso um pouco diferente dos bairros sem o transporte público coletivo, estão bairros como o Costa Esmeralda, bairro construído para os contemplados nos programas de habitação do Governo Federal, que por princípio atendem a parcela mais frágil da população da cidade, sofre com a sobrecarga no transporte coletivo, em horários de pico há superlotação dos ônibus, na demora entre um ônibus e outro é possível ver muitas reclamações por parte da população.

Para Gomide (2006), Vasconcellos; Carvalho; Pereira (2011) os investimentos em transporte individual estimulam o uso do transporte privado, fazendo com que cada vez mais a frota cresça, e diminuindo ainda mais os investimentos no transporte coletivo, diminuindo a qualidade do serviço oferecido e uma maior dependência do transporte privado, como mostra o organograma 1, gerando também outros problemas como maior emissão de gases poluentes,

maior ineficiência do uso do solo, aumento das distância que a população precisa percorrer até os serviços básicos de saúde e educação por exemplo.

**Organograma 1: Ciclo vicioso da perda de competitividade do transporte urbano**



Fonte: VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA (2011, p. 25).

Os danos causados pela falta de planejamento em mobilidade urbana vão além dos congestionamentos e aumento do tempo de viagem até o trabalho, os impactos atingem a população mais carente, como já foi dito anteriormente, o crescimento disperso das cidades cria uma estrutura que confina a população carente em periferias sem um nível satisfatório de atendimento de suas necessidades de educação, saúde e lazer.

Nos últimos 4 anos houve mudanças significativas no modelo de mobilidade urbana da cidade, em um período de transição conturbado foi feita a substituição da empresa prestadora de serviço de transporte público, as insatisfações com os serviços eram motivadas principalmente pelo fato da frota estar desgastada, a quantidade de veículos não supria a demanda populacional. Muitas vezes ônibus superlotados saíam dos terminais de ônibus, a falta de acessibilidade tanto dos ônibus quanto dos terminais também foi um fator determinante para a substituição da empresa.

De acordo com dados do relatório técnico realizado por uma empresa de consultoria em parceria com a prefeitura, a cidade de Araguaína-TO possui 122 bairros, alguns desses bairros são novos e estão localizados distantes do centro da cidade, por serem provenientes de ocupações irregulares não foram planejados, sendo assim estão desprovidos dos equipamentos

da cidade, gerando uma maior necessidade de deslocamento, seja para ter acesso à educação, saúde ou lazer.

As situações dos bairros afastados estão na contramão do que é esperado e planejado no plano diretor. Com isso, neste há uma série de dispostos sobre uso e ocupação do solo, tudo visando garantir um melhor aproveitamento do espaço urbano, porém na prática isso não é efetivamente fiscalizado e cobrado.

#### 4.1 APESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS DADOS

Para entender como funciona o atual sistema vamos analisar as Leis Municipais que tratam da mobilidade urbana, mesmo não havendo um plano de mobilidade o município conta com Leis que norteiam seu crescimento, diante disso foi feito a coleta desses dispositivos afim de se entender quais estão sendo aplicadas.

A Lei orgânica do município traz no seu artigo 7º as competências do município, neste artigo estão dispostas entre outras seções a que trata da organização e prestação dos serviços entre esses serviços está o de Transporte Coletivo Urbano e Intermunicipal, ainda como competências do município temos a elaboração do plano diretor, a execução de obras, destas as diretamente ligadas ao transporte e mobilidade urbana são: Abertura, pavimentação e conservação de vias; Construção e conservação de estradas, parques, jardins e hortos florestais; Construção e conservação de estradas vicinais; Edificação e conservação de prédios públicos municipais.

O município também é responsável pela fixação de tarifas dos serviços públicos, inclusive o de táxi, a conservação de vias urbanas e rurais finalizam as competências ligadas a mobilidade urbana neste artigo, posteriormente algumas dessas competências são melhores detalhadas, havendo um norteamento de como se pretende fornecer, fiscalizar e garantir a qualidade nesses serviços.

Na seção III, das atribuições do município, Art. 14 temos as atribuições da câmara municipal, neste artigo podemos observar novos dispostos com impacto na mobilidade e transporte urbano, tais como: À abertura de meios de acesso à cultura, à educação e à ciência; combater às causas de pobreza e aos fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos; Ao estabelecimento e à implantação da política de educação para o trânsito; o já citado plano diretor e a prestação de serviços públicos.

Ainda no Art. 14, temos que ressaltar o combate à desigualdade, através da integração dos setores desfavorecidos, visto que a melhora do sistema de mobilidade e do transporte

urbanos podem representar significativa melhoria da qualidade de vida da população bem como o acesso a oportunidades, estudos sobre mobilidade apontam as dificuldades de pessoas menos favorecidas a ter acesso aos equipamentos das cidades.

Quanto à implantação de política de educação no trânsito a criação da Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Araguaína (AMTT) e da Agência de Segurança, Transporte e Trânsito de Araguaína (ASTT) foram importantes marcos para a viabilização dessa política, uma vez que estas agências devem fazer o trabalho de educar os motoristas e também coibir o transporte clandestino de passageiro.

Do Art. 126 ao 139 temos as disposições sobre as obras e serviços públicos, essas impactam diretamente o cenário do transporte urbano na cidade, dentre esses artigos é importante resaltar o art. 129 que trata da representatividade da população nas prestadoras de serviço, essa participação é exercida quando houver decisões relativas a expansão dos serviços, revisão dos cálculos operacionais, políticas tarifárias, decisões relativas a quantidade e qualidade dos serviços e decisões sobre dispositivos para acolher reclamações, pedidos e danos aos usuários.

Para a criação de um plano de mobilidade para a cidade o art. 129 é imprescindível, tendo em vista que para se construir um sistema de mobilidade que atenda a população mais carente é necessário a participação popular, assim como foi feito na revisão do plano diretor, atendendo as demandas da população.

Um dos maiores gargalos para administração municipal manter o serviço de transporte urbano é o fato da perda de arrecadação da empresa prestadora de serviço em função do transporte clandestino, no art. 131 inciso III temos a preocupação com o atendimento das necessidades da empresa prestadora de serviço, de modo a manter o serviço contínuo, adequado e acessível.

No art. 148 parágrafo 1º dispõe sobre o pleno desenvolvimento do município, adequado aproveitamento dos recursos naturais, o desenvolvimento sustentável, ao alcance do bem comum de toda a comunidade e o pleno desenvolvimento econômico do Município, erradicando a pobreza e reduzindo as diferenças sociais. Nesse artigo fica mais evidente a necessidade de se investir na mobilidade urbana, já que com uma estrutura de mobilidade melhor aumentasse as condições de igualdade de acesso aos equipamentos das cidade.

A participação da população é um dos pilares para a construção de uma política de mobilidade eficiente. No art. 149 encontramos o disposto que permite a participação, debate e proposição de melhorias em relação aos conflitos locais, na busca de solucionar o problema e atender aos interesses dos envolvidos.

A partir do art. 194 temos a formulação no âmbito municipal da política urbana, visando garantir o pleno desenvolvimento da cidade e o bem-estar da população, ”§ 1º - as funções sociais da cidade dependem do acesso de todos os cidadãos aos bens e aos serviços urbanos, assegurando-lhes condições de vida e moradia compatíveis com o estágio de desenvolvimento do Município”. (ARAGUAÍNA, 2016). Visando assegurar o direito ao acesso a essas funções temos o art. 200, que aborda as diretrizes que norteiam o transporte urbano, mas o que está escrito é bem diferente da realidade que a população está acostumada a vivenciar, nos incisos que compõem o artigo temos as preocupações com a segurança, conforto, priorização dos pedestres e dos usuários do serviço de transporte coletivo e cuidado com a poluição do meio ambiente.

Estes são o conjunto de diretrizes dispostas na Lei Orgânica que tratam de maneira direta ou indireta da mobilidade urbana no município, não temos porém políticas específicas para concretização de um sistema de mobilidade eficiente e eficaz, o município está dando os primeiros passos para a políticas mais eficientes, a revisão do plano diretor pode ser um marco para uma maior atenção as questões da mobilidade.

Ainda que muitos artigos da Lei Orgânica e do plano diretor da cidade tragam alternativas para as questões da mobilidade urbana, ainda há que se implementar políticas específicas, afinal a cidade já está enfrentando os problemas de engarrafamentos no trânsito, tem bairros novos, com uma população vulnerável, onde os coletivos não passam.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O município ainda não tem políticas voltadas especificamente para a mobilidade urbana, há uma grande diferença entre o que está escrito nas Leis e o que é vivenciado no cotidiano da população do município, o estudo permitiu ter acesso a Leis que a maioria da população desconhece, e talvez por isso não participe efetivamente das decisões que poderão garantir uma melhor acessibilidade aos equipamentos da cidade.

A criação de um plano de mobilidade municipal seria uma iniciativa importante para mitigar as desigualdades do município, bairros com população mais carente sofrem por não terem uma linha de ônibus definida, tendo que percorrer longas distâncias para ter acesso às escolas, postos de saúde e aos pontos de ônibus para irem ao centro da cidade, isso vai contra os dispostos na Lei Orgânica, tornando-a ineficiente em cumprir seus objetivos,

Recomenda-se que sejam feitas pesquisas futuras para analisar o cenário da mobilidade urbana da cidade a partir da população de bairros mais afastados, uma vez que



esses são os impactados para o crescimento horizontal da cidade, bairros longínquos como Costa Esmeralda e Presidente Lula, são exemplos de que o crescimento da cidade não está promovendo a acessibilidade eficiente e eficaz aos equipamentos urbanos.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**. – 9. ed. – 2. Reimpr. – São Paulo: Atlas, 2009.

BRASIL, LEI Nº 12.587, 2012. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm) acesso em 5 de maio de 2017.>

BRASIL, LEI Nº 10.257, 2001. Disponível em <<http://www.geomatica.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2015/03/Estatuto-da-Cidade.pdf> >

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **O desafio da Mobilidade urbana**. Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Brasília, Edições Câmara, 2015.

CAMARA MUNICIPAL DE ARAGUAÍNA, lei orgânica do município de Araguaína, Araguaína, 2016. Disponível em <[http://leis.araguaina.to.gov.br/Leis/LEI\\_ORGANICA\\_PREAMBULO.pdf](http://leis.araguaina.to.gov.br/Leis/LEI_ORGANICA_PREAMBULO.pdf) >

CAMARA MUNICIPAL DE ARAGUAÍNA, Lei Nº 2424, Araguaína, 2005. Disponível em <<http://leis.araguaina.to.gov.br/lei/2424/611.aspx> >

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo : Atlas, 2006

GOMIDE; Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. IPEIA, 2006. Disponível em <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps\\_n.12\\_ensaio5\\_alexandre12.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps_n.12_ensaio5_alexandre12.pdf) >

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL - IBAM. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em <<http://www.observatorioseguranca.org/documentos/METODOLOGIA%202011/Aula%204%202011/Biblioteca%20da%20Secretaria%20Nacional%20de%20Transporte%20e%20Mobilidade%20Urbana/Mobilidade%20e%20Pol%EDtica%20Urbana%20-%20Gest%20E3o%20Integrada.pdf> >

VACCARI, Lorreine Santos; FANINI, Valter. **Mobilidade urbana**. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR, 2011. Disponível em <<http://177.92.30.55/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf> >

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de;

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**, IPEA, 2011.  
Disponível em < <http://177.92.30.55/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>  
>

PEREIRA, Aires José. **Algumas reflexões sobre a paisagem urbana de Araguaína (TO)**,  
Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína (TO), Ano 01, no 02, p. 1-14, jan - jun, 2012.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. **A questão da mobilidade urbana nas metrópoles  
brasileiras**. Rev. Econ. Contemp., Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, set-dez/2015