



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

### Mobilidade Urbana Sustentável em São Pedro da Aldeia

*Domênica Poliana Nunes Alves – [domenicapoliana@id.uff.br](mailto:domenicapoliana@id.uff.br) – UFF/ICHS*

#### **Resumo**

O presente relatório técnico é um estudo da mobilidade urbana de São Pedro da Aldeia. Utiliza a metodologia qualitativa, através de análise documental e observação participante. Os principais conceitos utilizados são os embasamentos da Lei Federal 12.587/12 que exigem a elaboração de um plano municipal de mobilidade urbana como parte do desenvolvimento progressivo e fomento federal aos municípios. A cidade aldeense ainda não possui este documento e o objetivo desse trabalho é sugerir formas de concebê-lo de maneira democrática e direcionada a legitimação dos meios de transporte não motorizados.

**Palavras-chave:** São Pedro da Aldeia; mobilidade urbana; sustentabilidade; Lei Federal 12.587/12; veículos não motorizados; transporte municipal.

#### **1 – Introdução**

A Lei Federal 12.587/12 determina que os municípios com mais de vinte mil habitantes elaborem juntos: governantes, parlamentares e sociedade civil um plano de mobilidade urbana que contemple ações sustentáveis. Ainda que o município tenha realizado a revisão do Plano Diretor em 2016, nos moldes de gestão democrática regido pelo Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001), não houve a inclusão de um Plano de Mobilidade Urbana – PMU. Sua elaboração é requisito básico para viabilizar o fomento do governo federal para obras de infraestrutura que permitam melhorias de urbanização.

Mesmo que os dados oficiais do IBGE não ofereçam informações sobre a utilização de bicicletas, patinetes, carrinhos de bebês, skates, carroças e outras formas transporte não motorizado, é possível afirmar, através da observação participante, que todos esses meios fazem parte do cotidiano local.

Ruas estreitas; desrespeito ao Código de Trânsito Brasileiro; disputa de espaço entre pedestres, utilitários de veículos não motorizados e motorizados; calçadas esburacadas e



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

desniveladas; frota e circulação de transporte coletivo incompatível com a demanda; atividades de transporte irregular; pontos de ônibus estruturados e sinalizados em quantidade insuficiente; falta de sinalização para veículos não motorizados e pequeno percentual de pavimentação são algumas das características observadas e são incompatíveis com uma mobilidade urbana eficiente e sustentável.

Diante desse panorama, surgem os questionamentos:

- 1.1 Como realizar uma mudança sustentável na mobilidade urbana da cidade de São Pedro da Aldeia e legitimar veículos não motorizados como meio de transporte?
- 1.2 Como elaborar um plano de mobilidade urbana eficiente que atenda a população atual e a futura?
- 1.3 Como mobilizar a população de forma que a sociedade civil e promover seu empoderamento na elaboração do plano a partir de suas próprias experiências como moradores, pedestres, ciclistas, motoristas, etc.

O objetivo geral deste relatório técnico é apontar um plano de ação para a elaboração do plano de mobilidade urbana de São Pedro da Aldeia.

Este projeto também possui objetivos específicos:

- 1.1.1 Sugerir para o PMU medidas sustentáveis no plano de forma que suas ações favoreçam a geração atual sem prejuízo das próximas gerações.
- 1.1.2 Sugerir para o PMU medidas que legitimem os meios de transporte não motorizados para o deslocamento diário, sem detrimento de sua utilização para o turismo, lazer e esporte.

### 1.2 – Metodologia

Para mapear o contexto social aldeense, além dos dados estatísticos e bibliográficos, foi utilizada a observação participante. Segundo Selltiz et al. (1972) apud Zanella (2009 p. 92)



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

a observação é uma atividade natural para todos os indivíduos. No entanto, esta se torna uma técnica científica quando é realizada em função de um objetivo formulado, é sistematicamente planejada e registrada, além de ser passível de verificações.

Em função da autora tratar-se de munícipe, foi utilizada a observação participante natural, de forma assistemática, com conteúdo situacional e frequência diária entre agosto de 2015 e março de 2018. Gil (2007) apud Zanella (2009 p.97) define a observação participante natural como método de pesquisa em que o pesquisador participa do fato pesquisado.

### **2 – Apresentação do Caso**

São Pedro da Aldeia é um município da baixada litorânea fluminense, com uma área total de 332,8 quilômetros quadrados, formado por um único distrito (TCE, 2014). Suas principais vias de acesso são as rodovias RJ-106 e a RJ-140 através das quais faz limite com as cidades de Araruama, Iguaba Grande, Cabo Frio e Arraial do Cabo. A população aldeense foi estimada em 95318 pessoas IBGE (2014).

Dada a sua urbanização concentrada em uma pequena área – apenas 18% (IBGE 2014), é comum a utilização da caminhada e da bicicleta tanto para o deslocamento diário entre casa e trabalho, quanto para o esporte e lazer. No entanto, a cidade não dispõe de vias ou sinalizações apropriadas para a circulação segura de pedestres e ciclistas e conta com poucos bicicletários para o estacionamento seguro.

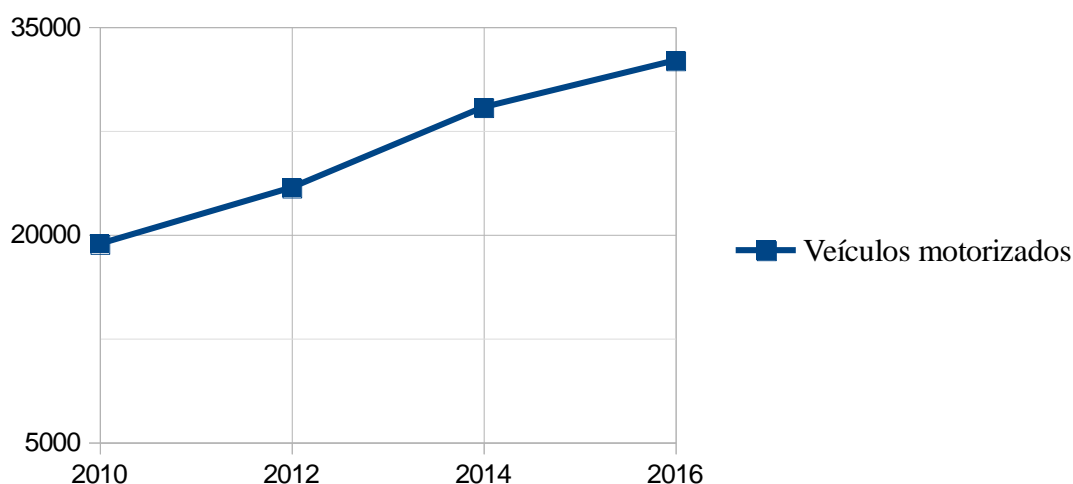
Segundo dados do IBGE Cidades (2017), entre os anos 2010 e 2016, o município teve um crescimento de 70% em sua frota motorizada, com um total de 32560 veículos na última pesquisa. Por se tratar de uma cidade turística, este número aumenta drasticamente em veraneios ou feriados. A malha viária não comporta a grande circulação de veículos nestes períodos, com resultado de longos engarrafamentos.

O transporte coletivo conta com os serviços de duas empresas de ônibus em viagens intermunicipais e uma para viagens municipais com quantidade de viaturas e horários

## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

informados no site da empresa. Apesar de haver um combate por parte das autoridades públicas, existe também um amplo número de carros particulares que prestam atividade de transporte de forma irregular – as “lotadas”, que com intervalos e valores de passagem menores, atraem o público e contribuem para o aumento no volume de carros em trânsito.

**Gráfico 1:** Evolução da frota motorizada



Fonte: IBGE Cidades (2017)

Um Plano de Mobilidade Urbana deveria ter sido concebido até o mês de abril do ano de 2015, mas o prazo foi alterado para abril de 2019 através da Medida Provisória 818/2018. A inexistência deste plano acarreta no impedimento de receber recursos federais destinados a mobilidade urbana a partir de abril de 2019. (BRASIL, 2012)

Entre os meses de outubro e dezembro de 2015 aconteceram várias reuniões entre membros do governo, da câmara municipal e da sociedade civil para a discussão dos termos de revisão do Plano Diretor Municipal, criado pela Lei municipal 40 de 2005. A revisão é obrigatória em um prazo máximo de dez anos, de acordo com o Estatuto das Cidades (Brasil, 2001). O fruto deste trabalho de gestão participativa foi publicado em março de 2016. A Lei complementar 128 conta com aspectos que evidenciam instruções de acordo com a lei



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

1257/12. Em seu artigo 17º, as diretrizes da política urbana elencam a promoção da gestão democrática para fins de desenvolvimento humano, garantia do direito a uma cidade sustentável, infraestrutura urbana, melhoria de qualidade de vida, transporte e serviços públicos adequados aos interesses da população e às características locais. Nos artigos 19 e 20, o documento propõe o incentivo ao cicloturismo e caminhada ecológica. (SÃO PEDRO DA ALDEIA, 2016)

Na ocasião, o 4º inciso do artigo 24 da Lei 1257/12 determinava que o Plano de Mobilidade Urbana para municípios como o aldeense poderia ser integrado ao Plano Diretor. Mas a Lei complementar 128 não contemplou essa possibilidade. Seu artigo 25º dispõe sobre a prerrogativa de que a política de mobilidade urbana no município seria instituída em lei municipal apropriada.

Para um município que tem o PIB estimado em cerca de 6 bilhões de reais para 2018<sup>1</sup> e cujo percentual de receitas oriundas de fontes externas é de 68,2%, São Pedro da Aldeia, assim como grande parte dos municípios brasileiros, dependem de recursos da União para obras de mobilidade. (RUIZ, 2013). Em março de 2018, a cidade possuía 11 convênios firmados com o Ministério das Cidades para financiamento de obras.

### **2.1 Transportes não motorizados em São Pedro da Aldeia**

A cidade, com área urbanizada concentrada em 59 quilômetros quadrados, a despeito de possuir grandes montes, como a Serra de Sapeatiba Mirim, que serve tanto para o ciclismo e a caminhada ecológicos, é majoritariamente plana, que proporciona a utilização da bicicleta sem grandes esforços e é um incentivo para sua integração ao meio de transporte coletivo. É carente em sinalização, bicicletários e ciclovias. Cercado por duas rodovias – RJ106 e RJ 102, tem um alto percentual de mortes de ciclistas: de 3,2 óbitos de ciclistas por atropelamento para 100 mil habitantes, enquanto a média nacional é de 0,65. (DATASUS 2013)

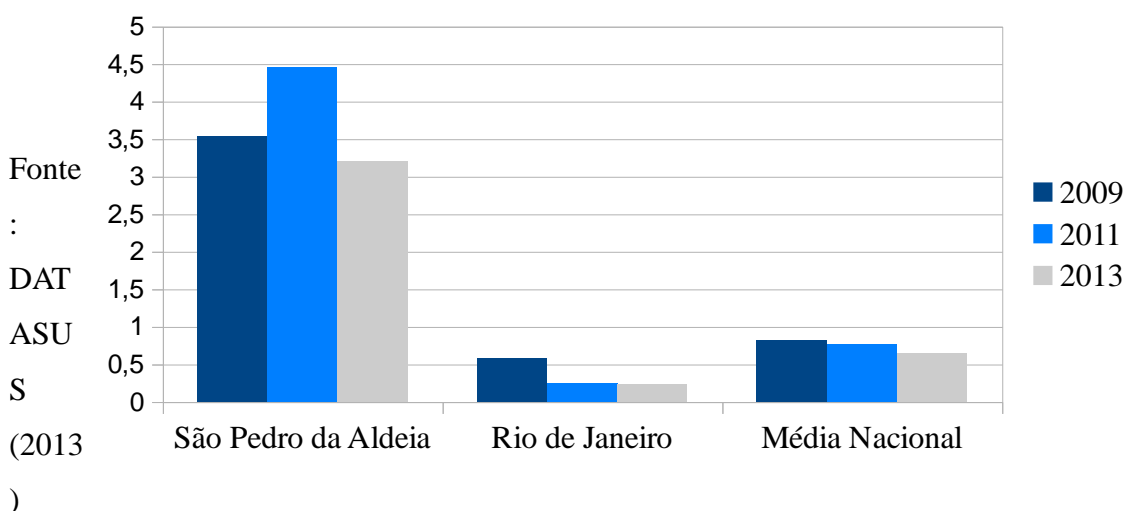
---

<sup>1</sup> Fonte: Boletim Focus /Banco Central do Brasil Apud LDO 2017São Pedro da Aldeia. Anexo 1: Metas Fiscais.

## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

O governo municipal iniciou alguns avanços no sentido de viabilizar a bicicleta como meio de transporte. O convênio 790328 iniciado em 2013 com o Ministério das Cidades, objetiva a construção de uma ciclovía, com financiamento no valor de 394 mil reais. Outra iniciativa, foi o lançamento do São Pedro Bike Fest – projeto que objetiva promover no ano de 2018 passeios ciclísticos semanais abertos a toda a população.

**Gráfico 2:** Taxa de mortalidade de ciclistas por 100 mil habitantes



### 2.2 – Análise do Caso

A Lei 12587/12 define mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). A definição de sustentável abrange “o desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações. É o desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro.” WWF Brasil (2016). Independentemente da abrangência relacionada a questão de mobilidade, neste relatório técnico será analisada a mobilidade como deslocamento e a priorização dos meios de



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

transporte não motorizados por questões sustentáveis. Desses meios, a bicicleta será utilizada como escopo.

Com base nas informações na apresentação do caso, houve a investigação das forças, fraquezas, ameaças e oportunidades. A ferramenta de Matriz SWOT foi escolhida por sua eficácia no mapeamento de situações para a elaboração de um planejamento estratégico.

**Tabela1:** Matriz SWOT da situação da política de mobilidade urbana em São Pedro da Aldeia

<b>Forças</b> Plano Diretor Política pró-mobilidade urbana sustentável	<b>Fraquezas</b> Falta Plano de Mobilidade Urbana Falta de recursos próprios
<b>Oportunidades</b> Prazo elaboração PMU prorrogado Parcerias e convênios	<b>Ameaças</b> Mudanças no financiamento Variações econômicas

Fonte: Dados da Pesquisa (2018)

Ao cruzar as informações obtidas pela análise, é possível inferir que:

- Projetos pró-mobilidade urbana podem ser utilizados como referencial da elaboração do PMU
- O plano diretor com política urbana bem definida serve de base para a elaboração de um PMU que contemple as necessidades de deslocamento da população
- A oportunidade de parcerias e convênios pode anular a falta de recursos próprios
- A prorrogação do prazo estipulado por lei pode eliminar a fraqueza de inexistência de PMU e anular a ameaça de mudanças no financiamento.



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

A principal fraqueza é a inexistência do PMU, pois ela pode eliminar a principal força que é a política pró-mobilidade urbana sustentável. Sem o PMU, após o prazo estipulado por lei, não haverá fomento para os projetos e ações que envolvem tal política.

### 3 – Referencial Teórico

Para analisar as possibilidades frente aos problemas de realizar uma mudança sustentável na mobilidade urbana da cidade de São Pedro da Aldeia e legitimar veículos não motorizados como meio de transporte; elaborar um plano de mobilidade urbana eficiente que atenda a população atual e a futura; e mobilizar a população de forma que a sociedade civil e promover seu empoderamento na elaboração do plano, foram utilizados referenciais teóricos que puderam agregar valor a este ideal. Em primeiro lugar, foram utilizadas as leis federais 10257/10 e 12587/12 com os princípios constitucionais de que todos os cidadãos são iguais perante a lei, portanto, todos devem possuir equidade em seu acesso e segurança em seu deslocamento. Os planos de mobilidade urbana competem aos municípios segundo as diretrizes da União. (BRASIL, 1988). Também foram verificadas as leis municipais 40/2005 e 128/2016 que compõem o Plano Diretor da cidade.

O livro de Estudos Socioeconômicos do TCE de 2014, os dados do censo de 2014 do IBGE, do DataSus (2013) e do site oficial da Prefeitura Municipal de São Pedro da Aldeia foram auxiliares na construção do perfil da cidade.

Ao analisar as propostas de projetos cicloviários para Montes Claros, MG Miranda, Lobo e Lacerda (2007) e de João Pessoa, PB Strtrans (2012), foi possível identificar que a adequação da estrutura viária nem sempre está vinculada a grandes obras de infraestrutura. Em Minas Gerais, o principal instrumento de legitimação da bicicleta como meio de transporte foi a educação massificada da população. Já na Paraíba, o incentivo da utilização de transportes públicos e integrados em detrimento dos carros particulares melhoraram o





BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

trânsito e permitiram a circulação de bicicletas no ambiente costeiro. Esses dois exemplos foram escolhidos por conter projetos personalizados de mobilidade sustentável.

### **3.1 – Referencial Teórico – A evolução da Política Urbana a partir do Estatuto das Cidades**

No ano de 2001, a Lei Federal 10257, denominada Estatuto da Cidade, instituiu as diretrizes gerais da política urbana, baseadas nas primícias dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 2001). Estabeleceu o Plano Diretor como principal instrumento legal para que os municípios delimitem suas ações de gestão urbana e a obrigatoriedade da elaboração deste documento para cidades com mais de 20 mil habitantes e a elaboração de um plano de transporte urbano integrado ou compatível para aquelas com mais de 500 mil habitantes, entretanto sem estabelecer consequências para seu descumprimento.

Em 2012, a Lei Federal 12587 estipulou a obrigatoriedade da criação de um plano de mobilidade urbana para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes. Este plano deveria ser inserido no plano diretor ou um documento elaborado à parte, porém convergente com o escopo deste. Além disso, a Lei de Mobilidade Urbana determinou um prazo de sete anos para a elaboração ou revisão de tais planos. Os municípios que não cumprissem tais metas perderiam o direito aos recursos federais destinados a urbanização.

O financiamento do Governo Federal aos municípios é fundamental para o sucesso da Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma vez que tradicionalmente as receitas municipais são extremamente dependentes das transferências de recursos federais, especialmente quanto a obras de grande porte. (RUIZ, 2015, p. 13). Entretanto, devido a pouca adesão dos municípios à criação de planos, o prazo foi prorrogado duas vezes, através de medidas provisórias e termina em abril de 2019.

O Plano Diretor, que segundo o Estatuto das Cidades é “um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano” (BRASIL,



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

2002, p.40), até o ano de 2015, quatorze anos após a sua exigência para determinadas cidades brasileiras, apenas metade destas já o haviam elaborado.(IBGE, 2014). A lei 12587/2012 estabelece o Plano de Mobilidade Urbana como “o instrumento para efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos dessa política” (WRI BRASIL, 2017 p. 14). Em agosto de 2016, um levantamento realizado pelo Ministério das Cidades apontou que menos de 10% dos municípios obrigados a possuírem um Plano de Mobilidade já o haviam concluído.

Entre 2012 e 2016, a Lei 12587/12 utilizava o termo integrado para determinar como a elaboração do Plano de Mobilidade. Somente a partir da Lei Federal 13406 de 26 de dezembro de 2016, houve a substituição pelo termo compatibilizado, abrindo assim, a possibilidade de criação de um documento independente e não atrelado a outras questões setoriais que são elementos do Plano Diretor.

O Ministério das Cidades lançou em 2017 o programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana para o financiamento de programas de mobilidade, inclusive para a elaboração de planos para cidades com mais de 100 mil habitantes (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2017, p.3). Além disso, foram lançadas cartilhas e manuais sobre a elaboração de PMU. Sendo portanto, os incentivos financeiro e educativo as últimas ferramentas utilizadas pelo Governo Federal para concretizar uma política integrada de mobilidade urbana.

A cartilha que ensina uma metodologia para a criação de PMU viabiliza a criação de um plano separado mas convergente de maneira que dados como o diagnóstico, objetivos, metas e ações estratégicas sejam apresentadas, podendo ser ou não em forma de lei. (Ministério das Cidades, 2018 p. 6)

### **3.2 – Referencial Teórico: Mobilidade urbana sustentável em outras cidades**

Segundo Miranda, Lobo e Lacerda (2007), os munícipes de Montes Claros, em Minas Gerais costumavam tradicionalmente andavam a pé ou de bicicleta em percursos curtos e médio. O costume das pessoas foi o gancho para projetar uma campanha educacional na qual



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

a bicicleta foi o principal elemento para promover a igualdade e a inclusão social, a economia e a qualidade de vida. Em função da bicicleta já ser um meio de transporte para lazer e comercial – para entregas de mercadorias, correspondência e o deslocamento para o trabalho, o projeto se dividiu em duas vertentes com metas definidas: a primeira para atender aos atuais ciclistas e a segunda para incentivar o uso da bicicleta. Na primeira vertente, as ações incluíam a instalação de bicicletários, sinalização vertical e horizontal e adequação da estrutura viária. Na segunda, o plano de ação contemplava a elaboração de um planejamento cicloviário, com a interligação de bairros; a integração com o transporte coletivo e a construção de ciclovias e ciclofaixas. Nas duas vertentes, as campanhas educativas, de conscientização, apoio e divulgação eram a interseção. Algumas campanhas de cunho temporário, outras permanentes. De acordo com os autores, a educação no trânsito é o elemento principal para obter uma boa convivência.

De acordo com a página eletrônica da prefeitura de Montes Claros, a cidade publicou em 2016 seu Plano de Mobilidade Urbana em forma de lei integrado ao Plano Diretor com direcionamentos sobre o transporte não motorizado.

A Superintendência de Transportes e Trânsito de João Pessoa – STTRANS publicou em 2012 um projeto cicloviário que priorizou a integração entre o transporte coletivo e a bicicleta. O plano incluiu ciclovias e ciclofaixas interligada às principais vias de demanda ciclística, instalação nos terminais de transporte coletivo estrutura para a guarda das bicicletas, conexão de trajetos ciclísticos entre bairros, a promoção de atividades educativas para ciclistas, incentivo ao lazer ciclístico e convênio entre cidades vizinhas que permitam a construção de ciclovias intermunicipais.

Até abril de 2018, a cidade de João Pessoa ainda não havia publicado um Plano de Mobilidade Urbana. Segundo o site da prefeitura, as primeiras audiências públicas para a elaboração foram realizadas em julho de 2017.

A escolha dessas duas cidades como referências se deu pelo seu pioneirismo em buscar propostas para a priorização dos meios de transporte não motorizados em seus planos



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

de mobilidade no ano de 2015, quando poucos municípios haviam se mobilizado para elaborar um PMU.

### 4 – Plano de Ação

A partir do referencial teórico e conhecimentos adquiridos para este relatório, foi elaborado um plano de ação do modelo 4W1H, pois é de fácil visualização das atividades e seus propósitos. Neste modelo é possível identificar o que (*what*) será feito, onde (*where*), por quê (*why*), (*when*) quando, por quem (*who*) e como (*how*). O item custo (*how much*) foi suprimido inicialmente pois o cálculo dos investimentos dependem de variantes.

Esse formato deve ser utilizado dentro de um Planejamento Estratégico Situacional, no qual os problemas são semiestruturados e as soluções podem ser flexibilizadas conforme as respostas apresentadas durante sua implantação.

**Tabela 2:** Plano de Ação exemplo 4W1H Elaboração do PMU

What	Where	Why	When	Who	How
Mobilização inicial	Prefeitura	Mobilizar todos os habitantes para a criação do PMU	Início do projeto	Poderes Legislativo, Executivo e Sociedade civil	Campanha de marketing
Firmação de parceria ou convênio	Prefeitura	Prestação de serviços sem contrapartida.	Imediata mente	Empresas especializadas	Proposta a empresas
Pesquisa de campo	Cidade de São Pedro	Identificar as carências	Após parceria definida	Empresa parceira e corpo técnico	Pesquisa de campo
Campanha Educativa	Prefeitura, redes	Educar a população sobre	Continua	Poder executivo, Sociedade civil,	Marketing Verde



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

sobre MU Sustentável	sociais, escolas	mobilidade urbana	mente	Terceiro setor	
Mapeamento dos atores	Site da Prefeitura	Identificar atores da sociedade e corpo técnico	Após parceria definida	Sec. urbanismo e de ação social	Convite público e seleção
Definição e escopo	Câmara municipal	Identificar os objetivos, metas, necessidades	Após atores definidos	Secretaria de urbanismo	Audiências públicas
Procedimentos técnicos e gerenciais	Sec. Urbanismo	Definir os procedimentos técnicos	Após parceria definida	Empresa parceira e corpo técnico efetivo	Câmara de trabalho
Elaboração	Sec. Urbanismo	Redação PMU	Após pesquisa	Empresa parceira e corpo técnico	Idem anterior
<b>What</b>	<b>Where</b>	<b>Why</b>	<b>When</b>	<b>Who</b>	<b>How</b>
Aprovação	Câmara municipal	Para a validação como lei	Após redação do PMU	Sociedade civil e vereadores	Audiência públicas
Publicação	Cidade de São Pedro da Aldeia	Para ter direito ao financiamento federal	Após aprovação	Executivo	Publicação em diário oficial
Implementação	Cidade de São Pedro da Aldeia	Realizar ações de mobilidade urbana	Após publicação	Gestores públicos, sec. urbanismo, sociedade civil	Projetos, Programas,



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

		na cidade	o		Convênios,
Verificação	Cidade de São Pedro da Aldeia	Identificar o sucesso do plano para revisá-lo com ajustes	Sempre, durante vigência	Sociedade civil, Gestores municipais	Pesquisa
Revisão	Câmara municipal	Determinação LMU	Em até dez anos	Sociedade civil, gestores e vereadores	Audiências Públicas

**Fonte:** Dados da Pesquisa (2018)

São Pedro da Aldeia, dentro de zona turística, necessita de um plano complexo elaborado por um corpo técnico especializado que demandaria um custo que até março de 2018 não possuía dotação orçamentária – prerrogativa para a realização de licitação. A cidade não atende aos requisitos para o supracitado financiamento federal para elaboração de PMU. Neste plano de ação, é sugerida a parceria sem contrapartida, ou seja, sem custos para o município, em que uma empresa especializada do terceiro setor ou universidade realizasse, junto com os funcionários municipais, a sociedade civil e o poder legislativo, a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana em quatro frentes: relatório técnico, cronograma de metas e ações, janelas de financiamento e minuta de lei; seguida por sua implantação.

Durante o processo de implantação do PMU, além dos convênios para pavimentação e obras de infraestrutura em geral, sugere-se que seja realizada concorrência pública para a elaboração de um projeto de implantação de malha cicloviária e sinalização adequada, financiada através de convênio com o governo federal para o alcance dos objetivos propostos. O projeto urbanístico deverá ter como prerrogativas pesquisa de campo e participação da sociedade na investigação de soluções para cada problema encontrado. Também sugere-se a



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

utilização de *benchmarking*<sup>2</sup> e utilizar práticas de gestão urbana que obtiveram êxito em outras cidades. Esta ação é complementar à campanha educacional constante sobre mobilidade urbana para alcançar o objetivo de legitimar os meios de transporte não motorizados em São Pedro da Aldeia. Ottman (1994) apud Nascimento (2012) apresenta o conceito de Marketing Verde como o processo de venda de ideias com apelo ambiental com o pressuposto de que a escolha da população será relacionada ao que é melhor para a qualidade de vida. Através do plano é sugerido o empoderamento da população através do conhecimento, da participação de audiências públicas e acesso à participação da gestão municipal.

### 5 – Conclusão

Ao pesquisar sobre a Mobilidade Urbana na cidade de São Pedro da Aldeia, foram abertas janelas de oportunidade para a propagação do conhecimento. A possibilidade de investigar meios de integração de trânsito urbano de veículos não motorizados entre as cidades da Costa do Sol e verificar as necessidades de gestão sobre o mapeamento de São Pedro da Aldeia são sugestões que agregariam informação sobre o assunto tratado neste relatório técnico.

A cidade de São Pedro da Aldeia se beneficiaria com a implantação de uma malha cicloviária própria, composta por ciclovias nas orlas, ciclofaixas nas rodovias e estradas e sinalização vertical e horizontal em todo eixo e apenas sinalização vertical nas ruas periféricas. E neste Relatório Técnico foi possível chegar ao objetivo que a elaboração de um plano de mobilidade urbana é o requisito mínimo para alcançar as diretrizes e os recursos financeiros necessários para alcançar tais benefícios.

Ao delegar a uma empresa especializada neste tipo de implantação, o governo municipal pode, além de gastar menos – nos casos de parcerias sem contrapartida, assim

---

<sup>2</sup> Segundo Pereira (2017), é uma ferramenta de gestão em que as melhores práticas são utilizadas como medida comparativa de sucesso.



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

como foi sugerido, obter melhores resultados. Os exemplos de Montes Claros e João Pessoa demonstram que terceirizar esse tipo de ação pode trazer bons frutos.

Ao dividir com a sociedade civil a responsabilidade pela elaboração do plano diretor para a mobilidade urbana, as chances de acertar aumentam, pois, a população conhece quais são as necessidades da cidade. Esse é um dos requisitos da Lei Federal 12.587/12.

Para que meios de transporte não motorizados como bicicleta, skates, patinetes etc. sejam priorizados e respeitados como meio de transporte único ou integralizado ao transporte coletivo é preciso que esta seja legitimado através de vias e sinalizações próprias. Mas principalmente através da educação, com campanhas que ensinem o aldeense a conviver e transitar, pedestres e veículos motorizados ou não. Campanhas educativas honestas, interativas, com os princípios do marketing verde a serem implantadas nas creches, escolas, faculdades, sites e todo canal de comunicação disponível podem gerar mudanças comportamentais de médio e longo prazo, mas definitivas. A educação é um legado eterno causador de mudanças constantes.

A Lei Federal das diretrizes da Mobilidade Urbana é uma grande oportunidade para que os municípios, diante da crise financeira e sua histórica dependência de recursos federais (RUIZ, 2015) de conseguir subsídios para fazer obras de melhorias e fomentar o bem-estar para a população. Porque o direito de ir e vir é fundamental e constitucional, mas a qualidade no ir e vir gera o bem viver.

## 6 – Referências

BRASIL (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.**

BRASIL (2012). **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui a Política Nacional de





BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

### Mobilidade Urbana

BRASIL. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estabelece as diretrizes da Política Urbana.

BRASIL. **Portal da Transparência** – Convênios: São Pedro da Aldeia. Disponível em:  
<http://www.portaltransparencia.gov.br/> acesso em 10 de abril de 2016.

DATASUS. **Taxa de mortalidade entre ciclistas** (2013). Disponível em:  
<<http://datasus.saude.gov.br/>> Acesso em 03 de abril de 2018.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2014) Dados Demográficos.  
Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/>> Acesso em 10 de abril de 2016.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2017). **Cidades**. Disponível em:  
<https://cidades.ibge.gov.br/> Acesso em 27 de maio de 2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PROGRAMA DE APOIO À ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE URBANA MANUAL DE APOIO A MUNICÍPIOS ATÉ 100 MIL HABITANTES**. Brasil. 2017

NASCIMENTO, Luís Felipe. **Gestão ambiental e sustentabilidade**. Departamento de Ciências da Administração. CAPES: UAB, 2012

PEREIRA, Daniel. **Benchmarking: O Que É e Como Fazer**. Blog LUZ. 2017

RUIZ, Isadora. **Fontes de Financiamento para planos de mobilidade urbana**. Fundação Getúlio Vargas. 2015.

SÃO PEDRO DA ALDEIA. **Lei Nº 128, de 31 de março de 2016**. Revisão do Plano Diretor.

SITE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PEDRO DA ALDEIA. Legislação do município. Disponível em: <<http://www.pmspa.rj.gov.br/>> Acesso em 03 de maio de 2016.

SSTRANS. Transporte não motorizado – Sistema Ciclovitário de João Pessoa.

TCE. **Estudos Socioeconômicos dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro**. 2014. SGP



BACHARELADO EM  
ADMINISTRAÇÃO  
**PÚBLICA**  
MODALIDADE SEMI-PRESENCIAL



## TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – RELATÓRIO TÉCNICO

---

WRI BRASIL. **Sete Passos – Como construir um plano de mobilidade urbana**. 2017

ZANELLA, Liane. **TEXTOS COMPLEMENTARES**. 2009. Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC