

## **MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL E A SUA VIABILIDADE NAS CIDADES MÉDIAS: ESTUDO DE REFERÊNCIA DE ARAGUARI/MG<sup>1</sup>**

Matteus de Paula Freitas<sup>2</sup>  
Denise Labrea Ferreira<sup>3</sup>

### **Resumo**

As cidades médias brasileiras apresentam potencialidade para investimentos. Isto implica no surgimento de novas demandas e na necessidade do fortalecimento da gestão municipal. O lento avanço das políticas públicas urbanas para promover ordenamento urbano sustentável é preocupante.

Entre os problemas encontrados nos grandes centros urbanos e já verificados nas cidades médias está a situação do sistema de transporte urbano. Este apresenta uma matriz de deslocamento não sustentável.

O presente trabalho tem por escopos apresentar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e diagnosticar a mobilidade de pedestres, ciclistas e usuários do transporte público da cidade de Araguari e sua forma de organização.

A metodologia a ser utilizada consiste em pesquisa bibliográfica referente às temáticas da urbanização, planejamento e mobilidade urbana. Será realizado levantamento de dados primários e secundários, além do apontamento das características a serem exploradas e das fragilidades a serem combatidas através de um processo de gestão.

**Palavras-chaves:** cidades médias; planejamento; gestão; mobilidade e sustentabilidade.

---

<sup>1</sup> Os dados e conclusões apresentados são resultados da pesquisa da dissertação de mestrado do próprio autor do artigo.

<sup>2</sup> Mestre em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: matteusgeo@yahoo.com.br

<sup>3</sup> Professora Doutora em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia

-----  
**Introdução**

O avanço teórico e conceitual juntamente com a inexistência de aproximação das políticas de ordenamento territorial das cidades médias apresenta um quadro preocupante no que diz respeito à elaboração de políticas públicas e de modelos de gestão para o planejamento urbano desses importantes núcleos. Isso também é verificado na organização do sistema de transporte urbano.

Nesse sentido, o planejamento direcionado à mobilidade nas cidades médias é relevante, pois essas urbanidades possuem importante papel no que se refere à constituição de redes urbanas. Esse destaque é verificado tanto em relação à sua classificação demográfica como também de acordo com as funções urbanas, como já discutido por Santos (1993), Soares (1999), Santos e Silveira (2001), Spósito (2001), Amorim Filho e Serra (2001), entre outros.

O grande desafio da academia e dos órgãos públicos gerenciadores dos espaços urbanos é a busca por equilíbrio dos fatores capazes de propiciar qualidade de vida. Nessa perspectiva, a mobilidade urbana encontra-se inserida nesse contexto, pois as condições de deslocamentos e as infraestruturas verificadas atualmente não contribuem, também nas cidades médias, para efetivação dos princípios de acessibilidade, circulação e equilíbrio ambiental.

Deve-se compreender que a dinâmica das cidades médias, na perspectiva da mobilidade urbana, está ligada a um contexto mais amplo, o da urbanização brasileira. Este processo nos remete à forma de ocupação do país, dispersa e desarticulada no território, que resultou em um quadro urbano que expressa a representatividade desses núcleos.

Nesse sentido, a mobilidade urbana é afetada, pois o sistema de transporte urbano, principalmente o público, não consegue cumprir com sua função diante das demandas surgidas no cotidiano das cidades médias. O que se verifica é que o serviço público de transporte ofertado não atende à comunidade usuária plenamente e, ao mesmo tempo, é onerado pela forma de produção do espaço urbano.

A proximidade geográfica e as características urbanas da cidade de Araguari/MG (Mapa 1) se sobressaíram no momento de escolha da localidade para investigação e estudo. A análise realizada me fez perceber que a cidade aqui apontada e



-----

Neste sentido, a pesquisa aqui apresentada foi construída diante de perspectivas e concepções que exigem, segundo o entendimento dos envolvidos, uma maior reflexão sobre a cidade média que se configurara como suporte para este estudo e o cenário da mobilidade urbana vivenciada na mesma.

### **Mobilidade Urbana: organização urbana e inclusão social**

Diante da dinâmica das cidades contemporâneas que inclui novas formas de produção espacial, surge a exigência de atendimento às novas demandas. A atualização e modernização da legislação urbanística e um maior equilíbrio entre os meios de transportes, tendo por embasamento teórico o conceito de **Mobilidade Urbana**, surge em um momento no qual a complementaridade e a integração se fazem relevantes nas formas de planejamento e organização urbana que atingiram um determinado nível de complexidade.

A mobilidade encontrada nos núcleos urbanos de grande porte encontra-se comprometida. Esta situação de desequilíbrio na matriz de deslocamento prejudica o desenvolvimento de cidades que não conseguem efetivar um uso e ocupação do solo que proporcione equilíbrio entre os modais de transporte por meio de estruturas e regras de circulação que impliquem na complementaridade entre esses fatores.

Atentos a este cenário atual, embora tardiamente, os órgãos responsáveis pela política urbana no país se mostram comprometidos com sua alteração, principalmente a partir da criação do Ministério das Cidades no ano de 2003. Com isso iniciou-se a promoção de uma política urbana alicerçada com os princípios da mobilidade urbana.

Neste sentido, o Ministério das Cidades demonstra preocupação com os núcleos urbanos de porte médio. O órgão público nacional então direciona suas diretrizes, programas e ações para as cidades que apresentam população superior a 100 ou mesmo 60 mil habitantes, pois entende que são importantes economicamente e também possuem uma população considerável.

A adoção do conceito de Mobilidade Urbana como norteador das políticas públicas na escala municipal é importante para proporcionar maior qualidade de vida urbana e reduzir o desequilíbrio existente na distribuição dos ônus e bônus entre a população.

O Ministério das Cidades seria o órgão público ao qual caberia a formulação e reformulação das macro políticas urbanas no país. De acordo o Ministério das Cidades (2006, p. 18), sua competência maior é definida da seguinte forma:

“(...) formular e implementar a política nacional de desenvolvimento urbano levando em consideração o desenvolvimento regional, a sustentabilidade ambiental e o combate à pobreza e à desigualdade social, racial e de gênero, de modo a romper com a visão tradicional setorial e favorecer uma abordagem integrada sobre o ambiente construído.”

Para maior êxito no desenvolvimento da competência proposta e na construção de um ambiente urbano mais justo e economicamente forte, observou-se a necessidade de reestruturação funcional dos órgãos responsáveis pela política urbana brasileira.

Sendo assim, foram criadas quatro secretarias nacionais de acordo com princípios estratégicos, sendo elas: Habitação, Saneamento Ambiental, Programas Urbanos e de Transportes e Mobilidade Urbana. A essa última cabe estabelecer meios e materializar uma política de Mobilidade Urbana Sustentável, a ser considerada pelos planos diretores elaborados pelas municipalidades.

O Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB) surge como alternativa, ou seja, uma prática a ser desenvolvida para minimizar as injustiças incorporadas ao espaço urbano. Essa medida deve ser providenciada por meio de uma mudança estrutural na matriz de deslocamentos das cidades. É necessário alcançar formas de inclusão social por meio de maiores facilidades para o acesso à cidade.

Nessa perspectiva, é fundamental privilegiar políticas urbanas que sejam elaboradas a partir da compreensão das diretrizes da mobilidade urbana. Não é conveniente criar meios para construção daquilo que a cidade demanda de forma imediata, de acordo com a lógica de reprodução do espaço urbano.

Sendo assim, a mobilidade urbana surge como uma proposta que corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas, bens e mercadorias nas áreas urbanas. Permite dessa maneira, que os diversos agentes sociais do trânsito possam usufruir do sistema de transporte urbano de forma mais justa. Diante destas colocações e de acordo com o Ministério das Cidades (2006, p. 1),

A mobilidade é um atributo associado à cidade; corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais).

Ainda segundo a publicação do Ministério das Cidades (2006, p.19)

Vista dessa maneira, a mobilidade, muito além de ser uma questão apenas das condições de deslocamento e de uso de meios de transporte, traduz relações dos indivíduos com o espaço - seu local de vida - com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça, e com outros indivíduos. É, portanto, produto de processos históricos que refletem características culturais de uma sociedade.

As cidades contemporâneas devem ser planejadas por meio de objetivos estratégicos, com a criação e implantação de um sistema de mobilidade que os atenda e que esses estejam focados na cidade enquanto espaço de inclusão social para a comunidade. Dessa forma, teríamos a minimização progressiva do desequilíbrio encontrado no espaço urbano.

A seguir é apresentada e analisada a configuração populacional da cidade de Araguari/MG a partir da evolução da população e as implicações na mobilidade.

### **Araguari/MG: configuração populacional frente à dinâmica da evolução urbana brasileira e suas implicações na mobilidade urbana**

O município de Araguari/MG localiza-se na mesorregião do Alto Paranaíba e Triângulo Mineiro no estado de Minas Gerais, como já ilustrado no Mapa 1 apresentado anteriormente na introdução do trabalho.

Ao longo do período proposto para reflexão, entre 1970 e 2000, o quadro populacional da cidade de Araguari/MG se modificou, tendo como principal característica o aumento da população urbana. O município de Araguari/MG apresentou nos últimos 30 anos 85,7% de aumento da população urbana e 33,0% de redução da população rural (Tabela 1).

-----

**Tabela 1 - Araguari (MG): população residente (1970/2009)**

<b>Anos</b>	<b>Pop. Urbana</b>	<b>Pop. Rural</b>	<b>Total</b>
1970	49.741	13.627	63.368
1980	74.270	9.253	83.523
1991	82.103	9.180	91.283
2000	92.389	9.130	101.519
2009*	-	-	111.095

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

\*Estimativa populacional 2009.

A análise do quadro populacional da cidade de Araguari/MG neste período apresenta informações para compreensão das consequências e implicações do processo de urbanização do país na cidade. Também nessa urbe é marcante o crescimento da população urbana, mais expressivo que o aumento do conjunto total da população, o qual foi de 60,2% (1970/2000). Em contrapartida, a população urbana praticamente duplicou neste mesmo período, com um aumento populacional de 85,7%.

A configuração do quadro populacional brasileiro e também do município analisado se coloca como um alerta e desafio para o planejamento municipal e, principalmente, para o gerenciamento da mobilidade urbana.

Entre as demandas surgidas, o que se verifica é que os modais de deslocamento não-motorizados, como também o transporte público não recebem o devido tratamento na maior parte das cidades que compõe o quadro urbano dos países em desenvolvimento e, conseqüentemente, no Brasil e na cidade de Araguari/MG.

Entre os principais resultados do cenário atual do sistema de transporte urbano estão a baixa qualidade para o deslocamento de pedestres e ciclistas, condições insatisfatórias oferecidas aos usuários de transporte público e o preocupante aumento do número de acidentes de trânsito. Soma-se a esses fatos a falta de organização institucional por parte da administração pública no sentido da criação de órgãos gestores voltados para as questões da mobilidade urbana.

Dentro desta perspectiva serão abordadas posteriormente as características do sistema de transporte urbano e da mobilidade na cidade de Araguari/MG.

-----  
**Araguari/MG - Sistema de transporte urbano e a mobilidade urbana: caracterização e condições de deslocamento**

Os aspectos já discutidos anteriormente são relevantes para que se possa compreender o processo de urbanização brasileiro e as suas influências na produção e organização das cidades, assim como os fatores responsáveis pela mobilidade e formas de deslocamento proporcionadas pelo planejamento do sistema de transporte urbano, encontram-se ligados à realidade encontrada no município de Araguari/MG.

Sendo assim foi estruturada e realizada durante a pesquisa uma análise a partir das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana que permitiu identificar quais são as diferentes realidades vivenciadas por pedestres, ciclistas e os usuários do sistema de transporte público por ônibus. As condições de deslocamentos oferecidas e encontradas pelos agentes do trânsito na cidade de Araguari/MG, além da percepção desses.

**Araguari/MG: o pedestre e a mobilidade urbana**

O perfil do pedestre e do seu deslocamento identificado na cidade de Araguari/MG é similar àquele encontrado nas demais cidades brasileiras, como já era esperado. Devido ao fato de todas as pessoas serem essencialmente pedestres e o deslocamento a pé ser parte complementar dos deslocamentos também realizados por outros modais.

A faixa etária principal dos pedestres é aquela correspondente à população economicamente ativa, dos 21 aos 50 anos de idade. Essa é a idade das pessoas que se encontram no mercado de trabalho.

A renda mensal individual e familiar do universo de pedestre entrevistado encontra-se entre 1 e 5 salários mínimos. O predomínio dessa renda mensal predominantemente indica um poder aquisitivo modesto, entretanto, um alerta deve ser feito diante das condições proporcionadas para aquisição dos meios de transporte motorizados, principalmente automóveis particulares e motocicletas.

Os pedestres têm como motivo de deslocamento de maior destaque o acesso aos serviços bancários, ligados ao setor de saúde, advogados e outros mais. Uma verificação interessante foi o lazer com posição de certo destaque em relação ao motivo de deslocamento dos pedestres.



No que se refere aos principais problemas encontrados pelos pedestres durante os seus deslocamentos, ficou evidente a insatisfação em relação ao espaço destinado para a circulação na área central. A falta de manutenção das calçadas, a utilização dessas para exposição de mercadorias por alguns estabelecimentos comerciais e para o tráfego de ciclistas receberam maior destaque no momento da classificação das dificuldades encontradas pelos pedestres.

Enfim, após a identificação do perfil dos pedestres e do seu deslocamento os resultados devem ser utilizados como subsídios para a elaboração e implantação de um planejamento do sistema de transporte urbano na cidade de Araguari/MG que contemple as diretrizes de uma mobilidade urbana sustentável.

O provimento de infraestrutura e a criação de regras de circulação que melhorem as condições dos pedestres são essenciais para inclusão social do agente do trânsito de maior representatividade na divisão modal das cidades brasileiras juntamente com outra parcela importante, os ciclistas, que têm seu perfil analisado a seguir.

### **Araguari/MG: a mobilidade do ciclista**

A ausência desta infraestrutura juntamente com o considerável número de ciclistas e de deslocamentos pelos quais são responsáveis provoca uma realidade preocupante encontrada em grande parte das cidades brasileiras, o perigo vivenciado pelos ciclistas durante sua circulação.

Este perigo é proporcionado pela ausência de espaço viário voltado para o tráfego dos ciclistas, assim como de sinalização destinada ao ordenamento e disciplina de seus deslocamentos.

A soma destes fatores impõe aos ciclistas uma difícil tarefa ao circularem pelas vias das cidades brasileiras, o que também é evidenciado em Araguari/MG. O sistema viário com espaço voltado quase em sua totalidade para a circulação dos automóveis particulares faz com que para que possam trafegar.

A bicicleta deve ter um papel claro definido na organização da circulação urbana, principalmente como meio de integração social e aproximação das pessoas, além de promover a revitalização dos espaços públicos.

Diante do processo exposto o ciclista como elemento de democratização e humanização das cidades deve ser considerado juntamente com os demais agentes do

-----  
trânsito, principalmente pedestres e usuários do sistema de transporte público por ônibus.

A inserção da bicicleta na circulação das cidades alteraria significativamente a dinâmica urbana através da promoção de uma melhor qualidade de vida e da obtenção de ganhos ambientais por meio da redução de emissão de gases poluentes.

A seguir, tem-se a análise do perfil e das características do deslocamento dos usuários do transporte coletivo por ônibus da cidade de Araguari/MG.

### **Araguari/MG: sistema de transporte público por ônibus**

O sistema de transporte público por ônibus da cidade de Araguari/MG é frágil no que é pertinente à sua estruturação, organização e gestão. A qualidade da prestação de serviço não alcança níveis que atendam às necessidades de seus usuários. Neste sentido, para melhor verificação deste sistema, foi traçado o perfil dos usuários e as características de seus deslocamentos.

Um fator preponderante para o aumento dos custos envolvidos com a mobilidade urbana é a ausência de subsídios oferecidos pelo governo a serem destinados para reduzir o custo final para os usuários.

Na cidade de Araguari/MG, por exemplo, um trabalhador que possui salário de R\$ 510,00 e possui atividade de segunda a sábado, ao final de um mês tem 17,9% (R\$ 91,20) de seu salário comprometido unicamente com seus deslocamentos “casa-trabalho”, excetuando as despesas com o transporte de seus filhos e para outras atividades como compras, lazer e acesso à serviços.

A ausência de um órgão ligado à administração pública que assuma a responsabilidade gerir o sistema é preocupante do ponto de vista da necessidade de alcance de rentabilidade social do mesmo.

A realização do planejamento operacional por parte da própria empresa operadora do serviço é uma decisão delicada por parte do poder público municipal. Isso implica em dar autonomia ao setor privado, não detentor de uma consciência social, ou mesmo maturidade, para comprometer-se com o oferecimento de um serviço de qualidade que atenda plenamente às necessidades da demanda da população usuária.

A inexpressiva quantidade de linhas e os poucos veículos utilizados pela operação do sistema, aliado à baixa qualidade dessa frota, refletem negativamente no

-----  
equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte público por ônibus. Este desequilíbrio é refletido no planejamento tarifário e atinge apenas o usuário final, uma vez que o sistema não recebe subsídio algum do poder público.

A falta de racionalidade do sistema é agravada pela baixa demanda usuária do transporte público por ônibus do município de Araguari/MG. Todo sistema transporta diariamente uma média de aproximadamente 4.500 usuários, o que é registrado nos dias úteis. A representatividade do número é baixa diante da demanda potencial, uma vez que a cidade possui aproximadamente 100 mil habitantes apenas de população urbana.

Maiores investimentos no sistema de transporte público por ônibus no sentido de promover a integração desse tipo de recurso para a mobilidade urbana com outros modais de deslocamento, principalmente a bicicleta, seria uma alternativa interessante para a melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida da comunidade na cidade.

Estas iniciativas devem ser prioridades para o órgão gestor existente na cidade, o qual é analisado a seguir.

### **Araguari/MG: capacitação técnica e estrutura orgânica do órgão gestor**

A cidade de Araguari/MG através de sua administração pública não tem demonstrado vontade política para a melhoria das condições dos deslocamentos urbanos. As ações e projetos voltados para o sistema de transporte urbano são pontuais e superficiais, não possuem a característica de um processo com elaboração, implantação e revisão dos planos elaborados.

Outro ponto preocupante é a fragilidade do órgão responsável pela organização das atividades pertinentes ao sistema de transporte urbano. A ausência de um órgão na estrutura orgânica de prefeitura que tenha atribuições específicas para o sistema de transporte urbano prejudica o planejamento da mobilidade.

Durante a verificação do quadro de servidores, outro ponto negativo ficou evidente, o contingente de profissionais reduzido que são responsáveis pela organização do sistema de transporte urbano. Os funcionários (Quadro 1) se dedicam unicamente à funções operacionais.

**Quadro 1 - Departamento de Transportes Urbanos: relação dos técnicos (2010)**

<b>Atribuição Profissional</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Formação</b>
Direção do Departamento de Transportes Urbanos	1	Bacharelado em Geografia e Pós-Graduação (Mestrado) em Engenharia Civil na área de planejamento urbano e de transportes
Fiscalização de trânsito	3	Curso de Agente de Trânsito
Instalação e manutenção de placas de sinalização	7	Serviços Gerais
Motoristas	2	Serviços Gerais
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>-</b>

Fonte: Departamento de Transportes Urbanos de Araguari/MG.  
Organizado por: Matteus de Paula Freitas, 2010.

A PNMU determina enquanto política pública que alguns programas devem ser implantados, entre eles o fortalecimento da gestão urbana nas cidades para melhoria da gestão da mobilidade.

Este fortalecimento da gestão urbana é importante para que o órgão tenha maior domínio da realidade urbana, compreenda a cidade, suas demandas e formas de expansão urbana. Assim, o órgão gestor poderia identificar quais as necessidades do sistema de transporte urbano e ter sua atuação mais focada na atividade de planejamento, de preparação do sistema de transporte urbano para o futuro.

### **Conclusões**

As características da urbanização no Brasil não cooperaram para que as cidades tivessem o tempo necessário para se prepararem com a infraestrutura adequada para receberem o contingente populacional que migrou das áreas rurais, principalmente a partir da década de 1970.

Os resultados desta conjuntura advinda do processo de urbanização específico dos países em desenvolvimento começaram a ser percebidos nos grandes centros urbanos e com mais intensidade nas metrópoles brasileiras, principalmente por meio do sistema de transporte urbano.

As externalidades mais preocupantes são: o aumento da frota de veículos nas cidades, os congestionamentos cada vez mais frequentes, o crescimento do número de acidentes de trânsito e de vítimas, a intensificação da poluição atmosférica, entre outros.

## **Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias: estudo de referência de Araguari/MG**

Matteus de Paula Freitas; Denise Labrea Ferreira

-----

As formas de ordenamento do espaço urbano, contudo, contribuem para a continuidade deste cenário nas maiores cidades e nas metrópoles brasileiras. A intervenção no espaço urbano tem dificuldade em superar a característica superficial advinda de ações pontuais, sem a percepção e consideração da totalidade de forma sistêmica.

Esses fatores e resultados fizeram e ainda fazem parte do cotidiano urbano em várias cidades do país. O cenário contemporâneo do sistema de transporte urbano não contempla todas as demandas apresentadas pela nova configuração da população e suas novas necessidades.

O cenário atual da mobilidade urbana na cidade de Araguari/MG não se encontra condizente com as diretrizes da PNMU da SEMOB, ao contrário, não contribui para a qualidade de vida urbana da comunidade.

A cidade de Araguari/MG por meio de sua administração pública não apresenta sinais de envolvimento com as questões do planejamento da mobilidade urbana. Sua gestão e estrutura locais encontram-se fragilizadas, o que influencia negativamente nas condições de circulação dos agentes do trânsito.

Os modais não-motorizados, que são mais expostos à alta severidade nos acidentes de trânsito, e ao mesmo tempo recebem atenção especial da PNMU, são em Araguari/MG preteridos no momento de investimentos em relação aos modais particulares motorizados, principalmente os automóveis.

Os pedestres e ciclistas juntos são responsáveis por mais de 40% de representatividade na divisão modal das cidades pertencentes ao Sistema de Informações da Mobilidade Urbana gerenciado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Também possuem relevância no índice de mobilidade das cidades que possuem entre 100 e 250 mil habitantes, 0,49 de um total de 0,92 viagens/habitante/dia.

Todavia, mesmo diante dessas constatações, os pedestres e ciclistas da cidade de Araguari/MG relataram durante a pesquisa enfrentar situações que apenas contribuem para redução de sua mobilidade, entre elas a mais significativa se remete à falta de espaço no sistema viário.

Esta situação é ainda mais preocupante quando encontrada em uma cidade média, como no caso de Araguari/MG. A cidade permite estudo e planejamento para

## Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias: estudo de referência de Araguari/MG

Matteus de Paula Freitas; Denise Labrea Ferreira

-----  
antecipação ou mesmo coibição e correção destas falhas, pois não apresenta o ritmo acelerado dos grandes centros urbanos e das metrópoles.

A frota de veículos das cidades cresce assustadoramente e preocupa também do ponto de vista ambiental. A PNMU apresenta o comprometimento com um meio ambiente urbano equilibrado como uma diretriz a ser norteadora da atuação das administrações públicas no sistema de transporte urbano.

O município necessita urgentemente criar e estruturar um órgão com maior para gerenciar as questões referentes à mobilidade urbana como parte de um programa de fortalecimento da gestão local, como já discutido anteriormente.

Todavia, o que se espera é que estas conclusões tenham papel de motivacional para o início de novos estudos que busquem contribuições para a elaboração e efetivação de planos de mobilidade urbana nas cidades médias.

Neste sentido, foi elaborado no Quadro 2 a seguir uma contribuição para a cidades médias que pensamos ser relevante para o início do processo de implantação do PLANMOB nestas localidades.

### Quadro 2 - Cidades médias: proposta para efetivação do plano de mobilidade urbana

<b>Etapas</b>	<b>Iniciativas</b>	<b>Resultados Esperados</b>
1	Sensibilização da administração pública municipal	Receber o apoio e as condições mínimas necessárias para o início do processo
2	Estruturação de órgão gestor para o sistema de transporte urbano	Autonomia para planejamento, atuação e acompanhamento das ações
3	Investimento em contratação de recurso humano e na capacitação dos técnicos envolvidos	Contemplação de todas as áreas do sistema de transporte urbano e melhoria do planejamento a médio e longo prazos
4	Criação de parcerias e formação de grupos com outras cidades médias	Troca de experiências entre os agentes envolvidos com questões relativas à mobilidade urbana nas cidades e o desenvolvimento e melhoria do processo de planejamento
5	Revisão, atualização e modernização da legislação pertinente à temática	Garantia da continuidade da política de mobilidade urbana durante diferentes gestões administrativas

Org. por: Matteus de Paula Freitas, 2010.

As iniciativas presentes no Quadro 2 são importantes para a cidade de Araguari/MG e para as demais cidades médias devido principalmente a ausência de autonomia sobre as questões do sistema de transporte urbano.

**Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias: estudo de referência de Araguari/MG**

Matteus de Paula Freitas; Denise Labrea Ferreira

-----  
Acredita-se que a partir destas contribuições a PNMU encontraria um ambiente mais satisfatório para sua efetivação, o que melhoraria as condições de mobilidade dos diferentes agentes do trânsito e, conseqüentemente, a qualidade de vida urbana nas cidades médias.

**Referências**

ARAGUARI. Prefeitura Municipal de Araguari. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. Araguari: PMA, 2004.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<http://www.antp.gov.br/>>. Acesso em: 15 jun. 2010.

BRASIL. **Estatuto da cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, 10 de julho de 2001 que estabelece diretrizes gerais de política urbana. Brasília: 3 ed. Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2005.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades Brasileiras**: seu controle ou o caos. São Paulo: 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992. 144 p.

CARTA DE ATENAS. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA (CIAM). Atenas, 1933.

FERREIRA, D. L.. **Análise do planejamento urbano de Uberlândia, MG**. 1994. 132f. Dissertação (Mestrado em Transportes). Universidade de Brasília, Brasília, 1994.

FERREIRA, F. W. **Planejamento sim e não**: um modo de agir num mundo em permanente mudança. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Dados populacionais e econômicos**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 15 dez. 2008.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo, 2009.

LOPES, R. **A Cidade Intencional**: o planejamento estratégico de cidades. 2. ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1998. 181 p.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno PlanMob**: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Brasília, 2006.

**Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias: estudo de referência de Araguari/MG**

Matteus de Paula Freitas; Denise Labrea Ferreira

-----  
RESENDE, V.. **Planejamento urbano e ideologia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

ROLNIK, R. Plano Diretor e função social da propriedade. In: **Estatuto da cidade: o compromisso com o espaço urbanizado**. Curitiba: Iparides, 1992.

SANTOS, M.. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993. 157 p.

VASCONCELLOS, E. A. **A Cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005. 127 p.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998. 376 p.