



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

## REVISÃO DA MOBILIDADE NA EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO: O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO EM CAMPINA GRANDE, PB

Tiago Almeida de Oliveira Autor<sup>1</sup>  
Valéria Raquel Porto de Lima Coautor<sup>2</sup>  
Phablo Barbosa Pereira Coautor<sup>3</sup>

### Resumo

A pesquisa é fruto de uma revisão teórica realizada no desenvolvimento de uma dissertação em andamento. O estudo objetivou analisar a inter-relação entre o processo de expansão do espaço urbano e mobilidade urbana por meio da organização do sistema de transporte público de Campina Grande-PB. A organização dos espaços urbanos tem na mobilidade urbana um dos grandes desafios para usuários do sistema de transporte público e para gestores públicos, uma vez que o crescimento das cidades brasileiras se caracteriza pelo crescimento urbano rápido desordenado, ocasionando problemas de deslocamentos o que dificulta o acesso e o uso da cidade. A metodologia da pesquisa é exploratória e descritiva com abordagem qualitativa. Para o desenvolvimento da pesquisa foi realizado um levantamento de literatura nas bases Scopus, Scielo e Elsevier. A revisão das variáveis analíticas, expansão urbana, mobilidade urbana e transporte público foi desenvolvida com base na pesquisa bibliométrica e teve como recorte temporal o período de 2010 a 2023, pois este intervalo é caracterizado pela elaboração de marcos legais no cenário nacional com a Política de Mobilidade Urbana no Brasil e a Lei 12.587/2012, e no contexto local, pelo Projeto de Lei Complementar 004/2015 que instituiu o Plano de Mobilidade de Campina Grande (PLANMOB-CG). O debate sobre a expansão urbana relacionada a mobilidade assume papel de destaque para o planejamento dos espaços urbanos, a exemplo da cidade de Campina Grande-PB que vem passando por um intenso processo de expansão urbana, enfrentando

<sup>1</sup> Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, Brasil. [tadolive@servidor.uepb.edu.br](mailto:tadolive@servidor.uepb.edu.br).

<sup>2</sup> Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, Brasil. [valeriaraquelportodelima@servidor.uepb.edu.br](mailto:valeriaraquelportodelima@servidor.uepb.edu.br).

<sup>3</sup> Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, Brasil. [Phablo.barbosa.pereira@aluno.uepb.edu.br](mailto:Phablo.barbosa.pereira@aluno.uepb.edu.br)





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

desafios na manutenção e expansão do sistema de transportes público que tem papel fundamental para o acesso e uso do território.

**Palavras-chave:** Expansão urbana. Mobilidade urbana. Transporte público.

## REVIEW OF MOBILITY IN THE EXPANSION OF URBAN SPACE: THE USE OF PUBLIC TRANSPORT IN CAMPINA GRANDE, PB.

### Abstract

This research is the result of a theoretical review carried out in the development of an ongoing dissertation. The study aims to analyze the interrelationship between the process of expansion of urban space and urban mobility through the organization of the public transport system in Campina Grande-PB. The organization of urban spaces has urban mobility as one of the greatest challenges for users of the public transport system, and is still challenging for public managers, since the growth of Brazilian cities is characterized by markedly disordered rapid urban growth, which causes travel problems and makes access and use of the city difficult. The research methodology is exploratory and descriptive with a quantitative-qualitative approach. Therefore, to develop the research, a literature survey was carried out in the Scopus, Scielo and Elsevier databases. The review of the analytical variables, urban expansion, urban mobility and public transport, was developed based on bibliometric research and had the period from 2010 to 2023 as a time frame, as this interval is characterized by the elaboration of legal frameworks in the national scenario with the Policy of Urban Mobility in Brazil and Law 12,587/2012, and in the local context, the period is marked by the Complementary Law Project 004/2015 which established the Campina Grande Mobility Plan (PLANMOB-CG). The debate on urban expansion related to mobility plays a prominent role in the planning of urban spaces, such as the city of Campina Grande-PB, which has been going through an intense process of urban expansion, facing challenges in maintaining and expanding the transport system. public that plays a fundamental role in access and use of the territory.

**Keywords:** Urban expansion; urban mobility; public transportation



## 1 Introdução

As cidades brasileiras crescem em direção a sua periferia, aumentando sua mancha urbana que torna-se frequentemente desconexa da estrutura urbana central, fato que normalmente não está associado a um planejamento urbano e de acesso aos meios de transporte, o que reduz e limita a mobilidade dos habitantes desses novos territórios.

O planejamento urbano além de preocupar-se com o desenho urbano e com o ordenamento físico, se amplia a partir dos conflitos sociais existentes no ambiente urbano, ressalta-se, no entanto, que o planejamento urbano possui uma história recente no Brasil, e surgiu por meio de medidas de controle para responder às adversidades enfrentadas nas cidades no início do século XX. Para cada momento da história, o planejamento adquiriu feições diferentes, sendo importante o contexto histórico para a adoção de medidas de planejamento para cada época, especificamente.

Segundo dados de 2022 do IBGE<sup>4</sup>, no Brasil as concentrações urbanas abrigavam 124,1 milhões de habitantes. Tal transição num curto período de tempo possibilitou a formação de grandes aglomerados urbanos que por não serem planejados acarretaram inúmeros problemas e desafios, como por exemplo, a precariedade do sistema de transporte público dos médios e grandes centros brasileiros.

---

<sup>4</sup> Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama>. Acesso em: 13 de maio de 2024



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

A apropriação, produção e controle do espaço pode ter finalidade de uso ou de troca, sendo o Estado o provedor do bem-estar social e que regula os diferentes interesses dos agentes, sejam eles os promotores imobiliários, ou os proprietários fundiários, ou ainda os proprietários dos meios industriais, estes últimos definidos como produtores vernaculares que constroem o espaço pelo seu valor de uso.

Nesse contexto, uma das ferramentas regulatórias do Estado é o Plano Diretor, que tem um significado relevante, pois constitui-se como marco regulatório nas políticas de desenvolvimento urbano, zoneamento e instrumentos urbanísticos, cabendo a estes planos construir processos de planejamento ordenados e racionalizar as ações públicas sobre as cidades.

Existe um jogo de interesse entre os diferentes agentes que consomem o espaço, assim, a partir do entendimento destes agentes, é atribuído um valor de troca para as propriedades em consequência da localidade urbana que se encontram. O solo urbano e rural é disputado pelos agentes envolvidos no cenário urbano, cabendo ao Estado a regulação de marcos legais que procurem assegurar que a cidade priorize o interesse público, no entanto, por vezes, o próprio Estado torna-se agente facilitador do capital em detrimento do social.

Esta aliança privado-estatal assegura ao setor imobiliário facilidades para aquisição de terrenos e para a ampliação de investimentos, que tem no setor público o apoio quanto a empréstimos e até mesmo a implantação da infraestrutura necessária para a valorização desses espaços urbanos, fato destacado por Corrêa (1987, p. 62) quando infere que “O Estado, em muitos casos, torna-se empresário, diversificando seus investimentos. Esta função passa a desempenhar interesse ao grande capital, inserindo-se na dinâmica de acumulação capitalista [...]”.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Diante do cenário brasileiro de desigualdades históricas e acentuadas, o contexto regional atual se configura por suas redes urbanas macrocefálicas e desarticuladas que encontram no sistema de transporte e na concentração de equipamentos urbanos elementos de destaque para o fortalecimento de novas centralidades e para a integração inter-regional, intra-regional e particularmente para o enfrentamento dos desafios de grandes e médias cidades nordestinas que vivenciam de forma marcante uma urbanização caotizada, ou seja, quando ocorre investimentos sem contudo resolver os problemas sociais herdados do passado. Assim, os espaços são reorganizados, mas não são transformados e desse modo acabam por provocando desestrutura e subdesenvolvimento.

Diante do exposto, este estudo apresentará aportes teóricos para questões de mobilidade urbana e logo depois versará sobre as normativas que regem a temática no âmbito legislativo. Por fim, o estudo discute sobre os achados, na literatura, quanto o plano diretor e PlanMob do município paraibano de Campina Grande.

## 2 Metodologia

Para fins metodológicos, este estudo caracteriza-se como sendo uma pesquisa exploratória e descritiva com abordagem qualitativa. Para o desenvolvimento da pesquisa foi realizado um levantamento de literatura nas bases Scopus, Scielo e Elsevier.

Nessa perspectiva foram utilizadas como variáveis analíticas, expansão urbana, mobilidade urbana e transporte público. A partir disso utilizou-se como filtro um recorte temporal de 2010 a 2023, pois este intervalo é caracterizado pela





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

elaboração de marcos legais no cenário nacional com a Política de Mobilidade Urbana no Brasil e a Lei 12.587/2012, e no contexto local, pelo Projeto de Lei Complementar 11/2015 que instituiu o Plano de Mobilidade de Campina Grande (PLANMOB-CG). Identificou-se 18 artigos que tratavam de temáticas relativas ao transporte público como fator relevante na expansão urbana e com impacto na mobilidade urbana.

A pesquisa foi desenvolvida com base na pesquisa bibliométrica e foi realizada como a primeira fase na elaboração de dissertação, a fim de coletar estudos que tratavam da temática. Para isso, norteou-se com as seguintes indagações: i) Quais aportes teóricos que a literatura tem abordado sobre expansão urbana? ii) Como a literatura tem tratado as limitações do transporte público no município de Campina Grande?

Desse modo, as próximas seções vão discorrer sobre os achados teóricos encontrados no referido levantamento bibliográfico.

## 3 A cidade e a Mobilidade Urbana

Assim como outras ciências sociais, a Geografia possui desafios conceituais que merecem atenção, entre os quais está a diferenciação que precisa ser estabelecida dentro da Geografia Urbana que é conceito de cidade e urbano. Santos (1992 *apud* Souza, 1997, p. 1-2) descreve a cidade como o concreto, contendo um conjunto de redes, enquanto o urbano como o abstrato que concede sentido a natureza da cidade.

Mesmo existindo uma diferenciação conceitual de cidade e urbano, é importante não perder a ideia de totalidade para a compreensão das dinâmicas que envolvem a circulação, o trabalho e o mercado, pois a cidade é uma obra humana produzida que obedece especificidades materiais e ainda são organizadas por





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

intencionalidades que por vezes reproduzem desigualdades perceptíveis na análise do território.

A organização espacial de uma sociedade é o resultado da materialização dos interesses do capital, ou melhor, da sociedade detentora dos recursos que investe em espaços urbanos representados especialmente por empreendimentos que transformam a paisagem e modificam o espaço da cidade, no entanto, é imperativo destacar que estas mudanças urbanas precisam ocorrer de forma planejada com o intuito de trazer melhorias para a mobilidade.

A sociedade capitalista detém a posse da propriedade privada e usa o terreno urbano como mercadoria de poder, através da ocupação do espaço, fato que Rodrigues (2001, p. 18) afirma quando fala que “A terra tornou-se uma mercadoria do modo de produção capitalista” e que para construir cidades sustentáveis é preciso identificar e analisar o sistema de transporte público coletivo associado a política vigente de mobilidade que por sua vez é um importante vetor da produção do espaço urbano.

A escolha do tipo de transporte está diretamente relacionado com o poder aquisitivo de cada indivíduo, entretanto, por ser um conceito complexo, mobilidade não se resume ao deslocamento apenas de pessoas, assim como esclarece Born (2011 *apud* Russo, 2012, p. 42):

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e aos bens, correspondente às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicas às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades neles desenvolvidas.

Somando-se a um planejamento urbano inadequado ou mesmo ausente





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

ocorre o comprometimento do espaço urbano e dos deslocamentos na cidade, formando um espaço urbano problemático, palco de uma verdadeira crise no sistema de mobilidade. A crise da mobilidade urbana resulta da opção pelo modo de transporte motorizado individual como forma privilegiada pelas políticas públicas, inclusive a industrial (Born, 2011).

O sistema de transporte garante o direito à cidade e à redução das desigualdades sociais que tanto caracterizam a paisagem das cidades brasileiras, mesmo sabendo que as cidades, ponto de criatividade interativa, sempre foram o lugar do encontro das diferenças e contradições dentro de um escopo de desordem que pode ser utilizado em diversas visões que concorrem entre si (Harvey, 2013).

Na dinâmica das relações existentes na cidade, o trânsito reflete as interações, pois é possível observar relações sociais de modo que deve ser pensado e planejado tendo como prioridade os meios de locomoção não motorizados para que o indivíduo tenha direito à cidade, que atualmente presencia a disputa constante pelo espaço cada vez mais desumanizado no qual “a cidade vai-se desumanizando, transformando-se num lugar em que apenas o veículo ‘sente-se bem’, em que o homem não possui mais segurança e conforto enquanto pedestre” (Vasconcelos, 1985, p. 34).

Quando ocorre a inversão nas prioridades para o uso do modal para o deslocamento a cidade torna-se um ambiente cada vez mais ostil especialmente para o pedestre sendo necessário não apenas a elaboração de políticas públicas de promoção de melhor mobilidade, mas a execução dessas políticas de forma planejada.

É no espaço urbano da cidade que a problemática do trânsito adquire





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

proporções significativas, pois a disputa pelo espaço refere-se à disputa pelo tempo, pelos recursos e serviços que a cidade dispõe, sendo esta disputa desigual à medida que o indivíduo tende a ter mais facilidades de utilizar os bens da cidade quando maior for detentor de capital:

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos; é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. (Vasconcelos, 1985, p. 19).

Desse modo, através da análise das relações existentes na dinâmica do espaço urbano, compreende-se de forma mais objetiva o papel que o estudo da mobilidade urbana de uma cidade, especificamente na observação do seu sistema de transporte público coletivo reflete também relações sociais, estreitamente relacionada a concentração de capital, tendo em vista que:

O espaço de circulação seria “consumido” (acessado), então, de forma diferenciada, refletindo diferentes condições sociais e econômicas entre as famílias e as pessoas. Enquanto as famílias de renda mais baixa têm uma mobilidade limitada e consomem menos espaço (menor acessibilidade), a família de renda mais alta usam transporte mais rápido (automóvel) para realizar mais viagens e consumir mais espaço (Vasconcelos, 2001, p. 44).

Nesta disputa desigual pelo espaço, o automóvel passa a dominar o cenário urbano ocasionando transtornos não só para as pessoas que utilizam desse meio de transporte, mas também aos demais habitantes da cidade:

[...] o carro tornou a cidade grande inabitável. Tornou-a fedorenta, barulhenta asfixiante, empoeirada, congestionada, tão congestionada que ninguém mais quer sair de tardinha (Gorz, 2004 *apud* Maricato, 2002, p. 79).

Os meios de transportes, o trânsito e os fluxos devem ser entendidos como uma realidade em movimento nos quais os sujeitos são parte integrante do processo



de produção e reprodução da cidade. Para Harvey (2004, p. 329) o direito de produzir espaço:

[...] ultrapassa em muito a capacidade de circular no interior de um mundo espacialmente estruturado pré-organizado. Significa, além disso, o direito de reconstruir relações espaciais (formas, recursos de comunicação e regras territoriais) que transformem o espaço em um arcabouço absoluto de ação num aspecto mais maleável e relativo da vida social.

Nesse sentido, as condições de mobilidade urbana determinarão em grande parte as regras da cidade enquanto espaço partilhado. Os deslocamentos não se resumem por um único modo, entretanto, levando em consideração o tipo de transporte público motorizado, o sistema por ônibus requer uma atenção pela maior flexibilidade de deslocamento no espaço urbano da cidade.

Nessa perspectiva, o Estado atua como principal agente para identificação e solução de problemas por meio das políticas públicas que garantem ou melhor, devem garantir a melhoria das condições de vida da sociedade e a manutenção de condições ambientais favoráveis ao bem estar dos indivíduos.

## 4 Mobilidade Urbana: Conceitos e Legislação brasileira

Normalmente os estudos relacionando à mobilidade urbana se relacionam de forma quase que restrita à oferta e à disposição do transporte público em determinado território, seja numa metrópole ou em um bairro de uma cidade do interior. No entanto, pensar em mobilidade urbana de forma mais ampla, precisa entendê-la antes de tudo como uma prática social por se tratar das necessidades e desejos das pessoas que se deslocam no território (Velázquez, 2021).



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Assim, falar mobilidade urbana também é entender que o transporte possui um importante papel para o uso do território sendo o meio onde o deslocamento ocorre. A mobilidade está diretamente relacionada com o direito à cidade, uma vez que, uma cidade que oferece boas condições de uso do seu território através de acesso a escolas, postos de saúde, hospitais, áreas de lazer, trabalho e universidades, independente da localização da moradia, estas cidades asseguram o direito à cidade por seus habitantes. Nesse sentido, Velázquez (2021, p. 68) estabelece o conceito de mobilidade urbana a partir da ação social:

la Movilidad es una práctica social, es decir, no únicamente involucra al medio de transporte donde las personas realizan desplazamientos, aunque este sea parte inseparable del conjunto; la Movilidad es una acción ejecutada en el territorio y el transporte, el medio con el cual se realiza el desplazamiento. Así, el desplazamiento de las personas y sus bienes son el objeto de estudio de la Movilidad, y el Viaje, su unidad de medida.

Desse modo, para a uma compreensão do conceito de mobilidade faz-se necessário inter-relacioná-lo com a ação social praticada no território através do uso do transporte como possibilidade de deslocamento não exclusiva, haja vista que os indivíduos se deslocam no território especialmente pelo modo de caminhada sem utilizar, com isso, algum tipo de modal motorizado.

Para os deslocamentos a pé se faz necessário uma estrutura urbana adequada para que os habitantes de determinado lugar optem por esse modelo de deslocamento, ou seja, quanto melhor as condições da estrutura urbana melhor será a possibilidade do uso do território e conseqüentemente o exercício do direito à cidade. É a partir da qualidade do espaço urbano que o suporte para os movimentos escolhidos e necessários configurarão o dia a dia dos usuários do espaço urbano.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Os desafios que acometem o sistema de transporte público tem sido abordado com frequência pela academia e pelo poder público com a implementação de políticas públicas que assegurem o acesso a todas as parcelas da população de um transporte seguro e de qualidade. Para tanto, se faz necessário a análise dos problemas enfrentados pelos usuários do sistema de transporte de uma cidade, pois para Secchi (2016, p. 20) “a identificação do problema público é a primeira fase do ciclo da política pública. Uma política pública nasce para fazer oposição a um problema público, seja ele objetivo (visível, palpável) ou socialmente construído”.

Desse modo, uma política pública nasce a partir de um problema público que atinge de forma coletiva atores sociais relevantes que passam a buscar soluções para o enfrentamento das situações coletivas indesejadas. Ao analisar os desafios enfrentados nas cidades brasileiras, no que tange o sistema de transporte, percebe-se problemas de acesso, qualidade dos serviços prestados, superlotação, tarifas elevadas entre outros fatores que contribuem para a procura por alternativas de transporte individuais que por consequência gera outros problemas a exemplo de congestionamentos e aumento da poluição do ar nos grandes centros urbanos.

O transporte urbano se reveste de importância vital na medida em que as cidades crescem, pois proporcionam uma série de benefícios a todos os segmentos que compõem a sociedade. Aos trabalhadores e estudantes porque podem alcançar seus locais de trabalho ou de estudo, garantindo-lhes a manutenção de necessidades de consumo ou de recepção de conhecimentos; aos empresários, porque dispõem de mão-de-obra na atenção de seu processo de produção, e por fim, a sociedade porque podem beneficiar-se de todos os bens e serviços que a vida urbana oferece, através das relações econômicas e sociais mediante o deslocamento



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

das pessoas.

Os serviços de transporte urbano de massa afetam diretamente a qualidade de vida de uma cidade, porque definem as alternativas de deslocamento que os habitantes têm à sua disposição, e ainda impactam as atividades que as pessoas podem participar e os locais onde podem ir.

Os transportes disponíveis ao usuário são o resultado conjunto de: políticas públicas governamentais, da demanda global por deslocamentos em um espaço, da competição entre os diversos tipos de transportes e dos recursos disponíveis ao indivíduo para a aquisição dos serviços.

As questões urbanas são de fundamental importância para o desenvolvimento de políticas públicas que priorizem o transporte coletivo por meio da sua requalificação para atender as necessidades dos seus usuários e construir cidades que se desenvolvam de forma sustentável. Entretanto a ideia de conciliar “desenvolvimento” com “sustentabilidade” cria uma discussão contraditória por tentar associar crescimento das cidades com qualidade ambiental. Analisando o desenvolvimento sustentável das cidades, Prado (2015, p. 91), faz a seguinte ponderação:

As cidades precisam se tornar “cidades sustentáveis” em função da reestruturação pela qual o sistema econômico mundial passou nas últimas décadas. No modelo de “desenvolvimento urbano sustentável”, as questões ambientais foram incorporadas e podem ser discutidas desde que não comprometam o desenvolvimento urbano.

Seguindo o raciocínio do autor, falar de sustentabilidade urbana é entender que as prioridades sejam invertidas e que as demandas urbanas passem a suprimir as questões ambientais fazendo as cidades locais apenas mais atraentes para o capital por possuírem o “selo de cidades sustentáveis” nas quais a tensão no que se



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

refere à mobilidade urbana passa pela disputa entre a utilização de veículos motorizados individuais e o transporte público coletivo de massa a exemplo de ônibus, metrô e veículos leves sob trilhos - VTL's.

No ano de 2012 foi aprovada a Lei 12.587/2012 que tem como objetivo central a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município. O Artigo 7º, da referida lei, estabelece cinco objetivos da Política de Mobilidade Urbana no Brasil que são:

- I- reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II- promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV- promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V- consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

O desafio dos gestores públicos é executar os objetivos da Lei 12.587/2012 de forma a promover uma transformação social por meio do sistema de transporte coletivo uma vez que a cidade pode ser dotada de excelentes serviços, entretanto, se o sistema de transporte for deficitário, acarretará exclusão de parte da população de usufruir dos serviços ofertados, sendo assim, criar condições favoráveis ao acesso do sistema de transporte é contribuir também para o acesso a cidadania.

## 4 Plano Diretor de Campina Grande

Plano Diretor é uma política de desenvolvimento urbano que tem o objetivo de ordenar as funções sociais da cidade, garantindo o bem-estar dos seus habitantes, sendo normatizado na Constituição Federal de 1988, no artigo 182 e no §1º que





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

reconhece o Plano Diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento urbano.

A Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que regulamentou os artigos 182 e 183, estabelecendo as diretrizes gerais da política urbana, através do Estatuto das Cidades, no artigo 42-B estabelece que os municípios que pretendem ampliar o seu perímetro urbano deverão elaborar projeto específico que contenha, entre outros critérios, o planejamento integrado de transporte urbano, inclusive por meio de veículos não motorizados, com vistas a melhorar a mobilidade.

O Plano Diretor é definido como o instrumento básico que orienta a atuação da administração pública e da iniciativa privada, de forma assegurar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, a melhoria da qualidade de vida e o bem-estar da população, segundo os princípios da democracia participativa e da justiça social.

Assim como a nova Lei de Mobilidade Urbana e o Estatuto das Cidades, o Plano Diretor Municipal estabelece um arcabouço legal importante para o combate ao crescimento desordenado das cidades brasileiras que enfrentam sérios problemas como a falta de moradias, falta de saneamento básico e os problemas relacionados a mobilidade urbana do município.

A falta de planejamento urbano acarreta fortes pressões sobre os gestores públicos que precisam elaborar iniciativas não paliativas, mas que promovam a inclusão social através da democratização ao acesso à água potável, à energia, à saúde, ao transporte, ao trabalho, ao lazer, entre outros direitos garantidos pela própria Constituição Federal.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

A Lei Complementar nº003 de outubro de 2006, do município de Campina Grande, promove a revisão do Plano Diretor municipal que atualmente está em processo de revisão após atraso de quase 10 anos. No artigo 2º da Lei Complementar, conceitua-se o Plano Diretor como:

instrumento básico que orienta a atuação da administração pública e privada, de forma assegurar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, a melhoria da qualidade de vida e o bem-estar da população, segundo os princípios da democracia participativa e da justiça social.

O Plano diretor direciona as iniciativas populares e governamentais para que o planejamento urbano seja elaborado objetivando solucionar problemas da cidade e desse modo, melhorar a qualidade de vida de sua população, tornando a cidade mais humana e agradável.

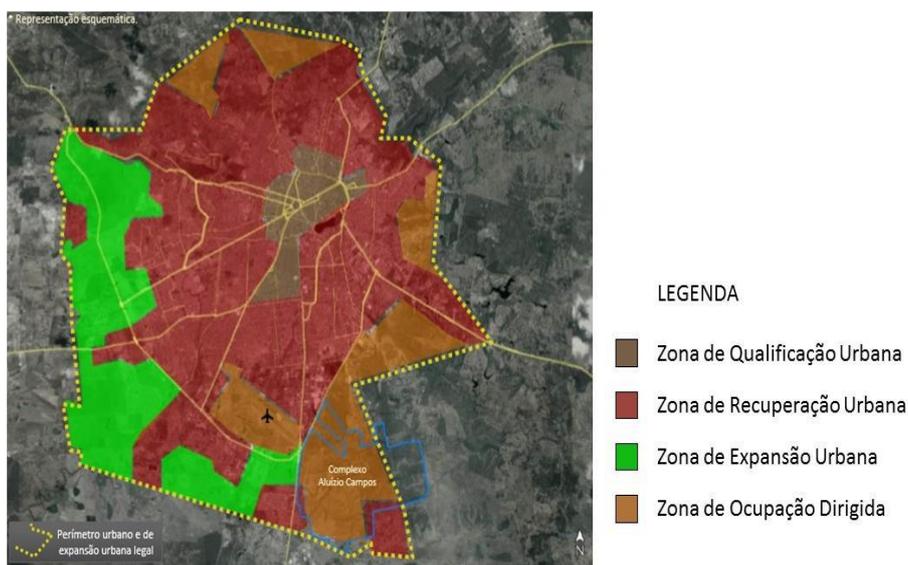
Os princípios fundamentais da gestão urbana estabelecidos pelo Plano Diretor estão contidos no artigo 5º da referida lei, onde estão contidos quatro princípios fundamentais que são: I - função social da cidade; II - função social da propriedade urbana e rural; III – sustentabilidade; IV – gestão democrática.

O Plano Diretor ao elaborar um planejamento, traça metas, programa determinados afazeres para que a cidade seja pensada em todos os seus aspectos, pois o planejamento urbano é imprescindível na organização das cidades que visem reduzir as consequências de um longo período de desorganização espacial, objetivo que será alcançado por meio da execução das diretrizes estabelecidas pelo Estatuto das Cidades e pelos Planos Diretores Municipais.



A cidade de Campina Grande, no seu Plano Diretor de 2006, foi dividida em quatro zonas a saber: zona de qualificação urbana; zona de recuperação urbana; zona de expansão urbana e zona de ocupação dirigida como representado na Figura 1.

Figura 1 – Macrozoneamento de Campina Grande - PB



Fonte: Carvalho (2017)

O zoneamento é um importante instrumento do planejamento urbano, caracterizado pela aplicação de um sistema legislativo geralmente em nível municipal, que procura regular o uso e ocupação do solo urbano por parte dos agentes de produção do espaço urbano sejam eles públicos ou privados. Portanto, o zoneamento urbano divide a cidade em áreas ou regiões, onde são feitas regulamentações quanto ao uso e a ocupação do solo, seja pelo poder público ou setor privado.



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Para a dissertação que se encontra em andamento, o recorte territorial escolhido para análise da estrutura urbana relacionada com a mobilidade e a conectividade, será a zona de expansão urbana, com o desenvolvimento da pesquisa no bairro planejado Portal Sudoeste, que representa um exemplo da ação conjunta do setor público e privado na elaboração e estruturação do espaço urbano campinense.

## 5 PlanMob Campina Grande

Para a Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 em vigência no Brasil, os municípios com mais de 20 mil habitantes precisam elaborar seus planos de mobilidade urbana até o ano de 2015, sendo critério para receberem repasses financeiros do governo federal para a execução de projetos que contemplem a melhoria da mobilidade urbana das cidades e consequentemente dos seus cidadãos.

Os planos de mobilidade devem contemplar projetos que priorizem o sistema de transporte público coletivo e que incentivem os meios de transporte não motorizados como o modo a pé e de bicicleta que necessariamente precisam ser estimulados, mas para que isso ocorra faz-se necessário investimentos na criação e manutenção de ciclovias, bicicletários além de um cuidado especial para as condições das calçadas que na maioria das cidades brasileiras não estão bem estruturadas, o que dificulta até mesmo impossibilita, em alguns casos, os deslocamentos nas calçadas seja elas localizadas em bairros centrais ou periféricos.

A cidade de Campina Grande está inserida entre as cidades que devem elaborar o Plano de Mobilidade seguindo o critério populacional, pois possui uma população estimada em mais de 419 mil habitantes de acordo com o censo de 2022





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Após a elaboração do Plano de Mobilidade, este deve tramitar na Câmara de Vereadores e sendo aprovado, segue para encaminhamentos ao Governo Federal.

O PlanMob de Campina Grande foi aprovado no dia 09 de abril de 2015 e tem, no artigo 2º, por finalidade primordial orientar as ações, no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população em geral e como meta reduzir as desigualdades e promover a inclusão social.

O PLANMOB-CG apresenta ainda, no artigo 10, os objetivos estratégicos:

1. tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados;
2. promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade priorizando os modos de transporte não motorizados e o transporte público coletivo urbano;
3. promover a segurança no trânsito por meio de um amplo processo de educação para a mobilidade e estímulo ao uso dos meios de transporte coletivos e não motorizados;
4. assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados;
5. tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;
6. tornar a mobilidade urbana um fator de equidade urbana.

Para assegurar o cumprimento desses objetivos estratégicos o poder público municipal deverá promover estratégias educativas e executivas para que a sociedade conheça o plano de mobilidade da cidade e seja convidada a participar das discussões que garantam a participação democrática para sua elaboração e execução.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Importante salientar que mesmo sendo um projeto de fundamental importância para o desenvolvimento urbano das cidades brasileiras, muitas foram as cidades que não realizaram seus planos e conseqüentemente sofreram sanções quanto ao repasse de verbas para a execução de obras para a mobilidade urbana. Este fato acaba por repercutir diretamente na população, pois reflete falta de planejamento urbano o que acarreta negligência quanto à implantação das diretrizes nas áreas urbanas consolidadas, e também nas áreas de expansão urbana a exemplo dos loteamentos, condomínios fechados e bairros planejados que normalmente têm sua estrutura urbana pensada para uma melhor mobilidade e conectividade nas áreas centrais da cidade, evitando a ampliação de periferias desconectadas e segregadas, diminuindo a qualidade de vida de seus habitantes.

## 6 Considerações Finais

O presente artigo teve como objetivo analisar a inter-relação dos conceitos de processo de expansão do espaço urbano e mobilidade urbana por meio da organização do sistema de transporte público de Campina Grande-PB, constituindo a primeira etapa de uma dissertação.

Nesta etapa foi realizado levantamento bibliográfico nas bases Scopus, Scielo e Elsevier. Foram identificados 18 artigos no recorte temporal de 2010 a 2023 e a partir destes, foram analisados os conceitos selecionados para a revisão das variáveis analíticas: i) expansão urbana, abordado como o processo de crescimento das cidades seja em maior ou menor intensidade; ii) mobilidade urbana dentro do arcabouço conceitual possui diferentes abordagens sendo normalmente concebido como a condição que permite as pessoas se deslocar em uma cidade, objetivando o





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

desenvolvimento de relações sociais e econômicas; e iii) transporte público foi o modal escolhido para analisar as condições de deslocamento no território na cidade de Campina Grande-PB.

Nesse contexto, foram identificados que nas áreas de expansão urbana estão localizadas em sua grande maioria na porção sudoeste da cidade, conforme o direcionamento proposto pelo Plano Diretor da cidade, entretanto, mesmo sendo novas áreas urbanas, velhos problemas persistem como o reduzido número de transporte público para atender a população que passou a residir nos diversos loteamentos, condomínios verticais e horizontais que foram construídos na região sudoeste no período de tempo analisado.

Reconhece-se a limitação desse trabalho por ser um trabalho inicial em andamento, entretanto, sugere-se para trabalhos futuros um levantamento de estudos que possam identificar novos conceitos e perspectivas analíticas de mobilidade urbana e entender como os poderes públicos executam na cidade, as diretrizes contidas na Política de Mobilidade Urbana e nos Planos Diretores para a construção de um círculo virtuoso de melhoria do transporte coletivo, da mobilidade e das cidades brasileiras estabelecido na Constituição Federal garantindo o acesso e o direito à cidade.

## Referências

BORN, Liane Nunes; JÚNIOR, Orlando Alves dos Santos; MONTANDON, Daniel Todtmann (Orgs.). A Política de Mobilidade Urbana e os Planos Diretores. In: BORN, Liane Nunes; JÚNIOR, Orlando Alves dos Santos; MONTANDON, Daniel Todtmann (Orgs.). *Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas*. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

BRASIL. [Constituição (1988)]. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: 2023.

BRASIL. LEI Nº10.257, de 10 de julho de 2001 Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, ano. 138, n. 133, p. 1-5, 11 jul. 2001.

BRASIL. Lei Nº 12.587, DE 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, ano 149, n. 3, p. 1-3, 4 jan. 2012.

CAMPINA GRANDE. Lei complementar nº 3, de 09 de outubro de 2006. Promove a revisão do Plano Diretor do Município de Campina Grande. *Prefeitura de Campina Grande*, PB, 2006.

CAMPINA GRANDE. Projeto de Lei Ordinária nº 11, de 26 de março de 2015. Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande – PB, Estabelece As Diretrizes para o Acompanhamento e o Monitoramento de sua Implementação, Avaliação e Revisão Periódica e dá outras Providências. *Prefeitura de Campina Grande*, PB, 2015.

CARVALHO, Myrian Batista de. *Análise da Expansão do Perímetro Urbano de Campina Grande – PB: Identificação de Vazios Urbanos, Áreas Agrícolas e Cenários de Ocupação*. 2017. 64 f. Monografia (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologias e Recursos Naturais – Unidade Acadêmica de Engenharia Civil, Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, 2017.

CORRÊIA, Roberto Lobato. *Região e Organização Espacial*. 2 ed. São Paulo: Ática, 1987.

BRASIL. *Estatuto das Cidades: guia para implementação dos municípios e cidadãos*. 3. ed. Brasília: Instituto Pólis, Laboratório de Desenvolvimento Local, 2005.

HARVEY, David. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2004.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia In: *Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. 1.ed. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. 2. ed. Petrópolis, RJ, 2002  
PRADO, André. Desenvolvimento Urbano sustentável: de paradigma a mito. *Oculum ens*. Campinas, v.12, n. 1, p.83-97, jan/jul. 2015.

RUIZ, Arturo Velazquéz. *Modificaciones a la estructura urbana de las ciudades mexicanas y sus posibles impactos en la escala humana y la movilidad periodo 2000-2015*. 2021. 266 f. (Arquitectura y Urbanismo) - 2020 (Tese de Doutorado) - Facultad de Arquitectura Región Xalapa, Universidad Veracruzana, Vera Cruz, 2021.

RODRIGUES, Arlete Moysés. *Moradia nas Cidades Brasileiras*. 4. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

RUSSO, João Paulo Rezende. *Função social da propriedade urbana no III Plano Diretor de Pelotas*. 2012. Dissertação (Mestrado em Política Social), Universidade de Católica de Pelotas, Pelotas, 2012.

SECCHI, Leonardo. *Análise de políticas públicas: diagnóstico de problemas, recomendação de soluções*. São Paulo: Cengage Learning, 2016

SOUZA, Maria Adélia Aparecida. *O Lugar de todo o Mundo: a Geografia da solidariedade*. Texto apresentado em Seminário na Bahia, em junho de 1997, organizado pelo Programa de Pós-Graduação e pelo Departamento de Geografia da UFBA.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. *O que é trânsito*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade – Análise das políticas Públicas*. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

