

GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA EM ARACAJU: VISÃO DE AGENTES DO PODER PÚBLICO

Romário Santos Silva¹
Ulisses Pereira Ribeiro²

RESUMO

Neste trabalho buscou-se compreender quais são as principais características da mobilidade urbana da cidade de Aracaju/SE na visão de agentes do poder público. Os dados deste estudo de natureza exploratória e descritiva foram obtidos em 2016 a partir de entrevistas semiestruturadas junto a nove agentes do poder público. Segundo os entrevistados, as principais vias e avenidas de Aracaju são em demasia estreitas, o que dificulta a alocação do crescente número de veículos e a prestação de um serviço rápido e eficiente de transporte público. Ressaltaram ainda a ineficiência da infraestrutura da cidade, que se encontra atrasada para as necessidades de locomoção de sua população devido ao seu crescimento desordenado e a falta de qualidade, segurança e agilidade do transporte coletivo da capital. A ineficiente infraestrutura da cidade e o crescimento populacional atrelado ao precário sistema de transporte público urbano são fatores caracterizados como incentivadores para o gradativo crescimento do transporte individual.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade Urbana; Aracaju; Desafios urbanos.

¹ Mestrando em Administração, bolsista capes – PROPADM/UFS.
E-mail: romario.rss07@gmail.com

² Doutorando em Desenvolvimento Regional e Urbano – UNIFACS;
Bolsista FAPESB. E-mail: ulissesribeiro.professor@gmail.com

ABSTRACT

This work aimed to understand what are the main features of urban mobility in the city of Aracaju/SE in the view of government agents. Data from this study exploratory were obtained in 2016 from semi-structured interviews with nine government agents. According to respondents, the main roads and avenues of Aracaju are too narrow, making it difficult to allocate the increasing number of vehicles and the provision of a fast and efficient service of public transportation. They further emphasized the inefficiency of the city's infrastructure, which is late for the mobility needs of its population due to their uncontrolled growth and the lack of quality, safety and speed of public transport in the capital.

KEYWORDS

Urban Mobility; Aracaju; Urban challenges.

1 INTRODUÇÃO

O processo de urbanização intensa decorrido nas últimas décadas acarretou no desenvolvimento acelerado das cidades, principalmente quanto à evolução de sua infraestrutura. O imediatismo característico destas mudanças teve como consequência a influência negativa em vários aspectos ambientais como poluição do ar e depredação de recursos naturais, além da utilização em larga escala de combustíveis e consumíveis de fontes não renováveis (DOTTO; SILVA, 2019). Além disso, a dimensão humana tem sido um tópico de planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham maior ênfase, como a acomodação ao vertiginoso crescimento do tráfego de automóveis (GEHL, 2013).

Dotto e Silva (2019) explanam que até 1970 o planejamento urbano era marcado pela ênfase no transporte rodado, em vista da prioridade do transporte privado sobre o transporte público, o esforço limitado na promoção de modos de transporte não-motorizados e a frequente separação entre os planejamentos urbano e de transporte. Diante disto, o crescimento desordenado das ci-

dades e a insuficiência da mobilidade urbana surgem como consequência à ineficiência de elaboração de um planejamento urbano eficaz.

O conceito de mobilidade urbana que vem sendo desenvolvido após o reconhecimento das falhas no planejamento urbano e de mobilidade anteriores, para Rocha, Vargas e Silveira (2018), está atrelado ao pensamento das necessidades que levam as pessoas a se deslocarem em função das variações de possibilidades que o sistema de transporte de vias de mobilidade terrestre oferece em sua infraestrutura. Baseia-se no pressuposto de que os problemas da mobilidade não são apenas uma consequência da falta de acesso a meios de transporte, mas envolvem complexas disfunções ambientais, econômicas, sociais e comportamentais (DOTTO; SILVA, 2019).

Nesse sentido, um dos principais desafios para uma política integrada e eficiente de mobilidade e desenvolvimento urbano é equiparar determinados modelos de transporte público terrestre à complexa demanda por mobilidade populacional e comercial das cidades. O crescimento desordenado provocado pela concentração populacional nos grandes centros urbanos criou a necessidade de se pensar a formulação de soluções com objetivo de facilitar o complexo processo de mobilidade de pessoas nas principais cidades do mundo (ROCHA; VARGAS; SILVEIRA, 2018).

Para tanto, o presente artigo visa contribuir com o debate acerca da questão da mobilidade no Brasil, com enfoque na capital de Sergipe, que visivelmente sofre com a crescente intensificação do problema da mobilidade urbana. Assim, o questionamento de pesquisa que norteia este estudo é: quais são as principais características da mobilidade urbana da cidade de Aracaju/SE na visão de atores do poder público que atuam nesta área na capital sergipana? Para tanto, o objetivo deste artigo é compreender quais são as principais características da mobilidade urbana da cidade de Aracaju/SE na visão de atores do poder público que atuam nesta área na capital sergipana.

2 MOBILIDADE URBANA: UM GRANDE DESAFIO

A busca por um **planejamento urbano eficiente** por meio de programas de mobilidade pública tende

a garantir que os órgãos públicos retirem o enfoque exclusivo do sistema de transporte coletivo único e a utilização do transporte individual, e passem a analisar outras formas de mobilidade urbana que objetivem facilitar o processo de livre circulação de pessoas, bens e serviços. Por meio da integração de uma estrutura de modais de transporte urbano, não somente facilitaria o processo de soluções para os engarrafamentos, mas também amenizaria os grandes problemas causados pelo uso errôneo do automóvel particular como principal meio de transporte da população nas principais cidades do país (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ; 2012).

Países em desenvolvimento como é o caso do Brasil, por exemplo, possuem problemas comuns devido principalmente ao crescimento acelerado e desordenado dos centros urbanos, a saber: ruas congestionadas, sistema público de transportes inadequados, cidades espraiadas, crescimento das regiões periférica das cidades de maneira desordenada, aumento do uso do transporte motorizado individual, falta de controle de tráfego, altos números de acidentes de trânsito, prejudicando o oferecimento de qualidade de vida para a população por parte do poder público (ARAUJO JUNIOR; FERREIRA, 2018).

Sobre a ótica aracajuana, a realidade do sistema de transporte público da capital acompanha este cenário brasileiro descrito. O crescente contingente de veículos tem acarretado uma série de transtornos para a mobilidade de Aracaju, conforme destacam Costa, Silva e Silva (2020), tendo em vista que a cidade não está preparada em sua infraestrutura viária para receber de forma aceitável o crescente número de veículos motorizados, causando por consequência, um súbito aumento de congestionamentos. Somado a este crescente, têm-se a presença de ruas e avenidas centrais estreitas, ineficiente uso e ocupação do solo urbano e aumento da demanda populacional por livre locomoção (COSTA; SILVA; 2020).

Isto posto, este aumento da quantidade de veículos frente às limitações nas malhas viárias urbanas são acontecimentos atuais e comuns em outros centros urbanos a exemplo das cidades de Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador, conforme destacam Costa, Silva e Silva (2020) e que tem uma tendência palpável de ocorrer na cidade de

Aracaju, mesmo a capital possuindo proporções menores de complexidade e infraestrutura.

Dessa forma, as cidades não podem mais ser vistas em termos de espacialidade, uma vez que tal fenômeno mudou sua natureza. Não é mais uma problemática dentre tantas outras; é o problema chave, o problema do cruzamento das questões econômicas, sociais e culturais. Portanto, torna-se necessário repensar novas estratégias para lidar com os espaços urbanos (GUATTARI, 1992).

Tal colocação corrobora com o disposto pelos autores Campos, Santos e Alves (2016) ao destacarem que pensar em mobilidade urbana para a cidade aracajuana atualmente é muito mais complexo do que tratar unicamente sobre transporte e trânsito. Refere-se à liberdade de locomoção para a população, maior diversidade de possibilidades de livre transição pelas malhas viárias urbanas, além de interligar cidadãos ao patrimônio físico de sua cidade (CAMPOS; SANTOS; ALVES, 2016)

Campos, Santos e Alves (2016) pontuam, ainda, que a acelerada expansão urbana das cidades brasileiras nos últimos anos, tem ampliado os índices de degradação ambiental, principalmente pelo aumento da poluição, ausência de espaços verdes, além do difícil e conflituoso processo de operacionalização da acessibilidade de pessoas, mercadorias e serviços de infraestruturas viárias pensados em bases uni-modais, como o transporte rodoviário.

E muitos casos, levando-se em consideração a predominância deste único modelo definido já como 'deficiente' no desenvolvimento urbano, torna-se notório o aumento das desigualdades sociais, da dependência e das dificuldades de mobilidade no interior das cidades (CAMPOS; SANTOS; ALVES, 2016). Daí, a busca por uma mobilidade urbana de qualidade tem sido uma problemática a ser solucionada nas principais capitais do Brasil.

Assim, sobre a ótica da mobilidade de Aracaju, Costa, Silva e Silva (2020) fazem um alerta a respeito da ausência pontual de conhecimentos a respeito dos problemas relacionados ao transporte urbano aracajuano alinhado às decisões e medidas tomadas diante destes *gaps* ainda pouco compreendidos que podem ocasionar, em um curto espaço de tempo, um possível colapso do sistema viário da capital. Dessa forma, tais autores destacam a necessidade da realização de

mais estudos e diagnósticos a respeito da mobilidade urbana da cidade.

Atualmente, de acordo com Westphal e Oliveira (2015), a mobilidade urbana é um dos problemas mais discutidos globalmente e nacionalmente, na medida em que as cidades em diferentes partes do mundo e em solo brasileiro têm crescido de maneira acelerada e desordenada, gerando congestionamentos, dificuldades no uso dos espaços públicos e poluição no ar devido ao alto volume de veículos motorizados por meio de combustíveis fósseis.

Para tanto, o sistema de transporte urbano nas cidades brasileiras apresenta duas características principais de acordo com Carvalho (2016): a necessidade da população urbana pela utilização do transporte público coletivo e de meios não motorizados, como caminhada e bicicleta; e a deficiência de condições gerais de transporte como segurança, planos tarifários acessíveis, confiabilidade e conforto, demonstrando fragilidade em termos de mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade.

Nesse sentido, a mobilidade urbana no Brasil segue centrada na valorização de um único meio de transporte: o automóvel individual, o qual já demonstra, com o passar dos anos, diversos efeitos caóticos para os centros urbanos brasileiros, no que diz respeito tanto à segurança, quanto à qualidade de vida, já que a degradação do transporte público coletivo tem servido de incentivo para o desequilibrado crescimento do transporte individual.

Diante disso, conforme Araújo Júnior e Ferreira (2018) para contar com um transporte urbano mais estruturado e eficiente, os gestores públicos devem desestimular o uso inapropriado do automóvel como principal meio de transporte urbano; melhorar a infraestrutura das vias de transporte; incentivar a utilização do transporte não motorizado e integrar a utilização do espaço terrestre com modelos de transportes urbanos. Dessa forma, muito além dos benefícios individuais, o gestor da cidade deve procurar as vantagens coletivas, objetivando a dinâmica das cidades e a rapidez dos deslocamentos (ARAUJO JUNIOR; FERREIRA, 2018).

Gehl (2013) salienta, ainda, que cidades saudáveis, sustentáveis e convidativas, devem priorizar por um planejamento urbano que construa um espaço público cuidadosamente projetado para

sustentar os processos que reforçam a vida urbana e a dimensão humana.

Dado o exposto, de acordo com Catunda e Santana (2015), a necessidade de uma reorientação de políticas públicas com vistas a um planejamento urbano ecologicamente estruturado deve ser priorizada pelos gestores, uma vez que a ação de minimizar o domínio do automóvel particular sobre o transporte coletivo como principal meio de transporte urbano, deve ser primado pelo poder público como alternativa de melhoria da qualidade da mobilidade urbana dos centros urbanos (GEHL, 2013).

Os sistemas de transporte e o uso do espaço urbano de uma cidade são os elementos que impactam diretamente a mobilidade das pessoas. Assim, planejar como a cidade deverá se desenvolver e como estará conectada às infraestruturas e sistemas de transporte, existentes ou a serem implementados, torna-se um elemento chave para garantir a melhoria da mobilidade urbana, já que não é possível planejar a mobilidade sem levar em conta essas questões ou sem ter em mente as necessidades de deslocamento diários realizados pelas pessoas (PAVELSKI; BERNARDINIS, 2019)

Até 1970, esse planejamento era marcado pela ênfase no transporte rodado, a prioridade de transporte privado sobre o transporte público, o esforço limitado na promoção de modos de transporte não-motorizados e a frequente separação entre os planejamentos urbano e de transporte. O novo conceito de mobilidade urbana, que vem sendo desenvolvido após o reconhecimento das falhas no planejamento urbano e de mobilidade anteriores, baseia-se no pressuposto de que os problemas da mobilidade não são apenas uma consequência da falta de acesso a meios de transporte, mas que envolvem complexas disfunções ambientais, econômicas, sociais e comportamentais (DOTTO; SILVA, 2019).

Para tanto, corroborando com esse posicionamento, Machado e Piccinini (2018) enfatizam que para alcançar uma mobilidade urbana mais eficiente, requer frear a expansão urbana, reduzir os tempos e os custos dos deslocamentos, tornar mais atrativo os modos não motorizados e melhorar o transporte coletivo. É um processo que depende do enfrentamento pelos gestores dos poderes municipais e estaduais em priorizar uma

composição que se adapte às necessidades populacionais por mobilidade urbana, não cedendo às pressões exercidas pela especulação imobiliária e pelos interesses econômicos de terceiros (MACHADO; PICCININI, 2018).

Muito além dos benefícios individuais, conforme explana Araújo Júnior e Ferreira (2018), o gestor da cidade deve procurar as vantagens coletivas, objetivando a dinâmica das cidades e a rapidez dos deslocamentos, tanto dos cidadãos quanto dos bens e serviços, tendo em vista que a mobilidade influencia de maneira significativa a economia em escala micro e macro das pessoas.

Assim, para alcançar uma mobilidade urbana de qualidade que vise melhorar a qualidade de vida da população atual, faz-se necessária uma política voltada para o desenvolvimento de sistemas integrados de transporte urbano que visem atender às necessidades dos cidadãos que buscam agilidade no processo de locomoção, promovendo condições físicas e econômicas de acessibilidade para as pessoas dentro do espaço urbano (ARAÚJO JUNIOR; FERREIRA, 2018).

Isto posto, para o desenvolvimento de projetos urbanos voltados para a integração de transportes coletivos que visem satisfazer as necessidades da população, proporcionando aos mesmos um transporte público de qualidade em massa, algumas cidades brasileiras estão priorizando a criação de um planejamento urbano voltado para a inter-relação entre sistemas integrados de transporte urbano, conforme Andreola e Krewer (2017).

Redes de transporte são considerados sistemas multimodais, conforme Shirabayashi *et al.* (2017), quando contêm integração de maneira sistêmica por meio da interação de vários modos de transporte, tais como: ônibus, metrô, trem, dentre outros. Dessa forma, os usuários podem utilizar vários modos de transporte em uma determinada viagem.

Assim sendo, Pavelski e Bernardinis (2019, p. 15) corroboram com esse posicionamento ao destacarem que investimentos em infraestrutura de modais de transportes integrados, com prioridade aos meios não motorizados e uso compartilhado de transporte coletivo, são elementos que podem ser usados para atrair os usuários de transporte individual ao transporte público, mitigando, desse modo, o número de veículos privados nas vias e

por consequência, reduzindo problemas oriundos de congestionamentos e imobilidade.

Diante do exposto, baseado na obra de Costa, Silva e Silva (2020) alguns pontos são essenciais de serem aprofundados para fins de análises a respeito das características da mobilidade urbana da cidade de Aracaju, são eles a relação entre a população e os modais de transporte urbano presentes no espaço viário, uso e o parcelamento do solo urbano, os impactos do transporte público sobre a qualidade de vida da população aracajuana, a formulação de um plano de mobilidade urbana mais eficiente, integrado e sustentável, entre outros pontos que são imprescindíveis para uma melhor compreensão a respeito do contexto de mobilidade e transportes urbanos aracajuano baseado no contexto brasileiro de mobilidade.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E PERFIL DOS ENTREVISTADOS

O presente artigo apresenta alguns dos resultados de um estudo desenvolvido em 2016 na cidade de Aracaju. Vale salientar que o estudo é original, tem natureza exploratória e descritiva quanto aos objetivos, de campo quanto ao objeto e qualitativa quanto a análise dos dados (MARCONI; LAKATOS 2010).

Realizaram-se entrevistas, utilizando um roteiro semiestruturado como instrumento de coleta de dados. Para Marconi e Lakatos (2010), essa abordagem proporciona maiores informações sobre o fenômeno, concedendo ao entrevistador liberdade para desenvolver cada situação em qualquer direção que considere adequada. É uma forma de poder explorar de forma mais ampla uma determinada questão. De forma geral, as perguntas são abertas e podem ser respondidas dentro de uma conversação informal.

Para a consecução das entrevistas consideraram-se as seguintes categorias de análise pré-definidas: principais características, limitações e importância da mobilidade urbana da cidade de Aracaju, na visão de cada gestor entrevistado. Tais categorias são essenciais para o planejamento e

elaboração do roteiro das entrevistas. Porém, os resultados do campo podem resultar em novas categorias (MINAYO, 2001).

As unidades de análise deste estudo compreendem nove pessoas representantes de instituições como a Câmara de Deputados do Estado de Sergipe, Câmara Municipal de Aracaju, diretores e superintendentes da Empresa municipal de urbanismo (EMURB), da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão (SEPLOG), da Prefeitura de Aracaju, e pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT) de cada uma das cidades que compõem a região metropolitana de Aracaju: Barra dos Coqueiros, Aracaju e Nossa

Senhora do Socorro, diferenciando-se São Cristóvão, que possui a Diretoria Geral de Trânsito e Transporte (DIGERTRAN).

Além dos representantes do poder público municipal, também, participou um representante do quadro de diretores da Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA), órgão gestor do transporte intermunicipal do estado de Sergipe. Os critérios de escolha dos entrevistados foram o nível de conhecimento do planejamento estratégico da sua organização e a autonomia para tomada de decisões.

Os perfis dos entrevistados estão descritos no Quadro 1, considerando gênero, etnia, nível de escolaridade, cargo/função, tempo no cargo.

Quadro 1 – Perfil do entrevistado - Gestores públicos e atores políticos, na ótica da mobilidade urbana

Entrevistado	A	B	C	D	E	F	G	H	I
Gênero	Masc.	Masc.	Masc.	Masc.	Masc.	Fem.	Masc.	Masc.	Masc.
Faixa etária	Acima de 60	De 30 até 45 anos	De 30 até 45 anos	De 30 até 45 anos	De 30 até 45 anos	Acima de 60	Acima de 60	De 30 até 45 anos	De 20 até 30 anos
Etnia	Pardo	Branco	Pardo	Pardo	Pardo	Branco	Branco	Branco	Pardo
Nível de Escolaridade	Graduação	Graduação	Ensino Médio Comp.	Graduação	Graduação	Mestrado	Graduação	Graduação	Graduação
Função/Cargo	Assessor Extraordinário (CO-TRANSP)	Diretor de Planejamento e Sistemas da SMTT-Aracaju	Secretário Geral DIGER-TRAN	Superintendente Adjunto SMTT – Socorro	Superintendente da SMTT-Barra dos Coqueiros	Assessora Extraordinária de Assuntos Governamentais	Assessor Extraordinário para Assuntos Governamentais (SEINFRA)	Deputado Federal Estado de Sergipe	Vereador da Câmara Municipal de Aracaju
Tempo no cargo	Entre 5 e 10 anos	Abaixo ou igual a 5 anos	Abaixo ou igual a 5 anos	Entre 5 e 10 anos	Abaixo ou igual a 5 anos	Abaixo ou igual a 5 anos	Abaixo ou igual a 5 anos	Entre 5 e 10 anos	Abaixo ou igual a 5 anos

Fonte: Elaborado com base nas entrevistas (2016).

De acordo com o Quadro 1, portanto, constatou-se que a maior parte dos entrevistados do sexo masculino, predominando a faixa etária de 30 até 45 e acima de 60. Quanto às etnias, pardos

e brancos em maioria, possuindo nível de escolaridade predominantemente de ensino superior completo. Destaca-se ainda que a função/cargo desempenhado pelos entrevistados são cargos

de assessores, diretores, secretários e superintendentes, possuindo, portanto, acentuado nível de conhecimento em gestão de planejamento e autonomia para tomada de decisões em suas respectivas áreas atuantes, sendo esses, os critérios de escolha dos entrevistados conforme já ressaltado anteriormente nas unidades de análises da pesquisa. Por fim, quanto ao tempo no cargo, verificou-se que predominantemente os gestores possuíam tempo abaixo ou igual a 5 anos.

4 RESULTADOS DA PESQUISA

Aqui são exploradas as respostas de todos os entrevistados sobre temas gerais relacionados à mobilidade urbana da cidade de Aracaju/SE, como: principais características da mobilidade urbana, infraestrutura das vias, congestionamentos e planejamento urbano. A partir de tais respostas, são formuladas categorias de análise a fim de esquadrihar a percepção dos entrevistados em razão da literatura levantada.

4.1 SÍNTESE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Diante das falas dos participantes da pesquisa, foi possível reformular as categorias de análise em relação à percepção dos entrevistados sobre a mobilidade urbana da cidade de Aracaju/SE, resultando nas seguintes: a) deficiência no planejamento urbano; b) problemas de infraestrutura; c) congestionamentos; d) precarização da qualidade de vida dos cidadãos.

Quanto à categoria **deficiência no planejamento urbano**, os entrevistados destacam a necessidade de criação de um planejamento urbano eficiente para a cidade de Aracaju que contemple a necessidade dos cidadãos para livre circulação, de maneira que traga um melhor ordenamento à organização da mobilidade urbana da capital e arredores. A importância de um planejamento urbano bem estruturado pode ser encontrada nas obras de Ghel (2013), Catunda e Santana (2015) e Dotto e Silva (2019) ao destacarem que para melhoria da qualidade da mobilidade dos centros urbanos devem ser priorizados a criação de cidades com prá-

ticas mais sustentáveis que seja convidativa para utilização de transportes coletivos.

Quanto à categoria **problemas de infraestrutura**, verifica-se de forma unânime na fala dos entrevistados a necessidade de investimentos na renovação da infraestrutura da cidade de Aracaju, baseada no formato de 'Xadrez' como forma de melhorar a sua mobilidade urbana.

Tal constatação é possível de ser observada principalmente nas obras de Costa, Silva e Silva (2020) e Campos, Santos e Alves (2016) ao destacarem a limitação nas malhas viárias da cidade aracajuana frente ao crescente número de automóveis de veículos motorizados, que geram um súbito aumento dos congestionamentos.

Os **congestionamentos**, como outra categoria de análise, são destacados pelos entrevistados como consequência de **planejamentos urbanos deficientes** e **problemas na malha viária da capital sergipana**. Este entendimento é respaldado pelas literaturas de Costa, Silva e Silva (2020) e Campos, Santos e Alves, (2016) ao destacarem a presença de ruas e avenidas centrais estreitas, ineficiente uso e ocupação do solo urbano aracajuano que podem acarretar em problemas de tráfegos e congestionamentos nas vias públicas.

É possível identificar, ainda, por meio da fala dos respondentes a necessidade pela formulação de um plano de mobilidade urbana eficiente, que vise tornar o transporte público atrativo aos olhos da população por meio de uma reformulação na infraestrutura da cidade, reduzindo, assim, a supremacia do transporte individual em detrimento do crescimento do transporte coletivo na capital sergipana.

Esta constatação é possível de ser observada nas obras de Catunda e Santana (2015), ao destacarem a precisão por ações que minimizem o domínio do automóvel particular sobre o transporte coletivo como principal meio de transporte urbano para melhoria da mobilidade urbana, bem como na obra de Araújo Júnior e Ferreira (2018), ao ressaltarem a importância dos gestores em desestimular o uso inapropriado do automóvel como principal meio de transporte urbano.

Tais colocações corroboram com a posição de Pavelski e Bernardinis (2019, p. 15) e dos autores Machado e Piccinini (2018), destacando que para a consolidação da melhoria do transporte urbano em

uma determinada cidade, ele deve vir por meio de investimentos por parte dos poderes públicos e seus gestores na renovação da infraestrutura da cidade, atrelado a um planejamento urbano de longo prazo.

A principal maneira observada na literatura levantada que pode tornar o transporte público urbano mais atrativo, reduzir os níveis de congestionamentos e melhorar a qualidade da mobilidade dos cidadãos nos espaços públicos está presente na criação de um planejamento urbano que seja guiado à concepção de um sistema de mobilidade urbana integrada por diversos modais de transporte (BERNARDINIS, 2019).

Por fim, a **precarização da qualidade de vida dos cidadãos**, enquanto última categoria de análise, apresenta-se com extrema pertinência na fala dos entrevistados ao destacarem que a precarização do planejamento urbano e da infraestrutura da capital aracajuana causam como consequência transtornos na qualidade de vida de sua população e arredores. Carvalho (2016) destaca que o desenvolvimento urbano deve ser estruturado com vistas a melhorar a qualidade de vida da população que nessa cidade reside, por meio de investimentos em diversos programas e estratégias de planejamento urbano, estando nelas incluídas, a melhoria de sua mobilidade urbana. Tal colocação corrobora com o posicionamento das obras de Gehl (2013) e Guattari (1992), bem como no estudo realizado por Araújo Júnior e Ferreira (2018).

A seguir são expostos os resultados das entrevistas com a finalidade de comprovar as conclusões expostas nesta síntese do estudo.

4.2 RESULTADOS DAS ENTREVISTAS

Nesta seção, segue uma análise do conteúdo das entrevistas de cada participante da pesquisa. Segundo o entrevistado A, o principal problema existente na mobilidade urbana do país está em torno justamente da deficiência na utilização dos modais disponíveis para trafegar no espaço de via urbano, sendo esse o principal agravado dos congestionamentos, em virtude da supremacia do transporte individual sobre a utilização do transporte coletivo, sendo a falta de segurança, comodidade e eficiência nos coletivos, os principais vetores para seu surgimento.

Portanto, ele pontua a necessidade de possuir um modal de transporte público mais adequado para acompanhar o latente crescimento das necessidades reais da população aracajuana e de sua região metropolitana, somado a uma maximização na infraestrutura das vias da cidade para que esse projeto possa acontecer de forma eficiente, conforme explana a seguir.

Entrevistado A:

Mobilidade urbana é um problema geral de todas as cidades do Brasil, já que a falta de planejamento dos governantes em conseguir alocar os recursos que a máquina pública possui em detrimento da livre necessidade de circulação das pessoas no espaço terrestre urbano, é sem dúvida um desafio a ser batido. Mobilidade urbana hoje é um problema em todo o país. O crescimento desordenado das grandes cidades no que se refere à sua população tem sido algo absurdo de se organizar dentro de um determinado espaço urbano. O principal problema existente na mobilidade urbana do país esta em torno justamente da deficiência na utilização dos modais disponíveis para trafegar no espaço de via urbano, sendo esse o principal agravado dos congestionamentos, nas principais cidades do país, destacando, principalmente, a supremacia do transporte individual sobre a utilização do transporte coletivo. A falta de segurança, comodidade e eficiência no transporte coletivo, são os vetores principais para o visível número de congestionamentos das principais cidades do país, uma vez que, para efeito de melhoria da qualidade de vida do usuário de transporte público, melhor é utilizar o transporte individual em detrimento do transporte público. Na cidade de Aracaju é latente o seu rápido crescimento, não apenas em seu espaço urbano, mas também existe hoje um alto nível de crescimento da capital sergipana em direção às cidades vizinhas, por isso que, as constantes transformações que a cidade tem sofrido resultam em uma maior dificuldade de gerência da mesma. Haja vista isso se faz necessário possuir um modal de transporte público mais adequado para acompanhar o latente crescimento das necessidades reais da população aracajuana e de sua região metropolitana, somado obviamente, a uma maximização na infraestrutura das vias da

cidade para que esse projeto possa acontecer de forma eficiente.

De acordo com o entrevistado B, a cidade de Aracaju cresceu de maneira rápida, desordenada e sem um planejamento adequado para sua demanda de evolução. Ele destaca a limitação urbanística da cidade de Aracaju em forma de 'xadrez', ressaltando que esse modelo é característico por estreitas ruas e avenidas formuladas para um período em que não havia tamanha necessidade e demanda pelo espaço público de transporte.

Como solução para esta problemática, o entrevistado B acredita que é necessário tornar o transporte público mais atrativo aos olhos dos cidadãos e reformular o planejamento tanto estrutural, quanto modal do transporte viário da capital aracajuana, conforme descreve a seguir:

Entrevistado B:

A cidade de Aracaju não evoluiu da forma como deveria. Perceba, o rápido crescimento do transporte individual em detrimento do abandono do transporte coletivo foi um dos fatores cruciais para a precariedade da mobilidade urbana da nossa capital. Na contramão disso, a construção das novas avenidas não foram planejadas para receberem o amplo aumento de automóveis circulando diariamente pelas vias da cidade, acarretando em uma crise de sua mobilidade. Existe uma excessiva limitação presente no projeto de urbanização da cidade em formato de 'Xadrez', já que de acordo com o esse planejamento urbano, as ruas e avenidas são mais estreitas, uma vez que, para sua época de formulação, não existiam tamanha demanda pelo espaço viário como nos dias atuais. Como solução para esta problemática, vejo que se faz necessário tornar o transporte público mais atrativo aos olhos dos cidadãos que diariamente circulam pelas vias públicas da cidade, fazendo necessária uma reformulação no planejamento tanto estrutural, quanto modal do transporte viário da capital aracajuana.

Para o entrevistado C, há entre as cidades de Aracaju e São Cristóvão um processo de conurbação e que ambas as cidades cresceram de tal maneira que se encontram em uma relação de inter-

dependência e integração urbana para a utilização do transporte público coletivo. Apesar dessa integração, o entrevistado C ressaltava que São Cristóvão se situa em um estágio mais atrasado que Aracaju quando o assunto é urbanização e mobilidade urbana, principalmente devido ao modelo arcaico de mobilidade adotado pela cidade de São Cristóvão.

Entretanto, apesar de suas distinções, o mesmo destaca que ambas as cidades enfrentam uma mesma problemática quanto a limitação de acesso das vias por serem estreitas e de difícil locomoção para comportar a quantidade crescente de automóveis, circulando diariamente pelas vias, pontuando que a ampliação das vias que dão acesso às duas cidades seria a melhor forma de solucionar essa problemática de imobilidade, consoante explana a seguir:

Entrevistado C:

A Diretoria Geral de Trânsito – DIGERTRAN foi criada com o objetivo de gerir a mobilidade urbana da cidade de São Cristóvão, em parceria com a Superintendência Municipal de Transportes Terrestres de Aracaju – SMTT, onde as decisões são tomadas em conjunto entre as duas cidades, visando o bem maior da população que transita por ambas as cidades. Existe o que chamamos conurbação hoje entre as cidades de Aracaju e São Cristóvão, uma vez que, uma cidade é interdependente da outra pela utilização do transporte público coletivo, isto é, as cidades hoje se encontram em um nível avançado de integração urbana, onde não dá para se perceber onde uma começa e a outra termina. Como uma cidade projetada e urbanizada com objetivos de assegurar a livre e cômoda transição de pessoas no espaço terrestre urbano, possuindo um avanço maior em níveis de mobilidade urbana quando comparada com a cidade de São Cristóvão, a cidade de Aracaju encontra-se mais avançada que a cidade de São Cristóvão, já que o município possui um modelo mais antigo de mobilidade urbana que remota aos tempos coloniais, sendo essa a principal limitação da nossa cidade. Como principal limitação da cidade de Aracaju as suas ruas e avenidas são estreitas de mais para a livre transição de veículos e pessoas, que com o tempo, vieram a superar a

infraestrutura da capital sergipana. A grande problemática da mobilidade urbana entre as cidades de Aracaju e São Cristóvão está presente na limitação de acesso das vias por serem estreitas e de difícil locomoção para comportar a quantidade crescente de automóveis circulando diariamente pelas vias. Dessa forma, seria necessária uma duplicação das avenidas de acesso entre as cidades, que seria da via João Bebe-Água e a BR 101 que interliga as cidades de Aracaju e São Cristóvão.

O entrevistado D descreve o a cidade de Aracaju como caótica, sob o ponto de vista da mobilidade urbana, uma vez que as principais vias e avenidas da cidade de Aracaju são em demasia estreitas o que provoca o aumento do número de congestionamentos e transtornos para a qualidade de vida de seus cidadãos que todos os dias necessitam utilizar das vias públicas para sua locomoção.

Para ele, a cidade de Nossa Senhora do Socorro em comparação com a capital aracajuana ainda possui uma mobilidade urbana tranquila devido, principalmente, a infraestrutura previamente planejada de suas ruas e avenidas que conseguem comportar toda a demanda de transporte coletivo e privado do território socorrense, conforme explica a seguir:

Entrevistado D:

A cidade de Aracaju hoje pode ser caracterizada como uma cidade caótica, do ponto de vista da mobilidade urbana, uma vez que, a cidade cresceu e se dinamizou de forma rápida e não houve um planejamento urbano eficiente para ajustar a evolução das necessidades da cidade com os aspectos da mobilidade de transportes da capital. As principais vias e avenidas da cidade de Aracaju são em demasia estreitas para conseguir comportar o crescente fluxo de automóveis presentes na região, o que provoca o aumento do número de congestionamentos e transtornos para a qualidade de vida do aracajuano que todos os dias necessitam utilizar das vias públicas para sua locomoção. A cidade de Nossa Senhora do Socorro, não vem sofrendo ainda com a problemática dos congestionamentos, como sofre a cidade de Aracaju, já que a mesma possui ruas mais estruturadas e largas,

conseguindo, portanto, receber toda a demanda de transporte coletivo e privado em suas ruas e avenidas. A cidade de Nossa Senhora do Socorro ainda possui uma mobilidade urbana tranquila, quando comparada com a mobilidade urbana da cidade de Aracaju, no que refere à facilidade de locomoção dentro do território Socorrense.

Segundo o entrevistado E, tanto a cidade de Aracaju quanto a cidade da Barra dos Coqueiros não foram projetadas para receber o aumento na demanda de veículos que vem recebendo em suas vias e avenidas. Para o caso especial da mobilidade urbana de Aracaju, ele expõe que se faz necessário existir um ordenamento melhor de seu espaço urbano.

Para tanto, o entrevistado em questão destaca que a cidade aracajuana precisará passar por transformações profundas em sua infraestrutura, além de estruturar um planejamento urbano e de sua mobilidade urbana em longo prazo aos moldes do exemplo de sucesso citado pelo mesmo na cidade projetada de Curitiba, conforme explana a seguir:

Entrevistado E:

A Barra dos Coqueiros não foi projetada para receber o público que vem recebendo com o passar dos anos, bem como os veículos que circulam dentro do município, o que tem acarretado congestionamentos em horários de pico. Servindo de comparação, a cidade de Aracaju, também não foi projetada para receber o aumento na demanda de veículos em suas vias e avenidas. No tocante à mobilidade urbana da cidade de Aracaju, faz-se necessário existir um ordenamento melhor do espaço urbano da capital. Tivemos o privilégio de fazermos uma visita à cidade de Curitiba e trouxemos muito desses conhecimentos, no tocante à sua infraestrutura para adequar às necessidades e tendências da nossa capital sergipana. A cidade de Curitiba foi projetada com um olhar de planejamento futurista para os próximos quarenta anos, e a busca por um planejamento semelhante, não somente para Aracaju, mas para a sua Região Metropolitana é de suma importância para a melhoria da qualidade de vida da sua população. Ao fazermos a visita, foi mais do que constatado que o BRT de Curitiba

é utilizado como forma de passeio, servindo de incentivo para que a sua população deixe seus carros particulares em suas residências, e busquem utilizar o transporte público, sendo esse justamente o tipo de educação no trânsito que o projeto BRT de Aracaju deseja agregar à sua população. No que se refere às características da mobilidade urbana da cidade aracajuana, a sua deficiente infraestrutura, acaba por dificultar a livre circulação de pessoas durante os trajetos do dia a dia, trazendo por consequência o alto número de congestionamentos existentes nas ruas da cidade. Posso fielmente caracterizar aqui, que a mobilidade urbana da cidade de Aracaju possui um conjunto de fatores, que não se limita apenas a circulação de pessoas e veículos, ficando mais do que claro que as vias e avenidas da cidade são estreitas em demasia para receber o crescente número de veículos existentes. Por isso, vejo que a cidade precisará passar por uma transformação inicialmente no alargamento de suas principais vias de acesso, para 'destravar' o trânsito presente na capital. Para tanto, alargar vias denota tempo e custo aos cofres públicos do município de Aracaju, já que seria necessária a desapropriação de pessoas de determinados lugares, e isso pode ser visto como ponto positivo para a mobilidade urbana da cidade como um todo, mas também pode ser visto como um ponto negativo para a população.

O entrevistado F ressalta a relevância de adequar as vias da cidade de Aracaju a um modelo de planejamento urbano proveniente de um plano diretor reformulado e eficiente. Para o entrevistado, a prioridade do transporte público deve ser dada ao transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Para tanto, segundo ele, o transporte público da capital deve proporcionar qualidade, segurança, agilidade, obedecendo a horário e eficiência no tempo de deslocamento, características tais que não são observadas no transporte coletivo da cidade aracajuana, conforme descreve a seguir.

Entrevistado F:

A mobilidade urbana de Aracaju está literalmente 'parando' no que concerne à eficiência do deslocamento de transporte que o trânsito deve

proporcionar aos cidadãos. Uma cidade de porte médio como a cidade de Aracaju, não deveria ter os problemas que ela hoje possui. Entretanto, o que causa a literal 'paralisação' do trânsito aracajuano se deve em função do tamanho das vias que a mesma possui. Não há possibilidade hoje de refazer as vias da cidade, uma vez que, o ideal seria repensar uma melhor forma de utilizar as vias que a cidade possui e adequá-las a um modelo de planejamento urbano proveniente da necessidade de reformulação de um plano diretor eficiente. A visão hoje da prefeitura de Aracaju é utilizar a zona de expansão como o primeiro passo rumo à criação de vias mais largas e que comporte o crescente fluxo de automóveis presentes nas vias da capital sergipana, já que esse seria o ponto crucial para 'projetar uma cidade para o amanhã'. A utilização de faixas exclusivas para o transporte coletivo, independente de ser para o modal BRT ou VLT, é apenas um passo para melhoria do transporte público da cidade, já que de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro da Lei nº 9.503, a prioridade deve ser dada ao transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Infelizmente, O transporte coletivo ele não comporta a necessidade da população. Ele possui muitas falhas, por mais que tenha melhorado com o passar dos anos, ainda o transporte coletivo da cidade de Aracaju não é o ideal a ser utilizado. O transporte público da capital deve proporcionar qualidade, segurança, agilidade, obedecendo a horário e eficiência no tempo de deslocamento, características tais que não vemos no transporte coletivo hoje da cidade.

O entrevistado G destaca que o problema atual da cidade de Aracaju, está presente na infraestrutura de suas vias, o crescente aumento de veículos individuais e clandestinos, que traz por consequência limitação da livre circulação de pessoas pelo espaço público urbano.

Para tanto, o mesmo enfatiza a necessidade de adequar o sistema viário urbano existente na capital aracajuana a um modelo de transporte que possa se adaptar às suas necessidades atuais, a fim de resgatar a eficiência da sua mobilidade urbana, conforme relata a seguir:

Entrevistado G:

A mobilidade urbana divide-se em dois tipos, a mobilidade particular e a mobilidade pública. A particular envolve a livre circulação particular das pessoas pelo espaço público urbano de forma rápida e confortável. Já a mobilidade pública, se refere a se locomover pela área urbana da cidade utilizando dos diversos meios de locomoção presentes no espaço público como faixas de pedestres, ciclovias, modais de transporte, entre outros. Feito essa distinção, a mobilidade pública de transporte tem sido foco de constantes debates nas principais capitais do país. Isto é, a melhor forma de proporcionar o desenvolvimento da mobilidade pública em prol do progresso da mobilidade urbana como um todo de uma determinada cidade. O problema atual da cidade de Aracaju, esta presente na infraestrutura de suas vias, somado ao crescente aumento de veículos individuais e clandestinos, o que acarreta na limitação da livre circulação das pessoas pelo espaço público urbano. Por isso, se faz necessário criar uma adequação ao sistema viário existente na capital aracajuana e buscar por um modelo de transporte que possa se adaptar às suas necessidades, sendo esse o ponto crucial para resgatar a eficiência na mobilidade urbana da cidade de Aracaju.

O entrevistado H, enfatiza que os problemas enfrentados pela cidade de Aracaju são reflexo do que acontece com as principais cidades e capitais de médio e grande porte do país. Para o entrevistado, a principal problemática da mobilidade urbana da cidade aracajuana está presente na precariedade do transporte público coletivo.

Para tanto, ações, visando à reformulação efetiva na frota de automóveis, melhoria da segurança dentro dos terminais e abrigos para ônibus, somada às estratégias de gestão de planejamento urbano para alargamento e construção de novas vias, seja a principal saída para tornar o transporte público mais atrativo em detrimento da utilização do transporte individual, segundo descreve a seguir:

Entrevistado H:

O que tem acontecido com a cidade de Aracaju é justamente o reflexo do que acontece com as principais cidades e capitais do país de médio e grande porte. O crescimento desordenado do espaço urbano é o principal catalisador para as chamadas

crises da mobilidade urbana das cidades. Veja bem, crescimento sem planejamento é sinônimo de caos, já que não existe organização necessária para o fluxo de veículos, seja este individual ou coletivo para proporcionar um trânsito efetivamente eficiente e de qualidade para a sua população. Existe hoje a necessidade de possuir coragem para reestruturar toda a infraestrutura da cidade a começar do zero, através da formulação de um grande planejamento estrutural do trânsito, utilizando da criatividade para elaborar projetos mais baratos e menos onerosos aos cofres públicos das cidades, objetivando justamente alcançar os melhores resultados em detrimento da utilização de poucos recursos. O que caracteriza a problemática da mobilidade urbana da cidade de Aracaju esta presente principalmente na precariedade do transporte público coletivo, por isso, a principal estratégia para reduzir a problemática existente dentro da mobilidade urbana da cidade de Aracaju é tornar o transporte público atrativo para a população, incentivando, dessa forma, ao cidadão deixar de utilizar o transporte individual e passar a utilizar o meio de transporte coletivo, acarretando assim em vias menos congestionadas e maior fluidez no trânsito. Por isso que uma reformulação efetiva na frota de automóveis, na segurança dentro dos terminais e abrigos para ônibus, somada à estratégias de gestão de planejamento urbano de alargamento e construção de novas vias, seja a principal saída para tornar o transporte público mais atrativo em detrimento da utilização do transporte individual.

O Entrevistado I destaca que a cidade de Aracaju cresceu de maneira desordenada e sem o devido planejamento urbano, acarretando, por consequência, além de ruas e avenidas estreitas, problemas de infraestrutura.

Para tanto, o entrevistado ressalta a necessidade de reformulação da mobilidade pública aracajuana por meio da priorização do transporte coletivo em detrimento do transporte individual, respeitando o projeto de Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587, conforme descreve a seguir:

Entrevistado I:

A cidade de Aracaju possui por principal limitação o estreitamento de suas ruas e avenidas. Fato é que

a cidade de Aracaju cresceu de forma desordenada, com a ausência de um planejamento para estruturar as ruas e vias principais da capital. As nossas ruas e avenidas são estreitas, adicionados ao crescente número de veículos em Aracaju, acaba por instalar uma grande problemática em nossa capital. É mais do que necessária uma reformulação na mobilidade urbana da cidade de Aracaju, objetivando a priorização do transporte público coletivo, em detrimento do transporte individual, já que devemos lembrar do projeto de Lei de Mobilidade Urbana n° 12.587, que obriga aos nossos governantes priorizarem o transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Caso essa mudança de prioridades realmente aconteça, com toda a certeza a cidade de Aracaju caminhará para um futuro melhor em sua mobilidade urbana. Por isso, deve-se existir uma preocupação urgente com o transporte público da capital e para isso, se fará necessária determinadas mudanças tanto na infraestrutura como no modelo de transporte da cidade.

Em síntese, os entrevistados destacaram que assim como as principais capitais do país, o crescimento desordenado da malha urbana de Aracaju não foi acompanhado de um planejamento adequado para viabilizar o atendimento das necessidades crescentes da população, em especial as de deslocamento por suas vias públicas.

Neste sentido, dentre as características da mobilidade urbana da cidade de Aracaju, vale salientar que as principais vias e avenidas da cidade são em demasia estreitas, o que dificulta a alocação do crescente número de veículos individuais e a prestação de um serviço rápido e eficiente de transporte público.

Os entrevistados ressaltaram ainda a ineficiência da infraestrutura da cidade de Aracaju que se encontra atrasada para as necessidades de locomoção de sua população devido ao seu crescimento desordenado e a falta de qualidade, segurança, e agilidade do transporte coletivo da capital.

Para tanto, a ineficiente infraestrutura da cidade e o crescimento populacional atrelado ao precário sistema de transporte público urbano disponibilizado pelo município de Aracaju, são alguns dos fatores caracterizados pelos entrevistados como incentivos para o gradativo crescimento do transporte individual, conforme resultados apresentados.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constatou-se que a visão dos entrevistados revela uma deficiência na formulação de um planejamento urbano de transporte público para a capital sergipana. Observou-se que existe um consenso no que se refere à problemática, envolvendo a infraestrutura da cidade de Aracaju.

Confirmou-se a suposição de que a estrutura em formato de 'Xadrez' em que a capital sergipana foi estruturada, não comporta mais a demanda existente atualmente em suas principais vias e avenidas. Tais constatações, confirmações e observações realizadas pelos entrevistados condizem com o levantamento realizado na literatura, demonstrando a necessidade da gestão pública da cidade de Aracaju, bem como de sua região metropolitana, repensarem uma reformulação de sua infraestrutura viária, concebendo um planejamento de mobilidade urbana que busque integrar um sistema multimodal ao transporte público urbano da capital.

Esse formato de planejamento urbano foi pensado, estruturado e implantado no século XIX, quando a realidade por demanda de espaço físico e deslocamento era totalmente diferente da necessidade atual e crescente da população aracajuana por mobilidade nas vias públicas da cidade. A indicação realizada por um dos entrevistados apresenta-se com alto grau de pertinência e que pode ser a principal forma de solucionar tais problemáticas que surgem a partir dessa estrutura de planejamento urbano atual da cidade, reformular o plano diretor da capital aracajuana.

O plano diretor é um instrumento da política urbana instituído pelo Art. 182 da Constituição Federal de 1988, que o define como sendo um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana pelo espaço físico terrestre, sendo este regulamentado pela Lei Federal n° 10.257/01, mais conhecida como Estatuto da Cidade, pelo Código Florestal (Lei n° 4.771/65) e pela Lei de Parcelamento do Solo Urbano (Lei n° 6.776/79). Dessa forma, como indicação prática desta pesquisa, recomenda-se a elaboração de um plano diretor que objetive ações e perspectivas mais democráticas e sustentáveis de uso e parcelamento do solo urba-

no, reformulando a estrutura da mobilidade urbana da cidade aracajuana, visando proporcionar uma melhor qualidade de vida para sua população.

Tais ações podem ser realizadas tendo em vista as fragilidades observadas, analisadas e diagnosticadas neste artigo como: a priorização do transporte coletivo no planejamento urbano e desestimular o uso do automóvel individual; utilização de meios de transporte não motorizados como bicicletas e caminhadas; investir em melhorias na infraestrutura da cidade, alargando as avenidas existentes; criação de novas vias que melhore o fluxo de transporte da malha viária; e, por fim, a elaboração de um plano de mobilidade urbana integrada que associe diversos modais de transporte urbano como ciclovias, ônibus coletivos articulados, sistemas aquaviários, andabilidade, dentre outros modais de transporte.

Assim, fica mais do que claro, enquanto consenso entre os entrevistados, que a existência de procedimentos estratégicos voltados para a formulação de projetos que busquem melhorar, renovar e fortalecer a qualidade dos serviços de transporte público urbano e a melhoria de sua infraestrutura é uma obrigação e dever do Estado garantido a todo e qualquer cidadão. Para tanto, a busca por uma visão de planejamento urbano eficiente que procure por meio de programas de mobilidade urbana garantir a livre e eficiente circulação de pessoas em modais de transporte em massa, torna-se imprescindível para tornar atraente novamente o transporte público da cidade.

A principal limitação deste estudo encontrou-se na dificuldade de acesso participantes da pesquisa, tendo em vista os altos cargos desempenhados por eles nas secretarias de transporte urbano de seus respectivos municípios.

Indica-se, como forma de pesquisas futuras, a realização de estudos voltados para analisar a percepção de técnicos e especialistas da área de mobilidade urbana a fim de ter uma visão mais holística e técnica a respeito da complexidade do transporte público urbano da grande Aracaju e de sua mobilidade. Outra indicação de pesquisa futura está presente no desenvolvimento de projetos voltados para área de gestão de cidades e políticas públicas, objetivando a formulação de um estudo com foco no plano diretor da cidade de Aracaju.

REFERÊNCIAS

- ANDREOLA, J. B.; KREWER, E. J. Transporte público: sistema integrado de mobilidade (sim Caxias). **Revista Global Manager Acadêmica**, Caxias do Sul, v. 6, n. 1. 2017. Disponível em: <http://ojs.fsg.br/index.php/globalacademica/article/view/3171>. Acesso em: 27 jan. 2020.
- ARAUJO JUNIOR, L. P. V.; FERREIRA, M. A. G. Estudo de mobilidade urbana sustentável e uso qualitativo do solo. **Revista Científica ANAP Brasil**, São Paulo, v. 11, n. 23, 2018. Disponível em: https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/anap_brasil/article/view/1969/1875. Acesso em: 27 jan. 2020.
- BRASIL. Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965. Brasília, DF, **DOU**, 15 set 1965. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-4771-15-setembro-1965-369026-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 31 out. 2020.
- BRASIL. **Lei no 6.766**, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Brasília, DF, 19 dez. 1979. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L6766.htm. Acesso em: 31 out. 2020.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 31 out. 2020.
- BRASIL. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, **DOU**, 10 jul 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 31 out. 2020.
- CAMPOS, A. C.; SANTOS, C. A. J.; ALVES, L. A. C. Cicloturismo: mobilidade urbana e valorização do

turismo da cidade de Aracaju-Sergipe. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 4, p. 1800-1824. 2016. Disponível em: <https://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/22642/19160>. Acesso em: 27 jan. 2020.

CARVALHO, C. H. R. Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões. **IPEA – Instituto de Política Econômica Aplicada**. Brasília, 2016. Disponível em: <http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/1200/1/MU057%20MOBILIDADE%20URBANA%20SUSTENTAVEL.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2020.

CATUNDA, L. A.; SANTANA, A. N. C. Mobilidade urbana na cidade de Sobral/CE: discussão de conceitos e constatações preliminares. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**. v. 17, n. 1, Edição Especial de março 2015.

COSTA, S. C. S.; SILVA, T. S.; SILVA, R. O. Mobilidade e desenvolvimento análise da construção da mobilidade urbana da cidade de Aracaju. **Braz. J. of Develop.**, Curitiba, v. 6, n. 9, p. 69689-69707, set. 2020.

DOTTO, B. R.; SILVA, A. S. A representatividade da mobilidade urbana em certificações de sustentabilidade. **Cidades, Comunidades e Territórios**, v. 38, p. 152-164, junho. 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/cidades/1260>. Acesso em: 27 jan. 2020.

DUARTE, K.; LIBARDI, F.; SÁNCHEZ. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2012.

GEHL, J.; **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva. 2013.

GUATTARI, F. **Caosmose: um novo paradigma estético**. São Paulo: Editora 34, 1992.

MACHADO, L.; PICCININI, L. S. Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 10, n. 1, p. 72-94. jan./abr., 2018. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/urbe/2018nahead/2175-3369-urbe-2175-3369010001A006.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2020.

br/pdf/urbe/2018nahead/2175-3369-urbe-2175-3369010001A006.pdf. Acesso em: 27 jan. 2020.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2010. Disponível em: http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/julho2012/arquivos_pdf/09.pdf. Acesso em: 6 abr. 2016.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

PAVELSKI, L. M.; BERNARDINIS, M. A. P. Mobilidade urbana: quais soluções para adversidades das cidades do futuro? *In*: CONCEICAO, R. N. *et al.* **Geografia no Século XXI**, Belo Horizonte, v. 4, ed. 1, Cap. 1, p. 7-17, 2019.

ROCHA, C. M. F.; VARGAS, J. C. R.; SILVEIRA, L. H. C.; Mobilidade urbana saudável e segregação socioespacial: desafios da aliança entre pesquisa e participação comunitária. **Revista do Departamento de História e Geografia**, v. 20, n. 2, p. 57-66, jul./dez. 2018. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/agora/article/view/12360/7505>. Acesso em: 27 jan. 2020.

SHIRABAYASHI, J. V. *et al.* Metodologias de soluções para o problema de redes multimodais aplicadas ao tráfego urbano. XLIX Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional, 2017, Blumenau, SC. Disponível em: <http://www.sbp2017.iltc.br/pdf/171004.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2020.

WESTPHAL, M. F.; OLIVEIRA, S. C. Cidades Saudáveis: uma forma de abordagem ou uma estratégia de ação em saúde urbana? **Revista USP**, São Paulo, n. 107, p. 91-102, out./dez. 2015.

Recebido em: 14 de Dezembro de 2020

Avaliado em: 20 de Janeiro de 2021

Aceito em: 20 de Janeiro de 2021
