

PLANOS DE MOBILIDADE URBANA: AVALIAÇÃO QUALITATIVA DA PARTICIPAÇÃO POPULAR EM CONFORMIDADE COM A LEI DE MOBILIDADE URBANA O CASO DO MUNICÍPIO DE OLINDA-PE

Karla Denise Castro Leite

Maria Leonor Alves Maia

Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil
Universidade Federal de Pernambuco

Enilson Medeiros dos Santos

Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil (UFPE)
Universidade Federal do Rio Grande do Norte

RESUMO

Conforme preceitua a Lei Federal nº 12.587/2012, da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), é direito do cidadão participar da elaboração da política local e do correspondente Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU), devendo ser assegurada sua participação. O propósito do presente artigo é avaliar os resultados das oficinas de participação popular na construção de Planos de Mobilidade na perspectiva da conformidade com a referida Lei. A análise do modo de participação e das propostas sugeridas pela população no Plano de Mobilidade de Olinda-PE, o caso em estudo, permite destacar os pontos de maior ou menor adesão aos princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, salientando aspectos e considerações que mereçam reavaliação do Poder Público para a efetivação do PLAMOB OLINDA.

ABSTRACT

As required by Federal Law No. 12,587 / 2012 of the National Urban Mobility Policy (PNMU), it is the citizen's right to participate in the elaboration of the local policy and the corresponding Municipal Urban Mobility Plan (PMMU), and their participation must be ensured. The purpose of this article is to evaluate the results of the popular participation workshops in the construction of Mobility Plans in the perspective of compliance with said Law. The analysis of the mode of participation and the proposals suggested by the population in the Plan of Mobility of Olinda-PE, the case under study, allows to highlight the points of greater or lesser adherence to the principles, directives and objectives of the PNMU, highlighting aspects and considerations that merit reassessment of the Public Power for the implementation of PLAMOB/ OLINDA.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um tema que ganhou notoriedade e importância mundial, considerada um dos maiores desafios da Nova Agenda Urbana. No Brasil, a Lei 12.587/12 que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), determina que municípios com mais de vinte mil habitantes devem elaborar Planos Municipais de Mobilidade Urbana (PMMU) que sejam efetivos instrumentos de implantação da PNMU, além de consonantes e integrados aos Planos Diretores Municipais para o planejamento da cidade de forma sustentável. A própria Lei afirma que a participação da sociedade civil deverá ser assegurada na elaboração da política local e do plano de mobilidade. No seu art. 15 elenca os instrumentos que asseguram essa participação, sendo eles: órgãos colegiados; ouvidorias; audiências; consultas públicas e procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

No entanto, como afirma Sánchez (2008), é importante que se garanta a legitimidade e qualidade das propostas, pois há uma tendência em audiências públicas ou consultas públicas de que as pessoas reivindicuem em favor de seus próprios interesses e não do interesse coletivo.

Nesse contexto, pergunta-se: A participação popular, assegurada por lei, contribui de forma efetiva nos processos de elaboração dos planos de mobilidade urbana? As contribuições resultantes dessa participação estão em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade

Urbana? Admite-se aqui como pressuposto do trabalho que a participação popular pode contribuir com qualidade na elaboração dos planos de mobilidade urbana, mesmo sem a qualificação técnica desejada para a temática, simplesmente por ser um elemento essencial da democracia, legitimando a formulação das políticas públicas, que vai além da representatividade, ao mesmo tempo em que busca o estreitamento das relações Estado e sociedade, além de tomar parte no processo (Cremonese, 2012).

Este trabalho tem por objetivo avaliar os resultados das oficinas de participação popular na construção de Planos de Mobilidade, e tem como objeto empírico de análise o processo de elaboração do Plano de Mobilidade de Olinda-PE (PLAMOB-OLINDA) aplicando o método da avaliação de conformidade, possibilitando identificar aspectos que mereçam reavaliação por parte do poder público para a melhoria e finalização do Plano. O trabalho segue com uma breve revisão conceitual, base teórica para a sustentação do trabalho; em seguida apresenta os fundamentos da avaliação, o estudo de caso, a metodologia utilizada, a aplicação do método e por fim, discorre sobre os resultados analisados sobre a participação no PLAMOB-Olinda-PE.

2. FUNDAMENTOS DA AVALIAÇÃO

Quando se trata de políticas públicas, o monitoramento e a avaliação são ferramentas que as partes interessadas podem usar para verificar e melhorar a qualidade, eficácia e efetividade das políticas, inclusive na etapa da formulação, foco deste trabalho (World Bank, 2004).

Rubim e Leitão (2013) argumentam que a avaliação das propostas para o plano de mobilidade é essencial, pois sem a adequada avaliação dos planos de mobilidade, a tendência é ter documentos padronizados sem a particularidade necessária de município, conforme ocorrido com os Planos Diretores Municipais, podendo até ser implantados, mas sem necessariamente serem capazes de transformar a mobilidade e a qualidade de vida dos munícipes.

A necessidade de avaliação da participação da sociedade nos PMUS se justifica considerando que um dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. Nori (2010) define participação social como uma prática que reúne e integra pessoas conscientes que exerçam um papel efetivo na construção coletiva da sociedade, garantindo os direitos fundamentais de cidadania e uma vida digna para todos. Segundo Carvalho (2002), participar da gestão dos interesses da sociedade significa explicitar diferenças e conflitos, disputar na sociedade os critérios de validade e legitimidade dos interesses em disputa, definir e assumir o que se considera como direitos e deveres, significa superar posturas privatistas e corporativas e construir uma visão plural, com respeito mútuo, diálogo e reconhecimento da igualdade entre as pessoas em relação ao bem público.

As avaliações são análises periódicas e objetivas de uma política pública, projeto ou programa planejado, em andamento ou concluído. As avaliações são usadas para responder perguntas específicas, geralmente relacionadas ao desenho, à implementação ou aos resultados (Gertler, et al., 2015). No caso do planejamento da mobilidade, Lindenau e Böhler-Baedeker (2014) argumentam que o transporte afeta uma grande variedade de grupos sociais e econômicos de maneira positiva ou negativa, que muitas vezes resulta em relações complexas entre a gestão pública e os grupos que têm participação nas tomadas de decisões.

Machado, L. e Piccinini, L. S. (2018) recomendam elaborar uma sistemática de avaliação das três etapas consideradas fundamentais para a elaboração do plano: Participação (como foram

organizados os métodos de participação), Diagnóstico (as necessidades elencadas pelos atores, coletas de dados e levantamentos) e as Ações (fundamentos, cenários, avaliação de impactos, custos, financiamento, controle e gestão). Neste trabalho, o objetivo da avaliação refere-se à primeira e segunda etapas, ou seja, verificar o método de participação aplicado e avaliar se as contribuições e necessidades elencadas resultantes da participação popular estão em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A conformidade pode ser definida de diversas maneiras; o conceito vai depender diretamente da área e do contexto que será usado. Neste artigo, optou-se pelo conceito de avaliação de conformidade utilizado pela Organização Internacional de Normalização (ISSO) e Organização para o Desenvolvimento Industrial das Nações Unidas (UNIDO) que a define como o processo para demonstrar que características como qualidade, ecologia, segurança, economia, confiabilidade, compatibilidade, interoperabilidade, eficiência e eficácia atendem aos requisitos de normas, regulamentos e outras especificações (ISO e UNIDO, 2010). Outro termo utilizado para conformidade é *compliance*, que segundo Assi (2012), significa estar em conformidade com leis e regulamentos externos e internos.

Em síntese, o conceito de conformidade adotado refere-se à avaliação dos resultados das oficinas de participação popular e o processo de elaboração do PLAMOB OLINDA, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei Federal nº 12587/2012. Ainda que a avaliação de conformidade seja originalmente vinculada à Engenharia de Produção, suas bases conceituais têm sido aplicadas com êxito em outras áreas, inclusive em política pública (Magalhães, 2016). Entende-se que a avaliação de conformidade serve como suporte técnico, para verificar se atende aos requisitos normativos e regulatórios especificados em lei, nesse caso a Lei 12587/2012, conciliando com os interesses legítimos da sociedade.

3. AS OFICINAS DO PLAMOB/OLINDA

A Prefeitura de Olinda elaborou o seu Plano de Mobilidade Urbana, tendo como principal parâmetro a garantia da participação popular durante todo o processo de elaboração do documento. Tal decisão se encontra clara já no Termo de Referência do processo licitatório, ao definir que o seu desenvolvimento ocorrerá a partir de processos de participação popular como forma de garantir a gestão democrática e participativa. Para tal o plano estabeleceu a formação de dois fóruns de participação, o fórum técnico com especialistas e o fórum consultivo envolvendo técnicos e representantes da sociedade, conforme figura 1.



Figura 1: 1º Fórum Consultivo do PLAMOB/OLINDA
Fonte: PLAMOB/OLINDA 2017

Ainda como forma de participação e transparência, um *site* (<https://www.plamob.olinda.pe.gov.br>) foi criado para o PLAMOB/OLINDA, permitindo a comunicação, participação e acompanhamento do andamento do plano.

Olinda possui 32 bairros distribuídos em 10 RPAs (Região Político-Administrativa), segundo os técnicos do PLAMOB, para a escuta da população estavam previstas dez oficinas uma por RPA, no entanto, foram realizadas treze oficinas com a população de Olinda durante os meses de abril, maio e junho de 2016. O critério que inicialmente eram as RPAs, foi revisto considerando também as características de território e renda, contemplando assim todos os bairros do município e possíveis disparidades existentes na mesma RPA, a exemplo da comunidade pobre da Ilha de Santana que se localiza dentro de Jardim Atlântico, o segundo bairro de melhor renda per capita de Olinda, conforme se observa na figura 2.

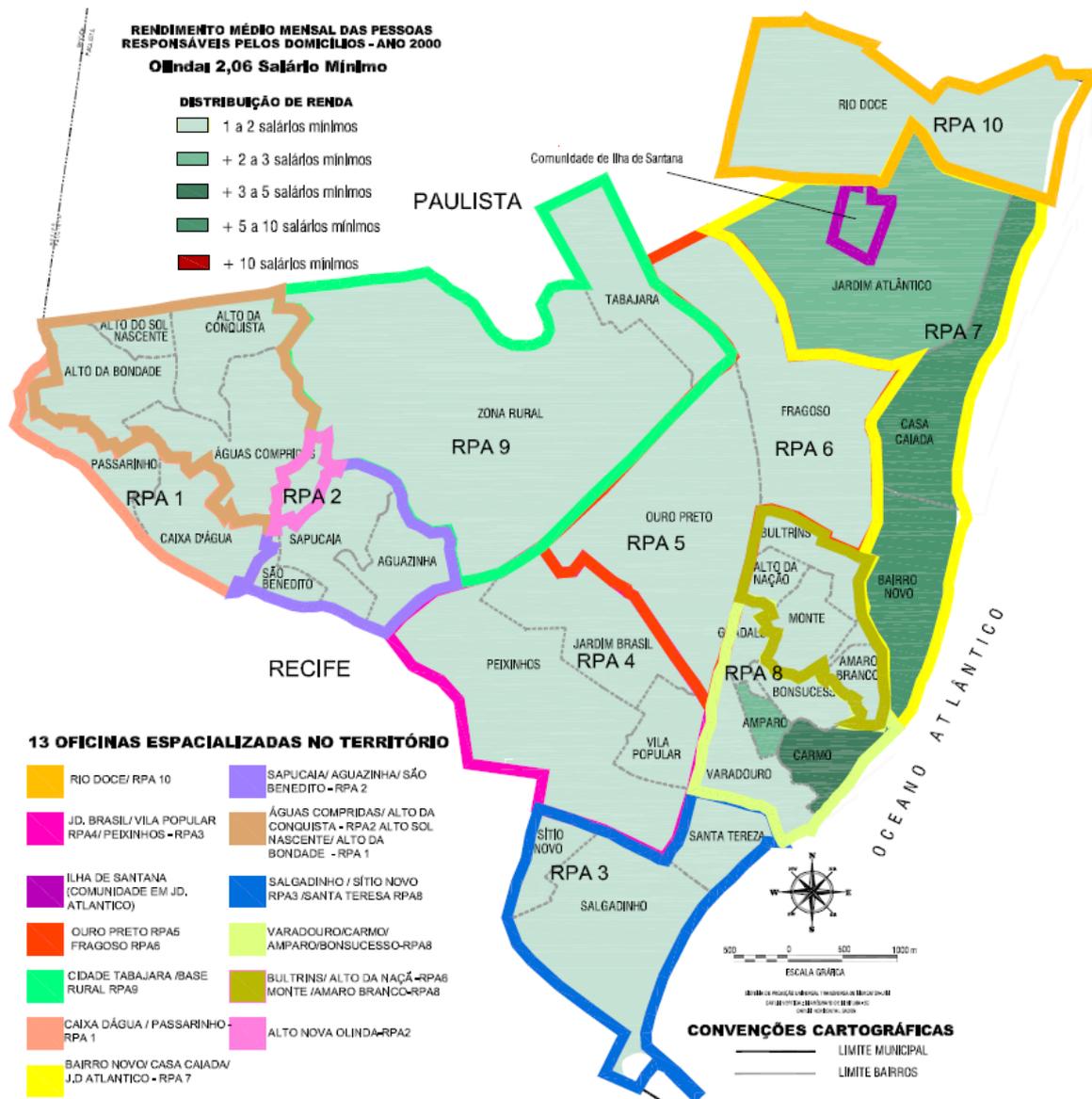


Figura 2: Mapa de distribuição de renda do município e oficinas especializadas no território
 Fonte: Prefeitura de Olinda, 2017 adaptado pela autora 2019.

Igualmente foram incorporados ao Plano de Mobilidade, os planos em vigor dentro do próprio município e da Região Metropolitana do Recife, da qual Olinda é município integrante, atendendo ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade). São eles: o Plano Diretor (que está em fase de revisão); o Plano de Gestão da Orla de Olinda; o Plano de Gestão do Sítio Histórico de Olinda e o Plano Diretor de Transportes

Urbanos da Região Metropolitana do Recife.

O município também contou com a colaboração técnica da WRI Brasil, no processo metodológico da construção do Plano de Mobilidade Urbana com a sociedade. Segundo os técnicos responsáveis pela condução do PLAMOB, a divulgação das oficinas e convocação da população procurou atingir o maior público possível, através de carro de som, faixas fixadas nas principais avenidas, cartazes nas linhas de ônibus dos bairros foco da oficina, além da divulgação nas das redes sociais e do site oficial da prefeitura.

Com a intenção de garantir uma maior participação da população, as autoridades municipais definiram os locais das oficinas nas escolas municipais ou estaduais localizadas no bairro e RPA foco da escuta, bem como a definição do horário noturno para possibilitar que as pessoas que trabalham no horário comercial pudessem participar. Possibilitando conhecer de perto as condições locais, identificar problemas e construir as soluções a partir das perspectivas e prioridades da população, e assim conceber intervenções mais satisfatórias com a realidade local.

Segundo entrevistas com os técnicos da coordenação do PLAMOB, os participantes das reuniões eram separados em pequenos grupos para levantar problemas existentes e debater coletivamente sugestões e melhorias na mobilidade urbana. Esse processo era dividido em duas etapas. Na primeira a população era estimulada a identificar os problemas relacionados à mobilidade do bairro e os atores envolvidos na busca de soluções. Na segunda etapa, foi aplicada a dinâmica chamada “World Café”, onde se reunia os participantes da reunião em pequenos grupos em volta da mesa e eram instigados a contribuir com críticas e sugestões relacionadas aos temas por meio de facilitadores que circulavam em todos os grupos anotando as contribuições conforme figura 3. O objetivo era debater coletivamente as ideias relacionadas aos temas abordados. Para facilitar o entendimento entre os interlocutores, o debate foi organizado em torno de oito temas: Pedestres e Ciclistas; Transporte Público Coletivo; Infraestrutura Viária, Taxi/ Moto-Taxi; Participação Popular; Carga e Descarga; Espaço Público e Transporte Individual.



Figura 3: Oficinas de participação popular do PLAMOB/OLINDA
Fonte: PLAMOB/OLINDA 2017

De acordo com Maia (2015) considerando que o plano de mobilidade visa atender à necessidade de deslocamento das pessoas para realizar suas atividades, a participação social é parte essencial na metodologia de construção de um plano de mobilidade. Portanto, ouvi-las e atendê-las aumenta a probabilidade de soluções consensuadas que apontem na direção de uma mobilidade urbana efetivamente sustentável.

4. METODOLOGIA

Neste trabalho optou-se por uma abordagem metodológica qualitativa, de natureza aplicável com objetivo descritivo exploratório que se dividiu em quatro etapas: a Primeira se refere ao método de análise documental, a qual se coleta os dados através de documentos existentes. Os dados foram coletados através do *site* oficial do PLAMOB/Olinda e da Secretaria de Transporte e Trânsito de Olinda. Após o levantamento dos documentos, foi feita uma análise criteriosa dos dados levantados, classificados em objetivo e diretrizes e separados por tema. Na segunda etapa, foram realizadas pequenas entrevistas semiestruturadas com os dois técnicos responsáveis pela condução do processo de elaboração do PLAMOB/Olinda. A escolha desse tipo de entrevista se justifica, pois permite entender os contextos ou processos. Essa etapa foi necessária para esclarecer alguns detalhes sobre a condução e formatação final dos resultados das oficinas, que não estavam detalhados no *Site*. Na terceira e quarta etapa, aplicou-se a análise de conteúdo, que segundo Bardin (1977), é uma técnica de análise das comunicações, que analisa o que foi dito nas entrevistas ou observado pelo pesquisador. Para a conformidade, cruzaram-se os resultados das oficinas, já separados por diretrizes, objetivos e tema, com as diretrizes e objetivos da Lei 12587/2012, de forma a comparar e verificar sua conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4.1. Tratamento dos dados coletados nas oficinas do PLAMOB/OLINDA

Segundo os técnicos responsáveis pela condução do PLAMOB, o material bruto proveniente das oficinas realizadas nas comunidades foi primeiramente tabulado e sistematizado, eliminando repetições e triando o que realmente dizia respeito à mobilidade urbana. Triagem necessária, pois segundo eles, durante as oficinas foram apontados problemas do dia a dia, como iluminação pública, buracos e lixo na rua, por exemplo, mas estes foram desprezados da amostra, tratados isoladamente e posteriormente encaminhados para as secretarias competentes. Os facilitadores permitiram que a população externasse seus anseios no intuito de construir uma relação de confiança e credibilidade ao processo de escuta. Também foram acrescentadas as contribuições do fórum consultivo, composto pelos técnicos e sociedade civil organizada, além das propostas dos planos correlatos, como o plano diretor municipal, o plano de gestão da orla e o plano de gestão do Sítio Histórico, totalizando 588 contribuições entre diretrizes e objetivos apontados nos oito temas, conforme mostra o Gráfico 1.

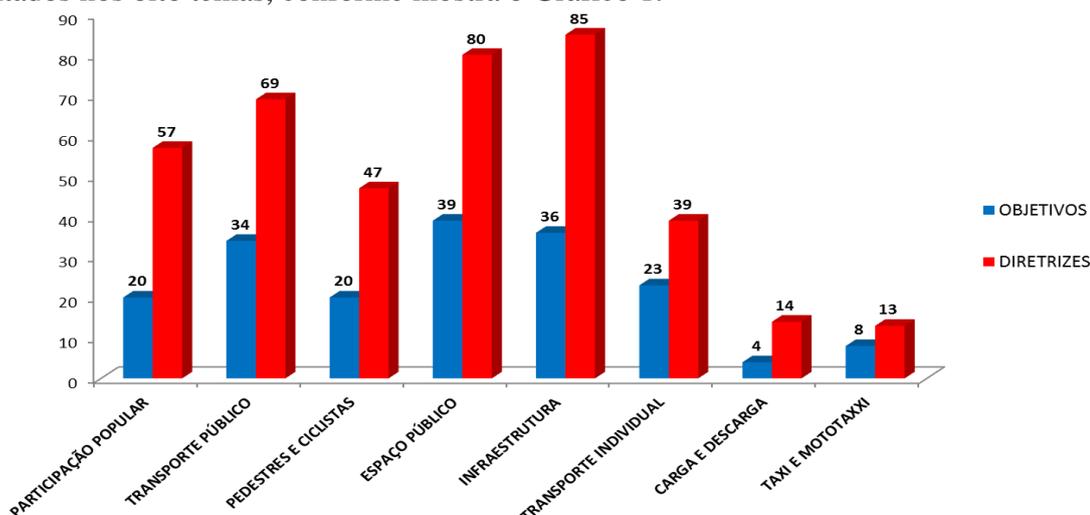


Gráfico 1: Quantitativo de diretrizes e objetivos, resultados das oficinas.
Fonte: Secretaria de Transportes e Trânsito - PLAMOB/Olinda 2017

Após eliminar as repetições e similaridades, restaram 501 propostas, distribuídas entre os oito temas trabalhados, conforme se observa no Gráfico 2.

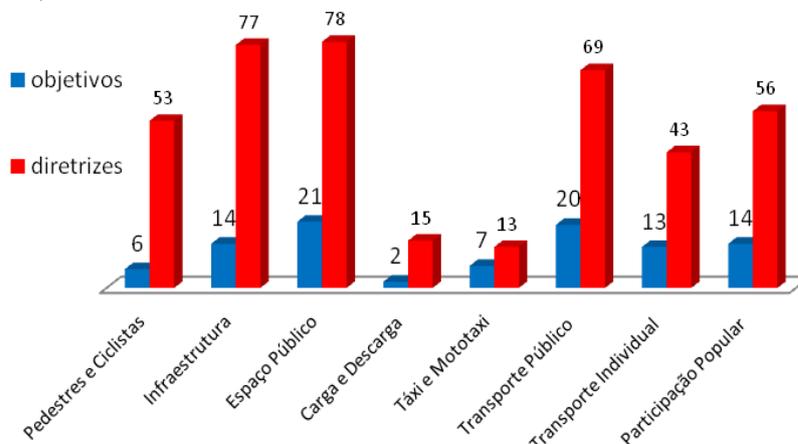


Gráfico 2: Quantitativo de diretrizes e objetivos, resultados das oficinas, do fórum consultivo e dos planos correlatos após triagem.

Fonte: Secretaria de Transportes e Trânsito - PLAMOB/Olinda 2017

As propostas sistematizadas foram validadas pelo fórum técnico, composto por representantes da prefeitura de Olinda através da Secretaria de Transportes e Trânsito; Secretaria de Planejamento e Controle Urbano; Secretaria de Obras e Secretaria de Serviços Públicos e Pelo Estado através da Secretaria das Cidades - SECID; Secretaria de Habitação-SEHAB e Consórcio Grande Recife. O fórum técnico também classificou as propostas por categorias de ações, como: ações de manutenção e melhoria de infraestrutura; ações educativas e comunicação; ações de fiscalização; ações de regulamentação e estudos e projetos, com objetivo de destacar as ações que havia real possibilidade de atuação do Plano e assim permitir a definição dos objetivos e diretrizes do PLAMOB/Olinda, conforme pode ser observado no gráfico 3.

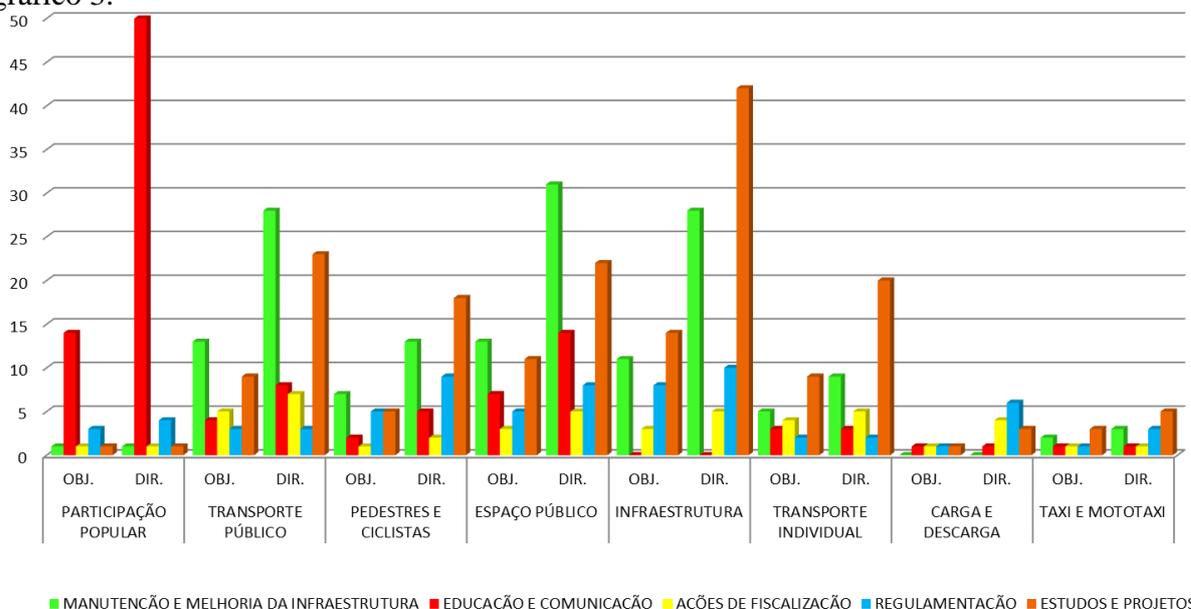


Gráfico 3: Quantitativo de diretrizes e objetivos por categoria de ações.

Fonte: Secretaria de Transportes e Trânsito - PLAMOB/Olinda 2017

Diante da limitação do espaço para as análises de todos os oito temas tratados nas oficinas, este artigo exemplificará somente o tema pedestres e ciclistas para mostrar os resultados especializados no território e as análises de conformidade com a Lei 12587/2012. No entanto, mesmo não sendo possível mostrar neste artigo todas as análises dos oito temas trabalhados, cabe aqui um breve resumo dos resultados dos temas que merecem destaque.

No relatório das oficinas de participação popular disponível no *site* do PLAMOB, foi possível identificar o alto índice de propostas para a melhoria da educação e comunicação permeando os vários temas, sendo os dois aspectos de maior problema identificado pela população. A falta de comunicação entre a gestão pública e a comunidade, além da falta de acesso à informação, divulgação e transparência nas ações, problema relatado por unanimidade no tema participação popular, esses resultados corroboram com o trabalho de Machado, L., e Piccinini, L. S. (2018) que destaca a necessidade de estratégias de comunicação capaz de colaborar efetivamente, com estabelecimento e divulgação de canais efetivos de comunicação e consulta para as diferentes partes interessadas, consideradas as características e possibilidades de acesso de cada grupo de interesse.

Também se destacam as propostas em relação ao tema infraestrutura, indicando a necessidade de projetos e estudos relacionados à infraestrutura dos transportes. Olinda, apesar de ser um município com a 3ª maior densidade urbana do estado de Pernambuco, é de médio porte e tem dificuldades de investimento em infraestrutura, dependendo de financiamento do governo do estado e governo federal, pois seu PIB é o 21º do Estado, dados que explicam o resultado.

As propostas em relação ao tema espaços públicos indicam a necessidade de integração entre as políticas de uso do solo e transporte com o olhar para as pessoas e sua relação com a cidade na realização das suas atividades. Já em relação ao transporte público, as propostas que predominam são as relacionadas à operação do sistema, com destaque para o nível de serviço das linhas através de ajuste e melhoria dos quadros de horários, reforçando a necessidade de priorização do transporte público com espaço exclusivo para sua circulação. Outras propostas que aparecem é a criação de novas linhas para atendimento as áreas de difícil acesso, a exemplo do Sítio Histórico.

4.2. Metodologia para o cruzamento das propostas provenientes das oficinas de participação popular do PLAMOB/OLINDA em conformidade com a Lei 12587/2012

A escolha pelo tema pedestre e ciclista entre os oito trabalhados se explica por sua prioridade nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim como os transportes públicos. O primeiro passo foi espacializar as propostas no território de modo a possibilitar uma análise comparativa com as características sócio econômica do município e verificar se existe uma uniformidade nas propostas ou há uma percepção diferenciada em relação a mobilidade urbana do município, conforme figura 4. Esta análise se justifica, pois segundo Fernandes (2008) a renda e a posse do automóvel influenciam na escolha do modo de deslocamento, em dois bairros do município, mais do que variáveis da forma urbana que a autora pesquisou.

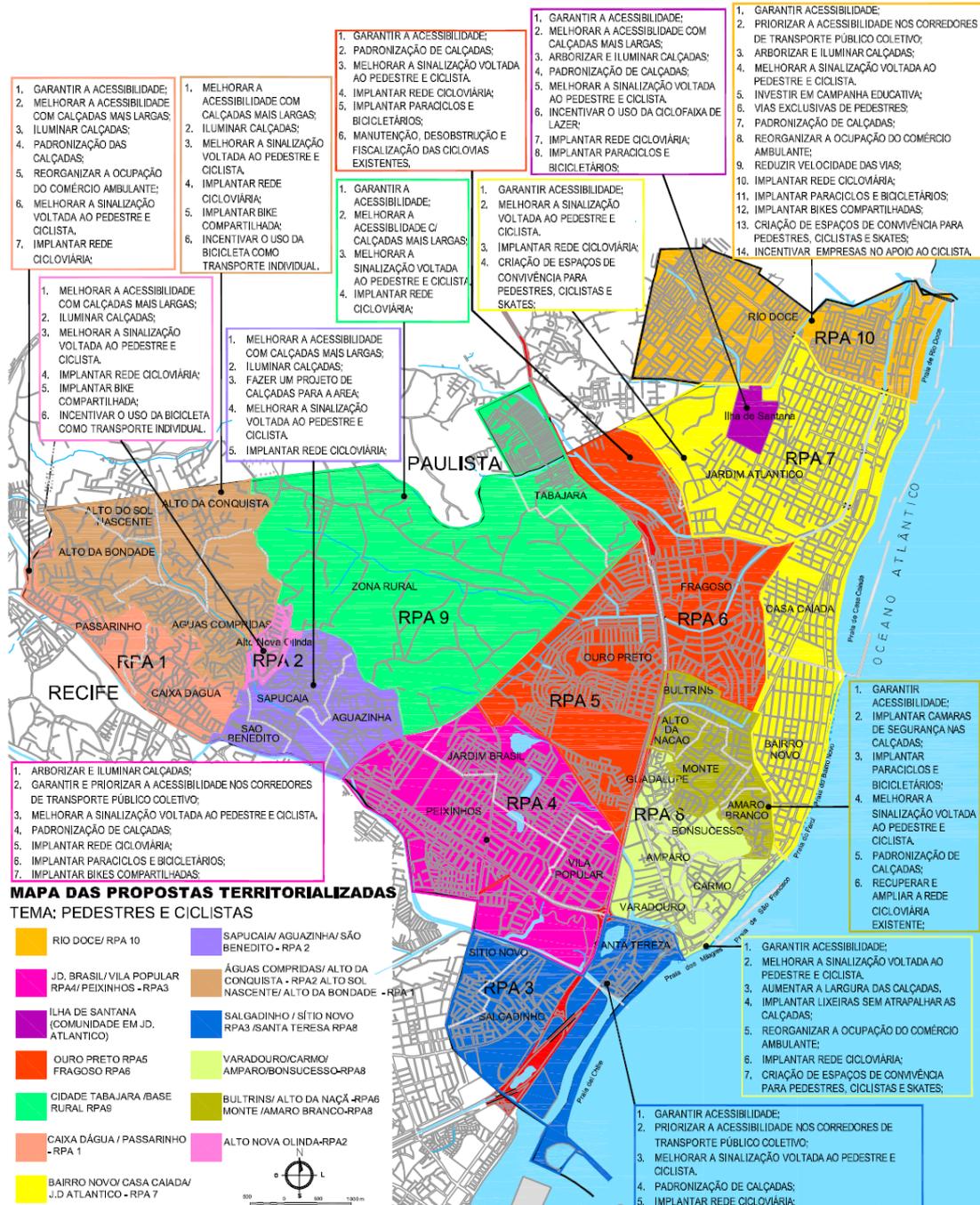


Figura 4: Propostas do tema pedestres e ciclistas das 13 reuniões distribuídas no território municipal
 Fonte: Elaborado pela autora 2019

O passo seguinte foi classificar dentre as contribuições que saíram das oficinas, quais eram referentes as diretrizes e quais eram objetivos, e por fim quais foram incorporadas ao relatório final validado pelo fórum técnico do PLAMOB/Olinda. Assim, possibilitando a elaboração da planilha de diretrizes e de objetivos do PLAMOB/Olinda, referente ao tema Pedestres e ciclistas, para cruzamento e verificação de conformidade com as diretrizes e objetivos da Lei 12587/2012, relacionado ao tema conforme tabela 01.

Tabela 1: Diretrizes e objetivos propostos pela população x diretrizes da Lei 12587/2012.

Descrição da proposta das comunidades	Conformidade com a Lei	Diretrizes da Lei 12587/2012	Objetivos da Lei 12587/2012	
Garantir acessibilidade nas calçadas, possibilitando acesso aos usuários com dificuldade de locomoção	Sim	I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;	I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;	
Melhorar a acessibilidade das calçadas tornando-as mais largas, implantando rampas nas vias para acesso dos cadeirantes				
Padronizar as calçadas de modo a torna-las acessíveis a todos				
Aumentar a largura mínima das calçadas				
Reorganizar o comércio ambulante para não atrapalhar fluxo de pedestres e ciclistas.	Sim			III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
Implantar câmeras de segurança pública nas calçadas.				
Arborizar e iluminar as calçadas, através de projetos de paisagismo, orientando para um desenho urbano mais agradável, para maior segurança dos pedestres.				
Melhorar sinalização em geral nas vias, com implantação e manutenção: faixa de pedestres; ciclovias/ciclofaixas; faixas e travessias elevadas; pintura de meio fio; semáforo para pedestres e em áreas escolares.	Sim			
Ampliar e Criação de rede cicloviária, como incentivo e apoio ao ciclista, com a implantação de ciclovia e ciclofaixas, para melhorar o acesso da população aos outros bairros do Município, utilizando inclusive vias secundárias.	Sim			
Implantação de paraciclos e bicicletários.	Sim			
Incentivar o apoio ao ciclista no trabalho, com a instalação pelas empresas da infraestrutura necessária, como bicicletários e vestiários.	Sim			
Incentivar a bicicleta para o lazer aos domingos	Sim			
Recuperar e manter as ciclovias, ciclofaixas existentes	Sim			
Regulamentar e implantar o serviço de bicicletas compartilhadas de aluguel nos bairros.	Sim			
Implantar mais zonas de lazer, criando espaços de convivência e mobiliário urbano ao longo das vias públicas para pedestres, ciclista e skates	Sim			
Incentivar utilização de bicicleta como transporte individual	Sim			

Fonte: Adaptado pela autora 2019

5. ANÁLISE DOS RESULTADOS DO TEMA DETALHADO (CICLISTAS E PEDESTRES)

No que se refere aos pedestres e ciclistas foi possível verificar que a necessidade de tornar calçadas acessíveis e padronizadas é unânime entre os bairros, independente das características socio econômica dos bairros, resultado coerente, uma vez que mesmo o usuário do transporte individual em algum momento é pedestre, ainda que conforme Fernandes (2008) a renda e a posse do veículo influencia na escolha do modo de se deslocar.

Também foi geral o anseio por ampliação da rede cicloviária do município, além da implantação da estrutura de apoio como paraciclos e bicicletários, o que retrata uma deficiência neste tópico.

Já quando se analisa bairros mais populares com renda inferior a 2 salários mínimos é possível identificar problemas de invasão das calçadas pelo comércio ambulante, demandando ações de controle urbano, o que mostra a necessidade de integração com outras políticas públicas.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados mostram que metodologia utilizada pelo município para a participação da população foi positiva, permitindo perceber seus anseios, identificando os problemas e possíveis soluções. Segundo os técnicos e após análise do relatório final é possível afirmar que as contribuições advindas das oficinas foram incorporadas ao plano, a exceção, ao tema transporte público, cujo documento final, não contemplou todas as propostas, pois passou pela revisão do Consórcio Grande Recife, órgão estadual responsável pela operação do sistema de transporte metropolitano.

Nas análises da conformidade, se verificou que a participação popular foi efetiva na construção do PLAMOB/Olinda, pois as contribuições estavam em conformidade com a Lei 12587/2012, o que garante aceitação e legitimidade ao proposto. Ainda que nas entrevistas os técnicos tenham afirmado que tiveram dificuldades com a adesão em massa da população, mesmo com todos os cuidados para garantir a participação efetiva da população conforme já detalhado anteriormente. O que nos induz a pensar que o processo participativo ainda é muito acanhado no Brasil, ou talvez seja a falta de credibilidade da população em relação as instituições; ou por ser um processo novo, pois a consolidação da gestão democrática só se consolidou em 2001 com o estatuto das cidades. Entretanto, se trata de uma análise complexa, necessitando estudos mais aprofundados para identificar essa dificuldade, no entanto, a literatura mostra que o caminho para construção de uma mobilidade sustentável é com participação e transparência, para dar legitimidade e respaldo às tomadas de decisão.

Acredita-se que esse trabalho pode contribuir na conscientização tanto da população quanto dos gestores públicos sobre a importância de se construir os Planos de Mobilidade Urbana com olhar na coletividade, com cooperação e compartilhando responsabilidades. Esse engajamento da população pode ser positivo para um planejamento colaborativo, além de aumentar a qualidade e a credibilidade da tomada de decisão nas políticas públicas, estando toda população incumbida a contribuir para transformar a cidade em um local mais agradável de viver, além de poder exercer a cidadania. Para futuros trabalhos, sugere-se realizar a análise em outros planos de mobilidade comparando as realidades regionais onde estão inseridos, considerando também a variável sócio econômica.

REFERÊNCIAS

- ABNT (2005) NBR ISO/IEC 17000 – Avaliação de Conformidade – Vocabulário e princípios gerais. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.
- ASSI, Marcos (2012). Gestão de riscos com controles internos: ferramentas, certificações e métodos para garantir a eficiência dos negócios. São Paulo: Saint Paul.
- BARDIN, Laurence. (1977) Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4295794/mod_resource/content/1/BARDIN%2C%20L.%20%28%201977%29.%20An%C3%A1lise%20de%20conte%C3%BAdo.%20Lisboa_%20edi%C3%A7%C3%B5es%20%2070%2C%20225..pdf Acesso em 08/06/2018.
- BRASIL. Lei Federal nº. 12.587, de 03 de janeiro de 2012 – Institui as diretrizes da Política Nacional de

- Mobilidade Urbana. Brasília – DF, 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acessado em 2/06/2018.
- BRASIL. Lei Federal nº. 10.257, de 10 de julho de 2001 – Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília – DF, 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm Acesso em 11/11/2017.
- CARVALHO, Maria do Carmo A. A. (2002) Participação Social no Brasil Hoje. Disponível em: http://www.dhnet.org.br/w3/fsmrn/fsm2002/participacao_polis.html. Acesso em: 8 /06/2018.
- CREMONESE, D. A, 2012. Participação como Pressuposto da Democracia. Desenvolvimento em Questão, v. 10 n. 19, p. 78-102. Disponível em <https://www.revistas.unijui.edu.br/index.php/desenvolvimentoemquestao/article/view/36> Acesso em 01 /07/ 2019.
- FERNANDES, Karla Denise Leite M. (2008) A influência da forma urbana e da legislação urbanística na mobilidade urbana: o caso do Plano Diretor de Olinda. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/5141/1/arquivo2274_1.pdf Acesso em 01/11/2018
- GERTLER, P., M. S., PREMAND P., RAWLINGS L. e VERMEERSCH C, 2015. Avaliação de Impacto na Prática. Doi:10.1596/978-14648-0088-7. Banco Mundial, Washington, D.C. Licença: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2550/9781464800887.pdf> Acesso em 28 /04/ 2018.
- IBGE. Panorama da Cidade de Olinda/PE. Brasília – DF, 2010. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/olinda/panorama>. Acesso em 01 /07/ 2018.
- ISO e UNIDO. Construindo confiança - A caixa de ferramentas de Avaliação da Conformidade. ISSO e UNIDO, 2010. Disponível em: https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/archive/pdf/en/building_trust_pt.pdf Acesso em 08 /11/ 2017.
- LINDENAU e BÖHLER-BAEDEKER (2014): Citizen and Stakeholder Involvement: A Precondition for Sustainable Urban Mobility. Transportation Research Procedia, Volume 4, 2014, Pages 347–360. Disponível em: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/2014_LindenauBoehler_Transport_ResearchProcedia_CitizenStakeholderInvolvement.pdf Acesso 01/11/ 2018
- MACHADO, L. e PICCININI, L. S. (2018). Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática.urbe, Rev. Bras. Gest. Urbana, Curitiba , v. 10,n. 1,p. 72-94, Apr. 2018. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v10n1/2175-3369-urbe-2175-3369010001AO06.pdf>. Acesso em 28/06/2019.
- MAGALHÃES, I. (2016) Proposição de um método de avaliação de conformidade dos planos municipais de mobilidade urbana com a lei 12.587/2012. Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN. Disponível em: <https://monografias.ufrn.br/jspui/handle/123456789/2225> Acessado em 6 /06/2018.
- MAIA, A. A. (2015). Importância da audiência pública como mecanismo de participação social em projetos de transportes. Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação T.DM – 006/2015, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 165 p. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/19268/1/2015_AlineAlmeidaMaia.pdf. Acesso em 01/07/2018.
- NORI, C. (2010) O que se Entende por Participação Cidadã. In Cartilha da participação cidadã. Escola de Cidadania de Santos, Universidade Católica de Santos.
- RUBIM, B e LEITÃO, S. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. 2013 Estudos Avançados 27 (79),. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68702/71282> Acesso em 2 /06/2018.
- SÁNCHEZ, L. E. (2008) Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos. São Paulo: Oficina de Textos.
- WORLD BANK, 2004. "Monitorização e Avaliação: algumas ferramentas, métodos e abordagens." Washington, DC: Banco Mundial. [http://Inweb90.worldbank.org/oed/oeddoclib.nsf/DocUNIDViewForJavaSearch/7BCBD707EDDD449885256F02006323BE/\\$file/me_portuguese.pdf](http://Inweb90.worldbank.org/oed/oeddoclib.nsf/DocUNIDViewForJavaSearch/7BCBD707EDDD449885256F02006323BE/$file/me_portuguese.pdf). Acesso em 04/04/ 2018.

Karla Denise Castro Leite (karla.leite@ufpe.br)

Maria Leonor Alves Maia (nona@ufpe.br)

Enilson Santos (emsantos@ct.ufrn.br)

Programa de Pós Graduação em Engenharia Civil, Transporte e Gestão das Infraestruturas Urbanas - Universidade Federal de Pernambuco - Av. Prof. Moraes Rego, 1235 , Recife – PE - Brail