



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE – ICS
BACHARELADO EM GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

BIANCA KARINE SILVA DE ALMEIDA

**INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO NA MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS EM
SANTARÉM, PARÁ.**

**SANTARÉM - PA
2025**

BIANCA KARINE SILVA DE ALMEIDA

**INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO NA MOBILIDADE URBANA:
DESAFIOS EM SANTARÉM, PARÁ.**

O Projeto de Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional do Instituto de Ciências da Sociedade (ICS) da Universidade Federal do Oeste do Pará – Ufopa, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional. Área de concentração: Gestão Pública e Desenvolvimento Regional.

Orientadora: Msc. Sandra Karolline de Melo Pontes Alves.

SANTARÉM, PA
2025

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP) Sistema
Integrado de Bibliotecas – SIBI/UFOPA**

A447i Almeida, Bianca Karine Silva de

Inovação e desenvolvimento na mobilidade urbana: desafios em Santarém,
Pará. / Bianca Karine Silva de Almeida. - Santarém, 2025.

58 p. : il.

Inclui bibliografias.

Orientadora: Sandra Karolline de Melo Pontes Alves.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal do Oeste
do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade, Bacharel em Gestão Pública e
Desenvolvimento Regional.

1. Mobilidade urbana. 2. Inovação Pública. 3. Transporte Coletivo. 4.
Participação Social. 5. Sustentabilidade. I. Alves, Sandra Karolline de Melo
Pontes, *orient.* II. Título.

CDD: 23 ed. 388.41098115

BIANCA KARINE SILVA DE ALMEIDA

**INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO NA MOBILIDADE URBANA:
DESAFIOS EM SANTARÉM, PARÁ.**

O Projeto de trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao curso de Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional do Instituto de Ciências da Sociedade (ICS) da Universidade Federal do Oeste do Pará – Ufopa, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional. Área de concentração: Gestão Pública e Desenvolvimento Regional.

Conceito:

Data de Aprovação: ___/ ___/ ___

Msc. Sandra Karolline de Melo Pontes Alves – Orientadora
Universidade Federal do Oeste do Pará, Ufopa.

Dr^a. Ana Beatriz Oliveira Reis
Instituto de Ciências da Sociedade – ICS.

Dr. Márcio Júnior Benassuly Barros
Instituto de Ciências da Sociedade – ICS.



**ATA DE DEFESA PÚBLICA DE MONOGRAFIA DO CURSO DE BACHARELADO EM
GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

No quarto dia do mês de julho de dois mil e vinte e cinco, às 17:00 horas, realizou-se a Defesa Pública na sala 107B - NSA, no campus Tapajós da Monografia da acadêmica **Bianca Karine Silva de Almeida** (matrícula: 2021013434), intitulada Inovação e Desenvolvimento na Mobilidade Urbana: Desafios em Santarém, Pará, sob orientação da Profa. Msc. Sandra Karolline de Melo Pontes Alves que compôs a banca examinadora com os professores Profa. Dr^a. Ana Beatriz Oliveira Reis e Prof. Dr. Márcio Júnior Benassuly Barros. A presidente fez a abertura do trabalho com a apresentação dos componentes da banca e da discente e atribuiu o tempo de vinte a vinte e cinco minutos para a apresentação do trabalho. Após a apresentação, seguiu-se as considerações e arguição da banca e as respostas da discente. Posteriormente, a comissão reuniu-se para deliberar e apresentou o parecer final com a nota 10,0, atribuindo vinte dias corridos para que a discente entregue a versão final corrigida na biblioteca. Nada mais havendo a tratar, eu, Profa. Msc. Sandra Karolline de Melo Pontes Alves, lavrei a presente ata que, após ser lida, será assinada pelos membros da banca.

Prof.(a) Msc. Sandra Karolline de Melo Pontes Alves –
Orientador(a)

Sandra Karolline Alves

Prof.(a) Dr^a. Ana Beatriz Oliveira Reis – Membro da banca

Ana Beatriz Oliveira Reis

Prof.(a) Dr. Márcio Júnior Benassuly Barros – Membro da banca

Márcio Júnior Benassuly Barros

Bianca Karine Silva de Almeida – Discente

BIANCA KARINE SILVA DE ALMEIDA

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Faixa etária dos entrevistados	29
Tabela 2 – Identidade de gênero dos entrevistados.....	29
Tabela 3 – Situação ocupacional dos entrevistados	30
Tabela 4 – Distribuição dos entrevistados por bairro e zonas	31
Tabela 5 – Principais problemas enfrentados pelos usuários.....	36
Tabela 6 – Perspectivas entre a gestão municipal e usuários do transporte público coletivo	44

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Bairros com maior número de entrevistados	33
Gráfico 2 – Número de entrevistados por Zona.....	34
Gráfico 3 – Demonstrativo dos índices de maiores problemas enfrentados no transporte público	36
Gráfico 4 – Participação da sociedade nas decisões referentes ao transporte público urbano	38
Gráfico 5 – Sobre a participação em consultas públicas.....	39

LISTA DE FIGURAS (IMAGENS)

Imagem 1 – Pontos de ônibus sem infraestrutura adequada	35
Imagem 2 – Divulgação da pesquisa nas redes sociais (Apêndice A).....	50

Dedico este trabalho à Deus, por seu amor infinito para comigo. A minha família, especialmente a minha avó Eurídice Bastos (*In Memoriam*), que, mesmo não estando mais entre nós, continua sendo uma fonte inesgotável de amor e inspiração. Agradeço aos meus pais, Aldemir e Rosângela, que me ensinaram a importância da perseverança e do estudo, as minhas irmãs, Alinne Beatriz, Nicole Sabrina e Ana Paula que sempre estiveram ao meu lado, oferecendo palavras de incentivo.

As minhas filhas, Lorena e Luana, pela inspiração constante e pelo amor incondicional. Vocês são minha motivação diária para seguir em frente e nunca desistir dos meus sonhos.

A minha querida companheira, Évely Castro, que tem sido incansável, por toda força e palavras de incentivo. Seu apoio, paciência e dedicação foram essenciais para que eu pudesse chegar até aqui.

Aos meus amigos, por todo o companheirismo e por estarem presentes, compartilhando alegrias e dificuldades ao longo dessa jornada.

Agradeço, com profunda gratidão, à minha família Aleixo Sousa, que sempre foi meu alicerce e proteção.

E, finalmente, a todos os professores que contribuíram com seu conhecimento e experiência para a realização deste trabalho, especialmente àqueles que, com paciência e dedicação, me guiaram nesse processo de aprendizagem.

AGRADECIMENTO

Gostaria de agradecer imensamente à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (STM), principalmente ao Secretário Marcelino Fortunato Xavier Neto e à Glória Bandeira Bentes, Chefe de Transporte e Planejamento. Cuja colaboração e conhecimento repassados a mim, foram essenciais para o aprofundamento deste estudo.

Agradeço também ao Sérgio Gouvêa de Melo, Secretário na Secretaria Municipal de Infraestrutura (SEMINFRA), pela gentileza em possibilitar o contato e o acesso aos representantes, facilitando a obtenção das informações necessárias para a realização deste trabalho.

Agradeço à toda equipe de alta performance da Pró-Reitoria de Planejamento e Desenvolvimento Institucional (Proplan) da Ufopa, a todos os colaboradores que contribuíram de maneira significativa para o meu desenvolvimento, como bolsista e como estagiária, e em meu processo de vivência no Setor Público.

E expressar minha mais profunda gratidão à minha orientadora, Msc. Sandra Karolline, pela orientação, paciência, e por acreditar no meu potencial desde o início deste trabalho. Sua sabedoria, dedicação e comprometimento foram fundamentais para a realização desta pesquisa. Agradeço pela constante disponibilidade, pelo suporte em todas as etapas do processo e pelas valiosas contribuições que enriqueceram este estudo.

Sem sua orientação, este trabalho não teria alcançado o nível de qualidade que possui. Sou imensamente grata por todo o aprendizado, confiança e apoio.

“As cidades têm o poder de moldar a vida das pessoas. Quando planejadas com justiça, tornam-se espaços de liberdade, mobilidade e dignidade.”

— Adaptado de Jan Gehl.

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo analisar de que forma a gestão municipal de Santarém, Pará, pode implementar inovações tecnológicas, institucionais e participativas na mobilidade urbana, com foco na melhoria do transporte público coletivo. Parte-se do reconhecimento dos desafios enfrentados pela cidade, como desigualdade espacial, precariedade da infraestrutura e ineficiência dos serviços, especialmente nas áreas periféricas. A metodologia adotada é de abordagem mista (qualitativa e quantitativa), com aplicação de questionários a usuários do transporte e realização de entrevista com representante da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT). Os resultados apontam que, embora existam ações voltadas à modernização, como o uso de aplicativos de rastreamento e projetos de semáforos inteligentes, há uma grande defasagem entre o discurso institucional e a prática efetiva. Observa-se também a fragilidade dos mecanismos de participação social, ainda que existam canais formais. A pesquisa identifica como principais entraves a superlotação, os longos tempos de espera e a infraestrutura inadequada. Conclui-se que a inovação na mobilidade urbana de Santarém, Pará, deve transcender a dimensão tecnológica, incorporando processos democráticos de escuta e planejamento urbano integrado, com foco na equidade, acessibilidade e sustentabilidade.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Inovação Pública; Transporte Coletivo; Participação Social; Sustentabilidade.

ABSTRACT

This research aims to analyze how the municipal administration of Santarém, Pará, can implement technological, institutional, and participatory innovations in urban mobility, focusing on improving public collective transport. It recognizes the city's challenges, such as spatial inequality, inadequate infrastructure, and inefficient services, especially in peripheral areas. A mixed-methods approach was adopted, combining qualitative and quantitative data through questionnaires applied to transport users and an interview with a representative of the Municipal Department of Mobility and Traffic (SMT). The findings indicate that, although there are initiatives aimed at modernization—such as tracking apps and smart traffic light projects—a significant gap persists between institutional discourse and effective practice. The study also highlights the weakness of social participation mechanisms, despite the existence of formal channels. The main obstacles identified include overcrowding, long waiting times, and poor infrastructure. The research concludes that urban mobility innovation in Santarém must go beyond technological solutions, incorporating democratic listening processes and integrated urban planning, with a focus on equity, accessibility, and sustainability.

Keywords: Urban Mobility; Public Innovation; Public Transport; Social Participation; Sustainability.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
JUSTIFICATIVA	13
1 METODOLOGIA	14
2 REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1 Inovação e desenvolvimento na mobilidade urbana brasileira	16
2.2 Participação social e qualidade de vida nas estratégias de mobilidade urbana	20
2.3 A cidade de Santarém, Pará: historicidade e mobilidade	24
3 RESULTADOS	27
3.1 Perfil dos respondentes	28
3.1.1 Faixa Etária dos Entrevistados	28
3.1.2 Identidade De Gênero dos Entrevistados	29
3.1.3 Zonas e Bairros em Destaque na Pesquisa.....	30
3.2 Diagnóstico do transporte público segundo os usuários	34
3.3 Análise da entrevista com a secretaria municipal de mobilidade e trânsito	39
3.4 Considerações analíticas da pesquisadora	43
CONSIDERAÇÕES FINAIS	45
REFERÊNCIAS	47
APÊNDICE A – IMAGEM DE DIVULGAÇÃO DA PESQUISA SOBRE MOBILIDADE URBANA EM SANTARÉM (PA)	50
APÊNDICE B – ENTREVISTA COM USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE SANTARÉM, PARÁ.	51
APÊNDICE C – ENTREVISTA COM A CHEFE DE TRÂNSITO E PLANEJAMENTO DA SMT DE SANTARÉM.	54
ANEXO A - RESOLUÇÃO Nº 007/2024 DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE SANTARÉM, PARÁ.	56

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um dos grandes desafios contemporâneos, refletindo a complexidade dos processos de urbanização, desenvolvimento econômico e inclusão social. Nas últimas décadas, a intensificação da urbanização no Brasil — onde mais de 87% da população reside em áreas urbanas (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2022) — impôs uma crescente demanda por soluções inovadoras que garantam o direito à cidade e a qualidade de vida dos cidadãos. Nesse contexto, repensar a mobilidade urbana significa, também, propor novos caminhos para a construção de cidades mais inclusivas, sustentáveis e eficientes.

O conceito de inovação aplicado à mobilidade urbana refere-se não apenas à adoção de tecnologias, mas também à transformação de processos, práticas de gestão e formas de participação social. De acordo com Rozenfeld (2023), a inovação pode ser entendida tanto como a criação de artefatos concretos — produtos e tecnologias — quanto como artefatos conceituais — novos modelos e sistemas de organização social. No campo da mobilidade, essa dupla dimensão é crucial para pensar soluções que vão além da modernização dos transportes, buscando democratizar o acesso e reduzir as desigualdades urbanas.

No Brasil, a mobilidade urbana começou a ganhar atenção sistemática nos estudos acadêmicos e nas políticas públicas a partir da década de 1970, acompanhando o crescimento desordenado dos centros urbanos e a explosão do uso do transporte individual motorizado (VASCONCELLOS, 2013). Contudo, foi apenas no início dos anos 2000 que o tema passou a incorporar o eixo da inovação tecnológica, impulsionado pelo avanço das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICs) e pelo conceito emergente de cidades inteligentes (HARRISON; DONNELLY, 2011).

Atualmente, o estudo da mobilidade urbana é cada vez mais interdisciplinar, envolvendo áreas como a engenharia, o urbanismo, a sociologia e as ciências políticas. A centralidade da inovação é perceptível nas pesquisas que tratam dos sistemas inteligentes de transporte (ITS), da mobilidade ativa e sustentável, e da inclusão digital nos serviços públicos. Autores como Geels (2019) reforçam que uma transformação efetiva na mobilidade exige abordagens integradas, combinando aspectos tecnológicos, sociais e econômicos.

Apesar dos avanços, persistem lacunas importantes. Um dos grandes desafios contemporâneos é garantir que as inovações em mobilidade não aprofundem as desigualdades já existentes, principalmente em cidades médias e pequenas, como é o caso de Santarém, Pará. Em contextos como o de Santarém, onde o transporte público é precário,

irregular e ineficiente (TOBIAS, 2009), a inovação precisa ser pensada como instrumento de inclusão, e não apenas como modernização tecnológica voltada a setores privilegiados da população.

A cidade de Santarém, situada no coração da Amazônia, apresenta uma dinâmica urbana marcada por fortes desigualdades socioespaciais. Com uma história moldada pela ocupação ribeirinha e pelos ciclos econômicos regionais, Kehl (2019) enfatiza que Santarém enfrenta hoje o desafio de integrar crescimento urbano, desenvolvimento econômico e justiça social. A precariedade dos sistemas de transporte coletivo e a concentração dos serviços na área central da cidade dificultam o acesso de grande parte da população periférica, reproduzindo padrões históricos de exclusão e desigualdade (OLIVEIRA et al., 2012).

Nesse cenário, é fundamental investigar de que maneira as inovações em mobilidade urbana podem ser aplicadas de forma democrática e sustentável em Santarém. A Lei Nº 12.587/2012 da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2015) trazem diretrizes que reforçam a importância da mobilidade como direito social e como instrumento de promoção da equidade. Entretanto, a efetividade dessas políticas depende da capacidade local de implementação e da criação de soluções adaptadas às realidades regionais.

Ademais, a participação social emerge como um fator-chave nesse processo, visto que, conforme destacam Maia e Taco (2014), a inclusão da população nos processos decisórios é essencial para a construção de políticas públicas mais eficazes e legítimas. Em Santarém, fortalecer os canais de participação cidadã na gestão da mobilidade pode ser o caminho para soluções mais sintonizadas com as necessidades da maioria da população, promovendo maior transparência, inclusão e eficiência na gestão urbana.

Dessa forma, a presente pesquisa se justifica pela necessidade de contribuir para o debate sobre a mobilidade urbana nas cidades amazônicas, um campo ainda pouco explorado pela literatura nacional, e pela urgência de encontrar alternativas inovadoras que, respeitando as especificidades territoriais e culturais, possam transformar a mobilidade em vetor de desenvolvimento humano e equidade em Santarém, Pará.

Diante do exposto, o objetivo geral deste trabalho é analisar de que forma a gestão municipal de Santarém pode implementar inovações tecnológicas, institucionais e participativas para melhorar a mobilidade urbana, promovendo um transporte público coletivo mais eficiente, inclusivo e sustentável, alinhado ao desenvolvimento do município e às demandas da população usuária.

Para isso, propõem-se os seguintes objetivos específicos:

- i. Diagnosticar os principais entraves vivenciados por usuários do transporte coletivo em Santarém, a partir de dados coletados com a população e gestão pública;
- ii. Avaliar a eficácia das ações tecnológicas adotadas pela gestão municipal no setor de transporte coletivo, identificando seus avanços, limitações e impactos para a população usuária.;
- iii. Propor estratégias de inovação democrática no planejamento da mobilidade urbana, com foco no fortalecimento de canais participativos existentes e na criação de mecanismos mais acessíveis, transparentes e colaborativos.

Dessa forma, com base na realidade da mobilidade urbana no município, torna-se indispensável estabelecer uma análise crítica sobre a atuação da gestão pública diante dos desafios que envolvem o sistema de transporte coletivo em Santarém. Considerando os dados coletados junto à população usuária e à administração municipal, bem como as desigualdades socioespaciais evidenciadas ao longo do processo histórico de urbanização da cidade, é possível perceber que a inovação — entendida em sua dimensão tecnológica, institucional e social — se apresenta como ferramenta estratégica para transformar a mobilidade em um direito de fato. Conforme destaca Geels (2019), mudanças significativas em sistemas urbanos exigem abordagens integradas, que articulem transformações tecnológicas, sociais e políticas de forma coordenada e contextualizada.

Assim, este estudo traz à reflexão da necessidade de compreender a mobilidade urbana não apenas como um desafio técnico, mas como uma questão profundamente ligada à justiça social, à equidade territorial e ao direito à cidade. Logo, a pesquisa busca não só identificar as fragilidades do sistema atual, mas também apontar caminhos viáveis para sua transformação, fundamentados em evidências empíricas, participação social e planejamento inovador.

Para alcançar os objetivos propostos, este trabalho está estruturado em três partes. A primeira parte apresenta a Introdução, abordando o tema da mobilidade urbana em Santarém, destacando sua relevância diante dos desafios de inclusão, inovação e sustentabilidade. Juntamente com a justificativa, onde aponta a importância de investigar soluções inovadoras adaptadas à realidade amazônica, especialmente considerando a precariedade do transporte coletivo no município. A seção de metodologia da continuidade, e descreve os procedimentos adotados para a coleta e análise de dados, incluindo entrevistas com usuários do transporte público e representantes da gestão municipal, além da análise de documentos e políticas públicas. Seguidos pela segunda parte da pesquisa, o referencial teórico fundamenta-se em autores que discutem inovação, participação social, mobilidade urbana e desigualdade

socioespacial, buscando articular diferentes dimensões do tema. Seguido pelos resultados, que apresentam o diagnóstico dos principais entraves do sistema de transporte coletivo local, a avaliação das ações da gestão e propostas para uma mobilidade mais democrática e eficiente. Por fim, as considerações finais retomam os achados e reflexões da pesquisa, apontando caminhos possíveis para a efetivação de políticas públicas inovadoras, seguidas das referências, que sustentam teoricamente a análise desenvolvida.

JUSTIFICATIVA

A mobilidade urbana em Santarém apresenta-se como um desafio urgente e complexo, marcado por um sistema de transporte público coletivo falho, desorganizado e excludente. Diversas reportagens e estudos reforçam esse diagnóstico, apontando problemas estruturais como a baixa oferta de ônibus, longos tempos de espera e veículos em condições precárias. Além disso, a tarifa elevada, considerada uma das mais altas do país, dificulta o acesso da população de baixa renda ao transporte coletivo, comprometendo o direito à cidade e à mobilidade (TAPAJÓS DE FATO, 2023). Essa situação agrava as desigualdades socioespaciais, já que grande parte da população depende exclusivamente do transporte público para se locomover até centros de saúde, escolas e locais de trabalho.

A ausência de planejamento urbano adequado e a falta de regulamentação do transporte de cargas também têm contribuído para o agravamento das condições urbanas, gerando impactos como poluição, excesso de ruídos e acidentes em bairros residenciais, o que evidencia uma gestão pública pouco integrada e sensível às necessidades da população (O IMPACTO, 2024). Além disso, estudos demonstram que a precariedade do transporte coletivo em Santarém está diretamente associada à reprodução de desigualdades sociais e territoriais (OLIVEIRA et al., 2022). Os autores apontam que moradores de áreas periféricas enfrentam deslocamentos mais longos, com maior custo e menor qualidade, o que limita suas oportunidades de acesso a serviços e mobilidade social.

Ademais, do ponto de vista da participação social, embora existam mecanismos formais, como o Conselho Municipal de Transporte e audiências públicas esporádicas, grande parte da população desconhece a existência e o funcionamento desses espaços. A ausência de uma comunicação acessível, aliada à falta de transparência, evidencia um distanciamento entre a gestão pública e a sociedade civil.

Nesse contexto, esta pesquisa é social e academicamente relevante por ampliar o debate sobre a mobilidade urbana nas cidades amazônicas, território historicamente negligenciado pelas políticas nacionais e pouco abordado nos estudos urbanos. Ao investigar

os desafios e possibilidades de inovação no transporte coletivo santareno, o trabalho contribui para a construção de conhecimento voltado à realidade regional, propondo alternativas que respeitem as especificidades territoriais, culturais e socioeconômicas da cidade.

Além disso, a pesquisa tem aplicabilidade prática, pois busca apontar caminhos para o desenvolvimento integrado dos modais de transporte, com articulação entre mobilidade ativa, soluções tecnológicas e fortalecimento da participação social. Tais propostas podem subsidiar gestores públicos na formulação de políticas mais justas, acessíveis e sustentáveis, contribuindo com melhorias estruturais a médio e longo prazo.

Por fim, esta investigação também nasce de uma motivação pessoal. Como cidadã santarena e usuária do transporte público coletivo, vivencio diariamente os impactos da precariedade do sistema, que afeta diretamente o acesso a direitos básicos como saúde, educação e trabalho. Como futura gestora pública, reconheço a urgência de repensar esse modelo, não apenas como um desafio técnico, mas como um compromisso ético e político com a inclusão e o bem-estar social. Assim, esta pesquisa representa mais que uma etapa acadêmica: ela traduz um posicionamento e uma responsabilidade com a construção de uma Santarém mais justa, acessível e centrada nas pessoas.

1 METODOLOGIA

A presente pesquisa caracteriza-se como uma investigação bibliográfica, de natureza aplicada, com abordagem mista (qualitativa e quantitativa) e de caráter descritivo e exploratório, que segundo Gil (2019, p. 28) "têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis", o que se alinha aos propósitos deste estudo ao buscar compreender tanto as percepções dos usuários quanto as ações da gestão pública relacionadas à mobilidade urbana.

O caráter exploratório, por sua vez, possibilitou uma aproximação inicial com o tema, favorecendo o aprofundamento das análises a partir de diferentes fontes de informação.

A escolha dessa metodologia justifica-se pela complexidade da temática da mobilidade urbana, que envolve tanto dimensões objetivas quanto subjetivas da realidade social. Como destaca Creswell (2013) "a integração entre ambas [as abordagens qualitativa e quantitativa] possibilita explorar o melhor de cada técnica, contribuindo para uma compreensão mais ampla e aprofundada do fenômeno investigado". O estudo concentra-se no município de Santarém, PA, adotado como recorte geográfico e social. Trata-se, portanto, de um estudo de caso, que considera as particularidades históricas, territoriais e socioeconômicas da cidade no que tange à mobilidade urbana e aos desafios enfrentados pela população local. De acordo com Yin

(2015), o estudo de caso é uma estratégia apropriada quando se busca compreender fenômenos contemporâneos inseridos em contextos reais, especialmente quando há múltiplas variáveis de interesse e fontes de evidência. Essa abordagem permite uma análise aprofundada e contextualizada, essencial para captar a complexidade das dinâmicas territoriais e sociais presentes em Santarém.

A população-alvo da pesquisa foi composta por usuários do transporte público coletivo urbano e por uma (1) representante da gestão pública municipal, vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT). A amostra foi definida por amostragem não probabilística por conveniência, sendo composta por 110 usuários, que participaram voluntariamente por meio de um formulário on-line. A escolha buscou captar as percepções da população usuária e compreender o ponto de vista institucional sobre os desafios e estratégias da gestão da mobilidade urbana.

A coleta de dados utilizou dois instrumentos principais: (1) Um questionário estruturado com 13 questões objetivas e abertas (Apêndice A), aplicado aos usuários do transporte público, via Google Forms, o qual ficou disponível no período de 03 de abril a 13 de maio de 2025, com divulgação por redes sociais, canais institucionais e abordagens presenciais, de modo a garantir amplo alcance e participação da população interessada. E (2) uma entrevista semiestruturada com a representante da SMT, realizada presencialmente, com agendamento prévio e baseada em um roteiro temático (Apêndice B), o qual abordou aspectos relacionados à gestão da mobilidade urbana, desafios enfrentados, ações em andamento e perspectivas futuras. A combinação desses instrumentos permitiu a coleta de dados diversificados e complementares, contemplando tanto o ponto de vista dos usuários quanto da administração pública, e fortalecendo a análise a partir de múltiplas dimensões da realidade investigada.

Quanto à análise dos dados, os resultados quantitativos, extraídos dos questionários, foram tratados com o uso de estatística descritiva simples, permitindo a sistematização das informações em gráficos e tabelas. Os gráficos foram elaborados com o apoio da ferramenta Microsoft Excel, o que favoreceu uma visualização clara e objetiva das percepções sobre a qualidade do transporte público e as condições de mobilidade urbana. Já os dados qualitativos, tanto oriundos das questões discursivas do formulário quanto da entrevista com a gestão, foram submetidos à análise de conteúdo, conforme proposta por Bardin (2011). Essa abordagem permitiu a categorização das falas dos participantes e a identificação de temas recorrentes, revelando sentidos e significados atribuídos à experiência com a mobilidade na cidade.

Por fim, em consonância com os princípios da ética em pesquisa com seres humanos, o estudo seguiu as recomendações da Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, que estabelece normas aplicáveis às pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. O formulário on-line foi precedido pelo Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), informando os participantes sobre os objetivos da pesquisa, a garantia do anonimato, a voluntariedade da participação e o uso exclusivo dos dados para fins acadêmicos. A entrevista com a representante da SMT também foi realizada mediante consentimento formal, assegurando o sigilo das informações compartilhadas e o respeito aos direitos dos envolvidos.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Inovação e desenvolvimento na mobilidade urbana brasileira

A mobilidade urbana no Brasil é um tema em crescente discussão, principalmente em face do rápido crescimento populacional e da urbanização intensa. De acordo com o Censo Demográfico de 2022, apresentado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹, aproximadamente de 87,41% da população brasileira reside em áreas urbanas no território brasileiro. Esse dado traz um indicativo claro de um histórico movimento de migração da zona rural para os centros urbanos gerando diversos desafios, como o aumento da demanda por infraestrutura e serviços públicos, incluindo o transporte urbano.

Conforme aponta Da Silva (2013), para chegar a este sistema urbano atual que temos no Brasil, a migração e a distribuição da mão-de-obra foram aspectos marcantes no desenvolvimento regional brasileiro, na constituição dessa sociedade-industrial na conformação da sua força de trabalho, diante de uma considerável "assimetria de oportunidades" regionais. Ainda segundo Da Silva (2013), "as migrações internas para as cidades levaram a uma concentração elevada de população, dinâmica econômica, trabalho e recursos em grandes aglomerações urbanas - que geraram ou fortaleceram os espaços metropolitanos." (Da Silva, 2013, p. 28).

Sendo assim, Pires e Pires (2016), enfatizam que o crescimento das cidades e seu desenvolvimento influenciam diretamente na mobilidade urbana, através de fatores como o local onde seus habitantes moram, trabalham ou vivem seus momentos de lazer e convívio social. Deste modo, um marco importante para a mobilidade urbana, se dá com a publicação da Lei Federal nº 12.581/1012 ou Lei da mobilidade, que institui as diretrizes da política federal da mobilidade urbana no território brasileiro, conforme aponta Kneib (2012)

¹ Trata-se de uma entidade pública federal que fornece dados e informações sobre o Brasil. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>

“segundo a citada lei, a mobilidade urbana é considerada a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (Kneib, 2012, p. 72).

O aumento populacional nas zonas urbanas tem sido um fenômeno crescente nas últimas décadas, resultando em uma grande aglomeração de pessoas em áreas cada vez mais restritas. Esse processo de urbanização intensa traz consigo desafios significativos para as cidades, a exemplos da sobrecarga de serviços públicos essenciais, como transporte, saúde e educação, além da crescente demanda por infraestrutura adequada para garantir a qualidade de vida. Segundo Harvey (2012), as cidades modernas são marcos de processos contraditórios, onde a rapidez no crescimento populacional não é acompanhada pela inovação suficiente nos sistemas urbanos, criando uma necessidade urgente de novas soluções para a gestão das megacidades. O autor destaca que é essencial repensar o modelo de desenvolvimento urbano, considerando não apenas a expansão de infraestrutura, mas também a implementação de inovações tecnológicas e processuais para lidar com as complexidades e demandas da vida urbana.

Além disso, o crescimento exponencial da população urbana intensifica a necessidade de reformular a mobilidade nos espaços urbanos brasileiros. O aumento da densidade populacional nas áreas metropolitanas implica uma pressão significativa sobre os sistemas de transporte existentes, frequentemente subdimensionados ou obsoletos. Segundo Litman (2015), a implementação de inovações tecnológicas e processuais, como sistemas de transporte inteligentes (ITS) e a integração modal, é essencial para lidar com esses desafios. Essas soluções visam não apenas otimizar a circulação de pessoas e bens, mas também promover uma mobilidade sustentável, reduzindo emissões de gases de efeito estufa e o uso excessivo de recursos naturais. No contexto brasileiro, é imprescindível que políticas públicas sejam orientadas para projetos que contemplem tanto a expansão da infraestrutura viária quanto a modernização do transporte coletivo, com foco em acessibilidade e eficiência. Dessa forma, o avanço no desenvolvimento urbano deverá estar intrinsecamente associado à adoção de inovações que garantam um equilíbrio entre a urbanização acelerada e a qualidade de vida da população.

Para Parente, Marcos e Diogo (2014, p. 245) a origem da palavra inovação, “remete para o latim *innovare* (in de “em” e *novus* de “novo” ou “recente”), que significa, tornar novo”. Pensando nessa ideia do novo, Rozenfeld (2023) trabalha a concepção de que inovação produz resultados para os stakeholders. Resultados estes que ele identifica de duas formas: o artefato concreto referente ao que é físico e tangível, que resulta em um produto. E o artefato conceitual, que descreve aquilo que é intangível, como um processo ou serviço.

Neste sentido, identificamos que a inovação, seja como artefato concreto ou conceitual, tem-se utilizado fortemente da tecnologia atrelada ao desenvolvimento no setor público, e tem sido eficiente dentro do que se objetiva, entretanto, deixa a desejar em sua função finalística, tornando-se ineficaz em muitas vezes. À vista disso é que Silva e Guimarães (2012) enfatizam que, embora as inovações tecnológicas já estejam sendo empregadas, a sua implementação no setor público acontece de forma lenta.

Dessa forma, essa falta de alinhamento quanto ao contexto de inovação integrada, afeta diretamente as dinâmicas já citadas, mas principalmente, as mudanças no cenário econômico e social:

Alguns setores que prestam serviços à sociedade, como o transporte público, por exemplo, já agregaram a inovação tecnológica à sua estrutura, mostrando, dessa forma, que sua adesão é viável para a otimização dos serviços e benefícios ofertados à sociedade. (SILVA; GUIMARÃES, 2012, p. 567).

Por isso, é importante compreender que inovação traz uma conexão extremamente importante com o desenvolvimento, sendo um impulso para a criação de novas soluções, produtos e processos que podem promover melhorias para a sociedade. De forma analógica, a industrialização, o processo tecnológico ou a modernização social podem contribuir substancialmente para expandir a liberdade humana, mas ela depende também de outras influências (Sen, 2018).

Assim, Da Silva (2010) salienta que a interconexão entre os eixos evidencia que o progresso em uma área, como o crescimento econômico e a expansão das capacidades [*capabilities*], só serão realmente eficazes se acompanhado de avanços sociais e institucionais que assegurem justiça e liberdade para todos, como uma via de mão dupla. Ele afirma ainda que:

Ter liberdade para fazer coisas a que se atribui valor tem valor por si mesmo, e melhora as condições para obter resultados. A liberdade é não só a base da avaliação do sucesso e do fracasso, mas também a principal determinante da iniciativa individual e da eficácia social (DA SILVA, 2010, p. 7).

Portanto, o desenvolvimento deve ser visto como um objetivo multifacetado, exigindo abordagens holísticas e inclusivas para promover o bem-estar coletivo.

Neste cenário, surge o conceito de cidades inteligentes (do inglês *smart cities*). Harrison e Donnelly (2011) enfatizam que o conceito de cidades inteligentes começou a se consolidar na década de 1990 com o movimento de crescimento inteligente das cidades, que promovia a implementação de políticas inovadoras de planejamento urbano. Uma cidade é considerada inteligente quando os investimentos em capital humano e social, infraestrutura de comunicação tradicional (transporte) e moderna impulsionam o crescimento econômico

sustentável e uma alta qualidade de vida, com uma gestão inteligente dos recursos naturais, por meio de governança participativa (CARAGLIU et al., 2011).

Ademais, identificamos também a utilização de tecnologias da informação e comunicação (TIC's) nas cidades inteligentes, visto que Silva et al (2023) destacam que elas tem grande importância na geração de novas oportunidades econômicas e sociais no âmbito da vida urbana, além de serem significativas para o desenvolvimento de soluções de problemas relacionados às demandas por equipamentos de infraestrutura e por acessibilidade aos serviços urbanos.

Desta maneira, Gehl (2013, p. 2) cita que “ter uma estratégia de planejamento urbano voltada para as pessoas é uma maneira eficiente de criar qualidade de vida nas cidades.”

Neste sentido é que Weiss, Bernardes e Consoni, (2013, p. 4) ressaltam então a importância da inovação, tornando-a como estratégia de qualidade de vida:

A inovação tecnológica tem um importante papel a ser desempenhado no contexto do futuro das cidades, principalmente por demandar e envolver muitas diferentes competências e especializações – engenheiros, arquitetos, acadêmicos, especialistas em tecnologias da informação e comunicação, técnicos em geral – que são encontradas nas cidades e estão preparadas para avaliar e entender de forma muito particular as características e necessidades dessas cidades. (WEISS; BERNARDES; CONSONI, 2013, p.4).

À vista disso, Schumpeter (1942) identifica a inovação como o motor do progresso econômico, ao introduzir novas maneiras de atender às demandas sociais. Contudo, é essencial que essas inovações sejam implementadas de forma equitativa, conforme destaca Castells (1996), para evitar a exclusão das populações mais vulneráveis, que frequentemente não têm acesso a essas soluções tecnológicas.

Pensando nisto é que surge a Lei nº 12. 587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), um marco importante na busca para reverter as desigualdades históricas no acesso ao transporte no Brasil. Incentivando os deslocamentos por meios de transportes não motorizados e os coletivos, e desestimulando os individuais motorizados. Deste modo, Rubim e Leitão (2013), destacam que este é o maior mérito da política, visto que ao obrigar que os gestores das cidades priorizem e incentivem outros modais de transporte, ela também tenta corrigir a distorção na cultura do planejamento, em referência aos deslocamentos que ocorrem no país.

Ademais, a PNMU prioriza o transporte público coletivo e os modos ativos, como caminhada e uso de bicicletas, alinhando-se aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

(ODS)², especialmente ao objetivo 11, que tem como foco tornar as cidades e comunidades mais sustentáveis.

Ainda neste contexto nacional, instituiu-se no país a Lei nº 10. 973/2004, conhecida como Lei de Inovação, que juntamente com o Marco Legal de Ciência, Tecnologia e Inovação (Lei nº 13. 243/2016), criaram um ambiente propício para fortalecer parcerias entre universidades, empresas e governos. Essas iniciativas têm promovido o desenvolvimento de soluções tecnológicas voltadas para a mobilidade. De acordo com Souza (2006), esses avanços legislativos estimularam a pesquisa científica e a criação de novos modelos de negócios, que só serão realmente eficazes se estiverem alinhados às necessidades reais das comunidades locais.

No entanto, cria-se um *loop infinito* envolvendo as soluções que antes eram do passado e que hoje, tornam-se um problema. Tendo isso, Rubin e Leitão (2013, p. 56) ressaltam:

Essas políticas de incentivo, que persistem até hoje, no entanto, fizeram que, cem anos após a crise vivida pelo uso de cavalos no transporte, o uso do automóvel (outrora uma solução) se tornasse um problema sério nos grandes centros urbanos. Voltamos a enfrentar e discutir os impactos sociais, ambientais e de saúde gerados pelo uso exagerado de um modal no transporte de pessoas: hoje, o carro se tornou o cavalo do século XXI, isto se deu devido à política de incentivo adotada pelo governo desde a década de 1930.

Em vista disso, Geels (2019) destaca que a transformação dos sistemas de mobilidade exige uma abordagem integrada que considere aspectos tecnológicos, sociais e econômicos em conjunto, além de uma governança mais colaborativa. Entretanto, o cenário brasileiro reflete desafios significativos, como a fragmentação de responsabilidades e a insuficiência de dados atualizados e confiáveis, que dificultam a implementação de soluções que atendam de forma abrangente às necessidades locais e regionais.

Diante disso, a produção científica e tecnológica que trata desses assuntos, são essenciais, mas não suficientes, conforme apresentam (Alvim et al, 2024). Assim, é necessária a criação de estratégias e mecanismos que priorizem a inclusão da população nas decisões de mobilidade urbana. Devido a isso, é que daremos sequência no próximo tópico conhecendo as estratégias de participação social.

2.2 Participação social e qualidade de vida nas estratégias de mobilidade urbana

Uma vez que compreendemos que a mobilidade urbana se configura como um fenômeno multifacetado, resultado da interação dinâmica entre diversos sistemas urbanos,

² Instituídos pela ONU (Organização das nações unidas), as ODS's estão estruturadas com 17 metas que buscam alcançar a Agenda de 2030 no Brasil. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs> . Acesso em: 25 de jan. de 2025.

como transporte de passageiros, logística, habitação e infraestrutura, que se inter-relacionam originando propriedades emergentes que moldam a vida nas cidades gerando desenvolvimento e bem-estar na sociedade, como cita Terán (2013, p. 21):

Estamos diante de um fenômeno de característica multidimensional, pois a mobilidade trata de um conceito abrangente, resultado da interação de vários sistemas que dão vida à cidade, sistema de circulação, de transportes de passageiros, sistema de transporte de cargas – logística – sistema de habitação, sistema de infraestrutura, todos eles interagindo entre si, onde temos causalidades circulares, retroações e recursividades que fazem emergir uma nova propriedade, na cidade: a mobilidade urbana. (TERÁN, 2013, p. 21)

Neste cenário de abrangência, os modos de transporte variam amplamente no Brasil, incluindo transporte público, mobilidade ativa (como caminhada e ciclismo) e veículos motorizados individuais. No entanto, a insuficiência de infraestrutura, como calçadas acessíveis e ciclovias bem integradas, ainda representam um desafio em muitas cidades, conforme apontam os dados do IPEA (2021), enfatizando que mais de 40% das vias urbanas carecem de calçadas adequadas, prejudicando a mobilidade ativa e, conseqüentemente, a inclusão social.

Diante desta crescente complexidade dos desafios urbanos, a integração de iniciativas entre o setor público e privado se destaca como uma estratégia crucial para promover a fluidez e a segurança do trânsito, o que Scaringella (2001) explora detalhadamente ao enfatizar a necessidade de ações preventivas e pesquisas que considerem os riscos associados ao ambiente, ao humano e aos veículos.

Apesar dos inúmeros desafios relacionados à mobilidade urbana nas cidades brasileiras, algumas capitais vêm se destacando na promoção da mobilidade ativa. Fortaleza, no estado do Ceará, é um exemplo expressivo desse movimento, tendo implementado nos últimos anos um amplo sistema de ciclovias e promovido a integração de bicicletas públicas ao transporte coletivo. Segundo dados da Prefeitura de Fortaleza³, o sistema público de bicicletas compartilhadas, denominado Bicletar, completou uma década de funcionamento em 2024, consolidando-se como uma referência nacional em mobilidade sustentável. Logo, a promoção de qualidade de vida para residentes urbanos é uma maneira significativa de avaliar o progresso social e o desenvolvimento de uma cidade, pois de acordo com Fernandes (2013), a qualidade de vida está intimamente ligada ao sentimento de satisfação, onde o bem-estar do indivíduo é garantido.

³ PREFEITURA DE FORTALEZA. Fortaleza celebra 10 anos do Bicletar e a transformação da mobilidade urbana da cidade. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/fortaleza-celebra-10-anos-do-bicicletar-e-a-transformacao-da-mobilidade-urbana-da-cidade>. Acesso em: 28 abr. 2025.

Por outro lado, cidades como São Paulo enfrentam desafios significativos, como congestionamentos crônicos e transporte público superlotado, problemas que dificultam o acesso equitativo aos serviços urbanos e reduzem o bem-estar da população. Segundo Maciel et al. (2015), a análise de mobilidade revela que 19 dos 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo enfrentam uma deterioração na qualidade de vida, destacando a influência das dificuldades de acesso. Diante disso, o conceito de qualidade de vida se conecta a outros conceitos, tais como “[...] bem-estar social, qualidade de vida, qualidade ambiental, pobreza, desigualdades sociais, exclusão social, vulnerabilidade social, desenvolvimento sustentável e sustentabilidade [...]”. (NAHAS, 2002, p. 22).

Neste contexto, Silva (2013) enfatiza que o envolvimento da população nos processos decisórios de definição das políticas de mobilidade urbana é um elemento-chave para a mudança da cultura em relação ao trânsito, ao sistema de transporte e à mobilidade. Além disso, de acordo com Oliveira, Lopes e Sousa (2018) a democratização das decisões no planejamento urbano promove a participação ativa da população nas políticas públicas, conforme estabelecido pelo Estatuto da Cidade.

Portanto, a participação social tem sido amplamente reconhecida como um elemento chave na formulação de políticas públicas de mobilidade urbana. Segundo Maia e Taco (2014), existem estratégias importantes de engajamento social, que permitem à população participar ativamente na elaboração e avaliação das estratégias de mobilidade. Os autores apontam que mecanismos como audiências públicas são fundamentais para promover essa interação entre governo e sociedade, assegurando que as vozes dos cidadãos sejam ouvidas e consideradas na construção de soluções de mobilidade. Isto é crucial para garantir que as políticas de transporte urbano reflitam as reais demandas da comunidade.

Especialmente no contexto da mobilidade urbana, a participação social é um dos pilares para a formulação de políticas públicas democráticas e inclusivas. Assim, este conceito refere-se ao envolvimento ativo dos cidadãos nos processos de tomada de decisão que afetam diretamente suas vidas e o ambiente em que vivem. Nesse contexto, Santos e Almeida (2020) destacam que a construção de uma mobilidade mais equitativa passa necessariamente pelo fortalecimento de espaços de participação popular.

Macedo (2021) reforça essa ideia ao analisar o plano de mobilidade urbana do município de Vinhedo, no estado de São Paulo. O autor argumenta que a gestão democrática e o controle social são essenciais para garantir a eficácia das políticas públicas de transporte. Logo, a participação social não apenas legitima as decisões governamentais, mas também

facilita a implementação das políticas ao promover um senso de responsabilidade compartilhada entre governo e cidadãos.

Em vista disso, ao refletir sobre as mudanças urbanísticas ocorridas em Copenhage, capital da Dinamarca, o arquiteto Jan Gehl, acompanhou de perto a transição da cidade de um espaço dominado por automóveis, nos anos 1960, para uma cidade orientada para as pessoas e ressaltou:

[...]As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta". (Gehl, 2013, p. 6)

Desta maneira, ressaltamos a importância de uma gestão urbana eficaz, que exige a atuação do gestor urbano como mediador entre o poder público e a sociedade, garantindo que as decisões administrativas considerem tanto a viabilidade técnica quanto as demandas da população. Nesse sentido, a participação social torna-se um elemento essencial para a formulação de políticas públicas mais inclusivas e transparentes, permitindo que os cidadãos influenciem diretamente o planejamento urbano. Ao integrar a comunidade nas decisões, o gestor urbano fortalece a governança municipal e contribui para a construção de um modelo de desenvolvimento mais democrático e sustentável (MIOTTI; ORTH, 2011).

No Brasil, a gestão urbana acontece de forma descentralizada, assim, é delegado aos municípios a responsabilidade de administrar serviços essenciais, tornando fundamental a adoção de estratégias que conciliem eficiência administrativa e participação social, isso se deu a partir da Lei nº 13.683/2018, que alterou o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089/2015) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). Esta lei, através do Plano de Desenvolvimento do Urbano Integrado ⁴, reforça a necessidade de transparência na formulação das políticas públicas urbanas, garantindo que as decisões municipais sejam conduzidas de forma democrática e alinhadas às demandas locais, promovendo um desenvolvimento sustentável e equitativo (BRASIL, 2018).

A partir deste processo de descentralização no Brasil, Teodósio (2010) destaca que a gestão urbana se desenvolve a partir de duas vertentes: a modernização administrativa voltada para a eficiência do Estado e a abordagem democrático-participativa, que busca ampliar o envolvimento da sociedade civil nos processos decisórios. Enquanto a primeira foca na redução da máquina pública e na otimização dos recursos, a segunda enfatiza a

⁴ O PDUI é um instrumento que orienta o desenvolvimento de cidades e regiões metropolitanas, e envolve os três níveis de governo (federal, estadual e municipal) e a sociedade.

importância da participação popular como forma de garantir maior transparência e legitimidade às políticas urbanas. Nesse contexto, a reestruturação dos mecanismos de decisão, por meio de fóruns, conselhos e audiências públicas, fortalece a governança municipal e promove uma administração mais alinhada às necessidades da população. De acordo com Frey (2003), para que a gestão urbana seja eficaz, é necessário equilibrar a eficiência administrativa com a participação cidadã, garantindo que as decisões sejam tanto ágeis quanto democráticas.

Em vista disso, compreende-se que a participação social se configura como um elemento fundamental para a construção de políticas públicas eficazes e democráticas, especialmente no campo da mobilidade urbana, onde as decisões impactam diretamente a qualidade de vida da população. Em Santarém, essa participação torna-se ainda mais relevante diante dos desafios específicos que são enfrentados. Assim, entender o contexto urbano e socioeconômico da cidade é essencial para analisar as particularidades da sua mobilidade urbana e identificar caminhos possíveis para o seu aprimoramento, conforme será abordado no tópico a seguir.

2.3 A cidade de Santarém, Pará: historicidade e mobilidade

A cidade de Santarém está situada no estado do Pará, região norte do país. Segundo dados do IBGE (2022), Santarém é uma cidade em processo de desenvolvimento e conta com 306.480 habitantes, e com o Produto Interno Bruto (PIB) per capita de R\$ 20.725,66 no ano de 2021.

A mobilidade urbana em Santarém, no Pará, é marcada por uma forte desigualdade territorial, que se reflete nos modos de deslocamento utilizados e nas oportunidades de acesso à cidade. Os dados do Censo 2010 indicam que mais de 75% dos domicílios santarenos apresentam renda per capita de até um salário mínimo, evidenciando a concentração de renda em poucas áreas e a marginalização de grande parte da população (IBGE, 2010 apud OLIVEIRA et al., p. 87–101, 2012). Esse quadro socioeconômico impacta diretamente o acesso ao transporte público, que, segundo Tobias (2009), é precário, irregular e ineficiente nas áreas periféricas, forçando os moradores de baixa renda a realizarem longas viagens para alcançar o centro da cidade, onde se concentram serviços, empregos e equipamentos públicos.

Conforme apontado por Mont’Alvão Neto (2009), as desigualdades de renda e de infraestrutura condicionam negativamente a mobilidade, tornando os deslocamentos diários exaustivos e desiguais, o que compromete o direito à cidade e a qualidade de vida urbana. Em Santarém, essa realidade é agravada por um modelo de crescimento urbano centrado em

interesses econômicos e não na equidade territorial, o que aprofunda a fragmentação espacial e social da cidade.

Neste cenário, compreender a mobilidade urbana na cidade exige uma análise que vá além das condições atuais de transporte e acessibilidade, considerando as múltiplas transformações espaciais, econômicas e sociais que moldaram seu território ao longo do tempo. Fundada em 1661 como aldeamento jesuíta, Santarém, Pará, se desenvolveu na confluência dos rios Tapajós e Amazonas, o que a consolidou como entreposto comercial estratégico entre Belém e Manaus (KEHL, 2019). Sua origem ribeirinha marcou profundamente a organização urbana e a relação com o território, uma vez que os rios foram, durante séculos os principais vetores de comunicação e integração regional, de acordo com Oliveira (2000).

No decorrer da história, a cidade passou por diversos ciclos econômicos que deixaram marcas em seu espaço urbano. O ciclo das “drogas do sertão”, o ciclo do cacau e, posteriormente, o ciclo da borracha foram determinantes para o crescimento econômico e populacional de Santarém, impulsionando sua urbanização e fortalecendo sua função de polo regional (TOBIAS, 2000).

A partir da década de 1970, com o avanço de projetos de integração nacional, como a construção da BR-163 e a instalação do terminal portuário da multinacional Cargill, Santarém passou a desempenhar um papel estratégico na logística do agronegócio, especialmente na exportação de grãos para os mercados internacionais. Assim, essas transformações territoriais intensificaram os fluxos de mercadorias e pessoas, mas também agravaram a desigualdade no acesso à infraestrutura urbana, segundo aponta Kehl (2019).

As condições de mobilidade urbana atuais refletem, portanto, não apenas os desafios da urbanização contemporânea, mas também as permanências históricas de uma ocupação desigual do território. Logo, a cidade possui uma dinâmica marcada por desigualdades socioespaciais, onde o padrão de deslocamento está diretamente ligado à renda da população. Estudo realizado por Oliveira et al. (2012) demonstra que indivíduos com menor poder aquisitivo tendem a realizar deslocamentos mais longos, com maior frequência e em condições mais precárias, sendo dependentes de um sistema de transporte coletivo ineficiente, especialmente nas regiões periféricas. Essa realidade compromete o direito à cidade e reforça os obstáculos à inclusão social e econômica dos moradores das áreas mais vulneráveis (MONTEIRO, 1997).

Como destaca Kehl (2019), a inserção de Santarém na lógica do capital global não se deu de forma homogênea, mas por meio de uma reestruturação territorial que privilegiou

setores econômicos ligados ao agronegócio, deixando grande parte da população à margem dos benefícios gerados. Assim, a mobilidade urbana em Santarém deve ser compreendida como um reflexo de seu processo histórico de urbanização, fortemente influenciado por interesses externos, ausência de planejamento integrado e concentração de investimentos em áreas centrais. A precariedade do transporte coletivo afeta principalmente as populações de baixa renda, que enfrentam longos deslocamentos diários e altas tarifas, comprometendo seu direito de usufruir plenamente da cidade (PASTORIO et al., 2022).

Essa perspectiva evidencia a importância de políticas públicas voltadas à democratização do acesso à cidade e à construção de uma mobilidade mais justa, eficiente e sustentável. Desta maneira, a mobilidade urbana, neste contexto, não pode ser tratada apenas como uma questão técnica ou logística, mas sim como uma expressão das desigualdades socioespaciais que estruturam a cidade. Segundo Monteiro (1997), as condições precárias de deslocamento afetam diretamente a qualidade de vida da população mais vulnerável, reproduzindo um ciclo de pobreza e exclusão. A população periférica, muitas vezes dependente de ônibus com horários irregulares e trajetos limitados, enfrenta uma série de obstáculos diários para acessar saúde, educação e emprego. Tais dificuldades reforçam a urgência de políticas públicas que promovam a equidade territorial e a justiça urbana, garantindo que a mobilidade seja um vetor de inclusão e não de segregação.

Além disso, a ausência de planejamento urbano de longo prazo e a priorização de obras voltadas à circulação de mercadorias, em detrimento da mobilidade das pessoas, aprofundam as contradições do espaço urbano santareno. Como afirmam Kehl (2019) e Oliveira et al. (2012), o avanço do agronegócio e dos projetos logísticos na região tem contribuído para a reconfiguração do território com base em interesses econômicos externos, muitas vezes alheios às necessidades da população local. Assim, a mobilidade urbana em Santarém precisa ser ressignificada como um direito fundamental, articulado ao direito à cidade e à cidadania plena. Portanto, a construção de um sistema de transporte público eficiente, acessível e ambientalmente sustentável é um passo necessário para romper com as lógicas excludentes que ainda moldam o cotidiano urbano.

Ademais, o desenvolvimento humano é compreendido como um processo multidimensional que abrange aspectos como saúde, educação, renda, habitação e saneamento básico, todos essenciais para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. É a partir desta perspectiva, que a mobilidade urbana e o transporte público exercem um papel fundamental na efetivação desses direitos, ao garantir o acesso equitativo da população a serviços básicos e oportunidades socioeconômicas. Mendes et al. (2020) destacam que as

desigualdades regionais e a falta de infraestrutura urbana adequada dificultam o pleno desenvolvimento dos municípios, sobretudo nas regiões mais vulneráveis, com isso, a ausência de transporte público eficiente agrava essas desigualdades ao limitar o acesso a empregos, escolas e serviços de saúde, comprometendo diretamente a inclusão social e o bem-estar coletivo.

De acordo com Vasconcellos (2013), a hegemonia do transporte individual nas cidades brasileiras é fruto de políticas públicas que historicamente negligenciaram a mobilidade coletiva e ativa. Essa dinâmica contribui para o aumento da desigualdade urbana, da poluição do ar, dos congestionamentos e da exclusão social, afetando especialmente os moradores das periferias.

Compreender, portanto, a historicidade de Santarém, suas características territoriais, culturais e sociais, bem como os desafios contemporâneos da mobilidade, são essenciais para formular estratégias que articulem equidade, desenvolvimento, sustentabilidade e inovação. A partir de um planejamento urbano comprometido com o bem-estar coletivo e através da participação social será possível garantir o acesso pleno à cidade e a melhoria da qualidade de vida de sua população, visto que segundo Oliveira et al. (2022, p. 68) “a condição socioeconômica dos habitantes influencia diretamente os tipos de deslocamentos realizados, especialmente no trajeto entre bairros periféricos e o centro urbano”.

Com isso, é possível perceber que na dinâmica da cidade de Santarém, a renda nominal dos indivíduos é um fator determinante na escolha dos modos de transporte, frequência e duração das viagens, evidenciando a necessidade de políticas públicas que promovam a equidade no acesso à mobilidade (MENDES ET AL., 2020; FERREIRA, 2015).

Mediante o exposto, identificou-se que a trajetória histórica e o processo de desenvolvimento urbano de Santarém permitem reconhecer como os fatores socioeconômicos e geográficos influenciaram a estruturação da mobilidade urbana da cidade. Ao considerar essas particularidades, torna-se possível interpretar de forma mais crítica os desafios enfrentados pelos cidadãos em seus deslocamentos cotidianos. Neste sentido, no próximo capítulo abordaremos os resultados da pesquisa realizada nesta investigação, abordando um retrato atual das percepções, dificuldades e expectativas da população santarena em relação à mobilidade urbana, contribuindo para o debate sobre soluções mais adequadas à realidade local.

3 RESULTADOS

Com o objetivo de analisar a mobilidade urbana no município de Santarém, Pará, dando ênfase na participação social, no planejamento de políticas e soluções inovadoras

voltadas ao enfrentamento dos desafios atuais, esta pesquisa adotou uma abordagem qualitativa e quantitativa, de natureza aplicada, com objetivo descritivo e exploratório.

Como parte da metodologia, no primeiro momento, foi elaborado e aplicado um questionário online (plataforma Google) direcionado aos usuários do transporte público coletivo municipal, contendo 13 perguntas relacionadas a aspectos como: acesso ao transporte público, infraestrutura do transporte público coletivo, utilização de meios de transportes alternativos e a percepção e participação da população em propostas de melhorias para a mobilidade urbana. O formulário ficou disponível para receber respostas na ferramenta on-line Google Forms, durante 40 dias corridos, com início no dia 03 de abril de 2025 e término no dia 13 de maio de 2025. Foram feitas divulgações em redes sociais, e com ajuda de plataformas sociais e institucionais (WhatsApp, Instagram e E-mail institucional da Coordenação do curso de Bacharelado em Gestão Pública da Ufopa) para a divulgação da pesquisa e obteve um total de 110 respostas válidas, permitindo uma análise abrangente das experiências e opiniões da população santarena sobre os desafios e possibilidades de inovação no contexto de mobilidade urbana no município (Apêndice – A). Dando continuidade na pesquisa, foi realizada uma conversa com a chefe da divisão de Transporte e Planejamento, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte do município – SMT, Glória Bandeira Bentes, que contou com perguntas relacionadas ao planejamento e organização da mobilidade urbana santarena, através da nova gestão municipal.

3.1 Perfil dos respondentes

3.1.1 Faixa Etária dos Entrevistados

A análise da faixa etária dos 110 respondentes revela uma predominância de jovens adultos, com 62,7% (69 entrevistados) pertencentes à faixa de 18 a 25 anos. Esse dado sugere que a pesquisa teve maior adesão entre pessoas em idade universitária ou início da vida profissional, o que pode refletir um grupo com maior uso cotidiano do transporte público, seja para estudar, trabalhar ou realizar atividades básicas de deslocamento. A faixa etária de 26 a 40 anos aparece em segundo lugar, com 28,2% (31 respondentes), indicando também uma presença significativa de adultos jovens.

Outras faixas etárias tiveram representação bem menor: apenas um participante com menos de 18 anos, cinco entre 41 e 60 anos, e quatro com mais de 60 anos. A baixa participação de pessoas com mais de 40 anos pode indicar uma menor presença online, menor interesse ou dificuldade de acesso ao instrumento da pesquisa. Isso aponta uma limitação quanto à diversidade geracional da amostra, o que deve ser considerado nas conclusões sobre hábitos de mobilidade e percepção dos serviços de transporte público em

Santarém. De forma a exemplificar as faixas etárias respondentes, é que apresentamos a tabela 1 abaixo:

Tabela 1 – Faixa etária dos entrevistados.

Faixa etária dos entrevistados	Nº de entrevistados
Menor de 18 anos	1
18 - 25	69
26 - 40	31
41 - 60	5
60 +	4
Total Geral	110

Fonte: Elaborado pela Autora (2025).

3.1.2 Identidade de Gênero dos Entrevistados

No que se refere à identidade de gênero, a amostra da pesquisa é composta majoritariamente por pessoas que se identificam com o gênero feminino, representando 67,3% (74 entrevistadas), enquanto o gênero masculino corresponde a 32,7% (36 entrevistados). Essa predominância feminina pode indicar uma maior sensibilidade ou interesse das mulheres em participar de debates sobre mobilidade urbana, especialmente considerando que elas, historicamente, são mais impactadas pelas falhas no transporte público por desempenharem múltiplas jornadas.

Deste modo, a expressiva participação feminina oferece um panorama relevante para entender como o transporte público urbano em Santarém afeta o cotidiano das mulheres. Essa representação pode contribuir para o aprofundamento de análises sobre segurança, acessibilidade e confiabilidade do sistema de transporte, aspectos que muitas vezes são vivenciados de forma diferente por homens e mulheres no contexto urbano. A seguir, a tabela 2 busca demonstrar a distribuição dos entrevistados de acordo com sua identidade de gênero:

Tabela 2 – Identidade de gênero dos entrevistados.

Qual é a sua identidade de gênero?	Nº de entrevistados
Feminino	74
Masculino	36
Total Geral	110

Fonte: Elaborado pela Autora (2025).

Também com a pesquisa, foi possível realizar a análise do perfil ocupacional dos participantes, a qual revelou que a maioria significativa de respondentes é composta por

estudantes, totalizando 75 dos 110 entrevistados, o que representa aproximadamente 68% da amostra. Essa predominância sugere que o transporte público é essencial para o deslocamento cotidiano de jovens que dependem desse meio para acessar instituições de ensino. Além disso, o número expressivo de estudantes pode refletir tanto o alcance do formulário nesse grupo quanto a urgência com que essa população vivencia os problemas estruturais do transporte coletivo, especialmente no que diz respeito à pontualidade e segurança.

Em segundo lugar, destaca-se o grupo de trabalhadores formais, com 23 entrevistados (21%), seguido pelos trabalhadores informais (8), que somam pouco mais de 7% dos respondentes. A presença desses grupos evidencia que o transporte público também é fundamental para a mobilidade da população economicamente ativa, que precisa se locomover diariamente para o trabalho. A participação reduzida de aposentados, pessoas do lar, servidores públicos e desempregados aponta para um possível recorte etário ou social do público alcançado, mas não diminui a importância de considerar essas vozes como parte do diagnóstico. Para ilustrar melhor a diversidade de perfis dos participantes da pesquisa, a tabela 3 a seguir apresenta a ocupação atual dos entrevistados:

Tabela 3 – Situação ocupacional dos entrevistados.

Qual sua ocupação atual?	Nº de entrevistados
Aposentado	1
Do lar	1
Estudante	75
Sem ocupação	1
Servidor Público	1
Trabalhador formal	23
Trabalhador informal	8
Total Geral	110

Fonte: Elaborado pela autora (2025).

3.1.3 Zonas e Bairros em Destaque na Pesquisa

A distribuição espacial dos respondentes mostra uma maior concentração de respostas oriundas da zona Norte de Santarém, com 22 entrevistados, seguida pela zona Central (20 respondentes), Sul (7), Leste (4), Oeste (1) e Zona Rural (4). Essa concentração nas zonas Norte e Central pode refletir a maior densidade populacional dessas regiões, bem como maior dependência do transporte público para o deslocamento diário, dada a localização de centros

comerciais, instituições educacionais e serviços públicos nessas áreas. Para melhor compreensão sobre a origem dos participantes da pesquisa, a tabela 4 a seguir detalha a distribuição dos entrevistados por bairro, organizados conforme suas respectivas zonas da cidade de Santarém. Essa desagregação territorial permite observar padrões mais específicos de participação e pode contribuir para análises localizadas sobre o acesso, a frequência e os desafios enfrentados no uso do transporte público urbano:

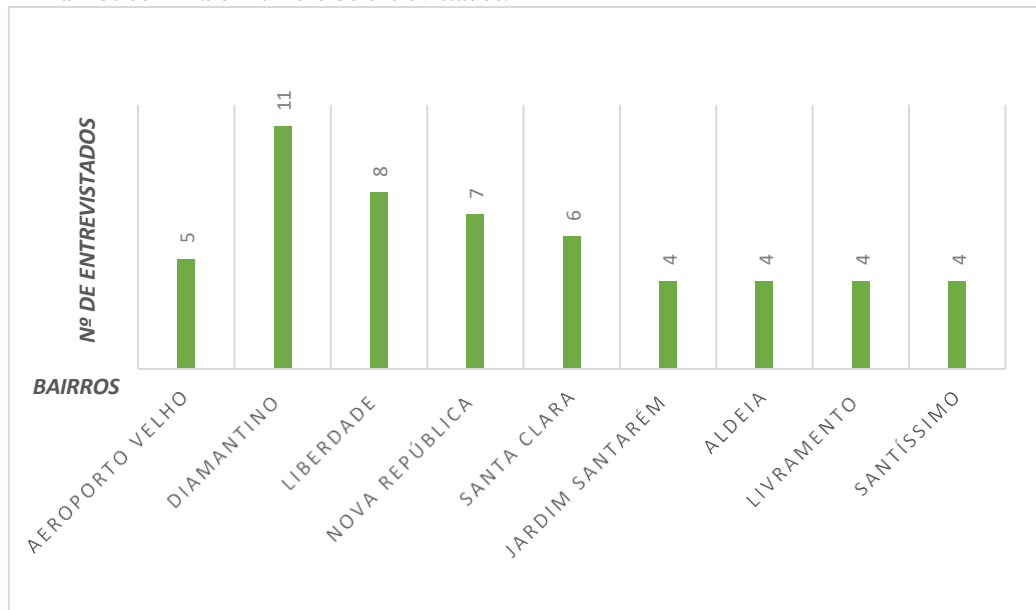
Tabela 4 – Distribuição dos entrevistados por bairro e zonas.

Bairros	Nº de Entrevistados	Zona
Diamantino	11	CENTRAL
Liberdade	8	NORTE
Nova República	7	SUL
Santa Clara	6	NORTE
Aeroporto Velho	5	CENTRAL
Jardim Santarém	4	CENTRAL
Livramento	4	LESTE
Aldeia	4	NORTE
Santíssimo	4	NORTE
Santana	3	LESTE
São José Operário	3	LESTE
Caranazal	3	NORTE
Fátima	3	NORTE
Maracanã	3	OESTE
Residencial Salvação	3	OESTE
Santarenzinho	3	OESTE
São Cristóvão	3	OESTE
Interventoria	2	CENTRAL
Planalto São José	2	LESTE
Urumari	2	LESTE
Aparecida	2	NORTE
Alvorada	2	OESTE
Mararu	2	SUL
Alter do Chão	2	VILA
Esperança	1	CENTRAL
Floresta	1	CENTRAL

Jardelândia	1	LESTE
Jutaí	1	LESTE
Pérola do Maicá	1	LESTE
Uruará	1	LESTE
Laguinho	1	NORTE
Mapiri	1	NORTE
Prainha	1	NORTE
Elcione Barbalho	1	OESTE
Ocupação Vista Alegre do Juá	1	OESTE
Comunidade Ponte Alta	1	RURAL
Estada Nova	1	RURAL
Irurama (Eixo Forte)	1	RURAL
Jacamim	1	RURAL
Ipanema	1	SUL
Matinha	1	SUL
Santo André	1	SUL
São Francisco	1	SUL

Fonte: Elaborado pela autora (2025).

Quanto aos bairros, destacam-se com o maior número de entrevistados o Diamantino (11 respondentes), Aeroporto Velho (5), Liberdade (8), Santa Clara (6), Nova República (7), Aldeia (4), Livramento (4), Santíssimo (4) e Jardim Santarém (4), conforme mostra a figura 1.

Gráfico 1 – Bairros com maior número de entrevistados.

Fonte: Dados originados a partir da pesquisa realizada pela autora (2025).

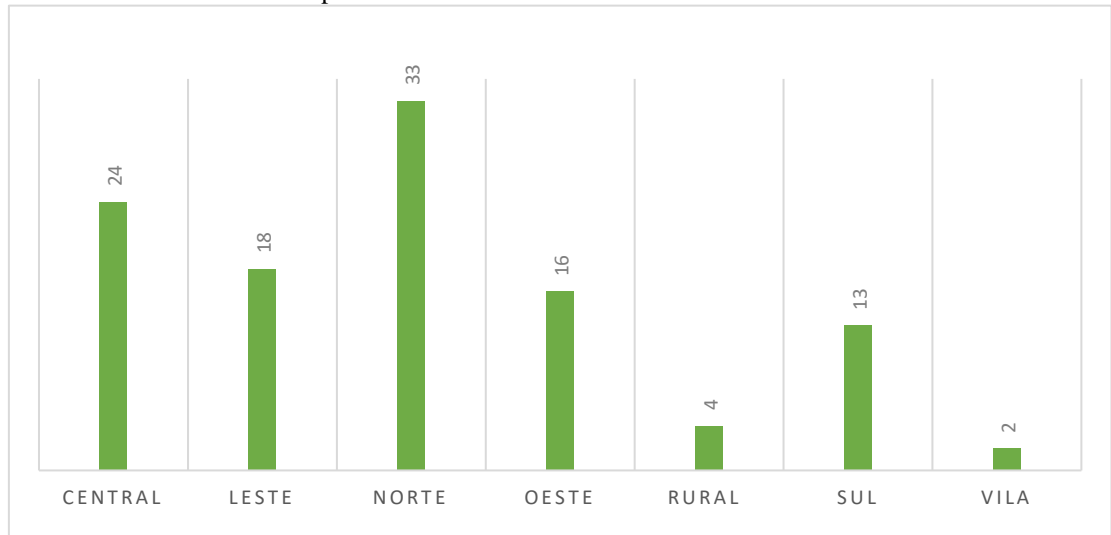
Esses dados apontam que a amostragem cobre uma diversidade significativa de localidades, mas ainda com maior representatividade dos bairros urbanos mais centrais ou populosos. A identificação dos bairros e zonas de residência permite compreender as dinâmicas territoriais da mobilidade urbana e identificar possíveis desigualdades no acesso ao transporte coletivo. Além disso, é possível desenvolver uma análise sobre como a qualidade de vida da população pode ser afetada em determinadas zonas — especialmente aquelas com menor visibilidade e investimentos — revelando indícios de marginalização no acesso ao transporte público e deficiências na gestão pública e das empresas operadoras.

Os bairros que registraram poucos respondentes, como por exemplo: Jutai, Esperança, Santo André, Matinha e outros, refletem territórios que, embora tenham certa relevância demográfica e territorial, permanecem de certa forma invisibilizados e/ou não envolvidos nas políticas públicas de mobilidade urbana. Esses bairros estão inseridos, em muitos casos, em zonas de expansão periférica ou em áreas que historicamente foram negligenciadas pelo poder público no que diz respeito ao planejamento urbano e à oferta de infraestrutura adequada. Os mesmos sofrem com a precarização de serviços básicos, incluindo o transporte coletivo. A baixa representatividade numérica pode não apenas refletir um menor engajamento da população local na pesquisa, mas também sugerir um afastamento generalizado desses territórios das decisões urbanas, o que contribui para a naturalização da exclusão.

Já a distribuição dos entrevistados por zonas, conforme a figura 2 abaixo, representam os seguintes números: Zona Norte com 33 participantes, Zona Central com 24, Zona Leste

com 18, Zona Oeste com 16, Zona Sul com 13, Zona Rural com 4 e Vila com 2 entrevistados. Esses dados demonstram uma maior concentração de respondentes nas zonas Norte, Central e Leste, enquanto as zonas Rural e Vila apresentaram os menores quantitativos.

Gráfico 2 – Número de entrevistados por Zona.



Fonte: Dados obtidos a partir da pesquisa realizada pela autora (2025).

3.2 Diagnóstico do transporte público segundo os usuários

A partir da análise seguindo as repostas obtidas através do formulário, a pergunta de número 7, intitulada “Quais os principais problemas que você enfrenta no transporte urbano? (Marque até três)”, indagou os entrevistados sobre os problemas mais recorrentes em sua experiência cotidiana com o serviço de mobilidade no transporte público do município. Essa abordagem qualitativa permitiu captar não apenas a frequência dos problemas relatados, mas também evidenciar a sobreposição de desafios enfrentados pelos usuários, contribuindo para um diagnóstico mais fiel da realidade vivenciada nas diferentes regiões da cidade.

A partir da captação e análise das respostas, observou-se que o longo tempo de espera nos pontos de ônibus, apontado por 78 entrevistados, representa a queixa mais recorrente entre os usuários do transporte público urbano e reflete um sério desafio na organização do sistema. Apesar da introdução do aplicativo Cittamobi como ferramenta de inovação e modernização no monitoramento de horários e rotas – iniciativa mencionada pela chefe da Divisão de Trânsito e Planejamento –, a percepção dos usuários indica que tal recurso não tem cumprido sua função de forma eficaz, visto que, parte dos entrevistados relataram falhas frequentes no aplicativo, como informações imprecisas ou ausência de dados em tempo real, enquanto outros sequer reconhecem ou utilizavam o serviço, o que aponta para uma falta de divulgação e acessibilidade digital por parte do poder público.

Outros aspectos também chamaram atenção, como as tarifas elevadas (40 respostas), o que reforça a desigualdade no acesso ao transporte, especialmente entre os estudantes e trabalhadores informais. A falta de segurança foi mencionada por 23 entrevistados, sugerindo preocupações com assaltos, assédio e sensação geral de vulnerabilidade. Além disso, a infraestrutura precária nos pontos de ônibus (18 respostas) e a falta de acessibilidade para pessoas com deficiência (12 respostas) demonstram que o problema da mobilidade vai além dos veículos, afetando também os espaços de espera e o direito de ir e vir com dignidade, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida. Esses dados reforçam a urgência de políticas públicas voltadas à melhoria estrutural e à gestão mais eficiente do transporte urbano, conforme citado por 18 entrevistados, os pontos com infraestruturas precárias. Para ilustrar de forma mais concreta, serão apresentadas a seguir algumas imagens registradas pela autora durante o trabalho de campo:

Imagem 1 – Pontos de ônibus sem infraestrutura adequada.



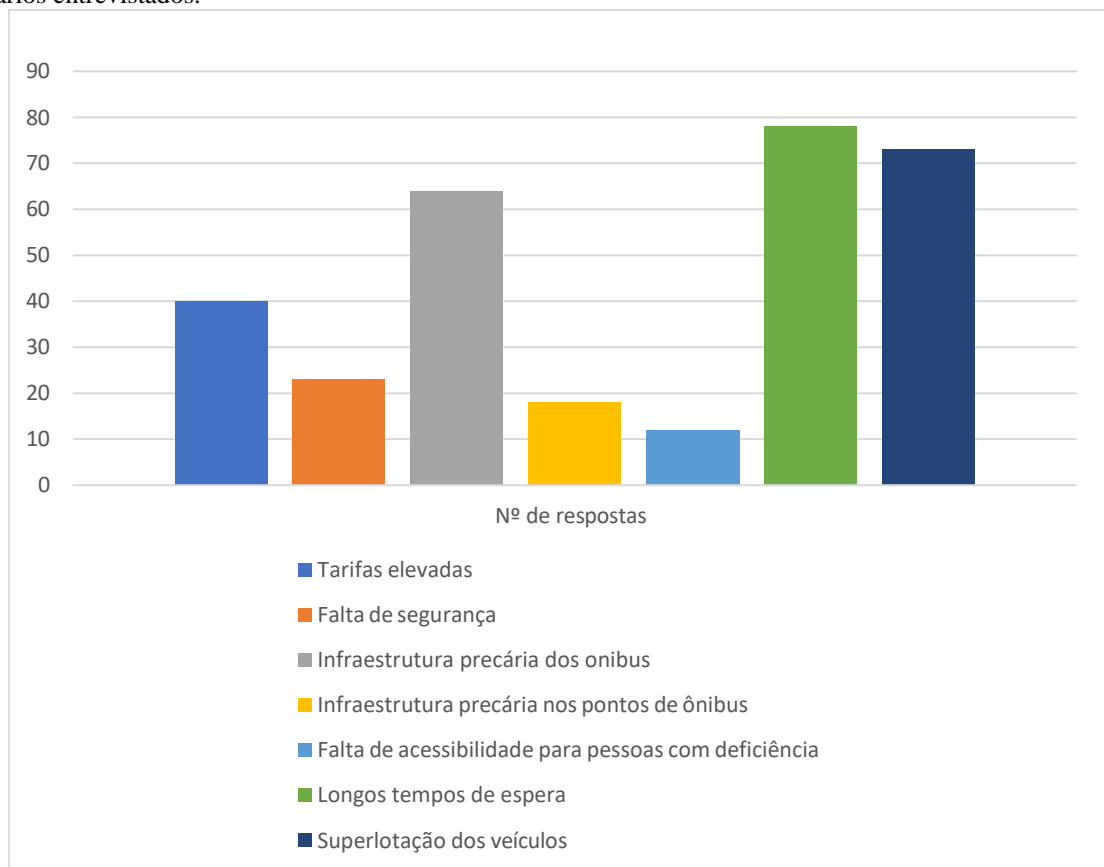
Fonte: Acervo da autora (2025).

A seguir, fim de ilustrar os dados obtidos na questão referente aos principais problemas enfrentados no transporte público de Santarém, apresenta-se a seguir a tabela 5, que sistematiza as respostas dos participantes, indicando os aspectos mais citados em suas experiências cotidianas com o serviço. Em complemento, a figura 4 foi elaborada a partir dessa mesma tabela, proporcionando uma visualização mais dinâmica dos índices relativos aos problemas apontados pelos entrevistados. Juntos, esses instrumentos permitem compreender com maior precisão a percepção dos usuários quanto à qualidade e às fragilidades que persistem no sistema de transporte coletivo no município.

Tabela 5 – Principais problemas enfrentados pelos usuários.

Quais os principais problemas que você enfrenta no transporte urbano?	Nº de respostas
Tarifas elevadas	40
Falta de segurança	23
Infraestrutura precária dos ônibus	64
Infraestrutura precária nos pontos de ônibus	18
Falta de acessibilidade para pessoas com deficiência	12
Longos tempos de espera	78
Superlotação dos veículos	73

Fonte: Elaborado pela autora (2025).

Gráfico 3 – Demonstrativo dos índices de maiores problemas enfrentados no Transporte Público na perspectiva dos usuários entrevistados.

Fonte: Dados obtidos a partir da pesquisa realizada pela autora (2025).

Os resultados da pesquisa evidenciam que a mobilidade urbana em Santarém ainda está profundamente marcada por desigualdades estruturais, especialmente nos bairros com menor cobertura de transporte público e baixa participação nos processos decisórios. Logo, a análise dos dados revelou que a ausência de planejamento participativo e a predominância de uma lógica mercantil na gestão do serviço contribuem para um ciclo contínuo de exclusão

social e territorial, comprometendo a qualidade de vida de populações vulneráveis. Nesse contexto, torna-se evidente que os desafios da mobilidade urbana em Santarém não se restringem à infraestrutura ou à eficiência operacional, mas estão enraizados em uma gestão que carece de inovação, justiça espacial e compromisso com o desenvolvimento sustentável. Superar essas barreiras exige políticas públicas integradas, uso de tecnologias para a melhoria da acessibilidade, escuta ativa da população e reformulação dos contratos de concessão, de forma a garantir um sistema de transporte público inclusivo, eficiente e equitativo, capaz de atender a todos os cidadãos de maneira digna e democrática.

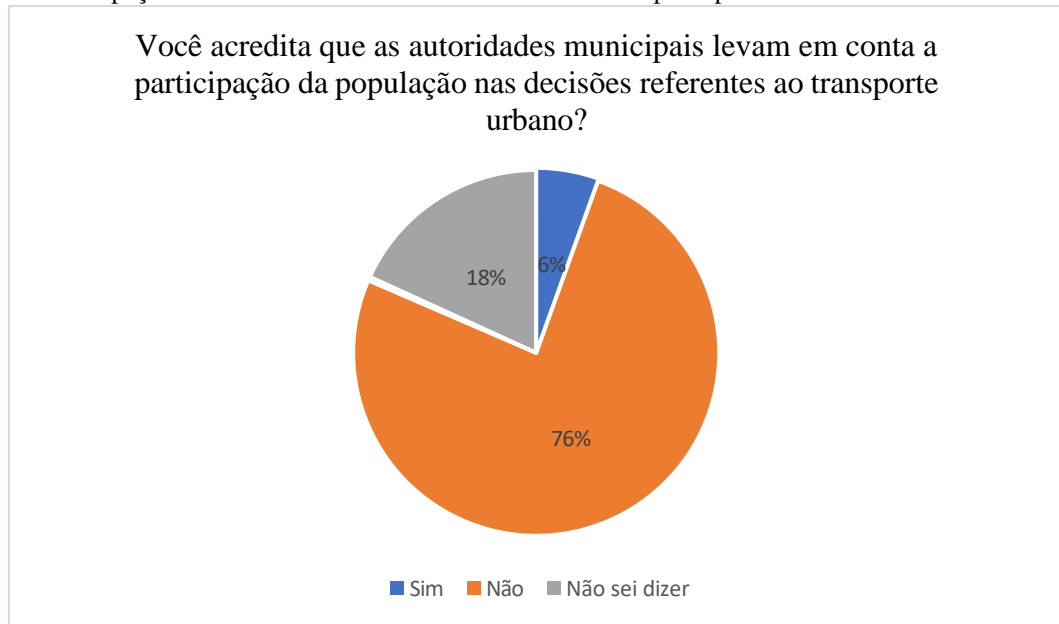
Já como medidas sugeridas pelos entrevistados para melhorar a mobilidade urbana em Santarém, os resultados revelam que a ampliação e modernização das frotas de ônibus é a principal demanda, sendo mencionada por 91,8% dos respondentes. Entre outras opções, destacam-se a melhoria na infraestrutura dos pontos de espera (62,7%) e a redução do preço das tarifas (61,8%), evidenciando preocupações tanto com o conforto quanto com a acessibilidade econômica do serviço.

Outras respostas relevantes, embora com percentuais menores, incluem o aumento da fiscalização e segurança no transporte (36,4%) e a criação de um terminal de integração (35,5%), apontando para a necessidade de reestruturação sistêmica. Medidas como a integração entre diferentes meios de transporte (27,3%) e o incentivo ao uso de bicicletas por meio da criação de ciclovias (26,4%) também foram citadas, refletindo uma visão mais sustentável e integrada da mobilidade urbana. Esses dados indicam que os usuários reconhecem diversas fragilidades no sistema atual e demandam ações estruturais e tecnológicas para garantir um transporte público mais eficiente, seguro e acessível.

Além disso, a pergunta “Você acredita que as autoridades municipais levam em conta a participação da população nas decisões referentes ao transporte urbano?” teve como objetivo captar a percepção dos usuários entrevistados sobre o espaço e a efetividade da participação social nas políticas públicas de mobilidade. As respostas revelam um cenário de forte descrença por parte dos cidadãos: 76,4% afirmaram que não acreditam na consideração da população, enquanto apenas 5,5% disseram acreditar que sua participação é levada em conta. Um grupo intermediário de 18,2% respondeu que não sabe dizer, o que também pode indicar desconhecimento sobre os mecanismos disponíveis de participação ou mesmo a ausência deles.

A seguir, o gráfico 4 evidencia a percepção predominante de descrença entre os entrevistados, além de indicar o desconhecimento ou distanciamento de parte da população em relação aos mecanismos de participação social:

Gráfico 4 – Participação da sociedade nas decisões referentes ao transporte público urbano.



Fonte: Dados obtidos a partir da pesquisa realizada pela autora (2025).

Esses dados demonstram um distanciamento significativo entre a gestão pública e os usuários do sistema de transporte, reforçando a necessidade de estratégias mais transparentes, democráticas e acessíveis de escuta e envolvimento popular nas decisões sobre mobilidade urbana em Santarém.

Para compreender o grau de interesse e engajamento da população de Santarém nas decisões relacionadas à mobilidade urbana, foi incluída na pesquisa uma pergunta específica sobre a disposição dos usuários em participar de consultas públicas ou reuniões voltadas para o tema. Os resultados obtidos foram organizados na figura 6 a seguir, permitindo uma visualização clara da abertura dos cidadãos ao diálogo e à construção coletiva de soluções para o transporte público da cidade.

Gráfico 5 - Sobre a participação em consultas públicas.



Fonte: Dados obtidos a partir da pesquisa realizada pela autora (2025).

Os dados revelam que a maioria significativa dos entrevistados (78 pessoas) demonstrou disposição em participar de consultas públicas ou reuniões voltadas à discussão de melhorias na mobilidade urbana em Santarém, enquanto 32 pessoas responderam que não participariam. Esse resultado aponta para um potencial de engajamento social expressivo, indicando que grande parte da população está interessada em colaborar com os processos decisórios quando se trata de políticas públicas que afetam diretamente seu cotidiano. A predisposição à participação sugere que, se forem criados canais acessíveis, bem divulgados e efetivos de escuta popular, existe uma base social disposta a contribuir com propostas e críticas construtivas para o aprimoramento e melhoria tanto do serviço prestado pelas operadoras licitadas quanto para a parte institucional da gestão atual no transporte público e da mobilidade urbana no município de Santarém, Pará.

3.3 Análise da entrevista com a secretaria municipal de mobilidade e trânsito

Na tarde de 22 de abril de 2025, às 14h30min, na sede da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito de Santarém (SMT), situada na Rua Antônio Bastos, nº 2337, bairro Caranazal, ocorreu a entrevista com Glória Bandeira Bentes, chefe de Trânsito e Planejamento. A mesma, tem se destacado por coordenar ações estratégicas voltadas à melhoria da mobilidade urbana no município. A entrevista permitiu compreender os esforços da gestão pública local frente aos desafios impostos pelas características geográficas e sociais de Santarém, revelando iniciativas voltadas à modernização do transporte público e à promoção de uma mobilidade mais eficiente e acessível para a população.

Entre as ações em andamento, foram evidenciados os investimentos em tecnologias voltadas ao transporte individual, como a regulamentação e modernização dos serviços de

táxi e mototáxi, viabilizados pelos aplicativos Táxi Santarém e Mototáxi Tapajós. A renovação da frota desses modais, em conformidade com normas legais tem ampliado a segurança e a agilidade nos deslocamentos, sobretudo em áreas de difícil acesso. No entanto, é importante destacar que essa ênfase da gestão pública no fortalecimento do transporte individual caminha na contramão dos princípios da mobilidade urbana sustentável, uma vez que incentiva o uso de modais motorizados isolados, em detrimento de soluções coletivas, acessíveis e ambientalmente responsáveis.

Essa priorização pode comprometer o desenvolvimento de um sistema de mobilidade urbana integrado e de qualidade, pois fragmenta os fluxos urbanos, gera mais emissões de poluentes e sobrecarrega a infraestrutura viária. Em uma perspectiva de planejamento urbano sustentável seria mais adequado que tais tecnologias fossem aliadas ao fortalecimento dos transportes coletivos e ativos, promovendo assim uma mobilidade inclusiva, eficiente e ambientalmente equilibrada.

De acordo com Glória, a inovação no setor do transporte coletivo no município já é realidade e destaca medidas como o vídeo monitoramento em veículos e o rastreamento por GPS, disponíveis ao público por meio do aplicativo Cittamobi⁵. Tais recursos proporcionam mais transparência, confiabilidade e comodidade ao usuário, que pode planejar seu trajeto com maior precisão. A entrevistada também citou a renovação contínua da frota de ônibus e a instalação de semáforos inteligentes como estratégias voltadas à melhoria da acessibilidade e da segurança no trânsito.

Todavia, quando se observa a realidade prática, nota-se uma significativa defasagem entre o discurso institucional e a execução. De acordo com o item 9.7.6 do edital de licitação⁶, nas disposições das qualidades técnicas, as empresas concessionárias do transporte público coletivo assumiram o compromisso formal de disponibilizar, no prazo máximo de seis meses após a assinatura do contrato, 20% da frota operacional composta por veículos novos (zero quilômetro), no respectivo lote. Tal exigência, entretanto, não tem sido efetivamente cumprida, sendo apontada pelos usuários entrevistados como uma das principais reclamações da população usuária e um ponto crítico de melhoria urgente. A ausência de renovação real da frota impacta diretamente na qualidade do serviço prestado,

⁵ O Cittamobi é um aplicativo de mobilidade urbana que pode ser usado em Santarém para consultar horários e itinerários de ônibus, além de planejar viagens e acompanhar a localização dos veículos em tempo real. O app também oferece funcionalidades como planos de viagem personalizados e informações sobre pontos de referência.

⁶ O item 9.7 do Edital De Licitação Concorrência N° 001/2023 - Republicação – SMT. Que trata da qualificação técnica e da infraestrutura dos coletivos.

afetando a segurança, o conforto e a confiabilidade do sistema de transporte coletivo no município.

Além disso, ainda foi mencionado a instalação dos chamados “semáforos inteligentes” como uma ação para tornar o trânsito mais acessível, seguro e fluido, principalmente em horários de pico. No entanto, é necessário pontuar que essa nomenclatura não condiz com a realidade prática vivenciada pela população. A exemplo, semáforos foram distribuídos por diversas partes da cidade com o objetivo de reduzir acidentes e educar motoristas quanto à circulação, porém muitos deles foram instalados em locais que carecem de estudos técnicos que priorizem as reais necessidades da comunidade local.

Ao invés de contribuir com a fluidez e segurança do trânsito, esses dispositivos têm causado o efeito oposto, desorganizando o tráfego em pontos onde a intervenção sequer era prioritária. Ademais, não foi citado pela gestora quais estudos sustentaram tais decisões, nem tampouco foi evidenciada a participação efetiva da sociedade civil, os principais afetados, o que fragiliza a legitimidade e a efetividade da política pública implementada.

Diante das diversas demandas por melhorias no transporte público coletivo em Santarém, como a renovação da frota, a baixa qualidade dos serviços prestados e a descentralização das ações, um dos pontos considerados estratégicos pela atual gestão é a criação de um Terminal de Integração. A chefe de Trânsito e Planejamento informou que a proposta já está em fase de estudos técnicos e planejamento, reconhecendo que se trata de uma estrutura fundamental para reorganizar e otimizar os fluxos urbanos, especialmente diante do crescimento acelerado da cidade e da necessidade de conectar bairros periféricos ao centro de forma mais eficiente.

Segundo ela, embora o projeto ainda demande análises aprofundadas, a sua execução está prevista dentro do atual mandato do Prefeito José Maria Tapajós, o que demonstra um compromisso com políticas de mobilidade mais integradas e inovadoras. A implementação de um terminal de integração representa um avanço necessário e pode servir como ponto de articulação para outras políticas públicas que priorizem a sustentabilidade, a equidade no acesso ao transporte e a racionalização dos trajetos, enfrentando assim, de forma mais estruturada os principais gargalos apontados pela população usuária do sistema na atualidade.

Na entrevista, também foi possível conhecer a proposta de introdução de ônibus elétricos no sistema de transporte público de Santarém, articulada com o Governo do Estado do Pará, que representa uma diretriz ambientalmente moderna e alinhada com os princípios da mobilidade urbana sustentável. No entanto, sob uma visão de médio e longo prazo, é fundamental observar que a simples aquisição de veículos com tecnologia limpa não garante,

por si só, melhorias efetivas no serviço à população, visto que a cidade ainda carece de infraestrutura mínima para comportar essa transição, como estações de carregamento, manutenção especializada e logística operacional integrada.

Assim, a implementação dessa proposta deve vir acompanhada de estudos técnicos aprofundados, um cronograma realista de execução e, principalmente, de uma visão sistêmica que integre essa inovação ao cotidiano dos usuários, respeitando as condições socioeconômicas e geográficas locais.

Em resposta à pergunta sobre a existência de espaços institucionais de diálogo voltados à mobilidade urbana, Glória Bentes afirmou que o município de Santarém tem buscado consolidar canais participativos por meio de iniciativas institucionais como as audiências públicas e as ações do Conselho Municipal de Transportes (CMT). Segundo a Glória, um exemplo recente desse esforço é a Resolução nº 007/2024, de 18 de dezembro de 2024 (Anexo A), emitida pelo próprio CMT, que convoca toda a sociedade santarena para a 3ª Conferência Municipal de Mobilidade e Trânsito do Município de Santarém, de caráter deliberativo. Onde esta, representa um espaço estratégico para o debate de propostas, avaliação de políticas em curso e escuta ativa da população sobre os desafios enfrentados na mobilidade urbana local.

Ainda durante a entrevista, foi mencionada a existência do canal “SMT Cidadão”, disponibilizado por meio do número de WhatsApp: (93) 99147-8232, como ferramenta para que a população possa registrar denúncias, reclamações e sugestões relacionadas ao transporte público. Além disso, embora a proposta adotada pelo Conselho Municipal de Transportes, no seu uso como canal participativo, citado pela entrevistada, identifica-se que na prática a efetiva participação da sociedade civil organizada ainda é limitada e muitas vezes desarticulada com os processos decisórios. Além disso, a gestão atual reconhece a falta de infraestrutura de apoio como; pontos sem cobertura e sinalização, além da ausência de faixas exclusivas para ônibus. A partir disso, foi citado que na data de 18 de junho de 2024, foi lançado o Pregão Eletrônico nº 002/2024, cujo edital e contrato estão publicados para instalação de abrigos urbanos, demonstrando o interesse público na modernização do sistema.

Deste modo, para que a gestão participativa seja legítima, é necessário fortalecer os espaços de escuta ativa, qualificar os debates e ampliar os canais de diálogo com comunidades periféricas e usuários frequentes do sistema. Assim, ao invés de apenas adotar políticas inovadoras de forma simbólica, o município pode caminhar para uma transformação estrutural, planejada e verdadeiramente inclusiva da mobilidade urbana.

Ao final da entrevista, a Chefe de Trânsito e Planejamento da SMT, Glória Bentes, enfatizou: “Santarém segue, assim, construindo um modelo de mobilidade que alia inovação tecnológica, responsabilidade social e compromisso ambiental. A mobilidade é direito, e é dever do poder público assegurar que ela seja acessível, eficiente e sustentável para todos”.

3.4 Considerações analíticas da pesquisadora

A pesquisa evidenciou que, embora existam iniciativas relevantes da gestão municipal voltadas à modernização e eficiência da mobilidade urbana em Santarém, como a regulamentação de aplicativos de transporte e a renovação da frota de táxis e moto táxis, essas ações ainda caminham em uma lógica que favorece modais individuais, contrariando os princípios de sustentabilidade e integração defendidos por autores como Kneib (2012) e Parenza e Câmara (2022), que relacionam a mobilidade urbana à promoção da qualidade de vida e à justiça social.

Ademais, os dados empíricos apontam para uma fragilidade nos mecanismos de participação social, o que vai de encontro às recomendações de Macedo (2021) e Maia e Taco (2014), que defendem a escuta ativa da população como elemento essencial para o planejamento urbano democrático. Assim, os resultados revelam uma tensão entre a busca por inovação tecnológica e a ausência de estratégias mais amplas de inclusão social e ambiental, indicando a necessidade de um redesenho das políticas públicas que considere não apenas a eficiência, mas também a equidade no acesso à mobilidade.

A análise dos dados coletados revelou que enquanto a gestão municipal, representada pela Chefe da Divisão de Controle e Planejamento de Transportes, enfatiza os avanços tecnológicos como pilares para uma mobilidade mais eficiente e sustentável, muitos usuários demonstram insatisfação com a priorização de soluções voltadas a modais individuais, em detrimento do fortalecimento do transporte coletivo e da infraestrutura para modais ativos, como bicicletas e caminhadas.

Ademais, foi possível identificar na pesquisa que a falta de espaços de escuta e participação social no planejamento das políticas públicas do município gera um sentimento de exclusão por parte da população, que não se vê representada nas decisões tomadas.

A tabela 6 apresentada abaixo resume as diferentes perspectivas entre a gestão municipal e os usuários do transporte coletivo no município, evidenciando contrastes entre o discurso oficial e a realidade percebida pelos usuários entrevistados. Destaca então, pontos como a tecnologia, a participação social e renovação da frota são vistos de formas distintas por quem planeja e por quem vivencia a mobilidade urbana ofertada pela gestão atual diariamente.

Tabela 6 - Perspectivas entre a gestão municipal e usuários do transporte público coletivo.

Ponto	Visão Municipal	Percepção dos Usuários
Tecnologias de transporte	Destaca avanços tecnológicos (ex.: regulamentação de apps, renovação de frota) como modernização eficiente.	Percebe que as inovações priorizam modais individuais, sem impacto direto na melhoria da mobilidade coletiva.
Participação Social	Reconhece a importância da população, mas carece de mecanismos efetivos de escuta.	Relatam sentimento de exclusão e ausência de representação nas decisões políticas sobre mobilidade.
Renovação da frota e conforto	Prefeitura enfatiza renovação contínua e conforto.	Usuários relatam ônibus antigos, superlotados e sem acessibilidade adequada.

Fonte: Elaborado pela autora (2025).

Sobre a inovação e suas limitações em Santarém, embora a gestão municipal tenha investido em tecnologias como o vídeo-monitoramento, rastreamento GPS (aplicativo Cittamobi) e a previsão de ônibus elétricos, tais inovações concentram-se em modais individuais ou em melhorias pontuais da frota, sem uma estratégia integrada que contemple a democratização do acesso ao transporte coletivo. Segundo Silva e Guimarães (2012), a adoção de inovações tecnológicas no setor público costuma ser lenta e fragmentada, resultando em impactos limitados sobre a eficiência geral do sistema.

Além disso, a renovação prometida de 20% da frota zero-quilômetro permanece não cumprida, comprometendo a confiabilidade das soluções propostas e reforçando a necessidade de políticas que conectem tecnologia a processos de planejamento urbano sistêmico.

Neste contexto, compreende-se que, desafios socioespaciais e a precariedade do transporte coletivo em Santarém — manifestada por itinerários irregulares, ônibus superlotados e falta de acessibilidade — impacta diretamente a qualidade de vida da população periférica, que realiza deslocamentos mais longos e onerosos para acessar serviços essenciais (Tobias, 2009; Oliveira et al., 2012). De acordo com Gehl (2013), um planejamento urbano voltado às pessoas é fundamental para promover bem-estar urbano, o que implica não apenas infraestrutura, mas também espaços de convivência e segurança viária. Em Santarém, a ênfase histórica no agronegócio e na circulação de mercadorias reforça desigualdades, evidenciando a urgência de medidas que promovam a equidade territorial e reduzam o “custo” socioespacial do transporte.

Desse modo, é importante ter a participação social como pilar legítimo, por isso, autores como Maia e Taco (2014) e Macedo (2021) apontam que audiências públicas e conselhos municipais são mecanismos essenciais para legitimar políticas de mobilidade e torná-las aderentes às necessidades reais dos cidadãos.

Em Santarém, apesar da existência formal do Conselho Municipal de Transportes, a efetiva escuta ativa da população — especialmente dos usuários de baixa renda — ainda é fraca, gerando um sentimento de exclusão e baixa representatividade nas decisões. Fortalecer esses canais de participação e qualificar o debate com dados confiáveis poderia aumentar a transparência, a aceitação social das medidas e a eficácia das iniciativas de mobilidade.

Portanto, como ponto de sugestões para um modelo sustentável e inclusivo, que busque o real desenvolvimento, a gestão municipal e setores competentes poderiam priorizar a criação imediata de um Terminal de Integração que reorganize os fluxos urbanos e conecte periferias ao centro, conforme projeto em estudo pela SMT, garantindo acessibilidade e conforto para todos os usuários. Paralelamente, entende-se que a implementação de ônibus elétricos deve vir acompanhada de infraestrutura de recarga distribuída e formação técnica, evitando que a tecnologia se torne um recurso acessível apenas a grupos privilegiados, excluindo a maior parte da população que mais depende do transporte público.

Finalmente, recomenda-se o desenho colaborativo de rotas e horários por meio de plataformas digitais e oficinas comunitárias, que consistem em encontros promovidos pela prefeitura de Santarém com a participação ativa da sociedade civil. Denominadas como oficinas, com o objetivo de ouvir as demandas da população, debater propostas de melhoria e construir, de forma participativa, soluções para os desafios da mobilidade urbana. Onde através destas, moradores de diferentes bairros podem contribuir com sugestões práticas sobre trajetos, horários e prioridades de infraestrutura, garantindo que as decisões da gestão municipal reflitam as necessidades reais dos usuários.

Dessa forma então, a inovação tecnológica se alia à escuta pública, promovendo justiça socioespacial e transformando a mobilidade em um verdadeiro vetor de desenvolvimento sustentável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta pesquisa, partimos do objetivo de compreender de que forma a gestão pública municipal de Santarém pode implementar inovações tecnológicas, institucionais e participativas para promover melhorias na mobilidade urbana, com foco na eficiência, inclusão e sustentabilidade do transporte público coletivo. A proposta nasceu do

reconhecimento de que a precariedade do sistema atual compromete o direito à cidade de muitos cidadãos, especialmente os que vivem em áreas periféricas e que dependem diariamente do transporte público coletivo para acessar direitos básicos como saúde, educação e trabalho.

A análise realizada permitiu constatar que, embora existam iniciativas pontuais por parte da gestão municipal voltadas à incorporação de tecnologias e à proposição de soluções inovadoras, como o uso de aplicativos, a criação de um terminal de integração e a introdução de ônibus elétricos, ainda predomina uma abordagem fragmentada, centrada na modernização dos serviços em detrimento de uma transformação estrutural da mobilidade urbana compreendida como um direito coletivo. A priorização de medidas voltadas ao transporte individual, aliada à carência de infraestrutura adequada e à limitada participação social, evidencia contradições significativas entre o discurso de inovação e as condições concretas enfrentadas pelos usuários do transporte público municipal.

As evidências obtidas com base nos dados da população e da própria Secretaria Municipal indicam que a inovação, para ser eficaz, precisa ir além da tecnologia. A mesma deve envolver planejamento participativo, justiça territorial e comprometimento com a inclusão social. Nesse sentido, a resposta à questão-problema desta pesquisa aponta que a inovação na mobilidade urbana em Santarém, Pará, só será plenamente transformadora se for guiada por uma gestão comprometida com a escuta ativa da população e com ações coordenadas, que considerem as desigualdades históricas e geográficas do território.

Além disso, evidencia-se a urgência de fortalecer os canais de participação social existentes e criar novas formas de diálogo com a comunidade, de modo que as decisões sobre mobilidade urbana não sejam tomadas de forma vertical, mas construídas coletivamente. A presença de disposição popular para participar das decisões, conforme demonstrado nos dados levantados através da pesquisa, deve ser vista como uma oportunidade para reconstruir a relação entre poder público e sociedade.

Por fim, esta pesquisa abre caminhos para investigações futuras que podem aprofundar temas como: a mobilidade ativa e o uso de bicicletas em Santarém, os impactos da mobilidade sobre grupos socialmente vulneráveis (como mulheres, idosos e pessoas com deficiência), bem como o papel das tecnologias digitais na ampliação da participação cidadã nas decisões urbanas. O potencial da mobilidade urbana como vetor de promoção da justiça social na Amazônia ainda demanda aprofundamento. Compete à academia, aos gestores públicos e à sociedade civil a construção conjunta desse percurso, pautado por uma postura crítica, reflexiva e comprometida com o interesse público e o bem comum.

REFERÊNCIAS

- ALVIM, Renata et al. **Inovação e governança pública: desafios contemporâneos**. Brasília: ENAP, 2024.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 4 jan. 2012.
- CARAGLIU, Andrea; DEL BO, Chiara; NIJKAMP, Peter. **Smart Cities In Europe**. Journal of Urban Technology, v. 18, n. 2, p. 65–82, 2011.
- CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em rede**. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CRESWELL, John W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa: escolhendo entre cinco abordagens**. 3. ed. Porto Alegre: Penso, 2013.
- DA SILVA, Danilo Enrico. **Migrações e desenvolvimento regional no Brasil**. Revista GeoPantanal, v. 8, n. 14, p. 18–32, 2013.
- DA SILVA, Sérgio. **Desenvolvimento e liberdade: uma leitura de Amartya Sen**. Revista Argumentum, v. 5, n. 1, p. 1–12, 2010.
- FREY, Klaus. **Política pública e democracia deliberativa: um modelo de análise**. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 37, n. 5, p. 989–1021, set./out. 2003.
- GEELS, Frank W. **Sociotechnical Transitions To Sustainability: A Review Of Criticisms And Elaborations Of The Multi-Level Perspective (MLP)**. Environmental Innovation and Societal Transitions, v. 1, n. 1, p. 24–40, 2019.
- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2019.
- HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.
- HARRISON, Colin; DONNELLY, Ian. **A Theory Of Smart Cities**. Proceedings of the 55th Annual Meeting of the ISSS, Hull, UK, 2011.
- IBGE. **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022.
- IPEA. **Sistema de indicadores de percepção social – mobilidade urbana**. Brasília: IPEA, 2021.
- KNEIB, Erika Cristine. **Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia**. Revista UFG, Goiânia, v. 14, n. 12, 2012.
- LITMAN, Todd. **Evaluating transportation equity**. World Transport Policy & Practice, v. 21, n. 2, p. 1–18, 2015.
- MAIA, Aline Almeida; TACO, Pastor Willy Gonzales. **Efetividade da audiência pública como mecanismo de participação social em projetos de mobilidade urbana**. In: ANPET: XXVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2014.

- MACEDO, Vinicius Silva de. **Sustentabilidade na política de mobilidade urbana em Vinhedo, SP: Desenvolvimento urbano e participação social no plano de mobilidade urbana**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2021.
- MENDES, Roberto et al. **Desigualdades regionais e mobilidade urbana no Brasil**. Revista Transporte e Desenvolvimento, v. 4, n. 2, p. 101–115, 2020.
- MONT’ALVÃO NETO, José. **Espaço urbano e desigualdade socioespacial: Desafios para a mobilidade urbana nas cidades médias**. Revista Estudos Urbanos, v. 10, n. 2, p. 121–140, 2009.
- OLIVEIRA, André; LOPES, Gabriel; SOUSA, Júlia. **Participação Popular E Políticas Públicas No Brasil: Uma Análise Do Estatuto Da Cidade**. Revista de Políticas Públicas, v. 22, n. 1, p. 153–168, 2018.
- OLIVEIRA, José et al. **Território, mobilidade e desigualdade: Um olhar sobre a amazônia**. Revista Territórios, v. 25, n. 1, p. 87–101, 2012.
- PARENZA, Lutiely Neves; CÂMARA, Sheila Gonçalves. **Relações pessoa-cidade: Mobilidade urbana e qualidade de vida em Porto Alegre (RS)**. Psicologia: Ciência e Profissão, v. 42, p. e238317, 2022.
- PIRES, José Cláudio Souza; PIRES, Rosa Maria. **Cidades em movimento: urbanização e mobilidade urbana no Brasil**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 18, n. 1, p. 9–22, 2016.
- ROZENFELD, Henrique. **Gestão da inovação: Uma abordagem estratégica**. São Paulo: Atlas, 2023.
- RUBIM, Thais; LEITÃO, Clarisse. **Política nacional de mobilidade urbana: Avanços e desafios**. Revista Transporte e Mobilidade, n. 7, p. 32–45, 2013.
- SANTOS, Wellington dos; ALMEIDA, Gabriela. **Democracia participativa e mobilidade urbana no Brasil**. Revista Gestão Pública, v. 11, n. 2, p. 45–58, 2020.
- SCARINGELLA, Donald. **Trânsito: Comportamento humano e prevenção de acidentes**. São Paulo: Abramet, 2001.
- SCHUMPETER, Joseph. **Capitalismo, socialismo e democracia**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1942.
- SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.
- SILVA, Ana Paula; GUIMARÃES, Ana Carolina. **Inovação e desempenho no setor público: Uma análise da implementação tecnológica nos serviços públicos**. Revista de Administração Pública, v. 46, n. 3, p. 563–582, 2012.
- SILVA, Rafael da. **Mobilidade e cultura no Brasil**. Revista Cultura e Sociedade, v. 6, n. 1, p. 77–89, 2013.
- SILVA, Tainá et al. **Cidades inteligentes e inclusão social: Uma análise das TICs**. Revista Brasileira de Cidades, v. 5, n. 2, p. 59–75, 2023.

TAPAJÓS DE FATO. **Transporte público em Santarém: Tarifa elevada e precariedade no serviço**. Santarém, 2023. Disponível em:. Acesso em: 20 abr. 2025.

TERÁN, Valério. **Mobilidade urbana e desenvolvimento sustentável: Uma abordagem sistêmica**. Curitiba: Editora da UFPR, 2013.

TOBIAS, Francisco. **A mobilidade urbana em Santarém: Exclusão e desafios**. Revista de Geografia da Amazônia, v. 1, n. 1, p. 34–50, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade urbana e equidade social**. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 85–104, 2013.

WEISS, Charles; BERNARDES, Roberto; CONSONI, Flávio. **inovação e qualidade de vida nas cidades**. Revista Estudos Urbanos, v. 10, n. 1, p. 1–12, 2013.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: Planejamento e métodos**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2015.

APÊNDICE A – IMAGEM DE DIVULGAÇÃO DA PESQUISA SOBRE MOBILIDADE URBANA EM SANTARÉM (PA).

A imagem a seguir corresponde ao material gráfico utilizado para divulgar a pesquisa intitulada “Inovação e Desenvolvimento na Mobilidade Urbana: Desafios em Santarém, Pará”, vinculada ao curso de Gestão Pública e Desenvolvimento Regional (GPDR) da Universidade Federal do Oeste do Pará (Ufopa). O cartaz convida os cidadãos a participarem da pesquisa, respondendo-a por meio do preenchimento de um formulário online, acessível via QR Code. A proposta visa reunir experiências e sugestões da população para subsidiar ações voltadas à melhoria do transporte público coletivo, na participação social, e na mobilidade urbana no município.



Fonte: Elaborado pela Autora (2025)

**APÊNDICE B – ENTREVISTA COM USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO
COLETIVO DE SANTARÉM, PARÁ.**

A seguir, apresenta-se o conjunto de 13 perguntas formuladas para os(as) usuários(as) do transporte público coletivo do município de Santarém, Pará. Onde as questões foram disponibilizadas por meio de formulário online com o objetivo de coletar dados empíricos que subsidiassem a análise sobre os desafios e percepções relacionados à mobilidade urbana local.

Perfil do entrevistado

1. Qual sua identidade de gênero?

- Feminino
- Masculino
- Outros: especifique.

2. Idade?

- Menos de 18 anos
- 18 - 25
- 26 - 40
- 41 - 60
- 60+

3. Em qual bairro você reside?

4. Qual sua ocupação atual?

- Estudante
- Trabalhador Formal
- Trabalhador Informal
- Aposentado
- Outros: especifique

5. Com que frequência você utiliza o transporte público em Santarém?

- Diariamente
- Algumas vezes por semana
- Ocasionalmente
- Não utilizo

Qualidade e Desafios da Mobilidade Urbana

6. Como você avalia a qualidade do transporte público em Santarém?

- Muito bom

- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo

7. Quais os principais problemas que você enfrenta no transporte urbano? (Marque até três)

- Longos tempos de espera
- Superlotação dos veículos
- Falta de segurança
- Infraestrutura precária dos ônibus
- Tarifas elevadas
- Falta de acessibilidade para pessoas com deficiência
- Infraestrutura precária nos pontos de ônibus

Outros: _____

8. Você já deixou de utilizar o transporte público por conta desses problemas?

- Sim
- Não

Inovação e Alternativas de Mobilidade

9. Você já utilizou algum meio de transporte alternativo (exemplo: bicicleta, mototáxi, transporte por aplicativo)?

- Sim, utilizo regularmente
- Sim, mas uso raramente
- Não

10. Quais medidas poderiam ser adotadas para melhorar a mobilidade urbana em Santarém? (Marque até três)

- Ampliação e modernização da frota de ônibus
- Criação de ciclovias e incentivo ao uso de bicicletas
- Maior integração entre diferentes meios de transporte
- Redução do preço das tarifas
- Aumento da fiscalização e segurança no transporte
- Melhoria na infraestrutura dos pontos de ônibus
- Criação de um terminal de integração

Outros: _____

11. Você acredita que as autoridades municipais levam em conta a participação da população nas decisões referentes ao transporte urbano?

Sim

Não

Não sei dizer

Expectativas e Sugestões

12. Se pudesse sugerir uma mudança imediata no transporte público de Santarém, qual seria?

(pergunta aberta)

13. Você estaria disposto(a) a participar de consultas públicas ou reuniões para discutir melhorias na mobilidade urbana da cidade?

Sim

Não

APÊNDICE C – ENTREVISTA COM A CHEFE DE TRÂNSITO E PLANEJAMENTO DA SMT DE SANTARÉM.

1. Infraestrutura e Desafios

Quais são os principais desafios enfrentados pela Secretaria de Mobilidade Urbana para melhorar a infraestrutura viária de Santarém?

Existe algum projeto em andamento para modernização do transporte público na cidade? Se sim, poderia detalhar?

2. Inovações na Mobilidade Urbana

Que tipos de inovação tecnológica têm sido considerados para melhorar a mobilidade urbana no município?

O uso de modais sustentáveis, como ciclovias e transporte elétrico, está nos planos da secretaria? Quais são os desafios para sua implementação?

4. Participação da Comunidade

Como a população santarena pode contribuir para o planejamento da mobilidade urbana?

Existem espaços institucionais de diálogo, como audiências públicas ou conselhos municipais, voltados à mobilidade urbana?

5. Políticas e Planejamento

Existe um plano estratégico de mobilidade urbana para os próximos anos? Quais são as prioridades? (verificar se o plano está para ser concluído a curto, médio ou longo prazo)

Quais são as principais dificuldades encontradas na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana em Santarém?

6. Perguntas sobre a Gestão e Operação do Transporte Público em Santarém

Como funciona atualmente o processo de licitação das empresas de transporte público em Santarém?

A última licitação realizada atendeu às expectativas da prefeitura?

Há cláusulas contratuais que preveem punições em caso de descumprimento de obrigações por parte das empresas?

Quantos ônibus compõem atualmente a frota do transporte público em Santarém?

A frota atende adequadamente à demanda da população em horários de pico?

Existe algum plano de modernização ou ampliação da frota?

Como a prefeitura avalia a atual infraestrutura urbana para o transporte público (pontos de ônibus, faixas exclusivas, etc.)?

Como é feita a fiscalização das empresas de transporte público no município?

A prefeitura recebe e analisa reclamações dos usuários? Existe um canal específico para isso?

Empresas já foram notificadas ou punidas por descumprimento de contrato?

7. Considerações Finais

Quais são as expectativas da Secretaria em relação ao futuro da mobilidade urbana no município?

ANEXO A - RESOLUÇÃO Nº 007/2024 DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE SANTARÉM, PARÁ.

Este anexo apresenta, na íntegra, a Resolução nº 007/2024, de 18 de dezembro de 2024, emitida pelo Conselho Municipal de Transportes de Santarém (CMT). O documento convoca à todos para “3ª Conferência Municipal de Mobilidade e Trânsito do Município de Santarém”.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTARÉM
GABINETE DO PREFEITO
Av. Dr. Anysio Chaves nº 853 – Jardim Santarém - CEP 68030-360 – Santarém/PA
E-mail: gap@santarem.pa.gov.br Fone (93)2101-5114/5127

EDITAL DE CONVOCAÇÃO DA 3ª CONFERÊNCIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO DE SANTARÉM.

O Prefeito Municipal de Santarém, no uso de suas atribuições legais e de acordo com as Leis Municipais nº 14.010/1992, nº 18.036/2006 e 19.660/2014, considerando a Resolução nº 009/2021 - CMT de 09 de setembro de 2021, do Conselho Municipal de Transporte, **CONVOCA** todos os setores Governamentais, não Governamentais, Entidades dos Trabalhadores e Operadores do Sistema do Transporte: Condutores Rodoviários, Mototaxistas, Taxistas, Representantes das Empresas Operadores do Transporte; Representantes de Entidades de Usuários de Transportes: Entidades Estudantis, Pessoas com Deficiência, Organizações de Trabalhadores Rurais e Trabalhadores Urbanos, Movimento de Mulheres, Indígenas, Quilombolas, Organizações da Categoria de Passe Livre, Federações e Organizações de Moradores e a população em geral para participarem da “**3ª Conferência Municipal de Mobilidade e Trânsito do Município de Santarém**”, no Plenário da Câmara Municipal de Santarém, sito na Avenida Dr. Anysio Chaves, 1001, Bairro Aeroporto Velho, no Município de Santarém - Pará, com o tema Central: “**Mobilidade Segura, Humana e Sustentável no Município de Santarém**”, que realizar-se-á nos dias 22 e 23 de novembro de 2024.

Publique-se, divulgue-se e cumpra-se.

Gabinete do Prefeito Municipal de Santarém, em 15 de outubro de 2024.

FRANCISCO NÉLIO AGUIAR DA SILVA
Prefeito Municipal de Santarém

Publicado no Diário Oficial dos Municípios (www.diariomunicipal.com.br/famep) e na página oficial da Prefeitura Municipal de Santarém-PA (www.santarem.pa.gov.br/ Portal da Transparência).