



MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS: DESAFIOS NA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE POR APLICATIVOS EM ARAGUAÍNA (TO)

URBAN MOBILITY AND PUBLIC POLICIES: CHALLENGES IN THE REGULATION OF TRANSPORTATION BY APPLICATIONS IN ARAGUAÍNA (TO)

Dyego Martins PESSEGO
Faculdade Católica Dom Orione (FACDO)
E-mail: dyegopessego@gmail.com
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9918-748X>

148

RESUMO

Este artigo analisa o sistema de transporte público de Araguaína, cidade no norte do Tocantins, investigando os desafios relacionados à infraestrutura, regulamentação e integração dos modais de transporte. A pesquisa examina a interação entre o transporte coletivo tradicional e os serviços de transporte por aplicativos, identificando limitações estruturais e oportunidades geradas pela introdução desses novos serviços. A análise aborda as diretrizes das leis nº 12.587/2012 e da Lei Orgânica do Município, destacando a necessidade de políticas públicas para integrar os modais e melhorar a qualidade do serviço. Discute também as deliberações da Comissão Temporária sobre pontos rotativos, capacitação de motoristas e sustentabilidade econômica. Conclui que um modelo de transporte integrado, com regulação equilibrada e participação social, é crucial para a eficiência e sustentabilidade do sistema. A experiência de Araguaína oferece lições valiosas para outras cidades de médio porte.

Palavras-chave: Transporte público. Mobilidade urbana. Integração de modais. Regulamentação. Políticas públicas.

ABSTRACT

This article analyzes the public transport system in Araguaína, a city in the north of Tocantins, investigating the challenges related to infrastructure, regulation and integration of transport modes. The research examines the interaction between

traditional public transport and app-based transport services, identifying structural limitations and opportunities generated by the introduction of these new services. The analysis addresses the guidelines of laws nº 12,587/2012 and the Organic Law of the Municipality, highlighting the need for public policies to integrate modes and improve the quality of service. It also discusses the Temporary Committee's deliberations on rotating points, driver training and economic sustainability. It concludes that an integrated transport model, with balanced regulation and social participation, is crucial for the efficiency and sustainability of the system. Araguaína's experience offers valuable lessons for other medium-sized cities.

Keywords: Public transport. Urban mobility. Integration of modals. Regulation. Public policies.

INTRODUÇÃO

O transporte público urbano é um dos pilares fundamentais para o desenvolvimento de cidades sustentáveis e inclusivas, desempenhando um papel essencial na mobilidade das populações e no acesso a oportunidades de educação, trabalho e serviços. Em Araguaína, cidade localizada no norte do estado do Tocantins, as questões relacionadas à mobilidade urbana têm se intensificado devido ao crescimento populacional e às limitações estruturais do sistema de transporte público existente.

Araguaína é a segunda maior cidade do estado, com uma população estimada em 190.488 habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023). A cidade abrange uma área territorial de 4.000,40 km² e apresenta densidade demográfica de aproximadamente 47,6 habitantes por quilômetro quadrado. Caracterizada como um importante polo econômico e educacional da região norte do Tocantins, a cidade enfrenta um cenário de urbanização crescente e desafios na gestão da mobilidade urbana, exigindo políticas públicas que promovam maior eficiência, acessibilidade e integração entre os diferentes modais de transporte.

Nesse contexto, este estudo tem como foco a análise do transporte público local, com ênfase na inter-relação entre os modais tradicionais e os serviços

inovadores de transporte por aplicativos, além das políticas públicas que regulam esses sistemas.

A metodologia adotada para este estudo é de natureza qualitativa e exploratória, com base em uma análise documental e revisão bibliográfica das principais legislações e diretrizes que orientam o setor de mobilidade urbana no Brasil e em Araguaína. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei Orgânica do Município de Araguaína, com suas atualizações até a Emenda 038 de 2023, são os principais documentos normativos analisados, a fim de entender como as regulamentações nacionais e locais se articulam e influenciam o transporte coletivo na cidade. Além disso, foi realizada uma pesquisa qualitativa com levantamento de dados secundários, como estudos, relatórios e decisões de comissões sobre transporte urbano, a fim de identificar os desafios e as oportunidades para a melhoria da mobilidade em Araguaína.

A pesquisa também se baseou na revisão de literatura especializada sobre políticas públicas de transporte, com destaque para estudos que discutem a integração de modais e os impactos socioeconômicos do transporte público. Autores como Vasconcellos (2001), Banister (2008) e Gehl (2013) fornecem a base teórica que orienta a análise das políticas de mobilidade urbana, com foco em cidades de médio porte e nos desafios para criar sistemas de transporte eficientes, sustentáveis e inclusivos.

Este estudo analisa as dinâmicas do transporte público em Araguaína, considerando a integração entre os modais existentes e a regulação de novos serviços, como aplicativos de transporte, com o objetivo de propor soluções que promovam uma mobilidade mais eficiente, inclusiva e sustentável. A pesquisa examina as limitações estruturais e operacionais do transporte coletivo local, avaliando a cobertura geográfica, a qualidade do serviço e a demanda da população. Também investiga a regulação e os impactos dos serviços de transporte por aplicativos, na dinâmica do transporte público, destacando as tensões entre os diferentes modais à luz da legislação vigente.

Além disso, o estudo propõe estratégias para a integração dos modais de transporte, enfatizando a criação de sistemas de integração tarifária e estrutural que promovam maior eficiência e equidade no acesso à mobilidade. Por fim, avalia a

efetividade das deliberações da Comissão Temporária de Araguaína, que tratam do ordenamento do espaço urbano, da regulamentação dos serviços de transporte e da capacitação de motoristas, contribuindo para o debate sobre o aprimoramento das políticas públicas de mobilidade urbana.

A análise crítica dessas questões permitirá discutir a viabilidade de políticas públicas adaptativas e integradas, capazes de transformar os desafios enfrentados pela cidade em oportunidades para a criação de um sistema de transporte urbano mais justo e funcional. O estudo busca, portanto, contribuir para o debate sobre o papel do transporte público na construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis, alinhando-se com as diretrizes nacionais de mobilidade urbana e considerando as peculiaridades do contexto local.

CONTEXTO LOCAL NO TRANSPORTE PÚBLICO EM ARAGUAÍNA

Araguaína, localizada no norte do Tocantins, desponta como a segunda maior cidade do estado, consolidando-se como um polo estratégico para o dinamismo econômico e a integração regional. Com uma população diversificada e em constante crescimento, a cidade não apenas atrai investimentos, mas também enfrenta desafios estruturais típicos de municípios em expansão, entre os quais a mobilidade urbana se destaca como um problema crítico.

O sistema de transporte público coletivo de Araguaína evidencia limitações severas que comprometem sua eficácia como eixo estruturante da mobilidade. Com baixa cobertura geográfica, frota insuficiente e constantes reclamações relacionadas à qualidade do serviço, o sistema reflete desafios que não são exclusivos da cidade, mas comuns a cidades de médio porte no Brasil. Conforme Vasconcellos (2001), o transporte público desempenha papel fundamental na promoção da equidade social e territorial. Contudo, a ausência de planejamento integrado e de investimentos consistentes enfraquece o setor, ampliando as desigualdades.

Ademais, a inexistência de um sistema integrado de mobilidade urbana agrava a dependência da população por soluções individuais, como mototáxis e táxis, que, apesar de suprirem necessidades imediatas, apresentam problemas de acessibilidade financeira, tarifas elevadas e falta de regulamentação uniforme. A Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece que o transporte

deve ser inclusivo, sustentável e articulado. Em Araguaína, no entanto, essa diretriz ainda encontra barreiras na implementação de políticas que incentivem o uso racional do transporte coletivo em detrimento de soluções fragmentadas.

Nos últimos anos, a chegada de serviços de transporte por aplicativos como In Move, Urban 66 e Maxim trouxe mudanças significativas para a mobilidade urbana na cidade. Essas plataformas proporcionaram maior conveniência, flexibilidade e tarifas competitivas para os usuários. Contudo, também intensificaram tensões com os modais tradicionais, como táxis e mototáxis, gerando debates sobre regulação, padrões de segurança e uso do espaço urbano.

As disputas econômicas e operacionais entre diferentes modais de transporte, somadas à fragmentação no planejamento urbano, vão de encontro aos princípios da Lei Orgânica do Município de Araguaína (art. 129), que defende a gestão democrática e a participação da sociedade no processo decisório. Essa desconexão institucional amplia a sensação de desorganização e prejudica diretamente os cidadãos.

Diante desse cenário, torna-se imprescindível a adoção de políticas públicas integradoras que contemplem todos os modais existentes. Um exemplo de boas práticas é o planejamento participativo, que inclui a escuta ativa da população e dos atores diretamente envolvidos no setor de transporte. Como argumenta Gehl (2013), o planejamento urbano deve priorizar as pessoas, criando sistemas de transporte acessíveis, sustentáveis e alinhados às reais necessidades dos cidadãos. Essa abordagem é respaldada pela Lei nº 12.587/2012, que destaca a interação entre diferentes modais e a melhoria contínua da infraestrutura como pilares para a mobilidade sustentável.

O caso evidencia a necessidade de articulação entre inovação, planejamento e governança democrática. Integrar os sistemas de transporte, promover investimentos consistentes e equilibrar os interesses entre os diferentes modais são passos fundamentais para construir uma mobilidade urbana mais eficiente, justa e acessível, contribuindo não apenas para o desenvolvimento da cidade, mas também para a qualidade de vida de seus habitantes.

Diante dos desafios apresentados, é evidente que a mobilidade urbana de Araguaína exige ações coordenadas que contemplem não apenas a superação das limitações existentes, mas também a implementação de soluções inovadoras e

sustentáveis. A integração entre os diferentes modais, o fortalecimento do transporte público e o incentivo à participação social são pilares essenciais para transformar a realidade da cidade, alinhando-se aos princípios da Lei nº 12.587/2012 e aos objetivos de equidade e eficiência. Nesse contexto, coube à Comissão Temporária do Transporte Público de Araguaína, composta por vereadores da Câmara Municipal, representantes de Secretarias Municipais, de Aplicativo de Transportes, Associações e Sociedade Civil de Araguaína propor e deliberar estratégias concretas para enfrentar esses desafios e promover um sistema que atenda às necessidades atuais e futuras dos cidadãos.

A seguir, serão apresentadas as principais propostas e deliberações formuladas pela Comissão, visando à construção de um plano integrado que contemple soluções viáveis, inclusivas e sustentáveis para a mobilidade urbana em Araguaína.

ANÁLISE DAS PROPOSTAS E DELIBERAÇÕES DA COMISSÃO

As deliberações da Comissão Temporária de Araguaína abordaram propostas (Araguaína, 2024), que refletem de forma abrangente as tensões e oportunidades relacionadas ao transporte público local. Essas discussões expõem os desafios enfrentados em um setor dinâmico, que exige regulamentação adaptativa para equilibrar inovação, inclusão social e eficiência urbana. A seguir, são detalhados os principais eixos dessas deliberações, destacando sua relevância no contexto da mobilidade urbana.

Uma das principais medidas aprovadas foi a criação de pontos rotativos para veículos de aplicativos em áreas de grande circulação. Essa iniciativa visa organizar o uso do espaço urbano e reduzir conflitos entre diferentes modais de transporte. Complementarmente, a proibição da parada de veículos de aplicativos próximos a pontos de ônibus, táxis e mototáxis busca evitar a sobreposição de funções e melhorar a fluidez do tráfego.

Essas decisões dialogam com os princípios de planejamento urbano propostos por Gehl (2013), que priorizam a funcionalidade e a acessibilidade para todos os usuários, promovendo mobilidade sustentável e integrada. A segregação espacial entre diferentes modais, por exemplo, é essencial para reduzir atritos e permitir uma

convivência harmônica no uso do espaço público. Além disso, a Lei nº 12.587/2012 reforça, em seu art. 7º, a importância de um planejamento urbano que equilibre o direito à mobilidade com a eficiência no uso do território, incorporando tecnologias que otimizem o trânsito e priorizem a segurança dos pedestres (Brasil, 2012).

Esse ordenamento evidencia a busca por um equilíbrio entre as demandas da modernidade e as necessidades de organização urbana, promovendo um ambiente urbano mais funcional e menos conflituoso.

Entre as deliberações, destaca-se a obrigatoriedade de cursos de capacitação para motoristas, além da ampliação da idade máxima dos veículos para oito anos, com período de adaptação até o final de 2024. Essas medidas buscam qualificar os profissionais e adequar o serviço às condições socioeconômicas locais, reconhecendo que cidades de médio porte enfrentam limitações no transporte público convencional.

De acordo com Vasconcellos (2001), políticas de mobilidade urbana precisam considerar as características econômicas e sociais da população, especialmente em regiões com menor densidade de infraestrutura. A profissionalização dos motoristas, alinhada às discussões de Banister (2008) sobre capacitação contínua, contribui para a construção de um serviço confiável e eficiente, ao mesmo tempo em que aumenta a segurança para os usuários.

Além disso, a renovação da frota, mesmo que gradual, reflete uma tentativa de equilibrar a qualidade do transporte com a viabilidade econômica dos trabalhadores, promovendo uma abordagem que considera as limitações financeiras locais sem comprometer a eficiência do serviço.

Outro ponto de destaque foi a rejeição de propostas para limitar o número de empresas e veículos operando no município. Essa decisão está fundamentada nos princípios constitucionais de livre iniciativa e concorrência, conforme estabelece o art. 170 da Constituição Federal de 1988.

Optar por uma abordagem de regulação que favoreça a competitividade reflete uma visão progressista, alinhada às discussões de Banister (2008), que argumenta que mercados abertos promovem a inovação e a melhoria contínua nos serviços oferecidos. No entanto, a transferência da responsabilidade pelo seguro de acidentes pessoais das empresas para os motoristas representa uma redistribuição de custos

que pode impactar negativamente a sustentabilidade econômica do setor para os trabalhadores.

Embora a medida seja justificável sob a ótica de otimização de custos operacionais, ela exige acompanhamento constante para evitar a precarização das condições de trabalho, garantindo que as bases da livre iniciativa não comprometam a proteção social.

As propostas analisadas pela Comissão Temporária de Araguaína (Araguaína, 2024) demonstram um esforço significativo para equilibrar demandas conflitantes no transporte público local. Ao abordar aspectos relacionados ao ordenamento urbano, à inclusão e à regulação econômica, as deliberações mostram-se alinhadas tanto às diretrizes legais quanto às melhores práticas de planejamento urbano e mobilidade.

Contudo, implementação dessas medidas dependerá de uma articulação eficaz entre o poder público, os operadores do transporte e a sociedade civil. Apenas um monitoramento contínuo permitirá avaliar se as medidas alcançarão seus objetivos, promovendo uma mobilidade mais inclusiva, eficiente e sustentável para Araguaína. Esse raciocínio se torna ainda mais relevante ao tratarmos de políticas públicas de transporte e mobilidade urbana, um campo que exige uma abordagem sistêmica e participativa. Este será o foco do próximo tópico, onde exploraremos as dinâmicas e desafios envolvidos na construção de soluções inclusivas e sustentáveis.

UMA ABORDAGEM SISTÊMICA E PARTICIPATIVA

A experiência de Araguaína revela um panorama importante sobre como as políticas públicas de transporte e mobilidade urbana podem se alinhar de forma eficaz com as necessidades locais, especialmente em cidades de médio porte. Esse tipo de cidade, ao contrário dos grandes centros urbanos, enfrenta uma combinação de limitações de infraestrutura e recursos financeiros escassos, o que exige soluções criativas, adaptativas e participativas para garantir o acesso à mobilidade de qualidade para seus cidadãos. O caso de Araguaína, ao buscar implementar políticas públicas mais inclusivas no setor de transporte, ilustra a complexidade de uma gestão urbana que precisa conciliar as peculiaridades locais com as diretrizes globais e nacionais.

Em primeiro lugar, é importante compreender que as cidades brasileiras, em especial as de médio porte, enfrentam desafios significativos em relação à infraestrutura de transporte. A ausência de um sistema de transporte público eficiente, por exemplo, acarreta não apenas problemas de mobilidade, mas também de acessibilidade e justiça social. A escassez de investimentos em transporte coletivo geralmente resulta em um aumento das desigualdades sociais, uma vez que apenas uma parcela da população tem acesso a transportes privados, enquanto a maioria depende de sistemas públicos precários e ineficientes. Como aponta Maricato (2014), “a cidade é o lugar privilegiado da desigualdade” e a gestão urbana precisa atuar para romper com essas injustiças, sendo o transporte público uma ferramenta fundamental nesse processo.

A Lei Orgânica do Município de Araguaína, ao garantir a participação popular na elaboração de políticas públicas (art. 129), reflete um princípio fundamental para o planejamento urbano eficaz. A participação cidadã não deve ser vista apenas como uma formalidade, mas como uma ferramenta essencial para o desenvolvimento de políticas públicas que atendam às reais necessidades da população. Como defende Avritzer (2002), a democracia participativa fortalece a legitimidade das decisões públicas e amplia a capacidade de resposta do Estado às demandas sociais.

O conceito de gestão participativa é fundamental para o sucesso das políticas públicas de mobilidade urbana. No contexto de Araguaína, isso implica não apenas no envolvimento das lideranças locais, mas também na inclusão dos cidadãos comuns, que são os principais afetados pelas condições de transporte. Para Arnstein (1969), a participação efetiva só ocorre quando os cidadãos têm poder real nas decisões, ultrapassando etapas meramente consultivas e atingindo graus de cogestão ou controle comunitário.

Além disso, a participação popular vai além da simples consulta. É preciso que as políticas públicas se baseiem na real criação de soluções. No caso da mobilidade urbana, isso envolve entender as necessidades dos diferentes grupos sociais — como trabalhadores, estudantes, idosos, pessoas com deficiência — e oferecer opções de transporte que atendam a todos de forma equitativa. Lefebvre (2001) defende o “direito à cidade” como o direito de todos os cidadãos de usufruírem e transformarem

os espaços urbanos, o que implica diretamente na garantia de mobilidade e acessibilidade.

Nesse sentido, as políticas de transporte devem ser vistas não apenas como um conjunto de ações isoladas, mas como parte de um processo mais amplo de planejamento urbano integrado. A criação de mecanismos que garantam a participação efetiva da sociedade civil no processo decisório contribui para a construção de políticas públicas mais transparentes, eficazes e duradouras (Souza, 2006).

Em cidades de médio porte, como Araguaína, as limitações orçamentárias e de infraestrutura exigem criatividade na busca por soluções para a mobilidade urbana. O conceito de mobilidade sustentável, que busca integrar diferentes modos de transporte (coletivo, individual e ativo), é uma solução viável que deve ser adaptada às necessidades e à realidade local (Silva e Bueno, 2017).

A busca por soluções sustentáveis não se limita ao uso de tecnologias inovadoras ou à construção de novos sistemas de transporte. Ela envolve, acima de tudo, uma reflexão crítica sobre como as políticas de transporte podem contribuir para uma sociedade mais justa. O transporte público deve ser visto como um serviço essencial e não como uma mercadoria, como apontam Harvey (2012) e Vasconcellos (2013), ao argumentarem que o direito à mobilidade deve ser garantido pelo Estado como política pública estratégica.

Nesse contexto, a implementação de políticas de transporte público em cidades como Araguaína deve estar alinhada com um compromisso com a justiça social. Além da justiça social, as políticas públicas de transporte devem também considerar os impactos ambientais. A promoção de meios de transporte mais sustentáveis, como o uso de ônibus elétricos ou a implementação de ciclovias, pode contribuir significativamente para a redução das emissões de gases poluentes e a melhoria da qualidade do ar (Gehl, 2013).

Por outro lado, a integração de diferentes modalidades de transporte é uma estratégia eficiente para resolver problemas de mobilidade em cidades de médio porte. A intermodalidade pode melhorar significativamente a eficiência do sistema de transporte urbano, como reforçado por Vasconcellos (2001), ao defender uma abordagem integrada e intersetorial para a mobilidade urbana.

Ademais, a criação de políticas de transporte que incentivem o uso de transportes públicos e não-motorizados também pode contribuir para a construção de cidades mais inclusivas. Ao diminuir a dependência de carros particulares, essas políticas reduzem a emissão de poluentes e promovem a sustentabilidade ambiental (Cervero e Kockelman, 1997).

Outro ponto importante é a relação entre transporte e o desenvolvimento econômico. A melhoria da mobilidade urbana tem um impacto direto na economia local, pois facilita o acesso aos centros de trabalho, aumenta a produtividade e a competitividade da cidade (Banister, 2005). A construção de uma rede de transporte eficiente também pode atrair investimentos e melhorar a qualidade de vida dos habitantes.

Portanto, as políticas públicas de transporte em Araguaína e em outras cidades de médio porte devem ser pensadas de maneira integrada, levando em conta as dimensões social, econômica e ambiental. A implementação de políticas públicas deve ser acompanhada de uma gestão participativa e democrática, garantindo que as soluções sejam efetivamente construídas com a contribuição da população. A participação cidadã é um fator-chave para o sucesso dessas políticas, pois assegura que as soluções adotadas sejam legítimas, ajustadas às necessidades da população e, conseqüentemente, mais eficazes.

Em síntese, a experiência de Araguaína reforça a importância de uma abordagem adaptativa e participativa nas políticas públicas de transporte e mobilidade urbana. O alinhamento entre justiça social, sustentabilidade e eficiência deve ser a base do planejamento urbano, de modo a promover cidades mais inclusivas, equitativas e resilientes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do sistema de transporte público de Araguaína evidencia a complexidade dos desafios enfrentados pelas cidades médias brasileiras, especialmente em termos de infraestrutura, regulamentação e integração de diferentes modais de transporte. Este estudo, ao abordar as interações entre o transporte coletivo tradicional e os serviços de transporte por aplicativos, identificou não apenas as limitações estruturais e operacionais do sistema, mas também as

oportunidades que surgem a partir dessas transformações. Embora o município apresente um quadro de crescimento urbano dinâmico e uma demanda crescente por mobilidade, o sistema de transporte enfrenta dificuldades que comprometem sua eficiência, acessibilidade e equidade.

A Lei nº 12.587/2012, que estabelece diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, aponta para a necessidade de integração e melhoria da qualidade dos serviços de transporte público como um princípio fundamental para o desenvolvimento urbano sustentável. No entanto, no contexto local de Araguaína, a implementação dessas diretrizes enfrenta barreiras significativas, como a baixa cobertura geográfica do transporte coletivo, a insuficiência da frota disponível e a falta de um planejamento eficiente que contemple as reais necessidades da população. Tais deficiências, comuns em muitas cidades de médio porte no Brasil, são corroboradas pela literatura que afirma que a ausência de planejamento adequado e de investimentos consistentes resulta em sistemas de transporte fragilizados, com reflexos diretos na mobilidade dos cidadãos, principalmente das camadas mais vulneráveis da sociedade.

O advento de serviços de transporte por aplicativos, como o In Move e o Urban 66, introduziu uma nova dinâmica no mercado de transporte de Araguaína, gerando maior competitividade, mas também exacerbando as tensões entre os modais tradicionais e as novas soluções tecnológicas. Embora esses serviços tenham trazido conveniência e opções adicionais para os usuários, também trouxeram à tona conflitos regulatórios e problemas relacionados à ocupação do espaço urbano, à segurança e à qualidade do serviço. A ausência de uma regulação clara e integrada entre os modais, e a sobrecarga de sistemas de fiscalização, amplificam essas tensões, criando um cenário de disputas econômicas e operacionais. Esses conflitos refletem, em maior escala, um problema estrutural mais amplo no setor de transporte urbano: a falta de uma governança eficiente e de um planejamento integrado.

A experiência de Araguaína, conforme discutido nas deliberações da Comissão Temporária, sublinha a necessidade urgente de um novo paradigma para o transporte urbano. O ordenamento do espaço público, com a criação de pontos rotativos para veículos de aplicativos e a proibição de sua parada próxima a pontos de ônibus, visa melhorar a fluidez do tráfego e organizar a convivência entre os modais. Essa medida,

respaldada por teorias de planejamento urbano que priorizam a funcionalidade e a acessibilidade (Gehl, 2013), reflete uma tentativa de criar um ambiente mais harmonioso, onde diferentes formas de transporte possam coexistir sem prejudicar a mobilidade das pessoas. No entanto, a eficácia dessas medidas depende da implementação de uma fiscalização robusta e da melhoria da infraestrutura, como a construção de áreas específicas para embarque e desembarque, e de sinalizações adequadas.

Além disso, as deliberações da comissão que tratam da regulação e capacitação dos motoristas de aplicativos, ao introduzir a exigência de cursos específicos e a ampliação da idade máxima dos veículos, refletem a tentativa de equilibrar a qualidade do serviço com a viabilidade econômica. Essas medidas, fundamentadas em teorias de mobilidade que ressaltam a importância da formação profissional contínua (Vasconcellos, 2001), visam garantir que os operadores do sistema estejam qualificados e que o transporte oferecido à população seja seguro e eficiente. Porém, essa abordagem deve considerar os desafios financeiros enfrentados pelos operadores, principalmente os motoristas de aplicativos, que muitas vezes operam em condições precárias.

A regulação econômica e a manutenção do livre mercado também foram discutidas nas deliberações, com a rejeição de propostas para limitar o número de empresas e veículos operando na cidade. Essa decisão reflete o princípio constitucional da livre iniciativa, conforme o artigo 170 da Constituição Federal de 1988, e alinha-se à ideia de que mercados competitivos incentivam a inovação e a melhoria contínua dos serviços. No entanto, a introdução de novas medidas, como a transferência de responsabilidades econômicas para os motoristas, exige um acompanhamento constante para evitar a precarização das condições de trabalho. A redistribuição de custos, embora vise uma racionalização das responsabilidades, pode impactar diretamente a rentabilidade dos motoristas, gerando um desequilíbrio econômico que afeta a qualidade do serviço prestado.

Outro aspecto relevante abordado neste estudo é a importância de políticas públicas que considerem uma abordagem sistêmica e participativa. O planejamento urbano e de mobilidade deve ser concebido de forma inclusiva, garantindo que os diferentes atores sociais – desde os operadores de transporte até os cidadãos –

participem ativamente da formulação das políticas. A realização de audiências públicas e a utilização de ferramentas digitais para ampliar a participação são passos importantes, mas ainda há um grande potencial para expandir essas práticas e incorporar uma participação mais contínua e efetiva da sociedade. A integração da população no processo de decisão garante que as políticas adotadas estejam mais próximas das necessidades reais dos cidadãos, aumentando sua legitimidade e eficácia.

A perspectiva de sustentabilidade, tanto econômica quanto ambiental, também se mostra central nas conclusões deste estudo. Como evidenciado pelos autores consultados, a sustentabilidade das políticas públicas de transporte depende de uma regulação que equilibre os interesses dos operadores e a necessidade de tarifas acessíveis para a população. A transferência de responsabilidades econômicas, como a do seguro de acidentes pessoais, deve ser acompanhada por mecanismos de apoio, como incentivos fiscais ou subsídios, para garantir que o sistema de transporte permaneça funcional e acessível. A introdução de alternativas mais sustentáveis, como veículos elétricos ou híbridos, também é uma medida necessária para reduzir o impacto ambiental do transporte coletivo, alinhando-se com as diretrizes da Lei nº 12.587/2012, que defende soluções que favoreçam a mobilidade sustentável.

Finalmente, a harmonização das políticas locais com as diretrizes nacionais é um fator crucial para a implementação eficaz das soluções propostas. O alinhamento com as normas da Política Nacional de Mobilidade Urbana e com as legislações federais, como o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024, é essencial para garantir que as leis municipais não criem lacunas ou sobreposições que comprometam a eficácia do sistema de transporte. A experiência de Araguaína, ao integrar políticas locais e nacionais, oferece um modelo de regulação que pode ser replicado por outras cidades que enfrentam desafios semelhantes, contribuindo para uma rede de transporte público mais eficiente, justa e sustentável.

Em suma, as conclusões deste estudo ressaltam que o futuro da mobilidade urbana em Araguaína e em cidades de médio porte depende de um modelo de transporte integrado, sustentável e acessível, baseado em planejamento participativo, regulação equilibrada e inovação tecnológica. Somente por meio da articulação entre modais, da melhoria contínua dos serviços e da implementação de políticas públicas

que atendam às necessidades da população é que será possível alcançar uma mobilidade urbana mais eficiente, inclusiva e de qualidade. O caso de Araguaína, com suas deliberações e ações estratégicas, oferece um valioso exemplo de como transformar desafios em oportunidades para a construção de um sistema de transporte público mais justo e funcional.

REFERÊNCIAS

ARAGUAÍNA. **Relatório Final da Comissão Temporária do Transporte Público, 2024**. Araguaína: Câmara Municipal, 2024. Disponível em: <https://araguaina.votacaoeletronica.inf.br/index.php?sec=proposicao&id=6773>. Acesso em: 23 nov 2024.

ARNSTEIN, Sherry R. A Ladder of Citizen Participation. **Journal of the American Institute of Planners**, v. 35, n. 4, 1969. Disponível em: https://www.historyofsocialwork.org/1969_ENG_Ladderofparticipation/1969,%20Arnstein,%20ladder%20of%20participation,%20original%20text%20OCR%20C.pdf. Acesso em: 26 ago. 2025.

AVRITZER, Leonardo. **Democracia e os espaços públicos no Brasil**. São Paulo: Editora Vozes, 2002.

BANISTER, David. **The sustainable mobility paradigm**. Transport Policy. 2008. Disponível em: <https://www.worldtransitresearch.info/research/3165/>. Acesso em: 22 nov 2024.

BANISTER, David. **Unsustainable Transport: City Transport in the New Century**. Routledge, 2005.

BRASIL. **Constituição Federal do Brasil de 1988**. Brasília: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 24 abr 2025.

BRASIL. Congresso Nacional. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 24 abr 2025.

BRASIL. Congresso Nacional. **Projeto de Lei Complementar nº 12/2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de

MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS: DESAFIOS NA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE POR APLICATIVOS EM ARAGUAÍNA (TO). Dyego Martins PESSEGO. JNT Facit Business and Technology Journal. QUALIS B1. ISSN: 2526-4281 - FLUXO CONTÍNUO. 2025 - MÊS DE AGOSTO - Ed. 65. VOL. 01. Págs. 148-163. <http://revistas.faculdefacit.edu.br>. E-mail: jnt@faculdefacit.edu.br.

transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Projetos/Ato_2023_2026/2024/PLP/plp-012.htm. Acesso em: 24 abr 2025.

CERVERO, Robert; KOCKELMAN, Kara. **Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design**. Transportation Research Part D, v. 2, n. 3, 1997. Disponível em: [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6). Acesso em: 26 ago. 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2ª Ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados**. Rio de Janeiro. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/to/araguaina.html>. Acessado em: 23 nov 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. 3ª Ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

ROLNIK, Raquel. **O que é a cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SILVA, Solange M. R.; BUENO, Luís. **Mobilidade Urbana Sustentável: desafios e oportunidades para cidades brasileiras**. Revista de Gestão Urbana, v. 9, n. 1, 2017. Disponível em: <https://www.revistageu.com.br/index.php/gestaourbana/article/view/2017v9n1a04>. Acesso em: 25 ago.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise de políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade urbana e políticas públicas: o que pode mudar?** São Paulo: Annablume, 2013.