

Campus Porto Velho Zona Norte
Coordenação do Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em
Planejamento Estratégico na Gestão Pública

DIONEY DA CONCEIÇÃO DA SILVA

**MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE PORTO
VELHO**

PORTO VELHO-RO
2019

DIONEY DA CONCEIÇÃO DA SILVA

**MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE PORTO
VELHO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito ao Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* Master Business Administration (MBA) em Gestão de Planejamento Estratégico no Setor Público, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO), Campus Porto Velho Zona Norte, como requisito para a obtenção do título de especialista, sob orientação da Profa. MSc. Maray del Carmen Silva Rodrigues

PORTO VELHO-RO
2019

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Gerador de Ficha Catalográfica do IFRO.

Silva, Dionei da Conceição da.
Mobilidade urbana sustentável no município de Porto Velho /
Dionei da Conceição da Silva. - Porto Velho, 2019.
21 f. : il.

Orientador(a): Prof^ª. Ma. Maray del Carmen Silva Rodrigues.

Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-Graduação Lato Sensu
MBA em Gestão de Planejamento Estratégico no Setor Público) –
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia -
IFRO, Porto Velho, 2019.

1. Mobilidade. 2. Acessibilidade. 3. Porto Velho. I. Rodrigues,
Maray del Carmen Silva (orient.). II. Instituto Federal de Educação,
Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO. III. Título.

Bibliotecário(a) Responsável: Marlene Fouz da Silva, CRB-11/946

DIONEY DA CONCEIÇÃO DA SILVA

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

Trabalho de Conclusão de Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* Master Business Administration (MBA) em Gestão de Planejamento Estratégico no Setor Público, apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - *Campus* Porto Velho Zona Norte – IFRO como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista.

Aprovado em: 28/02/2020 pela banca examinadora.

Documento assinado digitalmente
 **MARAY DEL CARMEN SILVA RODRIGUES**
Data: 22/07/2026 21:02:01-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Maray Del Carmen Silva Rodrigues
(Orientadora)

Documento assinado digitalmente
 **JOAO BATISTA TEIXEIRA DE AGUIAR**
Data: 23/07/2026 18:41:21-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. João Batista Teixeira de Aguiar
(Examinador)

Documento assinado digitalmente
 **CARLOS ADRIANO SIQUEIRA PICANÇO**
Data: 08/08/2026 21:22:55-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Carlos Adriano Siqueira Picanço
(Examinador)

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, a Deus, arquiteto de todas as coisas, pela vida, pela saúde e por ser meu sustento e minha luz nos dias mais escuros. Sem a Sua força e misericórdia, eu não teria dado um único passo nesta longa jornada.

Dedico esta conquista, com profundo amor e eterna saudade, à memória dos meus bens mais preciosos: minha querida vizinha, **Isabel Maria**, e meu querido vizinho, **Dionísio Thomas**. Embora não estejam mais fisicamente presentes para testemunhar este momento, a ausência de vocês se transformou na minha maior força. Cada lembrança, cada ensinamento e o amor que plantaram em mim foram o combustível que me impediu de desistir. Esta vitória é o reflexo do desejo de honrar o legado de vocês e me tornar, a cada dia, um ser humano melhor.

Aos meus familiares e amigos, que compreenderam minhas ausências desde o início desta caminhada, em 2018, e me sustentaram com palavras de incentivo quando o cansaço parecia intransponível.

À minha jornada profissional na assistência à saúde. Dividir-me diariamente entre o cuidado ao próximo e as exigências da vida acadêmica não foi uma tarefa fácil, mas foi nessa dualidade entre o trabalho e o estudo que forjei minha resiliência e minha vocação.

Aos professores do Instituto Federal de Rondônia (IFRO), que com tanta dedicação compartilharam não apenas o conhecimento científico, mas também sua humanidade e paciência. Vocês foram fundamentais para que eu alcançasse este horizonte.

A todos que, direta ou indiretamente, estenderam a mão, ouviram meus desabafos e acreditaram no meu potencial: meu muito obrigado.

.

*“Aqueles que amamos não partem de nossas vidas,
apenas caminham à frente, transformando a
saude na força que nos impulsiona a vencer e a
honrar o seu legado diário.”*

(autor desconhecido)

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO

RESUMO: Para alcançar condições superiores de desenvolvimento urbano as cidades precisam projetar a edificação de infraestrutura apropriada para permitir deslocamentos mais eficientes de bens e pessoas. Deste modo, a mobilidade urbana sustentável é analisada nesta pesquisa para que possamos mostrar o valor do seu planejamento para o desenvolvimento consistente de uma cidade. Portanto, é exposto uma pesquisa descritiva, com características quanti-qualitativas acerca dos indicadores de mobilidade urbana sustentável na cidade de Porto Velho, Rondônia. Tendo como principal objetivo a caracterização da mobilidade urbana sustentável no município de Porto Velho. Será realizada uma suscinta comparação do município de Porto Velho em relação a outras cidades no intuito de melhor dimensionar os valores obtidos nos indicadores da pesquisa. É necessário identificar o planejamento conectado a mobilidade urbana como uma estrutura imprescindível às políticas públicas voltadas no autêntico desenvolvimento de uma região e verificar que a cidade pesquisada expõe determinadas questões críticas como o transporte coletivo, o déficit no aproveitamento de sua matriz modal e altos coeficientes de insegurança no trânsito. A pesquisa apresentou dados satisfatórios, porém ainda se faz necessário mais pesquisas acerca do tema abordado e maior empenho por parte dos nossos governantes em implementar política públicas voltadas a mobilidade urbana sustentável, criando metodologias de monitoramento e avaliação contínua, feita com frequência e de forma permanente.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade; Acessibilidade; Porto Velho.

ABSTRACT: To achieve superior conditions for urban development, cities need to design the building of appropriate infrastructure to allow more efficient displacement of goods and people. In this way, sustainable urban mobility is analyzed in this research so that we can show the value of its planning for the consistent development of a city. Therefore, it is exposed a descriptive research, with quantitative and qualitative characteristics about the indicators of sustainable urban mobility in the city of Porto Velho, Rondônia. Having as main objective the characterization of sustainable urban mobility in the city of Porto Velho. A brief comparison of the city of Porto Velho will be carried out in relation to other cities in order to better measure the values obtained in the research indicators. It is necessary to identify the planning connected to urban mobility as an essential structure for public policies aimed at the authentic development of a region and to verify that the researched city exposes certain critical issues such as public transport, the deficit in the use of its modal matrix and high coefficients of traffic insecurity. The survey presented satisfactory data, but more research is still needed on the topic addressed and greater commitment on the part of our government officials to implement public policies aimed at sustainable urban mobility, creating methodologies for monitoring and continuous assessment, carried out frequently and permanently.

KEYWORDS: Urban Mobility; Accessibility; Porto Velho.

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, o tema Mobilidade Urbana Sustentável está bastante em ênfase, dada sua relevância para a sociedade, seja em termos sociais e econômicos. A intensa preocupação com o desenvolvimento sustentável tem incentivado e gerado vários estudos que visem medidas e procedimentos de forma a contribuir com a sustentabilidade em áreas urbanas. Conforme Ribeiro (2012), o consistente desenvolvimento e crescimento econômico de uma região exigem a formulação de políticas públicas para preparar a infraestrutura social e econômica, de maneira que este crescimento não ocorra de forma concentrada e culmine em polarização social e empobrecimento de parcela considerável da população.

A necessidade de locomoção territorial cria oportunidades mais igualitárias as diferentes parcelas da sociedade, de maneira que não priorize as pessoas de regiões características dentro da cidade. A eficiência destes deslocamentos sofre influência da infraestrutura instalada, uma vez que, quando delineada a satisfação do desenvolvimento e crescimento esperado, torna mais suscetível a atender as necessidades de ir e vir dos cidadãos. Neste contexto, a mobilidade urbana propõe atribuir melhoria na circulação de bens e recursos humanos na cidade. Assim sendo, distintos aspectos que tangem infraestrutura, moradia, transporte, trânsito e gerenciamento da mobilidade urbana podem provocar a degradação dos sistemas de circulação e danificar a qualidade de vida.

Os assuntos tratados pela mobilidade urbana mostram-se importantes, especialmente quando analisados quanto à ampliação do tempo e gastos de viagens, fragmentação do espaço urbano, desastres de trânsito, poluição ambiental e outras externalidades. Neste contexto, o objetivo desta pesquisa é abordar a mobilidade urbana em Porto Velho, demonstrando determinados indicadores de mobilidade urbana no município.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 MOBILIDADE URBANA E SUAS IMPLICAÇÕES

A mobilidade urbana é definida como uma característica das cidades que se refere à qualidade de deslocamentos de pessoas, bens e serviços no espaço urbano. O deslocamento urbano é efetivado através de veículos, vias, calçadas e abrange toda uma infraestrutura que permita o ir e vir das pessoas. Conforme o que determinada área se desenvolve, fica imprescindível que haja elementos e infraestrutura apropriados que propicie o deslocamento satisfatório de bens e pessoas (Ministério das Cidades, 2005, p.3).

O deslocamento apropriado motiva ensejos igualitários às várias parcelas da sociedade, de maneira que não priorize grupos ou regiões exclusivas. Desta maneira a sustentabilidade se transforma na extensão conceitual de que a mobilidade urbana é a disposição de fazer deslocamentos necessários para a realização dos direitos básicos da sociedade, com o mínimo prejuízo de energia possível, menos impacto no meio ambiente, de forma ecologicamente sustentável (BOARETO, 2003, p.49, apud SILVA; ALVES; SANTOS; 2015, p. 995).

2.1.2 MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

A Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvida pelo Ministério das Cidades por sua vez, define mobilidade urbana como atributo associado às pessoas e bens e, que está relacionada às necessidades de deslocamentos no espaço urbano, de acordo com as atividades nele desenvolvidas, (BRASIL, 2004).

A mobilidade urbana para a construção de cidades sustentáveis será então produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, e contribuam para a inclusão social favorecendo a sustentabilidade ambiental (BRASIL, 2007). A mobilidade sustentável reflete um modelo paralelo, pressupondo que cada modo possa ser útil, esforçando-se para criar sistemas de transportes equilibrados, com o uso de cada modo destinado ao que ele faz melhor (LITMAN e BURWELL, 2006).

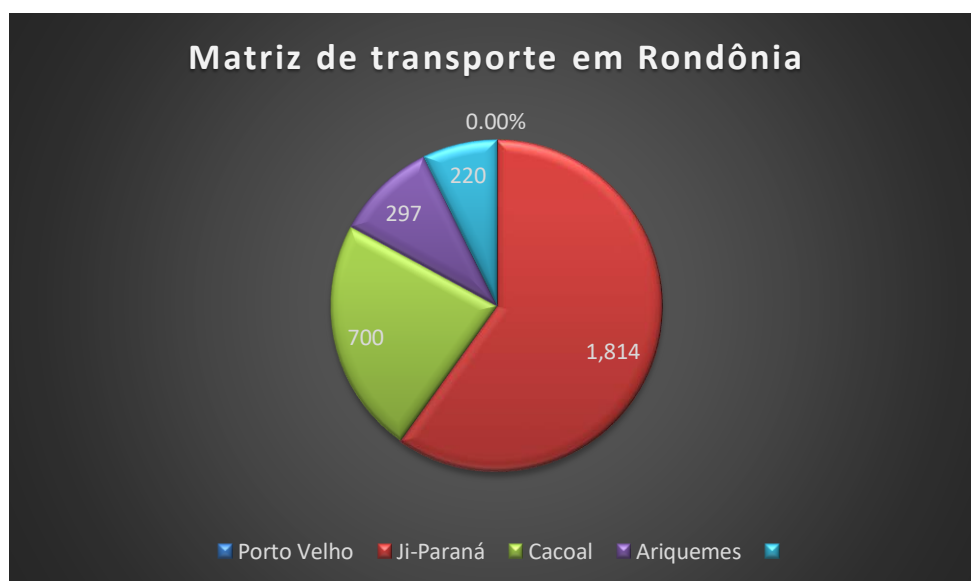
Com base nos conceitos supracitados mobilidade urbana sustentável é a forma pela qual as políticas públicas de uma cidade têm em proporcionar uma infraestrutura adequada e com melhores condições de acessibilidade e mobilidade tanto dos seres humanos, como de todo o modal de locomoção, visto que a necessidade de deslocamentos da sociedade se torna cada vez mais importante para o desenvolvimento social, econômico e cultural, e desta forma é imprescindível melhoria e eliminação na segregação de forma a favorecer a sustentabilidade.

2.2 MATRIZ MODAL

As qualidades das conduções de mercadorias e pessoas nos centros urbanos impactam toda a sociedade devido as externalidades negativas, tais como acidentes, poluição e congestionamentos, afetando principalmente a vida dos mais carentes, que geralmente moram em regiões mais distantes das oportunidades urbanas.

A matriz modal é considerada os meios de transportes de cargas e passageiros nas diferentes formas, contribuindo para a melhor e mais eficiente locomoção de tais, proporcionando o crescimento do produto interno bruto de um país ou região. A matriz modal de transporte é classificada da seguinte forma: modal rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário, e aéreo, sendo que cada modal apresenta características específicas conforme sua categoria.

Com grande extensão territorial, O Brasil apresenta uma grande extensão territorial, mantendo uma ampla rede de sistemas de transporte que, acima de interligar cidades e regiões e aproximar pessoas, contribuem para levar o desenvolvimento econômico as regiões mais distantes. Para integrar todo o País, cumprindo assim o seu objetivo, os modais de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo, dutoviário e aquaviário se complementam, possibilitando o escoamento de produtos entre as regiões, inclusive para o exterior (CNT, 2014). Segue abaixo gráfico representativo da matriz modal de transporte em Rondônia:

Gráfico 01 – Matriz Modal de Transporte em Rondônia

Fonte: autoria própria, conforme dados da CNT, 2014.

Conforme dados do gráfico nota-se que o meio de transporte mais utilizado em Rondônia, ainda é o rodoviário, e o mesmo não é diferente em relação as diversas regiões que abrangem o país, e mesmo devido as grandes deficiências estruturais encontradas em nossas rodovias esse modal ainda é o mais importante. O modal ferroviário vem crescendo no decorrer dos anos, podendo ser justificado pelo aumento dos investimentos nas ferrovias, e pelas péssimas condições de infraestrutura que as rodovias vêm apresentado ao longo dos anos.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO

Conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017), o município de Porto Velho localiza-se ao norte do estado do Rondônia, com uma população estimada em 519.436 habitantes, sendo o município mais populoso do estado de Rondônia e o terceiro da região norte, estando atrás apenas de Manaus e Belém. Apresenta o maior PIB de Rondônia e o terceiro maior da região norte (IBGE, 2014), apresenta 0,736 de Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, sendo o primeiro do estado com o desenvolvimento humano considerado alto em relação os 52 municípios de Rondônia (PNUD, 2010). A composição econômica de Porto Velho compreende em 83,8% em serviços,

5,3% em agropecuária, e apenas 10,9% em indústria. Percebe-se o aumento do setor comercial de serviços e industrial apresentam em destaque (IBGE, 2014).

A ausência de planejamento e o crescimento acelerado desordenado na cidade de Porto Velho desencadearam vários impactos negativos para o município, entre eles, destaca-se o trânsito e o deslocamento da população. Atualmente a frota no município é distribuída neste formato: automóveis (104.070), caminhões (7.180), caminhões-trator (1.282), caminhonetes (25.719), camionetas (5.623), micro-ônibus (521), motocicletas (82.207), motoneta (18.659), ônibus (1.814), trator de rodas (13), utilitários (1.488), e outros veículos (7.784) (IBGE, 2016). A crescente expansividade territorial da cidade de Porto Velho tem ampliado a frota de veículos no perímetro urbano, resultando em dificuldades substanciais no trânsito e no deslocamento da população.

Nota-se que tais fatores são preponderantes que podem alavancar o planejamento estratégico voltado para a mobilidade urbana sustentável em nosso município, visto que enfrentamos diversas dificuldades por falta de um plano de mobilidade urbana atuante, o que propiciaria e minimizaria os transtornos os quais a população se encontra em relação a tráfego e mobilidade.

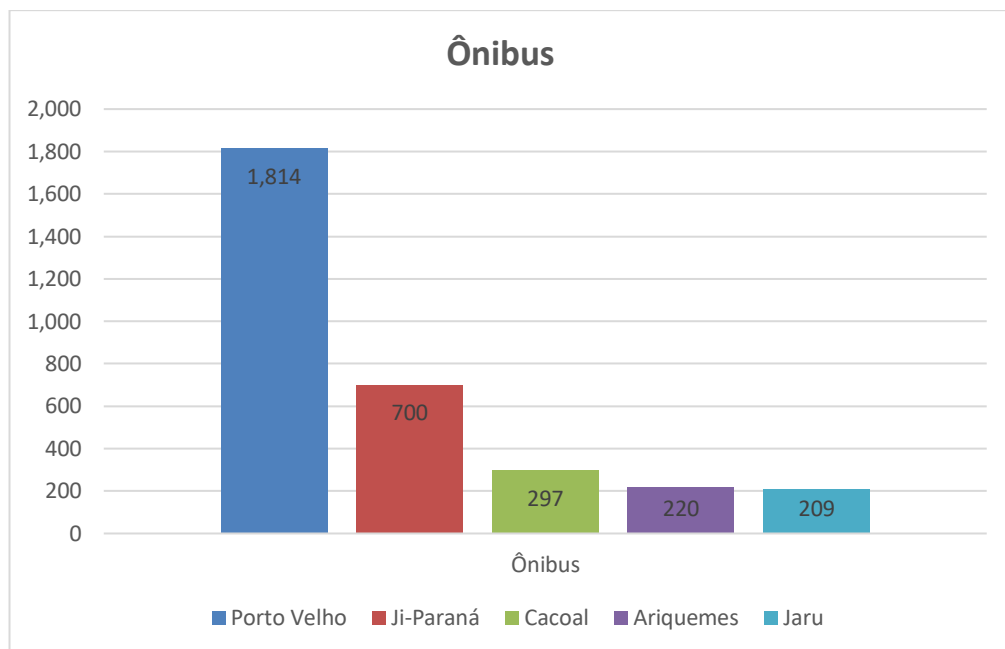
2.3.1 COMPARAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO EM RELAÇÃO OUTRAS CIDADES DE RONDÔNIA

As cidades que apresentam sistemas de mobilidade ineficientes ou inadequados agravam as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais carentes, em termos de impactos sobre a renda, emprego, educação, esporte e lazer, bem como a saúde, além de pressionar um equilíbrio ambiental no espaço urbano. Dessa maneira, é imprescindível que os gestores públicos demandem cada vez mais a adoção de políticas públicas alinhadas com objetivos e processos de construção de sistemas sustentáveis interligados ao ponto de vista social, econômico e ambiental.

A condição de mobilidade nas cidades se apresenta como uma das principais problemáticas da questão urbana, a qual é uma particularidade da questão social, que “[...] é a expressão da distribuição desigual das atividades humanas na organização socioespacial do processo de produção e reprodução do capital e é também forma de resistência e de luta entre as classes sociais

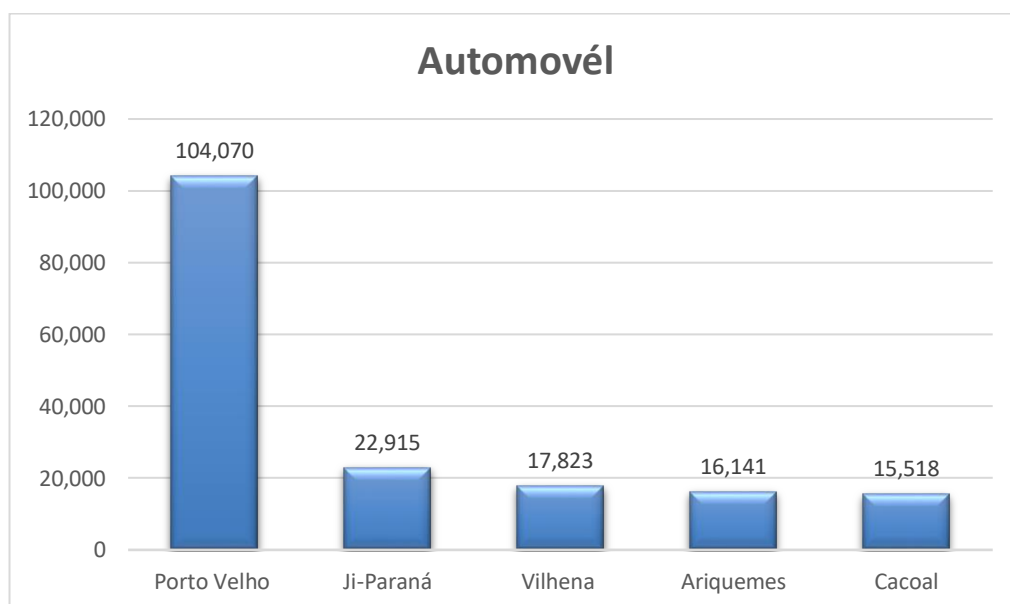
que compõem a estrutura social [...]” (CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL, 2016, p. 11).

Quadro 01 – Comparativo de utilização de ônibus por município.

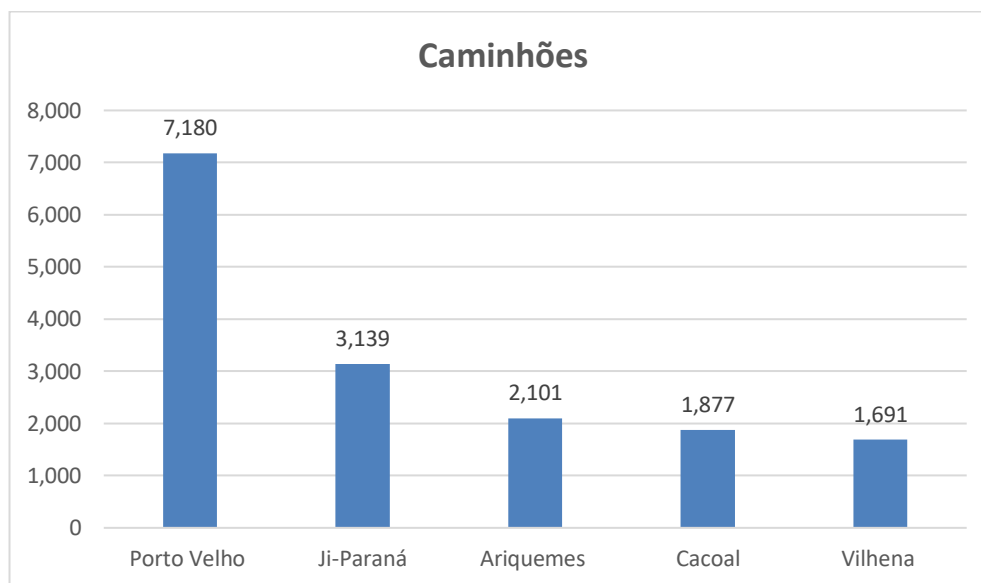


Fonte: autoria própria com base nos dados do IBGE, 2016.

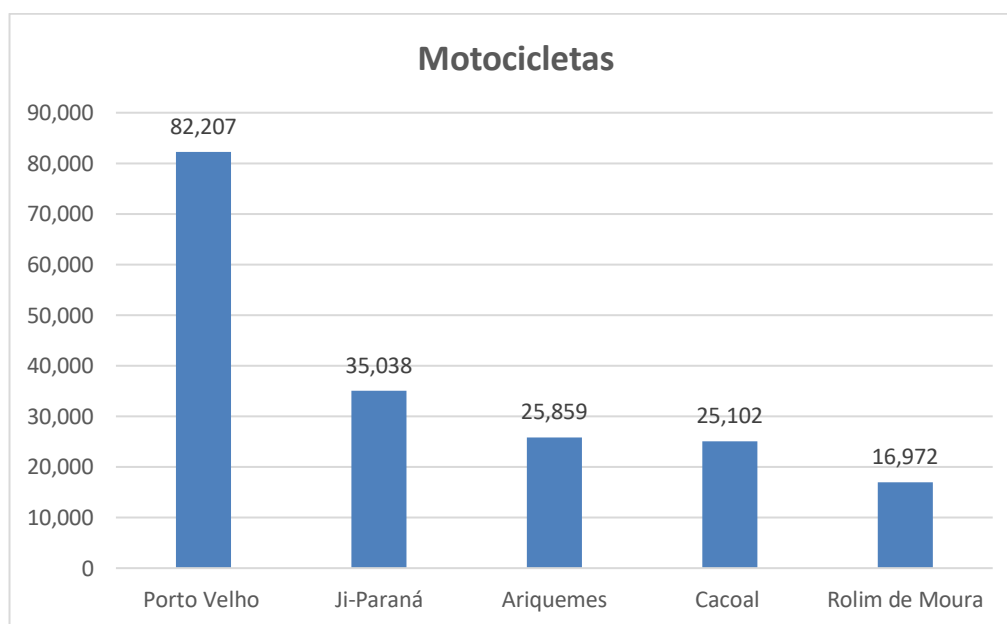
Quadro 02 – Comparativo de utilização de automóvel por município.



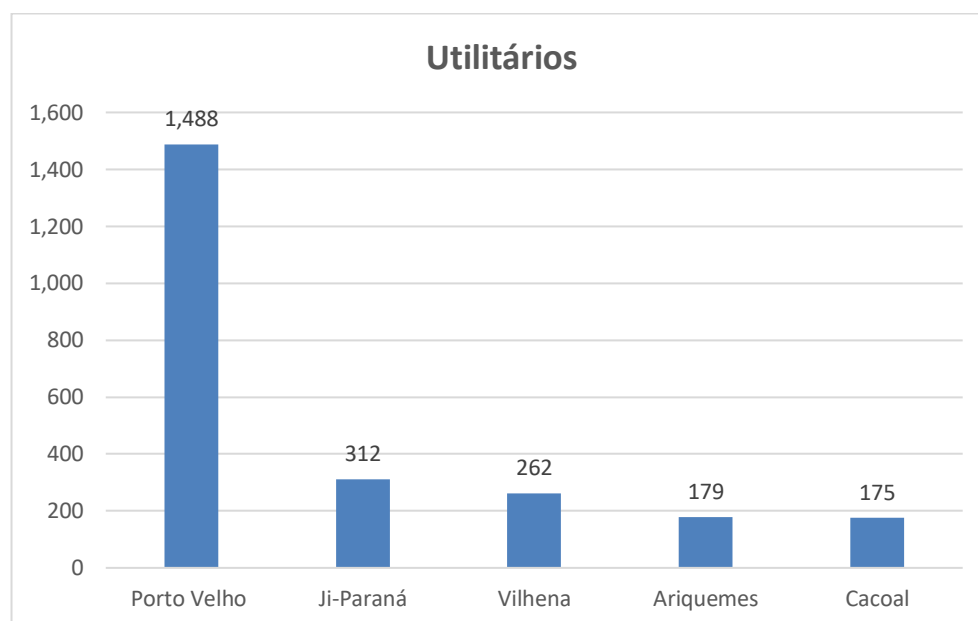
Fonte: autoria própria com base nos dados do IBGE, 2016

Quadro 03 – Comparativo de utilização de caminhões por município.

Fonte: autoria própria com base nos dados do IBGE, 2016.

Quadro 04 – Comparativo de utilização de motocicletas por município.

Fonte: autoria própria com base nos dados do IBGE, 2016.

Quadro 5 – Comparativo de utilização de utilitários por município.

Fonte: autoria própria com base nos dados do IBGE, 2016.

3 METODOLOGIA

A metodologia adotada é do tipo de pesquisa bibliográfica, que segundo Gil (2010) é aquela que busca esclarecer um problema, aplicando seus conhecimentos disponíveis em livros, artigos, teses, ou outras obras já publicadas sobre o tema proposto.

Quanto aos objetivos trata-se de uma pesquisa descritiva, conforme Lakatos e Marconi (2010) têm como objetivo a descrição de características de certa população ou fenômeno, fazendo ligações entre as variáveis, necessitando da utilização de técnicas padronizadas de coletas de dados, tais como questionário e observação.

A caracterização da pesquisa é a quali-quantitativa, por meio de entrevista, utilizando um questionário estruturado, com questões fechadas que permitam obter informações mais precisas, onde foi disponibilizado um link com o questionário para os entrevistados, enviadas por meio de e-mail, WhatsApp, e demais mídias sociais para a população, com prazos estipulados de respostas do dia 10 a 12 de agosto de 2018.

O universo da pesquisa é de 519.436 mil habitantes no município de Porto Velho/ RO, sem distinção de sexo ou faixa etária. Nesse contexto, Siena (2011) define universo também denominada população da pesquisa, ou seja, é o

total de indivíduos que possuem as mesmas características.

A fórmula utilizada para calcular a amostra da pesquisa segue abaixo:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{(N - 1) \cdot e^2 + Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}$$

Onde:

n = é o tamanho da amostra

N = Tamanho do universo

Z = é o desvio do valor médio aceitável para o nível de confiança (Nível de confiança 95% -> Z=1,96)

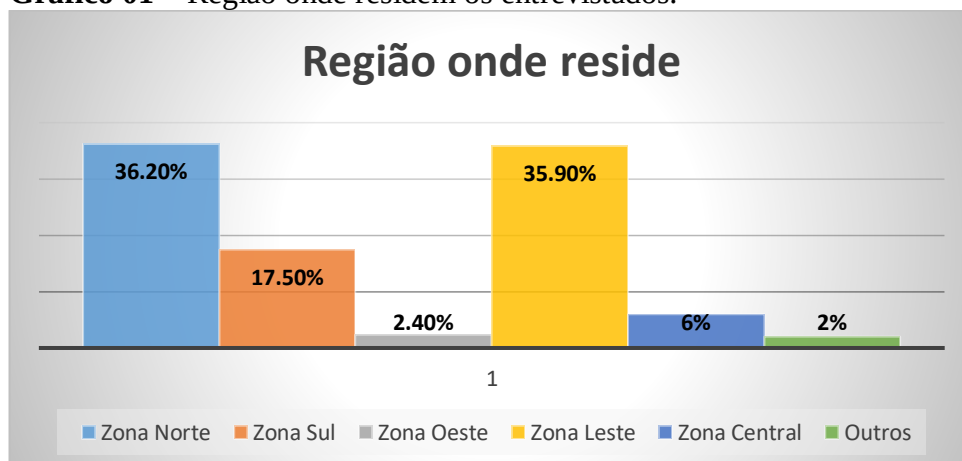
e = margem de erro (p.e. 5%)

p = proporção que esperamos encontrar.

O cálculo da amostra foi baseado na fórmula, onde utilizamos nível de confiança de 95%, margem de erro de 5%, e o universo de 519.436 mil habitantes, obteve uma amostra 384 entrevistados para mantermos dentro dos padrões de erros definidos.

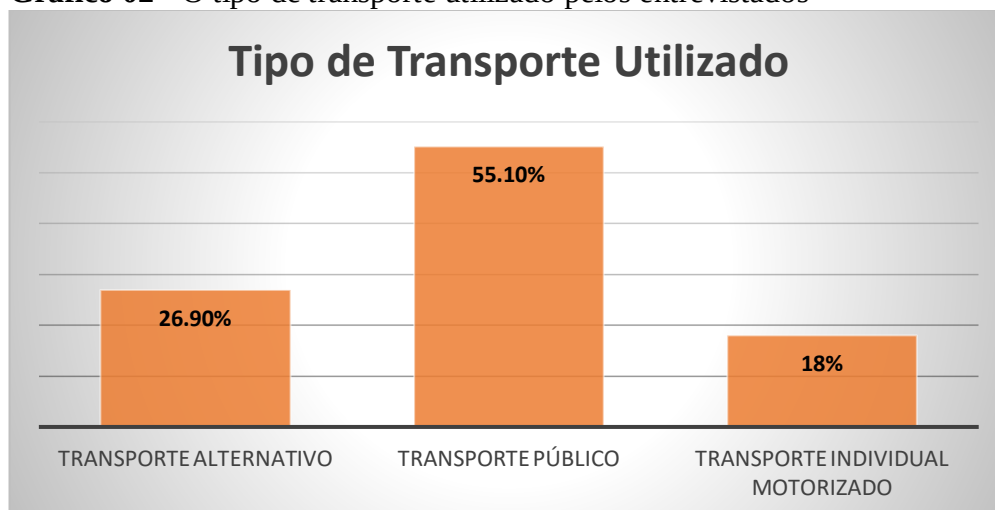
3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise da pesquisa de campo para a coleta de dados foi realizada aleatoriamente em diversos pontos do município de Porto Velho em horários alternados, durante dois dias, compreendidos entre os dias 10 e 12 de agosto de 2018, totalizando 384 entrevistados, sendo uma amostra satisfatória da população do município de Porto Velho. Para mensuração e tabulação dos dados foi utilizado o software Excel2016.

Gráfico 01 – Região onde residem os entrevistados.

Fonte: autoria própria com base nos dados da pesquisa, 2019.

A pesquisa consistiu em um total de 384 entrevistados, sendo que 36,2% residem na região norte, enquanto a região leste tem um percentual de 35,9% aproximado em relação a região norte. Nota-se que com os dados obtidos maior parte da população do município de Porto Velho/ RO, esteja com maior concentração populacional nessas duas regiões.

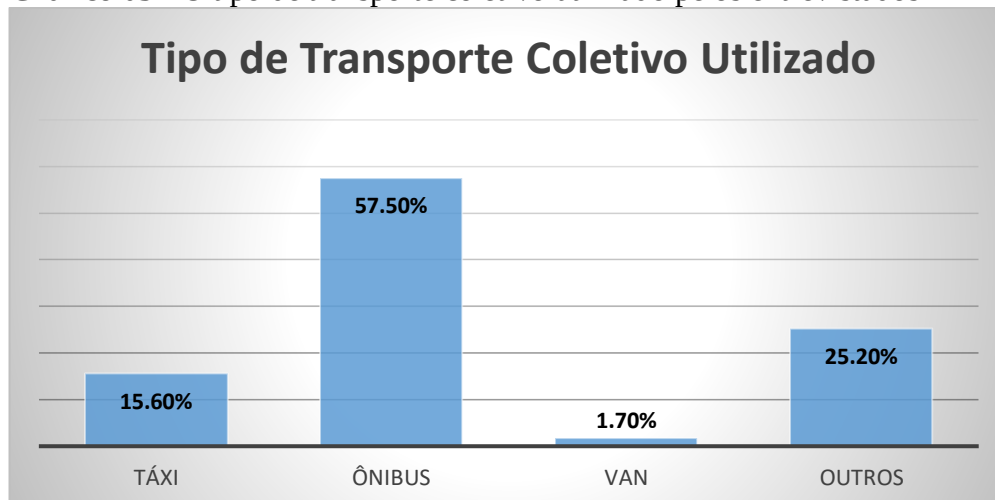
Gráfico 02 - O tipo de transporte utilizado pelos entrevistados

Fonte: autoria própria com base nos dados da pesquisa, 2019.

Do total de 384 entrevistados e que residem na cidade de Porto Velho, 55,1% utilizam o transporte público, 18% usam veículos particulares, sendo que dos entrevistados 26,9% já utilizam meios alternativos de transporte como bicicleta, carona, entre outros. Nota-se que o transporte público é de total importância para que haja maior efetividade dos direitos básicos de uma sociedade, propiciando uma interação harmônica com as políticas públicas de desenvolvimento humano no intuito de oferecer mínimas condições de bem-

estar social.

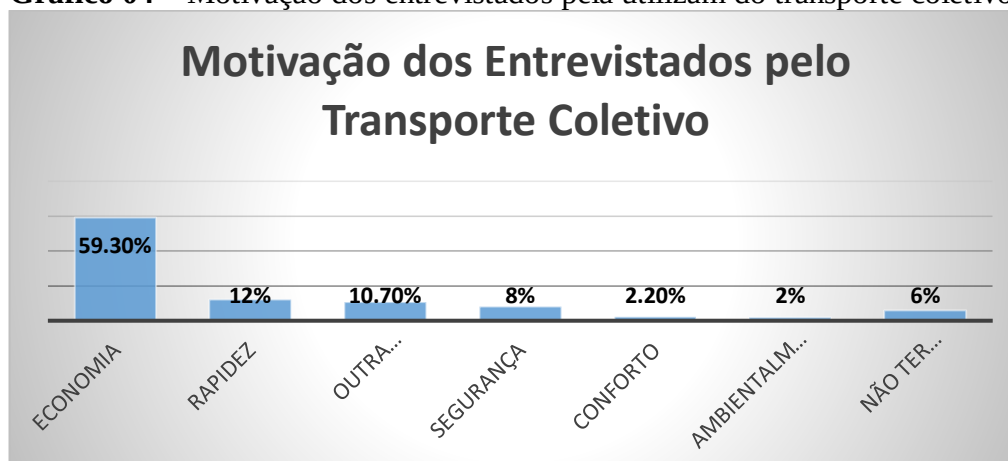
Gráfico 03 - O tipo de transporte coletivo utilizado pelos entrevistados



Fonte: autoria própria com base nos dados da pesquisa, 2019.

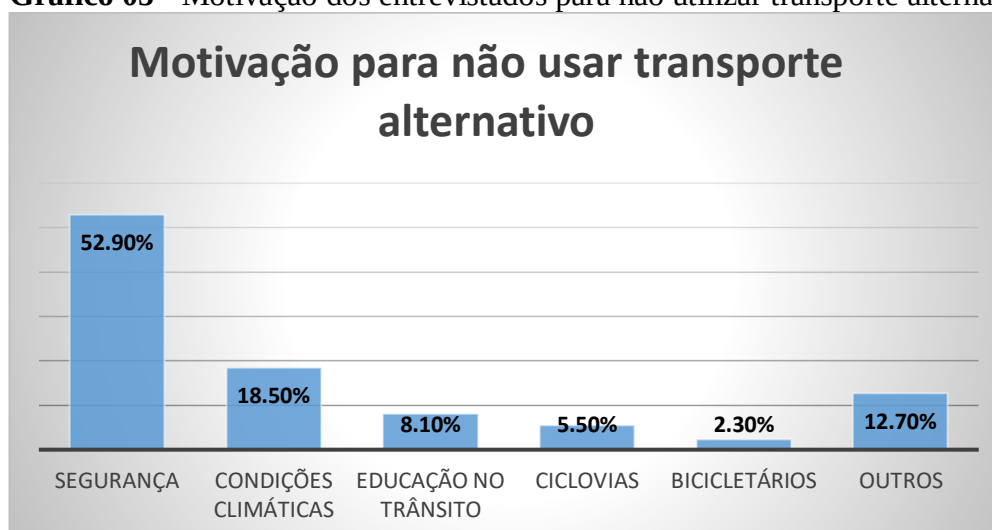
Com base nas informações contidas e analisadas no gráfico 03, nota-se que 57,5% dos entrevistados utilizam como principal meio de transporte coletivo o ônibus, em quanto umas parcelas de 25,2% utilizam outros meios de deslocamento coletivo, visto que atualmente os transportes alternativos através de aplicativos tenham apresentado um crescimento considerável no município de Porto Velho, percebe se que 15,6% ainda utilizam os táxis como meio de transporte coletivo.

Apesar das dificuldades enfrentadas por uma parcela significativa da sociedade Portovelhense em relação a utilização do transporte público como único meio de locomoção para as suas atividades cotidianas, o mesmo ainda é o principal meio de locomoção para muitos, visto que se torna mais viável financeiramente que a utilização de outros meios de locomoção, bem como outros fatores interferem diretamente como a falta de uma infraestrutura que valorize a mobilidade urbana entre as regiões mais distantes da região central, onde se concentram maior parte das atividades econômicas do município de Porto Velho.

Gráfico 04 – Motivação dos entrevistados pela utilização do transporte coletivo.

Fonte: autoria própria com base nos dados da pesquisa, 2019.

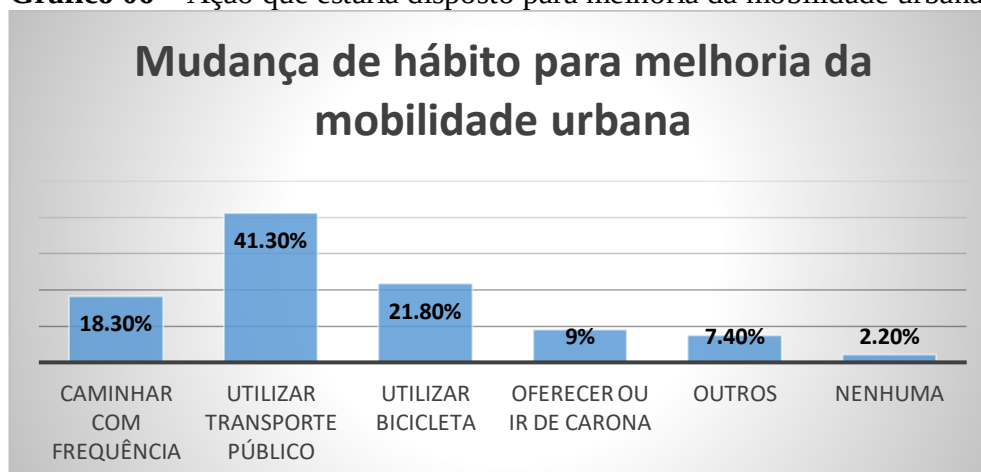
Conforme análise do gráfico 04 o fator motivacional mais relevante para a utilização do meio de transporte coletivo foi a economia com um percentual de 59,3%, em seguida a rapidez com 12%, outras motivações com 10,7%, segurança com 8%, conforto 2,2%, ambientalmente correto 2% e não ter estacionamento adequado e disponível com 6% do total dos entrevistados.

Gráfico 05 - Motivação dos entrevistados para não utilizar transporte alternativo.

Fonte: autoria própria com base nos dados da pesquisa, 2019.

O gráfico 05 demonstra claramente quais os fatores motivacionais para que os entrevistados não utilizem o transporte alternativo, podemos destacar que 52,9% estão relacionados à segurança, 18,5% condições climáticas do município, 8,1% educação no trânsito, 5,5% ciclovias, 2,3% bicicletários e 12,7%, outros motivos. A população de Porto Velho se sente desmotivada a utilizar meios alternativos de transporte pela insegurança, violência e criminalidade que assolam esse município.

Gráfico 06 – Ação que estaria disposto para melhoria da mobilidade urbana.



Fonte: autoria própria com base nos dados da pesquisa, 2019.

Analisando o gráfico 06 nota-se que dos 384 entrevistados, afirmam que seriam capazes de mudar seus hábitos diários, possibilitando uma melhoria na mobilidade urbana na cidade de Porto Velho/RO, 41,3% dos entrevistados relataram que utilizariam o transporte público, 21,8% utilizariam bicicletas, e 18,3% adotariam fazer caminhadas com maior frequência.

Nota-se que a utilização da bicicleta como mudança de hábito para melhoria da mobilidade urbana apresenta um percentual significativo, visto que a bicicleta hoje é o meio de transporte sustentável que proporciona benefícios econômicos, sociais e ambientais, tanto para a coletividade urbana, quanto para o indivíduo, colaborando de tal modo para a prática de atividades físicas, redução do espaço físico e automaticamente dos congestionamentos.

5 CONCLUSÃO

Conforme os dados obtidos na pesquisa, fica nítido que as condições de utilização do transporte coletivo no município de Porto Velho/RO, apresentam dados satisfatórios, mais ainda em virtude de algumas implicações ocasionadas pelo mesmo como à falta de investimentos direcionados a infraestrutura urbana, qualidade das frotas de ônibus disponíveis, educação e sinistros no trânsito, insegurança, criminalidade, ainda são fatores que dificultam a qualidade para a mobilidade urbana de forma mais equilibrada, satisfatória e consciente. Se faz necessário a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana que estejam diretamente conectadas e interligadas com o bem-estar social, econômico e cultural da sociedade de Porto Velho.

No entanto a ausência de conscientização da sociedade em relação a mobilidade urbana, também é um fator que colabora para a não concretização de projetos que poderiam contribuir com a qualidade da mobilidade urbana no município, para que busquem do poder executivo a efetiva implantação do projeto de mobilidade no município de Porto Velho.

O planejamento estratégico de um sistema de trânsito e transporte coletivo voltado ao atendimento das diretrizes e das políticas públicas de mobilidade urbana, analisando os objetivos de curto, médio e longo prazo do plano, quais são os órgãos responsáveis por planejar, definir e implementar a política de mobilidade urbana, criar uma forma de acompanhar a implementação da política, criando uma metodologia de monitoramento e avaliação contínua, feita com frequência e de forma permanente.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno PlanMob: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob – Construindo a cidade sustentável: caderno de referências para a elaboração de plano de mobilidade sustentável**. Brasília:2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**: Princípios e Diretrizes. Brasília, 2004.

BARBETTA, Pedro Alberto. Estatística aplicada às ciências sociais. 7. ed. rev. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2010. 340 p.

CFESS. Conselho Federal de Serviço Social. Atuação dos assistentes sociais na Política Urbana, subsídios para reflexão. Brasília – DF, 2016.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. Plano CNT de Transporte e Logística. 2014. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>>. Acesso em 10 de agosto 2018.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2010.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (Brasil). Rio

de Janeiro. Resende. Infográficos: dados gerais do município. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=330420&search=%7Cresende> >. Acesso em: 10 agosto de 2018.

LITMAN, T., BURWELL, D. (2006) Issues in sustainable transportation. Journal Global Environmental Issues, v. 6, n. 4, p. 331 -347.

MARCONI, M. de A. LAKATOS, E. M. **Metodologia Científica**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2011.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. PNUD. **Brasil. Desenvolvimento humano e IDH**. Disponível em:<<http://www.pnud.org.br>>. Acesso em 10 agosto de 2018.

RIBEIRO, A. C. **A economia norte fluminense: análise da conjuntura e perspectivas**. 2 ed. Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro: Grafimar, 2012.

SIENA, O. **Metodologia da pesquisa científica: elementos para elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos**. Porto Velho: [s. n.], 2011.

SILVA, A. R. de P.; ALVES, L. A.; SANTOS, G. R. dos. **Sustentabilidade Urbana: Um Desafio para o Planejamento da Acessibilidade e da Mobilidade**. In: XI – Encontro Nacional da ANPEGE - A Diversidade Da Geografia Brasileira: Escalas e Dimensões da Análise e da Ação. 2015. Anais Enanpege-2015. Presidente Prudente: Unesp, Ed: UFGD, 2015. 987-998 p.