

**ALINHAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE
BALNEÁRIO CAMBORIÚ AOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

RAYSSA NUNES DA SILVA

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA (UDESC)

LUIZ FILIPE GOLDFEDER REINECKE

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA (UDESC)

ALINHAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ AOS OBJETIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

1. Introdução

A mobilidade urbana é um fenômeno multifacetado que está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento econômico e social, à expansão urbana e à distribuição das atividades dentro das cidades. A estrutura viária e a rede de transporte público desempenham um papel fundamental na configuração do ambiente urbano, sendo consideradas estruturantes nesse processo (Amanajás e Klug, 2018; Gonçalves e Albuquerque, 2019; Nexo, 2020). Nas localidades menores, os desafios podem se apresentar de maneira diferente em comparação com as grandes metrópoles, mas ainda assim são questões importantes a serem abordadas (Vaccari e Fanini, 2016).

Neste contexto de cidades pequenas está Balneário Camboriú, com desafios importantes na mobilidade urbana. Em relação à mobilidade urbana, o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Balneário Camboriú, também conhecido como PlanMob/BC, foi instituído pela Lei Complementar n. 42/2019. O PlanMob/BC (2019, n.p) é um instrumento que “estabelece diretrizes, ações, instrumentos e metas, com o objetivo de efetivar a qualificação de sua mobilidade urbana”. Em seus artigos 71 e 72, o PlanMob/BC determina a promoção da equidade, acessibilidade e segurança como objetivos a serem buscados para a mobilidade urbana municipal.

E é com esta mesma orientação que os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) surgem. Propostos como uma continuidade dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODMs), lançados pela ONU no ano 2000 durante a Declaração do Milênio, estes novos objetivos demandam aos países signatários, implementar medidas transformadoras para promover o desenvolvimento sustentável nos próximos anos, garantindo que ninguém fique para trás. O acordo delinea diretrizes que orientam as ações da comunidade internacional rumo a um caminho mais sustentável e resiliente até 2030 (Nações Unidas do Brasil, 2002).

É neste sentido que é possível identificar afinidade entre os ODS e a mobilidade urbana. Sendo, a mobilidade urbana uma importante política pública, estabelecer formas de avaliação que identifique o alinhamento aos ODS é apresentar uma ferramenta benéfica para a administração pública.

Assim foi proposto este estudo. No qual buscou-se analisar como as políticas públicas e estratégias adotadas por Balneário Camboriú estão contribuindo para a promoção da mobilidade urbana sustentável, em alinhamento aos ODS. Esta análise permitiu uma compreensão de como a cidade está progredindo em direção aos objetivos globais de sustentabilidade. Ao considerar os ODS, foi possível identificar áreas de melhoria acerca dos desafios da mobilidade urbana de uma maneira que promova a equidade, a sustentabilidade e a qualidade de vida para todos os seus habitantes.

Portanto, a realização deste estudo se destaca não apenas pela relevância à nível local da mobilidade urbana em Balneário Camboriú, mas também pelo seu alinhamento aos ODS. Ao investigar como as políticas municipais estão contribuindo para esses objetivos, este estudo teve potencial de gerar impactos positivos não apenas em Balneário Camboriú, mas também em outras cidades que buscam promover a mobilidade urbana sustentável e alcançar um futuro mais sustentável e inclusivo para todos.

Para realizar esta avaliação, combinou-se a análise do PlanMob/BC, política instituída em 2019 no município de Balneário Camboriú, ao resgate dos atos legislativos relacionados à mobilidade urbana que tramitaram na Câmara de Vereadores entre os anos de 2019 e 2023,

a revisão bibliográfica acerca dos estudos sobre mobilidade urbana no município e observação participante.

A revisão bibliográfica no intuito de identificar obras que estudaram a mobilidade urbana em Balneário Camboriú permitiu identificar as diferentes abordagens que a mobilidade urbana tem recebido ao ser estudada no município. Ainda, buscando trazer um olhar da realidade da mobilidade urbana da cidade, o estudo foi complementado com a observação participante. Com esta combinação, se buscou uma robusta compreensão do PlanMob/BC.

Foram revistados os 17 ODS a fim de que fosse possível identificar a forma como a mobilidade urbana se relaciona à cada um. Esta análise indicou uma afinidade maior entre a mobilidade urbana à nível municipal aos ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis. Esta afinidade viabilizou a identificação das metas e busca dos indicadores para direcionar a análise do alinhamento ao mesmo.

Com a combinação destas diferentes etapas de pesquisa foi possível identificar a forma como a mobilidade urbana está institucionalizada em Balneário Camboriú e as práticas que impactam a vida dos munícipes usuários. Este panorama permitiu observar como as metas e os indicadores do ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis são atendidos pelo município, bem como itens que demandam atenção especial pelo poder público.

A fim de facilitar a compreensão sobre o alinhamento da mobilidade urbana aos ODS, foram atribuídas pontuações à forma como cada indicador foi atendido. A somatória das pontuações de cada indicador levaram ao Índice de Alinhamento do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú aos ODS. Este índice foi avaliado com base na escala proposta por Lima, Dominguez e Reis (2023) para o Índice de Transparência e Governança Pública (ITGP).

Por fim, a pesquisa apresentou a forma como um pequeno município, Balneário Camboriú atende ao ODS 11 – Cidade e Comunidades Sustentáveis através da sua Política de Mobilidade Urbana. Resultando em um Índice de Alinhamento do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú aos ODS de 0,86, classificado como Ótimo por Lima, Dominguez e Reis (2023).

Os resultados favoráveis ao alinhamento entre o PlanMob/BC e os ODS apresentaram alguns itens que requerem a atenção do poder público, sendo eles o gerenciamento de risco, manutenção e fiscalização de calçadas, além da importância da articulação entre governo e comunidade no intuito de resolver problemas públicos.

2. Contexto Investigado

Para compreender a realidade da mobilidade urbana de Balneário Camboriú à luz dos ODS, foi traçada a seguinte pergunta de pesquisa: “Como a implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú está contribuindo para a promoção da mobilidade urbana sustentável, alinhada aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável?”. Para responder a esta pergunta de pesquisa foram estabelecidos objetivos gerais e específicos que orientaram a pesquisa.

2.1. Objetivo Geral

Analisar a implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú, através do levantamento de dados institucionais e relacionados à prática, como se dá ao alinhamento aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

2.2. Objetivos Específicos

Com base no objetivo geral estabelecido, podemos definir os seguintes objetivos específicos para o estudo em Balneário Camboriú:

- Analisar o Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú, investigando suas estratégias e implementação.
- Avaliar as práticas de implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú e seu impacto na efetividade das medidas propostas.
- Relacionar as políticas e estratégias do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável estabelecidos pelas Nações Unidas.

2.3. Mobilidade Urbana

Segundo a conceituação do Ministério das Cidades (2007), a mobilidade urbana representa um atributo essencial das cidades, abrangendo a fluidez e a facilidade dos deslocamentos de pessoas e mercadorias dentro do espaço urbano. Essa dinâmica é o produto de uma interação complexa entre os diversos tipos de deslocamentos que ocorrem no contexto urbano.

A mobilidade urbana, descrita por Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), refere-se aos deslocamentos necessários da população para atender suas necessidades econômicas e sociais, utilizando diferentes modos de transporte, como veículos públicos ou privados, motorizados ou não motorizados, bem como a pé. Mobilidade urbana, desta forma, é concebida como um aspecto da vida urbana considerado uma necessidade humana essencial (Vasconcellos, Carvalho e Pereira, 2011).

Neste sentido, é possível relacionar à mobilidade urbana como um meio para garantir o direito à cidade. No âmbito do direito à cidade, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) estabelece que este é um direito difuso e coletivo, reconhecido a todos os habitantes da cidade, presente e futuros. Esse direito inclui o acesso à cidade de forma igualitária, considerando as diferenças entre as pessoas e a sua participação na construção da cidade (Amanajás e Klug, 2018).

O direito à cidade também está relacionado à segurança e ao bem-estar das pessoas no ambiente urbano. Estudos demonstram que mulheres enfrentam desafios específicos relacionados à mobilidade urbana, incluindo assédio e insegurança nos meios de transporte. Garantir o direito à cidade, portanto, inclui a criação de ambientes urbanos seguros e acessíveis para todos (Nexo, 2020).

Para que o direito à cidade seja efetivamente alcançado, é necessário considerar as diferenças inerentes ao coletivo, como gênero, raça, idade, etnicidade e renda. Garantindo a participação e inclusão de todos os cidadãos no planejamento e na gestão urbana (Gonçalves e Albuquerque, 2019). Assim, é possível afirmar que mobilidade urbana não se limita apenas aos deslocamentos físicos, mas está intrinsecamente ligada ao direito à cidade e à qualidade de vida urbana, exigindo políticas e práticas que promovam a inclusão, segurança e participação de todos os cidadãos na vida urbana.

2.4. Plano de Mobilidade Urbana

No contexto brasileiro, a Constituição Federal de 1988 estabelece que as normativas sobre transporte urbano são competências federais, embora também reconheça as competências

municipais e estaduais na gestão dos serviços de transporte público. Nesse sentido, a operação da mobilidade urbana é uma competência municipal, enquanto a União tem o papel de legislar e estabelecer normas baseadas na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Vasconcellos, Carvalho e Pereira, 2021).

Em janeiro de 2012, após quase 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, o Brasil estabeleceu sua Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) por meio da Lei n.12.587/2012. Esta política delinea as orientações para a regulamentação e planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

Antes da entrada em vigor da Lei 12.587/12, a elaboração de um plano de transporte urbano era obrigatória apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes, conforme apontado pelo Ministério das Cidades (2013). No entanto, a legislação atual estabelece que municípios com mais de 20 mil habitantes devem desenvolver um plano diretor que inclua o plano de mobilidade urbana.

Considerando a relevância do tema sustentabilidade no contexto urbano, é importante destacar o conceito apresentado por Black, Paez e Suthanaya (2002), *apud* Azevedo Filho (2012) sobre Mobilidade Urbana Sustentável. Segundo essa definição, a Mobilidade Urbana Sustentável não se restringe apenas à eficiência dos deslocamentos urbanos, mas também envolve a garantia de acesso equitativo a bens e serviços para todos os habitantes da área urbana. Além disso, ela visa preservar o meio ambiente, o patrimônio cultural e os ecossistemas, levando em consideração não apenas as necessidades da atual geração, mas também a capacidade de assegurar esses recursos para as gerações futuras.

Nesse contexto, o conceito apresentado oferece uma visão abrangente e integradora da mobilidade urbana, destacando sua importância no contexto da sustentabilidade urbana. Apesar dos esforços institucionais para promover o desenvolvimento dos Planos de Mobilidade Urbana, Lima Neto e Galindo (2015) afirmam que o tema ainda é pouco desenvolvido nos municípios brasileiros, o que pode comprometer a efetividade das políticas de mobilidade urbana.

2.5. Objetivos Do Desenvolvimento Sustentável

Costa (2018) afirma que os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), encontram-se na Agenda 2030 da ONU. Estes, consistem em 17 objetivos e 169 metas a serem alcançados até 2030, enfatizando a abordagem transversal desses objetivos. Reconhecendo a pobreza como um dos maiores desafios da humanidade e a sua erradicação como uma condição essencial para o desenvolvimento sustentável, os representantes dos 193 Estados-membros da Organização das Nações Unidas (ONU) se reuniram em Nova York, em setembro de 2015 em concordância à Agenda 2030. Com metas focadas em erradicar a pobreza e promover uma vida digna para todos dentro do planeta, esses objetivos e metas devem ser adotados por todos os países de acordo com suas prioridades específicas, em um espírito de parceria global que guie as escolhas necessárias para melhorar a vida das pessoas, tanto no presente quanto no futuro (Nações Unidas do Brasil, 2002).

Os objetivos são: a erradicação da pobreza (ODS 1), fome zero e agricultura sustentável (ODS 2), promover a saúde e bem-estar (ODS 3), educação de qualidade (ODS 4), garantir a igualdade de gênero (ODS 5), viabilizar água potável e saneamento à toda população (ODS 6), contribuir para energia limpa e acessível (ODS 7), geração de trabalho decente e crescimento econômico (ODS 8), incentivar a indústria, inovação e infraestrutura (ODS 9), trabalhar na redução das desigualdades (ODS 10), desenvolver cidades e comunidades sustentáveis (ODS 11), conscientizar sobre consumo e produção responsáveis (ODS 12), mover esforços em uma ação contra a mudança global do clima (ODS 13), proteger a vida na água (ODS 14) e vida terrestre (ODS 15), garantir a paz, justiça e instituições eficazes (ODS 16), e firmar parcerias e

meios de implementação (ODS 17). A ONU enfatiza a importância de um esforço coletivo, envolvendo governos, setor privado, sociedade civil e indivíduos, para alcançar esses objetivos (Nações Unidas do Brasil, 2002).

No contexto acadêmico, os ODS nos convocam, como afirma Bourdieu (2004), a desempenhar nosso papel insubstituível, contribuindo para criar as condições sociais para uma produção coletiva de utopias realistas. Isso envolve organizar ou orquestrar a pesquisa de novas formas de ação política, novas maneiras de mobilizar e fazer com que as pessoas trabalhem juntas, além de elaborar e realizar projetos em comum. As universidades e instituições de pesquisa têm um papel crítico em fornecer o conhecimento e as soluções inovadoras necessárias para enfrentar esses desafios globais.

2.6. Objetivos Do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e Mobilidade Urbana

Neste sentido, a mobilidade urbana é considerada um tema transversal em todos os ODS, visando a ampliação da compreensão dos impactos e a promoção de debates qualificados para a integração dos objetivos e metas estabelecidos. Para Costa (2018) os impactos da mobilidade urbana extrapolam questões ambientais, impactando também aspectos econômicos e sociais. O aumento das emissões de poluentes acarreta consequências ambientais diretas, enquanto os custos sociais e econômicos são evidenciados por acidentes de trânsito, fatalidades e sequelas, além da privação de direitos e oportunidades.

Costa (2018) identificou que os 17 ODS podem ser relacionados com a mobilidade urbana. A sumarização desta correlação pode ser observada no quadro Relação dos ODS com a Mobilidade Urbana, apresentado a seguir:

Quadro 1 – Relação dos ODS com a Mobilidade Urbana

ODS	Relação com a Mobilidade Urbana
ODS 1: Erradicação da Pobreza	Acesso ao transporte de qualidade para populações de baixa renda reduz disparidades sociais e econômicas, facilitando acesso a emprego, educação e saúde.
ODS 2: Fome Zero e Agricultura Sustentável	Infraestrutura de transporte de carga sustentável melhora a distribuição de alimentos, fortalecendo a segurança alimentar e reduzindo a fome.
ODS 3: Saúde e Bem-Estar	Investimentos em infraestrutura segura para pedestres e ciclistas, e transporte limpo, promovem saúde pública e reduzem acidentes.
ODS 4: Educação de Qualidade	Transporte acessível e inclusivo facilita o acesso à educação, especialmente para crianças em áreas rurais ou de difícil acesso.
ODS 5: Igualdade de Gênero	Transporte seguro e acessível, e participação feminina no planejamento urbano, reduzem disparidades de gênero.
ODS 6: Água Limpa e Saneamento	Transporte sustentável ajuda a reduzir a poluição hídrica e facilita a gestão de recursos hídricos.
ODS 7: Energia Limpa e Acessível	Incentivos para veículos elétricos e híbridos promovem a transição para energias mais limpas e sustentáveis.
ODS 8: Trabalho Decente e Crescimento Econômico	Transporte público e ciclovias acessíveis facilitam acesso a empregos e serviços, promovendo crescimento econômico sustentável.
ODS 9: Indústria, Inovação e Infraestrutura	Infraestrutura de transporte eficiente promove conectividade, comércio e inovação tecnológica.
ODS 10: Redução das Desigualdades	Planos urbanos integrados reduzem disparidades socioeconômicas, promovendo inclusão social e econômica.
ODS 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis	Transporte eficiente e acessível, aliado a planos urbanos transparentes, melhora a qualidade de vida e sustentabilidade urbana.
ODS 12: Consumo e Produção Responsáveis	Mobilidade urbana sustentável promove uso eficiente dos recursos e minimização do impacto ambiental.
ODS 13: Ação Contra a Mudança Global do Clima	Investimentos em energias renováveis no transporte reduzem emissões de carbono, mitigando mudanças climáticas.
ODS 14: Vida na Água	Transporte marítimo sustentável e infraestrutura portuária ecológica protegem ecossistemas marinhos.

ODS 15: Vida Terrestre	Gestão adequada de resíduos sólidos protege ecossistemas terrestres e promove uso responsável dos recursos naturais.
ODS 16: Paz, Justiça e Instituições Eficazes	Gestão do tráfego em áreas vulneráveis fortalece segurança pública e previne atividades ilegais.
ODS 17: Parcerias e Meios de Implementação	Parcerias entre governos, sociedade civil e setor privado promovem transporte sustentável e desenvolvimento integrado.

Fonte: Adaptado de Costa (2018).

Dentre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) estabelecidos pelas Nações Unidas, o ODS 11 - "Cidades e Comunidades Sustentáveis" emerge como uma peça fundamental no contexto da mobilidade urbana. Este objetivo visa transformar as cidades em ambientes mais inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, com foco especial no acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis para todos os cidadãos (Nações Unidas do Brasil, 2022).

O Quadro Metas Brasileiras e Indicadores do ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis é uma síntese das metas e indicadores do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) número 11, estabelecido pelas Nações Unidas. O ODS 11 tem como objetivo tornar as cidades e os assentamentos humanos mais inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis até 2030 (IPEA, 2024).

Quadro 2 - Metas Brasileiras e Indicadores do ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis

Meta	Brasil	Indicadores
11.1	Até 2030, garantir o acesso de todos a moradia digna, adequada e a preço acessível; aos serviços básicos e urbanizar os assentamentos precários de acordo com as metas assumidas no Plano Nacional de Habitação, com especial atenção para grupos em situação de vulnerabilidade.	11.1.1 - Proporção de população urbana vivendo em assentamentos precários, informais ou domicílios inadequados.
11.2	Até 2030, melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis, inclusivos, eficientes e justos, priorizando o transporte público de massa e o transporte ativo, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como aquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas.	11.2.1 - Proporção de população com acesso adequado a transporte público, por sexo, idade e pessoas com deficiência.
11.3	Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, aprimorar as capacidades para o planejamento, para o controle social e para a gestão participativa, integrada e sustentável dos assentamentos humanos, em todas as unidades da federação.	11.3.1 - Razão da taxa de consumo do solo pela taxa de crescimento da população. 11.3.2 - Proporção de cidades com uma estrutura de participação direta da sociedade civil no planejamento e gestão urbana que opera de forma regular e democrática.
11.4	Fortalecer as iniciativas para proteger e salvaguardar o patrimônio natural e cultural do Brasil, incluindo seu patrimônio material e imaterial.	11.4.1 - Total da despesa (pública e privada) per capita gasta na preservação, proteção e conservação de todo o patrimônio cultural e natural, por tipo de patrimônio (cultural, natural, misto e por designação do Centro do Patrimônio Mundial), nível de governo (nacional, regional e local), tipo de despesa (despesas correntes/de investimento) e tipo de financiamento privado (doações em espécie, setor privado sem fins lucrativos e patrocínios).

11.5	Reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por desastres naturais de origem hidro meteorológica e climatológica, bem como diminuir substancialmente o número de pessoas residentes em áreas de risco e as perdas econômicas diretas causadas por esses desastres em relação ao produto interno bruto, com especial atenção na proteção de pessoas de baixa renda e em situação de vulnerabilidade.	11.5.1 - Número de mortes, pessoas desaparecidas e pessoas diretamente afetadas atribuído a desastres por 100 mil habitantes. 11.5.2 - Perdas econômicas diretas em relação ao PIB, incluindo danos causados por desastres em infraestruturas críticas e na interrupção de serviços básicos.
11.6	Reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, melhorando os índices de qualidade do ar e a gestão de resíduos sólidos; e garantir que todas as cidades com acima de 500 mil habitantes tenham implementado sistemas de monitoramento de qualidade do ar e planos de gerenciamento de resíduos sólidos.	11.6.1 - Proporção de resíduos sólidos urbanos regularmente coletados e com destino adequado no total de resíduos sólidos urbanos gerados, por cidades. 11.6.2 - Nível médio anual de partículas inaláveis (ex: com diâmetro inferior a 2,5µm e 10µm) nas cidades (população ponderada).
11.7	Proporcionar acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em particular para as mulheres, crianças e adolescentes, pessoas idosas e pessoas com deficiência, e demais grupos em situação de vulnerabilidade.	11.7.1 - Proporção da área construída cidades que é espaço público aberto para uso de todos, por sexo, idade e pessoas com deficiência. 11.7.2 - Proporção da população vítima de assédio físico ou sexual, por sexo, grupo etário, pessoas com deficiência e local da ocorrência, nos últimos 12 meses.

Fonte: IPEA, 2024.

No Brasil, estas metas são adaptadas para a realidade nacional, buscando atender às necessidades específicas das cidades brasileiras. Por exemplo, a meta 11.1 visa garantir o acesso à moradia digna, adequada e a preço acessível, além de urbanizar os assentamentos precários, de acordo com as metas estabelecidas no Plano Nacional de Habitação. Isso reflete o compromisso do país em combater a falta de moradia e melhorar as condições de vida nas áreas urbanas. (IPEA, 2024).

Com este levantamento, foi possível compreender a relação entre a mobilidade urbana e o ODS, sendo possível realizar a avaliação proposta nesta pesquisa.

3. Diagnóstico da Situação-Problema

Balneário Camboriú, situada no litoral norte do estado de Santa Catarina, é uma cidade com uma rica história e crescimento populacional constante desde sua emancipação em 1965. Possui uma extensão territorial pequena de 46.244 km² e aproximadamente 139.155 habitantes, segundo o Censo de 2022. O livro “O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal Brasileiro”, coordenado por Pinto, Costa e Marques (2013) indica que conforme dados de 2010, Balneário Camboriú apresentou um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,845, ocupando a 10^a colocação no ranking nacional.

Merece destaque o reconhecimento de Balneário Camboriú no Prêmio Band Cidades Excelentes (Prêmio Band Cidades Excelentes, 2023, 2024), que reconheceu a excelência do município em infraestrutura e mobilidade urbana nos anos de 2023 e 2024. Este destaque recebido pelo município despertou o interesse para a realização desta pesquisa. Além disso, este reconhecimento reforça a importância de investigar e compreender as políticas públicas e estratégias adotadas pela cidade, contribuindo para uma análise mais abrangente sobre a mobilidade urbana em Balneário Camboriú (Vaccari e Fanini, 2016).

Atendendo as exigências legais, o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Balneário Camboriú, também conhecido como PlanMob/BC, foi instituído pela Lei Complementar n. 42/2019. Este foi o primeiro plano de mobilidade urbana elaborado pelo município e visa orientar as ações até 2030.

O PlanMob/BC (2019) é um instrumento que “estabelece diretrizes, ações, instrumentos e metas, com o objetivo de efetivar a qualificação de sua mobilidade urbana” e atende os princípios estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei nº 12.587/2012 e a Lei Municipal nº 2.686/2006, sendo esta última, a revisão do plano diretor da cidade.

O PlanMob/BC (2019, n.p) define mobilidade urbana como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte”. Seu objetivo é:

orientar as ações do município, naquilo que se refere às medidas a serem adotadas quanto aos aspectos modais, serviços de infraestrutura viária e de transporte, visando garantir os deslocamentos de pessoas e cargas junto ao espaço urbano, atendendo às necessidades atuais e futuras da população balneocamboriuense, assegurando-lhes melhores condições de mobilidade, acessibilidade universal e conectividade no âmbito de todo seu território (PlanMob/BC, 2019, n.p)

Neste sentido, é possível compreender a orientação do PlanMob/BC pela acessibilidade, equidade e universalidade. Orientações muito similares às propostas na Agenda 2030 através dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

4. Intervenção Proposta

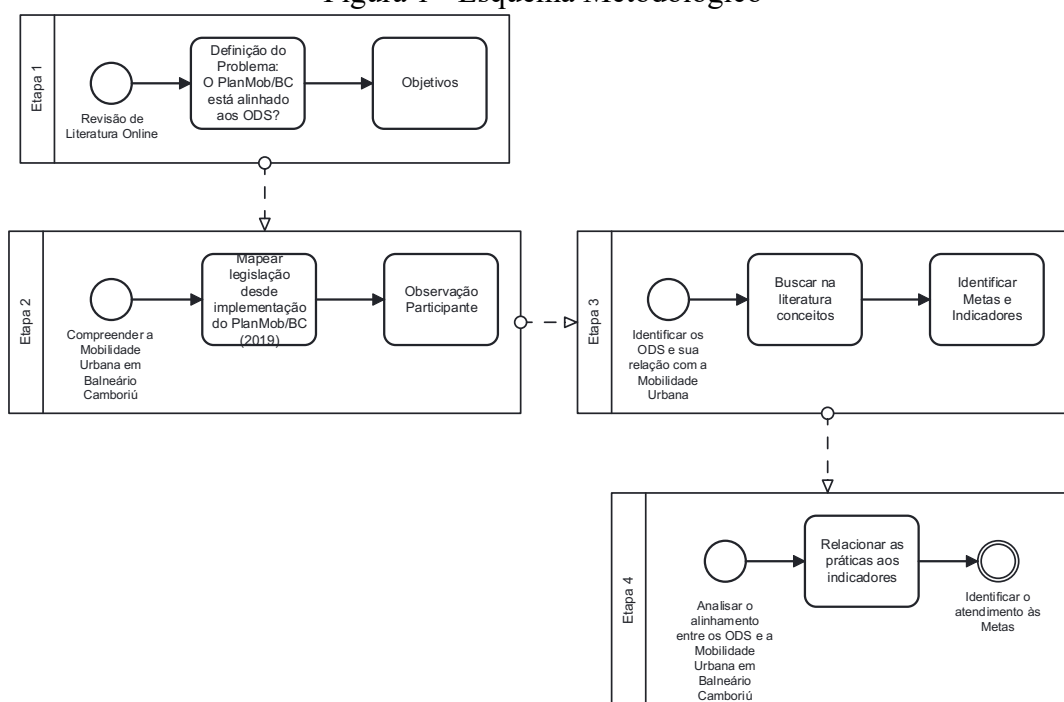
Este trabalho se propôs a investigar uma cidade premiada nacionalmente na área de mobilidade urbana procurando estudar de forma original a relação entre a mobilidade urbana e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), caracterizando-se como um estudo de caso (Silva e Menezes, 2005, p. 21). Também é descritivo e exploratório, com o objetivo de investigar as práticas municipais (Gil, 1991). O estudo foi realizado em quatro etapas utilizando a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental, bem como foi realizada ainda a observação participante como etapa complementar.

Na primeira etapa, foram analisadas discussões sobre "mobilidade urbana" através de buscas online de documentos acadêmicos e legislação, definindo a pergunta de pesquisa e objetivos. Na segunda etapa, foram identificados e analisados instrumentos legais relevantes e pesquisas acadêmicas sobre mobilidade urbana em Balneário Camboriú. Foram examinadas leis, decretos, regulamentos e normativas para compreender a legislação vigente e suas implicações práticas. A análise de pesquisas acadêmicas proporcionou exemplos concretos da aplicação prática das questões legais identificadas. Foram analisados projetos, intervenções urbanas e políticas públicas implementadas no município.

Na terceira etapa, buscou-se entender a relação entre a mobilidade urbana e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), identificando ferramentas de mensuração do alinhamento do PlanMob/BC aos ODS. As metas e indicadores foram analisados nos Resultados da pesquisa. A quarta etapa focou na busca e análise de indicadores, utilizando dados atualizados para atender às implicações determinadas pelos indicadores. Através deste levantamento, foi possível responder à pergunta de pesquisa:

O esquema metodológico está apresentado na Figura 1.

Figura 1 - Esquema Metodológico



Fonte: Elaborado pela Autora, 2024.

No presente estudo, a observação participante foi conduzida de maneira complementar aos outros métodos de pesquisa. O foco foi direcionado para a observação de aspectos da mobilidade urbana em Balneário Camboriú, tais como padrões de tráfego, uso de transporte público, infraestrutura viária e comportamentos dos usuários. Essa abordagem permitiu uma compreensão mais holística da dinâmica da mobilidade na cidade.

4.1. Índice de Alinhamento ao ODS 11

Para fins de análise dos resultados, foi proposto o Índice de Alinhamento ao ODS 11. O uso do índice permite uma maior compreensão a respeito do alinhamento do PlanMob/BC aos ODS, facilitando a visualização e entendimento dos resultados.

Neste sentido, foram definidas uma pontuação para avaliação do atendimento dos indicadores do ODS 11. Estes indicadores, proposto pelo IPEA (2024) representam a adaptação do ODS à realidade brasileira local. E portanto, foi possível determinar uma pontuação para a forma com o cada um é atendido pelo município de Balneário Camboriú.

As pontuações foram atribuídas à cada um dos indicadores, com o mesmo peso, considerando que cada indicador contribui de forma igualitária para a consecução dos ODS. Foi considerada a pontuação máxima 1, sendo o total composto pelos indicadores igualmente. Considerando a divisão simples, ao atendimento total dos 22 indicadores propostos pelo IPEA (2024) foi atribuída a pontuação 0,045. Para os indicadores que foram parcialmente atendidos, foi aplicada a pontuação 0,022 e para indicadores não atendidos, foi atribuída a pontuação 0.

O uso do índice permite uma maior compreensão a respeito do alinhamento do PlanMob/BC aos ODS, facilitando a visualização e entendimento dos resultados. A avaliação do resultado será apoiada pela escala seguinte. Esta escala foi baseada em Lima, Dominguez e Reis (2023) originalmente proposta para avaliar o Índice de Transparência e Governança Pública (ITGP). O uso desta escala permitiu a associação entre os atributos Péssimos, Ruim, Regular, Bom e Ótimo ao resultado alcançado no Índice de Alinhamento aos ODS 11.

Tabela 1 - Classificação da Pontuação

Péssimo	Ruim	Regular	Bom	Ótimo
1-0,19	0,20-0,39	0,40-0,59	0,60-0,79	0,80-1

Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Lima, Dominguez e Reis (2023).

Esta classificação permitiu uma visualização fácil das análises desenvolvidas nesta pesquisa, sendo apresentada após a realização das mesmas, com base na coleta de dados sobre a mobilidade urbana no município. Com o uso dessa escala, se objetiva atribuir uma classificação simples e objetiva para os resultados.

5. Resultados

Neste panorama, foi possível observar o desempenho do município diante dos atendimentos às metas do ODS 11, se forma sintética com base no Quadro - Atendimento às Metas do ODS 11 apresentando adiante.

Quadro 3 - Atendimento às Metas do ODS 11

Metas	Balneário Camboriú
Meta 11.1 - até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos e urbanizar as favelas	Atende Totalmente
Meta 11.2 - até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos	Atende Totalmente
Meta 11.3 - até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países	Atende Parcialmente
Meta 11.4 - fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo	Atende Totalmente
Meta 11.5 - até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade	Atende Totalmente
Meta 11.6 - até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros	Atende Totalmente
Meta 11.7 - até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência	Atende Parcialmente
Meta 11.a - apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento	Atende Totalmente

Meta 11.b - até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às mudanças climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o marco de Sendai para a redução do risco de desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis	Atende Parcialmente
---	---------------------

Fonte: Elaborado pela Autora, 2024.

Os resultados apresentaram uma pontuação total de 0,86, sendo portanto uma classificação Ótima em termos de alinhamento ao ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis conforme a escalada adotada.

Tabela 2 - Classificação da Pontuação Obtida

Péssimo	Ruim	Regular	Bom	Ótimo
1-0,19	0,20-0,39	0,40-0,59	0,60-0,79	0,80-1

Fonte: Elaborado pela Autora. Adaptado de Lima, Dominguez e Reis (2023).

Contudo, as metas 11.7 e 11.B foram atendidas parcialmente. O atendimento parcial à meta 11.7 se deu devido à observação de que existem pontos que comprometem a acessibilidade no município, como rampas irregulares, calçadas danificadas. Este resultado aponta uma possível falha na fiscalização por parte do poder público, visto que essas estruturas são de responsabilidade do proprietário. A meta 11.B não foi atendida totalmente devido a ausência de um Plano de Gerenciamento de Riscos formalmente consolidado, todavia, foram encontrados instrumentos que possuem esta finalidade.

6. Conclusão

Este trabalho investigou a mobilidade urbana em Balneário Camboriú em relação aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS). Motivada pelo reconhecimento do município como referência em mobilidade urbana e Smart City, a pesquisa buscou entender como as práticas locais se alinham aos ODS.

A pesquisa foi realizada em quatro etapas, utilizando uma abordagem bibliográfica e documental uma etapa complementar de observação participante. Analisaram-se documentos acadêmicos, legislação e instrumentos legais, bem como projetos e políticas públicas implementadas. A relação entre a mobilidade urbana e os ODS foi explorada, com destaque para o ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis.

Até 2030, as metas globais incluem acesso à habitação segura, saneamento básico e sistemas de transporte sustentáveis. Balneário Camboriú atende integralmente a algumas dessas metas, como saneamento e transporte público inclusivo. No entanto, a pesquisa identificou áreas de melhoria, como a acessibilidade das calçadas e a qualidade do estacionamento público rotativo. A Meta 11.7, que visa o acesso universal a espaços públicos, é apenas parcialmente atendida. Embora o município não tenha um Plano Municipal de Redução de Riscos, possui outros instrumentos que abordam esses aspectos.

O alinhamento do PlanMob/BC aos ODS foi classificado como ótimo, com uma nota de 0,86 de um total de 1. A pesquisa atingiu seus objetivos ao avaliar o progresso de Balneário Camboriú em direção aos ODS, destacando sucessos e desafios.

Para o futuro, sugere-se expandir a pesquisa para outras áreas da administração pública municipal relacionadas aos ODS, como saúde, educação e energia limpa. Essa ampliação

fornecerá uma visão mais completa do progresso do município e identificará áreas adicionais que requerem atenção, promovendo um desenvolvimento mais sustentável e inclusivo.

Referências

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia Becalli. **Direito À Cidade, Cidades Para Todos E Estrutura Sociocultural Urbana**. 2018. Disponível Em: https://Portalantigo.Ipea.Gov.Br/Agencia/Images/Stories/Pdfs/Livros/Livros/180529_A_Nova_Agenda_Urbana_E_O_Brasil.Pdf#Page=29 Acesso Em 20 De Jun. De 2024.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. Lei Complementar nº 42, de 22 de julho de 2019. **Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Balneário Camboriú - PlanMob/BC**. Balneário Camboriú, SC, 22 jul. 2019. Disponível em: <https://www.balneariocamboriu.sc.leg.br/proposicoes/pesquisa/0/1/0/109368> Acesso em: 11 Abr. 2024.

BALNEÁRIO CAMBORIÚ. Lei nº 2686, de 10 de dezembro de 2006. **Dispõe Sobre A Revisão Do Plano Diretor Do Município De Balneário Camboriú**. Balneário Camboriú, SC, Disponível em: https://www.bc.sc.gov.br/downloads/sec_planejamento/arquivos/pdBib_495999650.pdf Acesso em 11 de abr. de 2024.

BLACK, J. A.; PAEZ, A.; SUTHANAYA, P. A.. Sustainable Urban Transportation: performance indicators and some analytical approaches. **Journal Of Urban Planning And Development**, [S.L.], v. 128, n. 4, p. 184-209, Dez. 2002. American Society of Civil Engineers (ASCE). [http://dx.doi.org/10.1061/\(asce\)0733-9488\(2002\)128:4\(184\)](http://dx.doi.org/10.1061/(asce)0733-9488(2002)128:4(184)). Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/228560590_Sustainable_Urban_Transportation_Performance_Indicators_and_Some_Analytical_Approaches. Acesso em: 10 jun. 2024.

BOURDIEU, Pierre. **Ciência da ciência e reflexividade**. Política, 2004. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ZvsN0SyhiDAC&oi=fnd&pg=PR5&dq=BOURDIEU,+Pierre.+Science+of+Science+and+Reflexivity.+Chicago:+University+of+Chicago+Press,+2001.+&ots=O6ySJ9RTRe&sig=4lJ631EiPpi_nbecWTHelM4xvng#v=onepage&q=BOURDIEU%2C%20Pierre.%20Science%20of%20Science%20and%20Reflexivity.%20Chicago%3A%20University%20of%20Chicago%20Press%2C%202001.&f=false Acesso em: 20 de maio de 2024.

Brasil. Lei nº **Lei nº 10.098 de 19 de novembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Seção 1, Brasília, DF, 19 de dez, 2000.

Brasil. Lei nº **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Seção 1, Brasília, DF, 17 jul., 2001.

BRASIL, Nações Unidas Brasil do. **Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil: sustentabilidade**. Brasília: ONU, 2022. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs> Acesso em 20 de jun. de 2024.

COSTA, Luma Cordeiro. **Título: gestão dos dados no transporte público coletivo municipal.** 2018. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2023/9/25/gestao-dos-dados-no-transporte-publico-coletivo-municipal.pdf> Acesso em: 23 de jan. de 2024.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1999.

GONÇALVES, Lua Almeida Bittencourt ALBUQUERQUE; BRAGA, Maria. A mobilidade nas cidades da metrópole: uma questão de gênero. **Anais... XVIII ENAPUR Natal,** 2019. Disponível em: https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/64804801/mpdf-libre.pdf?1604030223=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DA_mobilidade_nas_cidades_da_metropole_um.pdf&Expires=1718929213&Signature=JGvMSrVLDIosN3sPmUm28MHTrywPOuHoBr-dyaoAUG2FiQ-42NoxAxcMozyyExjlrsgjbA3jFHd3aZiVZuWmX2Q-KqdceO01ZD-p0eLHzU1ZAg~6XCr1jZVYTIqobJGZtT94THL~bko18fbihAYEEyBHi0bWEgPs33cUsTXRvFJXBidqicBmP9dqYmwWw0cHkcxOw2dPRJj9JGGqsDKOiEfQS2f9Ic1jPkcfg6LgcVl~7Qs-0tvcPYNkZEHhsU1FYjrHpRabk9-i0o0dcpRs3BJ8K8Fs0p101I-9hBpfq01ABTW9L7QPz3eWf4XIJ3qRhtIIBuVjVf503F~azrBliw__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA Acesso em: 10 jan. de 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades e Estados. **Balneário Camboriú.** 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/balneario-camboriu.html>. Acesso em: 10 jun. 2024.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (org.). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável:** 11. cidades e comunidades sustentáveis. 11. Cidades e Comunidades Sustentáveis. 2018. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/noticias/engrenagem-urbana-brasileira?utm_medium=cpc&utm_source=google&utm_campaign=Cidades&utm_content=A_engrenagem_urbana_brasileira&utm_term=desenvolvimento%20sustentavel&gad_source=1&gclid=CjwKCAjw7NmzBhBLEiwAxrHQ-d1bHBaN1arDRFPqc4VQyg4mKW9ai2Y_sH2ljbPIGpUpCOYsVAXgFBoCsKwQAvD_BwE . Acesso em 11 abr. 2024.

LIMA NETO, Vicente Correia; GALINDO, Ernesto Pereira. **Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade?.** Texto para Discussão, 2015. Disponível em: <https://www.econstor.eu/handle/10419/121624> Acesso em 20 de jun. de 2024.

LIMA, Amanda Faria; DOMINGUEZ, Maria; REIS, Vinicius. **Nota Metodológica:** índice de transparência e governança pública (ITGP) poder executivo municipal. ÍNDICE DE TRANSPARÊNCIA E GOVERNANÇA PÚBLICA (ITGP) PODER EXECUTIVO MUNICIPAL. 2023. Disponível em: <https://tinyurl.com/yckd3u5m>. Acesso em: 17 abr. 2024. MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2024. Disponível em: www.cidades.gov.br acesso em 20 de jun. de 2024

Nexo. **Porque mobilidade urbana também é uma questão de gênero.** [Locução]: Jaqueline Dubas e a Júlia Carvalho. Nexo jornal. 2020. *Podcast.* Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/podcast/2020/01/17/por-que-mobilidade-urbana-tambem-e-uma-questao-de-genero>. Acesso em 10 jan. 2024.

PINTO, Daniela Gomes Coordenação; COSTA, Marco Aurélio Coordenação; MARQUES, Maria Luiza de Aguiar Coordenação. **O índice de desenvolvimento humano municipal**

brasileiro. 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2375>. Acesso em 04 jun. 2024.

SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 4. ed. Florianópolis: UFSC, 2005.

VACCARI, L. S.; FANINI, V. **Série de cadernos Técnicos da Agenda Parlamentar – Mobilidade Urbana**. Ed. CREA-PR, p. 10, 2016. Disponível em: <<http://177.92.30.55/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>>. Acesso em 14 jun. 2024.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; DE CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Texto para discussão, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1373>. Acesso em 05 abr. 2024.