

Jéssica Monteiro Ferreira

**SERVIÇO PÚBLICO PRESTADO PELO ESTACIONAMENTO ROTATIVO (ZONA AZUL) PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAJAZEIRAS-PB**

Trabalho de conclusão de curso como requisito parcial para obtenção do título de especialista em Administração Pública Municipal submetido à Universidade Federal de Campina Grande -UFCG.

Orientador(a): Rubênia de Oliveira Costa

**SOUSA-PB**  
2023

F349s

Ferreira, Jessica Monteiro.

Serviço público prestado pelo estacionamento rotativo (zona Azul) para a melhoria da mobilidade urbana do Município de Cajazeiras-PB / Jessica Monteiro Ferreira - Sousa, 2023.

12 f.

Monografia (Especialização em Administração Pública Municipal) - Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Ciências Jurídicas e Sociais, 2023.

"Orientação: Profa. Dra. Rubênia de Oliveira Costa."

Referências.

1. Administração Pública. 2. Gestão Municipal. 3. Espaço Urbano. 4. Planejamento Urbano. 5. Estacionamento Rotativo – Zona Azul. I. Costa, Rubênia de Oliveira. II. Título.

CDU 35(043)

## **Serviço Público Prestado Pelo Estacionamento Rotativo (Zona Azul) Para a Melhoria Da Mobilidade Urbana Do Município De Cajazeiras-PB.**

**RESUMO:** É a partir das cidades que as dinâmicas sociais e as relações econômicas se desenvolvem, por isso é imprescindível que sejam aplicadas as diretrizes de um planejamento urbano que conceda à toda a população acesso aos recursos da cidade, permitia aos motoristas e transeuntes acesso às áreas centrais municipais e evite que os espaços públicos se tornem particulares. Para tanto, esse artigo tem o objetivo de analisar a relação entre a gestão municipal de Cajazeiras- PB e o serviço público prestado pelo estacionamento rotativo (Zona Azul) para a melhoria do acesso à área central do município. Os procedimentos metodológicos dessa pesquisa são de abordagem qualitativa, utilizando as técnicas de pesquisa bibliográfica e documental, no qual seu embasamento se deu por dados de fontes secundárias. Foi identificado que a rotatividade de veículos estacionados nas vias públicas desencadeia a democratização e utilização dos espaços públicos e promove a universalização de acesso aos recursos da cidade e aos espaços urbanos nas áreas centrais de Cajazeiras-PB. A ausência de disponibilização de informações em seus sites e redes sociais oficiais acerca das demarcações específicas por parte da empresa contratada e a falta de divulgação dos estudos técnicos feitos pelo município para a delimitação dos critérios na seleção dos logradouros contemplados com o estacionamento rotativo foram fatores limitantes da pesquisa.

**PALAVRAS-CHAVE:** Administração Pública; Espaço Urbano; Estacionamento Rotativo.

### **INTRODUÇÃO**

O ofício do administrador público deve fazer alusão às necessidades populares, visto que os administrados pelo Estado são de fato os destinatários dos bens e serviços públicos. A fim de aprimorar e tornar mais eficiente o atendimento aos interesses da coletividade, o Brasil adotou como forma de Estado a Federação, repartindo entre quatro entes (União, Estados, Distrito Federal e Municípios) as competências constitucionais. Uma divisão, de acordo com Abrucio (2007), ainda que institucional não isenta a existência de desigualdades entre si, uma vez que:

Diante das enormes desigualdades da federação brasileira, a União terá de ser inspiradora e parceira dos estados e municípios neste processo de remodelagem da burocracia. Com efeito, cabe lembrar um dos paradoxos básicos das políticas públicas no Brasil: elas são, em sua maioria, realizadas no plano subnacional, exatamente onde as capacidades gerenciais e burocráticas são menos desenvolvidas (Abrucio, 2007, p.15).

Dessa forma, foi incumbida à administração municipal a competência privativa do ordenamento do território local. O poder público municipal tem o dever de elaborar um planejamento urbano eficiente, seguindo as normas do Estatuto da Cidade (Lei Nacional 10.257/2001) que designa em seu artigo 2(dois) que "a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade"(Brasil, 2001), visto que no inciso quarto é orientado o "planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município"(Brasil, 2001).

É a partir das cidades que as dinâmicas sociais e as relações econômicas se desenvolvem. O investimento, tanto na esfera do capital como na esfera humana, ao mesmo tempo que tem o poder de alterar as estruturas visíveis da cidade, pode trazer também uma nova relação cultural e política, dos indivíduos entre si e deles com o espaço urbano que ocupam (Ramos; Schabbach, 2012). Para tanto, se tem que:

Cenário dos chamados poderes locais, a cidade é o ponto de interseção de diferentes escalas locais, nacionais e transnacionais. Um sistema multidimensional de atores articulados pelo cotidiano, hierarquizado pelo poder que detém (ou pode vir a deter), vindo em tempos e espaços comuns, é uma das formas de representação da cidade, construção e organização coletiva e uma das muitas delimitações do local. (Fischer, 1993, p.75).

Não obstante, uma vez que as cidades na contemporaneidade se tornaram imensos quebra-cabeças, formados pelas diversas regiões constituintes das urbes e devido às complexidades das cidades, cabe a gestão pública municipal o protagonismo estratégico no desenvolvimento local, em virtude de os municípios serem os espaços nos quais são depositadas as expectativas dos cidadãos. Para o funcionamento e exercício das suas atribuições é necessário que haja a instrumentalização dos seus gestores.

É imprescindível que sejam postas em prática as diretrizes legais de um planejamento urbano que conceda à população o acesso aos recursos da cidade, incluindo atividades econômicas. Além disso, permitia aos condutores de veículos e transeuntes o acesso equânime às áreas centrais urbanas e evite assim que os espaços públicos se tornem particulares, uma vez que a cidade é um espaço coletivo no qual coaduna o tráfego de pedestres e veículos nas vias públicas funcionais.

Progressivamente, o espaço público é pleiteado pelos transeuntes e condutores de veículos que precisam circular e estacionar antes de sanarem suas necessidades. Para tanto, o estacionamento é indispensável na alocação do transporte urbano e na qualidade de vida dos municípios. Consequentemente é basilar a política de mobilidade urbana para o estabelecimento de projetos que ofertem estacionamentos acessíveis e incentivem a redução de conflitos e acidentes, bem como proporcione paridade aos usuários e estímulos ao comércio local ou outras atividades atribuídas à área central da cidade.

A intensificação do sistema viário acarretou em um aumento na procura por estacionamento. A fim de saciar a crescente demanda oriunda do aumento no tráfego de veículos, surgiu um empasse na locomoção que findou prejudicando a qualidade de vida dos municípios pela ausência de mobilidade nas cidades.

Assim, a dificuldade em encontrar estacionamento nas áreas centrais urbanas é evidenciada e está congruente a afirmação de Elias (2001), que aponta a competição contínua de veículos nas vias, em busca de satisfazer os anseios dos seus condutores, promove uma disputa na circulação entre os que buscam estacionar nas áreas centrais do município. Para esse empasse, uma medida possível a ser adotada é a técnica de estacionamento rotativo pago, que é usada no mundo todo, uma vez que:

A necessidade de “ir e vir”, é um direito constitucional do homem, e para muitos a praticidade de locomoção para o trabalho ou afazeres diários não tem preço, além de evitar um incômodo desnecessário, são fundamentais no processo de escolha do local em que pretendem viver. Ao contrário do que se pensa, o estacionamento rotativo não tem o objetivo de arrecadar recursos, e sim, garantir a mobilidade e diminuir congestionamentos. (Gaspar, 2008, p.12)

Essa pesquisa tem por objetivo analisar a relação existente entre a gestão municipal de Cajazeiras- PB e o serviço público prestado pelo estacionamento rotativo (Zona Azul) para a

melhoria da mobilidade na área central do município. Para tanto, o presente artigo encontra-se estruturado em sete seções. Esta primeira seção introdutória expõe alguns conhecimentos gerais a respeito do tema. Na segunda seção são expostas as discussões teóricas pela qual a pesquisa se firmou. A terceira seção apresenta a metodologia aplicada neste trabalho.

Nas seções seguintes são apresentados os objetivos específicos e os resultados obtidos nesse estudo que são: apresentar aparatos legais da gestão municipal que validam a utilização dos mecanismo de mobilidade urbana por intermédio da concessão na prestação de serviço público; analisar a importância e pertinência do Zona Azul para a melhoria na mobilidade dos usuários das vias públicas de Cajazeiras- PB e discutir o processo de implantação e de funcionamento do Zona Azul no município supracitado. Por fim, na sétima seção são expostas as principais conclusões.

## **DISCUSSÃO TEÓRICA**

No âmbito da administração pública, a efetivação de políticas públicas eficazes se dá quando há uma gestão que promove a universalização de acessos às diversas camadas da população, cabendo ao gestor a condução de seu governo e prevalência das especificidades locais nas ações da administração pública. Assim, essa pesquisa é referenciada por Corrêa e Passador (2019) no que tange à administração pública, uma vez que se aproxima do pensamento de De Mello (2001) ao tratar a posição da administração pública municipal no sistema governamental brasileiro, que demanda competência e efetividade aos seus administradores impulsionando-os a buscarem instrumentos técnicos, modernos e práticos para melhores planejamento das suas ações.

Referente aos conceitos de espaço urbano, mobilidade urbana e planejamento das cidades, considerando que o espaço urbano que é responsável pelas atividades na organização e no crescimento das cidades, assim como planejamento urbano é intrínseco à perspectiva de mudança na forma de encarar a cidade e seus problemas, essa pesquisa abordou o referencial fundamentado em Corrêa (1989); Maricato (2000); Rolnik (2017) e Campos (2006) respectivamente.

Acerca dos estacionamentos rotativos, as referências utilizadas dialogam em harmonia, uma vez que Elias (2001) e Gaspar (2008) compreendem que o serviço prestado pelos estacionamentos rotativos não são de guarda ou vigilância e sim de rotatividade no uso do espaço urbano delimitado em vias públicas, esses não configuram estacionamentos fechados explorados pelo município em prol de arrecadação, pois a remuneração paga pelo usuário objetiva suportar os custos do serviço prestado e a fiscalização exercida pelos monitores.

Quanto às diretrizes municipais foram utilizadas legislações que vão ao encontro do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Nacional 9.350/1997): “Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: ... X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias” (Brasil, 1997).

As referidas legislações são aplicadas com o intuito de efetivar a democratização do uso do espaço urbano, assegurando a melhor fluidez na circulação e rotatividade de veículos em áreas centrais comerciais de Cajazeiras - PB, tais como: Lei 292/1992- Lei Orgânica Municipal de Cajazeiras; Lei 1666/2006- Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Cajazeiras; Lei 644/1978 Legislação Urbanística e Lei Mun. nº 2700/2017 Estacionamento Rotativo de Cajazeiras, pois essas leis são instrumentos que o município possui para planejar e gerir de maneira democrática e sustentável o seu território.

## **METODOLOGIA**

O presente artigo é definido como, quanto à abordagem, uma pesquisa qualitativa pois,

conforme Minayo (2018), os significados, valores, atitudes e os fenômenos que não podem ser reduzidos a variáveis, ganham espaço para análises mais profundas das relações. Quanto às técnicas e procedimentos, esta é uma pesquisa bibliográfica, uma vez que o levantamento de dados se deu por fontes secundárias tais como documentos digitais, livros acadêmicos, artigos científicos e legislações municipais.

É também uma pesquisa documental, no qual foram coletados dados nos documentos de contratação da empresa concessionária e na lei de implementação do Zona Azul encontrados no banco de dados do site da autarquia municipal responsável, a Superintendência Cajazeirense de Transporte e Trânsito- SCTRANS. As demais legislações municipais foram coletadas no banco de dados disponíveis no site da Prefeitura Municipal de Cajazeiras -PB, pois este compila um vasto arcevo de legislações de interesse municipal.

Quanto ao objetivo, esta é uma pesquisa descritiva e exploratória, pois segundo Gil (2002) se tem o objetivo de torná-la mais explícita ou construir conjecturas, uma vez que nas ciências sociais, conforme os apontamentos de Richardson (1999), as pesquisas exploratórias tentam descobrir relações entre fenômenos, não somente para conhecer o tipo de relação existente, mas, também para determinar a existência da relação ou formular teorias.

Sobre a seleção da amostra para o objeto de estudo dessa pesquisa, no município de Cajazeiras-PB existem estacionamento de outras tipologias (permitido e regulado), mas há apenas um estacionamento rotativo que atende toda a cidade. Diante dessa condição, de modo que por conveniência apenas esse estacionamento é acessível, a única escolha possível de amostragem foi o estacionamento rotativo Zona Azul.

## **GESTÃO MUNICIPAL E APARATOS LEGAIS**

A definição de espaço urbano por Corrêa (1989) aponta que este é um conjunto de símbolos e campo de lutas fragmentado, articulado e condicionante social. É dessa maneira que a sociedade está materializada nas formas espaciais e que geógrafos e urbanistas rotulam de organização espacial da cidade, uma vez que espaço urbano é também um conjunto complexo de usos da terra urbana. É ainda um:

conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão (Corrêa, 1989, p. 7).

A cidade guiada efetivamente pelas necessidades das pessoas, pensada pelas pessoas e para as pessoas é uma cidade coletivamente construída e habitada por um conjunto de pessoas que se organizam política e administrativamente, o que implica na ideia de organização social do espaço urbano (Rolnik, 2017). Esse espaço urbano organizado exige gestão e direcionamento funcional da administração pública, uma vez que:

a administração pública se constitui em um conjunto de conhecimentos aplicados por técnicos; destaca-se assim a observância de valorização dos papéis gerenciais e todo um desenvolvimento científico que toma como pressuposto a importância dos gestores públicos para o bom desempenho da administração pública (Corrêa e Passador, 2019, p.13).

A gestão municipal em vários aspectos, inclusive na autonomia, foi confortada pela Constituição Federal de 1988. De acordo com Corrêa e Passador (2019), após o ano de 1950 o debate a respeito da importância do poder local e das preocupações com os processos de autonomia, descentralização e organização dos municípios ganhou cada vez mais destaque.

Para De Mello (2001), o sistema de governo municipal brasileiro, com a independência dos dois poderes — o Executivo e o Legislativo, torna esses poderes obedientes apenas à lei e à justiça. Dessa forma as leis municipais brasileiras são propriamente leis, tanto no sentido material quanto no sentido formal, pois “assim, uma lei municipal, em matéria de competência explícita e exclusiva do município... pode prevalecer sobre a lei ordinária estadual, a constituição estadual e a lei ordinária federal” (De Mello, 2001).

De Mello (2001) aponta que um aspecto relevante da gestão municipal é o das competências que lhe são permitidas para a prestação de serviços locais de utilidade pública, como pavimentação de ruas, estradas vicinais, iluminação pública, habitação popular, entre outros. Dentre estes serviços predomina a prática disfuncional das competências concorrentes, dificultando que os cidadãos saibam de quem é a responsabilidade pela ausência ou insuficiência de tais serviços.

É sabido que aos municípios compete a promoção adequada do ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação do solo urbano previsto no art. 30, VII da Constituição Federal de 1988. Já a organização administrativa dos municípios valida o plano diretor, sendo este obrigatório para cidades que contenham acima de 20 mil habitantes.

Segundo a lei 10.257 de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade que tem como objetivo assegurar que o direito à cidade seja um dos direitos fundamentais da sociedade, é imprescindível que todos tenham acesso às oportunidades ofertadas pela vida urbana, pois este é um instrumento que promove além da redistribuição da renda urbana a disposição de organização na disputa pelo espaço público.

Dito isto, sabe-se que historicamente, seguindo os impulsos da industrialização durante o regime militar, o espaço urbano registrou seu período de maior atenção iniciado com a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), integrante do II PND – Política Nacional de Desenvolvimento, em 1973 (Maricato, 2000). No âmbito legal, o Plano Diretor emerge como uma solução milagrosa no enfrentamento dos problemas urbanos (Maricato, 2000).

De acordo com Schasberg e Pinheiro (2004), este instrumento permite aos entes locais flexibilidade no planejamento de forma regionalizada, produzindo políticas sintonizadas com a realidade e com as necessidades do município. No entanto, é imprescindível não cairmos na ilusão de que os Planos Diretores são de fato participativos e efetivos (Villaça, 2005), uma vez que, diante da cultura política de descontinuidade a obrigatoriedade dos planos diretores prevista no Estatuto da Cidade é um avanço para o planejamento, mas não é uma solução final ou um molde universal para a gestão urbana.

Outro importante instrumento legal da gestão pública é a lei orgânica municipal. A Lei 292/1992- Lei Orgânica Municipal de Cajazeiras, além de ressaltar no item XXII que é dever do município regulamentar a utilização de vias e logradouros públicos; traz de no seu texto normas contratantes que coíbem irregularidade no serviço prestado:

Na concessão ou na permissão de serviços públicos, o Município reprimirá qualquer forma de abuso do poder e econômico, principalmente as que visem à dominação do mercado, à exploração monopolística e ao aumento abusivo de lucros. Art. 154. O Município poderá revogar a concessão ou a permissão dos serviços que forem executados em desconformidade com o contrato ou ato pertinente, bem como daqueles que se revelarem, manifestamente, insatisfatórios para o atendimento dos usuários(Cajazeiras, 1992).

Sobre o planejamento municipal, os Art. 167 e Art. 170. da lei orgânica enfatizam que deverá ser mantido o processo permanente de planejamento, visando promover tanto o desenvolvimento do município, quanto o bem-estar da população e a melhoria da prestação de serviços públicos e que a elaboração e execução dos planos e programas do Governo Municipal

deverão obrigatoriamente obedecer às diretrizes do Plano Diretor, assegurando êxito na sua continuidade pelo tempo que for necessário (Cajazeiras, 1992).

Ademais, sobre as funções sociais da cidade previstas nas legislações municipais, a lei 292/1992 aponta que elas “dependem do acesso de todos os cidadãos aos bens e aos serviços urbanos, assegurando-lhes condições de vida e moradia compatíveis com o estágio de desenvolvimento do Município” (Cajazeiras, 1992). Já o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Cajazeiras traz como um dos seus objetivos gerais o ordenamento pleno do desenvolvimento das funções sociais da cidade.

Dito isso, são expostas em dois artigos da Lei 1666/2006- Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Cajazeiras, diretrizes que se validam ao determinar que os objetivos básicos referentes à Política do Sistema Viário e do Trânsito são postos para melhorar as condições de circulação; garantir segurança ao pedestre e compatibilizá-la com as de Uso e Ocupação do Solo e Ambiental; impor restrições à circulação e proibição do estacionamento de veículos de carga nas vias públicas, principalmente na área central e de preservação histórica e do meio ambiente, rematando com o item X. opção na implantação do Projeto de Estacionamento tipo "Zona Azul" (Cajazeiras, 2006).

Está em concordância também com o direcionamento explícito no capítulo II sobre o sistema viário da Lei nº 644/76 de 14 de junho de 1978 que dispõe sobre a Legislação Urbanística do Município de Cajazeiras e dá outras providências, pontuando no Art. 40 que é desejável tanto o aproveitamento racional da área urbana com características específicas das vias urbanas, “assim como a racionalização dos serviços de transporte urbanos e melhores condições de circulação” (Cajazeiras, 1978).

## **PERTINÊNCIA DO ZONA AZUL PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE NAS VIAS PÚBLICAS**

Não é possível reduzir o conceito de mobilidade unicamente ao deslocamento de um ponto a outro do território, a mobilidade é uma prática socioespacial que pressupõe integração. Uma definição de mobilidade é essa ser um recurso social muito significativo na articulação da sociedade, admitindo que está diretamente relacionada ao deslocamento de pessoas entre as diferentes hierarquias socioespaciais.

Não entanto, pensar a mobilidade urbana é tratar as cidades como ambientes melhores para se transitar nas vias públicas. Sendo as vias públicas classificadas conforme a função desempenhada, Elias (2001) define que nas vias principais coletoras de tráfego é impensável a liberação de qualquer tipologia de estacionamento, já nas vias secundárias é interessante que sejam disponibilizadas vagas, no qual sejam resguardadas a percentual legal das prioridades especiais. A implantação dessa estratégia é válida para a vitalidade não apenas do centro da cidade, mas dela como um todo pois, é capaz de amenizar ou diluir congestionamento de veículos que:

ao final de cada jornada ou trajetória percorrida pelo veículo, este ocupa estacionamento que permite a seus ocupantes se desincumbirem dos propósitos que os levaram a percorrê-la; seja para cumprir jornada de trabalho, seja para fazer compras, seja, ainda, para consultas médicas ou odontológicas, seja para a prática de lazer ou recreação, o estacionamento é o ponto onde, pelo tempo em que é desativado de circulação, o veículo aguarda novo estacionamento (Bchara, 1983, p. 233 apud Vidal, 1998).

Conforme alega Campos (2006), ao planejar ações relacionadas a simetria no tráfego de veículo correspondente à mobilidade, se faz necessária uma intervenção diretamente na

acessibilidade de locais no qual estão contidos os recursos da cidade, garantindo e ampliando assim suas possibilidades de uso, o conforto ambiental e a segurança viária e pública.

Uma opção para atingir isso é implantar um sistema de estacionamento que auxilie o tráfego de automóveis nas áreas centrais, pois “aumenta-se a mobilidade da população facilitando o seu deslocamento para o desenvolvimento de suas atividades” (Campos, 2006). Essa opção pode ser considerada potencializador do desenvolvimento urbano e da equidade social em relação aos deslocamentos, já que cresce a necessidade de mobilidade na medida em que as cidades vão crescendo.

Uma forma de perceber a mobilidade, a partir dos usos do espaço e destinação pertinente a mitigação de desigualdades é através da compreensão que a ocupação das vagas nas áreas das vias públicas destinadas ao estacionamento dos veículos pode ou não serem passíveis de tarifação, ficando a critério de cada município. Elias (2001) apresenta duas classificações: áreas de estacionamento permitido - aquelas onde todos os tipos de veículo podem estacionar sem nenhuma restrição; e áreas de estacionamento regulamentado - as que são reservadas para determinados tipos de veículos que prestam serviços à comunidade.

Ainda que não sejam explícitos os critérios para o estudo da implantação, ou essa informação não esteja disponível para o público, o sistema rotativo regulamentado tem como finalidade o endosso da alternância de veículos estacionados no centro das cidades e ao limitar o tempo de permanência na vaga, minimiza a dificuldade em encontrar vagas nos horários de pico e de funcionamento dos estabelecimentos comerciais. Essa alternância proporciona igualdade entre os usuários e democratização de acesso.

Em relação à tarifa, que está condicionada à fiscalização e manutenção do serviço prestado de permanência no espaço público e não de guarda do veículo, surge ao ser identificada a saturação da oferta que segundo Gaspar (2008), o aumento das tarifas nas áreas centrais pretende equiparar a procura e oferta e nas cidades de grande porte o sistema coletivo se tornará uma realidade próxima.

Já em relação às áreas centrais, o conceito de centralidade se aplica de forma uniforme a qualquer sistema central de governo, de armazenamento ou de distribuição. Assim, as áreas centrais urbanas reverberam bens econômicos ou bens mercantis, na medida em que respondem a uma demanda e a sua produção.

A teoria dos lugares centrais nos apresenta uma espécie de modelo dos sistemas urbanos pré-revolução industrial. Implicitamente, supõe-se que a função primordial de uma cidade, para um território mais amplo é de centro de mercado, de negócios e de serviços. Isto ainda continua presente, apesar do desenvolvimento das atividades industriais (De Moura Pires, *et al.* 2018, p.73).

De acordo com Souza (2006), relacionado ao comércio, as primeiras atividades estavam ligadas às feiras livres, e atualmente o comércio de Cajazeiras-PB, é bem diversificado com lojas em geral. Ao passo que a concentração de atividades econômicas e comerciais se dá nas áreas centrais municipais, torna-se inviável limitar a um determinado público, seja transeunte ou condutor de veículos, os benefícios adjacentes às vias urbanas.

Sobre o ir e vir, a referência direta ao tráfego de veículos nas vias públicas é inevitável. Acerca da vivência e da mobilidade nas cidades é possível concluir que os carros não transportam a maioria das pessoas, eles ocupam a maioria dos espaços e se faz necessário problematizar a apropriação do espaço público, almejando o uso mais apropriado e que faça se efetivado o direito coletivo de reinventar e moldar as cidades.

## **IMPLEMENTAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO ZONA AZUL EM CAJAZEIRAS-PB**

As vias públicas são caminhos abertos ao trânsito público, de uso comum e inalienáveis, ligadas diretamente a outros, dentro dos perímetros urbanos e suburbanos. É desejável que o foco do planejamento das cidades seja baseado em vias funcionais não apenas para o tráfego de

veículos, mas coexistentes ao uso das vias pelos pedestres, já que a ocupação destas simultaneamente entregam acesso aos recursos da cidade à ambos.

Sobre esses recursos, os locais mais próximos da origem são os mais desejados. A aglomeração geográfica da população nas cidades deve-se à possibilidade de redução de custos de transporte e de interação social dos agentes econômicos, visto que nenhuma atividade econômica muda de lugar sem subtrair o bem-estar da sociedade.

Uma vez que “o coração da cidade é normalmente seu centro e se constitui, para um espaço urbano, em um lugar central do intervalo A, em um sistema de lugares centrais” (De Moura Pires, *et al.* 2018, p.159), é posto que:

O conceito de centralidade não se limita às atividades comerciais. Se aplica também a oferecer um serviço “eficiente” a uma população, por exemplo, quando se trata de uma sala de espetáculos, um lugar de culto, um escritório etc. Aqui a palavra “eficiente” é utilizada para expressar a minimização do tempo de deslocamento e os demais custos de interação especial para maior número de usuários (De Moura Pires, *et al.* 2018, p.44).

A cultura cidadina das urbes está intrínseca à régua econômica, ditando que as cidades só existem para quem pode se movimentar por ela, ao entender a cidade como entidade autônoma, política, econômica, administrativa e cultural. Corroborando a essa alegação, “foi através da cidade, centro de negócio e de trânsito, que as ideais vindas de fora se disseminaram noutras sociedades. ...O bom funcionamento de uma economia demercado é quase inimaginável sem cidade, sem lugar central” (Polèse, 1998). Não seria diferente com Cajazeiras-PB.

Para tanto, é necessário fazer uma ambientação do recorte espacial selecionado. Segundo o último censo do IBGE (2010), o município de Cajazeiras - PB possui uma população de 58.446 habitantes e estimativa de 62.576 para 2021, está localizado no sertão paraibano há uma distância de 496 quilômetros da capital João Pessoa, contém território limítrofes ao Sul São José de Piranhas; a Norte São João do Rio do Peixe; a Sudeste Nazarezinho; ao Oeste com Cachoeira dos Índios e Bom Jesus e a Noroeste Santa Helena.

Em Cajazeiras-PB, os desafios urbanos estão presentes já na sua formação, dado que em um pequeno espaço de tempo esta passou da condição de povoado à vila e progressivamente, no ano de 1876 em cidade, na qual muitas das suas ruas antigas não estão adequadas à mobilidade urbana necessária na atualidade, sejam muito estreitas ou muito compridas e as ruas mais compridas impossibilitam o tráfego de veículos (Neto; Silva, *et al.* 2015, p.32).

O desafio de compreender a sociedade a partir das cidades está na interseção contido em um somatório de elementos, a modelagem de um espaço urbano rentável com trocas mercantis sujeito à lógica do sistema econômico vigente e a forma de produção e uso do espaço urbano. Nessa interseção há uma virada qualitativa de poder público e insurgências de demandas urbanas.

Nisso, os serviços públicos são, ainda que essenciais, passíveis de delegação a terceiros e de serem pagos, bem como existem serviços privados que podem ser gratuitos. Em economias de mercado, a administração pública frequentemente recorre à iniciativa privada para adquirir bens ou obter serviços necessários às suas funções, assim associa-se ao setor privado sob forma de contratos.

Para isso, se tem a Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 que disciplina a concessão e permissão de prestação de serviços públicos a agentes privados, concordante com o Art. 14 da Lei Mun. nº 2700/2017 na qual incube a Superintendência Cajazeirense de Transporte e Trânsito- SCTRANS autorizar e outorgar mediante licitação, a concessão onerosa para exploração dos estacionamentos rotativos – “Zona Azul” em vias e logradouros públicos do município, na forma desta lei e pertinente, especificamente a disposição da Lei 8.666/1993.

Por conseguinte, A ZONA AZUL DIGITAL se apresenta como um projeto com soluções inteligentes que visam uma melhoria na mobilidade urbana. Pela lei nº 2700/2017, no

Art. 4º entende-se que:

a implantação, manutenção e operação do sistema de estacionamento rotativo pago previsto no artigo 24, inciso X, do Código de Trânsito Brasileiro, tem como objetivo fundamental propiciar a democratização no uso do espaço público, com a racionalização e a universalização do uso das vagas de estacionamento localizadas em vias e logradouros públicos do Município de Cajazeiras (Cajazeiras, 2017).

Sobre os serviços prestados pelo Zona Azul, em Cajazeiras- PB a empresa contratada desde o início da prestação desse serviço no ano de 2017 é a empresa de pequeno porte inscrita no CNPJ: 18.452.010/0001-23, a R2 Mobi Sistemas e Mobilidade Urbana LTDA.

Coube a essa empresa utilizar todas as sinalizações horizontais e verticais previstas tanto no Código de Trânsito Brasileiro, quanto no art.16 da lei nº 2700/2017. Atualmente a empresa atua nesse município com uma equipe de campo composta por 05 (cinco) funcionários e 15 (quinze) pontos de atendimento.

Para esse fim, foram estimadas pela Lei Mun. nº 2700/2017 que dispõe sobre o Sistema de Estacionamento Rotativo nas vias e logradouros públicos do Município de Cajazeiras e dá outras providências a quantidade de 1.293 (um mil duzentos e noventa e três) a serem implementadas por etapas, sujeitas a alterações conforme necessidade do município.

Contudo, foram implementadas até o momento de hoje 516 (quinhentos e dezesseis) vagas para automóveis e motocicletas, incluindo 2% (dois por cento) das vagas destinadas a ped e 5% (cinco por cento) destinadas à idosos conforme percentual previsto na Lei Mun. nº 2700/2017, distribuídas entre as seguintes vias: Av. Pres. João Pessoa; Benedito Gomes Souza; Cardeal Arco Verde; Praça D. João da Mata; Rua Cel. Justino Bezerra; Rua Cel. Juvêncio Carneiro; Rua Cel. Peba; Rua Dr. Bonifácio Moura; Rua Epifânio Sobreira e Rua Padre José Tomaz cobrindo todas as áreas centrais do município. Vale ressaltar que:

as áreas do sistema rotativo de estacionamento serão instituídas concomitantemente e sem prejuízo das demais áreas de estacionamentos específicos, tais como as áreas situadas em frente a hospitais, farmácias e outros locais considerados estratégicos que necessitem de paradas de emergências, e os estacionamentos destinados a veículos de aluguel, taxi, operação de carga e descarga, ambulâncias, veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, viaturas policiais, dentre outros devidamente sinalizados na forma da legislação de trânsito (Cajazeiras, 2017).

Atualmente o valor da tarifa cobrada é de 2,00\$ (dois reais) automóveis e 1,00\$ (um real) para motocicletas pela disponibilidade do serviço durante o período limite de até 02 (duas) horas consecutivas, ao longo de 06 (seis) dias por semana, sendo o horário de funcionamento entre o intervalo das 08 às 18h de segunda à sexta e aos sábados de 08h às 12h para ambas as categorias de veículos. Para melhor comodidade dos usuários, a empresa disponibiliza o ticket impresso nos pontos de atendimento e o ticket online através do aplicativo Zul+.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Como indicado nas seções anteriores desse artigo, são previstos nos planos diretores e em outros instrumentos de regulação urbanística o desenvolvimento social e econômico, por

intermédio das políticas públicas que viabilizam o acesso de toda a população aos equipamentos urbanos. Não obstante, a gestão pública tem a incumbência de usufruir dos diversos instrumentos de planejamento urbano, que visem atender as necessidades básicas de seus cidadãos, tais como o plano diretor, uso e ocupação do solo, legislação urbanística, lei orgânica municipal dentre outras.

Esses aparatos legais validam os mecanismos de mobilidade urbana disponíveis e subsidiam as tomadas de decisões dos gestores ao passo de satisfazerem essas necessidades dos municípios eficientemente, mas apenas a legislação em si não é garantia da efetivação e aplicação dessas diretrizes por parte da gestão municipal, pois existem desafios em levar à risca todas elas.

Para tanto, a implementação do Zona Azul em Cajazeiras -PB, que se deu por intermédio da Lei Municipal nº 2700/2017 designando à Superintendência Cajazeirense de Transporte e Trânsito- SCTRANS a concessão para exploração dos estacionamentos rotativos em vias e logradouros públicos, oportunizou identificar que a alternância de veículos estacionados equipara o uso das vias públicas e promove a universalização de acesso aos espaços públicos urbanos nas áreas centrais desse município.

O estacionamento rotativo pago em vias públicas, que consiste na reserva de áreas onde são estabelecidos um tempo máximo de permanência na vaga e um valor a ser pago pelo tempo estacionado, permite que os recursos da cidade e o espaço urbano das áreas centrais municipais sejam acessados por todos. Dessa forma, funcionamento do Zona Azul é um importante provedor de melhorias na mobilidade dos usuários das vias públicas, garantindo a democratização do uso do espaço urbano e assegurando a melhor fluidez na circulação e rotatividade de veículos em áreas comerciais de Cajazeiras – PB.

Alguns dos desafios limitantes enfrentados na construção desse artigo quanto aos procedimentos metodológicos foram a ausência de publicização de informações atualizadas acerca da aplicação das demarcações específicas acertadas em contrato pela empresa concessionária em seus sites e redes sociais e a ausência de divulgação dos estudos técnicos efetuados pelo município para viabilização e delimitação de critérios na seleção dos logradouros contemplados com o estacionamento rotativo.

Esse trabalho é pertinente, em razão da inserção e atuação do sistema de estacionamento rotativo pago serem um serviço público prestado por concessão à iniciativa privada, mediante licitação e consoante ao artigo 175 da Constituição Federal de 1988, por ser de incumbência dos municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito.

Por tanto, essa pesquisa almeja subsidiar a gestão pública municipal nos estudos e na elaboração de políticas públicas relacionadas à utilização do espaço urbano em áreas centrais das cidades e ampliar perspectivas de tal experiência para que gestões de outros municípios possam também repensar suas práticas.

Para pesquisas futuras, propõe-se que seja verificada a viabilidade econômica de implantação e manutenção desse sistema de estacionamento, uma vez que o recorte dessa pesquisa não contemplou esse aspecto e averiguada a tangibilidade de uma possível replicação em municípios de realidades próximas à de Cajazeiras-PB, e ampliação caso o número de vagas rotativas não seja suficiente para atender a demanda municipal.

## **REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA**

ABRUCIO, F. L. Trajetória recente da gestão pública brasileira: um balanço crítico e a renovação da agenda de reformas. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v.41, p.67-86, 2007.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm)

\_\_\_\_\_. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade). Brasília DF, 2001. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm)

CAJAZEIRAS. Câmara Municipal de Cajazeiras. Lei nº 644, de 14 de junho de 1978. Institui a Legislação Urbanística de Cajazeiras. Cajazeiras, 1978. Disponível em: [https://www.cajazeiras.pb.gov.br/arquivos/1078/LEIS%20BASICAS\\_644\\_1978\\_0000001.pdf](https://www.cajazeiras.pb.gov.br/arquivos/1078/LEIS%20BASICAS_644_1978_0000001.pdf)

\_\_\_\_\_. Lei A Lei 292/1992- Lei Orgânica Municipal de Cajazeiras. Cajazeiras, 1992. Disponível em: <https://cajazeiras.pb.gov.br/publicacoes.php?id=1076>

\_\_\_\_\_. Lei Nº 1666/2006, de 01 de dezembro de 2006. Define o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Cajazeiras e dá outras providências. Cajazeiras, 2006. Disponível em: < <https://cajazeiras.pb.gov.br/publicacoes.php?id=1083> >

\_\_\_\_\_. Lei nº 2700 de 1 de novembro de 2017. Dispõe sobre o Sistema de estacionamento rotativo nas vias e logradouros públicos do Município de Cajazeiras e dá outras providências. Cajazeiras, 2017. Disponível em: <https://sctranscajazeiras.pb.gov.br/leis/4>

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. **Revista dos transportes públicos**, v. 2, n. 99-106, 2006.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Victor; PASSADOR, Claudia Souza. **O Campo do conhecimento em administração pública no Brasil: uma análise a partir do olhar do Guerreiro Ramos**. - Brasília: Enap, 2019.

DE MELLO, Diogo Lordello. **Governo e administração municipal: a experiência brasileira**. Revista de Administração Pública, v. 35, n. 2, p. 79 a 96-79 a 96, 2001

DE MOURA PIRES, Mônica et al. **Economia urbana e regional: território, cidade e desenvolvimento**. SciELO-Editus-Editora da UESC, 2018.

ELIAS, A. Estacionamento Rotativo Pago em via pública: Racionalização do uso da via x disposição do usuário em pagar pelo serviço (Dissertação de Mestrado). Mestrado em Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 2001.

FISCHER, T. A formação do administrador brasileiro na década de 90: crise, oportunidade e inovações nas propostas de ensino. *Revista de Administração Pública*, FGV, Rio de Janeiro, v. 27, n. 4, p. 11-20, out./ dez. 1993.

GASPAR, M.; VIEGAS, J.M. O estacionamento em áreas urbanas: instrumento de gestão da mobilidade. Tese de Mestrado. IST, Lisboa. 2008.

GIL, Antonio Carlos et al. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. População Estimada 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/cajazeiras/panorama>

MARICATO, Erminia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 3. Ed. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-188.

MINAYO, Maria Cecília; COSTA, António Pedro. Fundamentos teóricos das técnicas de investigação qualitativa. **Revista Lusófona de Educação**, v. 40, n. 40, 2018.

NETO, SILVA et al. **Planejamento urbano e crescimento do município de Cajazeiras-PB. de 1980 até 2015**. 2015

POLÈSE, M. Economia Urbana e Regional: lógica espacial das transformações económicas. Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, Coleção APDR: Coimbra, Portugal, 1998.

RAMOS, Marília Patta; SCHABBACH, Letícia Maria. O estado da arte da avaliação de políticas públicas: conceituação e exemplos de avaliação no Brasil. **Revista de administração pública**, v. 46, n. 5, p. 1271-1294, 2012.

RICHARDSON, R. J. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. São Paulo: Atlas, 1999.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. Brasiliense, 2017.

SCHASBERG, Benny; PINHEIRO, Otilie Macedo. Princípios e Diretrizes para elaborar e revisar os Planos Diretores Municipais. In: ROLNIK, Raquel; PINHEIRO, Otilie Macedo. **Plano Diretor Participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004. p. 11-35.

SOUZA, F. A. **Conhecendo o Município de Cajazeiras**. Editora Real. Cajazeiras-PB, 2006.

VIDAL, H. S. Aspectos da área azul. Ministério Público De Minas Gerais. Centro de Estudos e Aperfeiçoamento Funcional. **Revista Jurídica do Ministério Público**. v. 02 (dezembro de 1998). Belo Horizonte, pg. 55-99.

VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: Publicação em meio digital disponível no site <http://www.usp.br/fau/fau/galeria/paginas/index.html>, agosto de 2005.