



Mobilidade urbana e inclusão social: a questão do transporte público no município de Naviraí/MS

Leticia Madeira

Universidade Federal do Mato Grosso do Sul

leticia.madeira@ufms.br

Tatiana Braz Ribeiro

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

tatiana.ribeiral@ufms.br

RESUMO

A mobilidade urbana é determinante para o acesso à cidade, para a inclusão social e para a redução de desigualdades. Em Naviraí-MS, cidade média em expansão recente e marcada por crescimento urbano desordenado, a ausência de transporte público coletivo evidencia falhas estruturais na efetivação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Lei Complementar nº 200/2019), elaborado em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012). Este estudo analisa o marco legal municipal, confrontando-o com evidências obtidas por meio de entrevista semiestruturada com o ex-prefeito José Izauri de Macedo, responsável por conduzir a elaboração da política. Os resultados indicam que, apesar de a lei apresentar princípios avançados - como acessibilidade universal, priorização de pedestres, integração modal e incentivo a tecnologias limpas - sua implementação é obstruída pela ausência de metas, cronograma, indicadores, definição de recursos, resistência política e baixa pressão social. Conclui-se que a falta de aplicação da lei reforça desigualdades históricas e produz um “exílio na periferia”, comprometendo o direito à cidade e ampliando a segregação socioespacial. A efetivação da mobilidade urbana em Naviraí requer governança institucional fortalecida, participação cidadã ativa e medidas incrementais de curto prazo previstas na legislação.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; transporte público; desigualdade socioespacial; Naviraí-MS; direito à cidade.

ABSTRACT: Urban mobility is crucial for access to the city, for social inclusion, and for reducing inequalities. In Naviraí-MS, a medium-sized city undergoing recent expansion and marked by disordered urban growth, the lack of public transportation highlights structural flaws in the implementation of the Municipal Urban Mobility Plan (Complementary Law No. 200/2019), developed in accordance with the National Urban Mobility Policy (Federal Law No. 12.587/2012). This study analyzes the municipal legal framework, comparing it with evidence obtained through a semi-structured interview with former mayor José Izauri de Macedo, who was responsible for leading the development of the policy. The results indicate that, despite the law presenting advanced principles – such as universal accessibility, prioritization of pedestrians, modal integration, and incentives for clean technologies – its implementation is hindered by the absence of goals, a timeline, indicators, resource allocation,



political resistance, and low social pressure. It is concluded that the lack of application of the law reinforces historical inequalities and produces an “exile in the periphery,” compromising the right to the city and amplifying socio-spatial segregation. The effective implementation of urban mobility in Naviraí requires strengthened institutional governance, active citizen participation, and incremental short-term measures foreseen in the legislation.

Keywords: Urban mobility; public transport; socio-spatial inequality; Naviraí-MS; right to the city.

1. INTRODUÇÃO

Naviraí é uma cidade localizada no estado do Mato Grosso Sul, na região centro-oeste do Brasil. Fundada em 16/04/1952, somente em 1955, o povoado passou a ser atingido por uma pequena estrada que o ligava ao município de Dourados. Atingiu a designação de distrito pela Lei nº 1.195/1958 e de município pela Lei nº 1.944/1963 (PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVIRAÍ, 2025). Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), Naviraí possui uma população de aproximadamente 55.689 habitantes.

A partir da década de 1960, Naviraí começou a se estruturar com a chegada de colonizadores e a instalação das primeiras serrarias e serviços básicos. Em 1963, foi estabelecida a primeira linha regular de ônibus, conectando Naviraí a Umuarama, pela empresa Nossa Senhora de Fátima (PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVIRAÍ, 2025). Desde sua fundação, a cidade acompanhou ciclos econômicos ligados à madeira, agropecuária e agroindústria, que impulsionaram sua expansão, mas sem garantir o ordenamento territorial necessário. Um reflexo desse processo é a precariedade da infraestrutura de circulação, das calçadas, das vias internas e da integração entre bairros, sobretudo aqueles mais distantes do centro.

Mesmo tendo a primeira linha de ônibus implantada em 1963 com itinerário intermunicipal, Naviraí nunca estruturou um sistema municipal de transporte coletivo. Apenas em 2019, mais de cinquenta anos depois, foi instituído o primeiro Plano Municipal de Mobilidade Urbana (LC nº 200/2019), durante o mandato de José Izauri de Macedo. Segundo a legislação, a mobilidade urbana é um conjunto de deslocamentos de pessoas ou bens, com o intuito de melhorar o acesso ao espaço urbano, mediante a utilização de vários modais de transporte. Um dos princípios dessa política é a acessibilidade universal, contemplando a mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de locomoção, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos. O principal objetivo desta política foi permitir a organização de condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de



infraestrutura de circulação, possibilitando o acesso a empregos e serviços e garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade (NAVIRAÍ, 2019).

Este artigo tem como objetivo analisar os desafios e impactos sociais da falta de transporte público em Naviraí, propondo o debate acerca da implementação do Plano de Mobilidade Urbana, de forma a tornar o deslocamento urbano mais eficiente, sustentável e acessível a todos. A pergunta que orienta a pesquisa é: De que maneira a falta de transporte público, em Naviraí, afeta a mobilidade urbana e a inclusão social dos moradores? A seguir, serão apresentadas as principais questões relativas ao marco legal de mobilidade urbana no município, bem como, o impacto da ausência de uma política pública efetiva de transporte público na cidade de Naviraí. Para tanto, o artigo analisa a legislação a partir de entrevista semiestruturada realizada em 2 de junho de 2025 com o Ex-Prefeito José Izauri de Macedo, idealizador e defensor do Plano Municipal de Mobilidade Urbana do município. A pesquisa busca identificar convergências, lacunas e condicionantes político-institucionais da não implantação do transporte coletivo em Naviraí.

2- Mobilidade Urbana: a convivência entre o marco legal e a ausência de uma política pública para o setor

O marco legal que orienta a política municipal é composto pela Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), pelo Plano Diretor Participativo de Naviraí (Lei nº 195/2018) e pela Lei Complementar nº 200/2019, que institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana. A LC nº 200/2019 reproduz princípios como a prioridade aos modos não motorizados e ao transporte coletivo, a acessibilidade universal e a gestão democrática.

Ainda que a cidade tenha sido criada na década de 1960, somente em 2019, no mandato de José Izauri de Macedo, conhecido como Dr. Izauri, foi criada a principal normativa sobre a mobilidade urbana no município de Naviraí. Esta Lei Complementar estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Naviraí, nos moldes previstos no artigo 24 da Lei Federal nº 12.587/2012, e no Plano Diretor Participativo de Naviraí (Lei Complementar nº 195/2018).

De acordo com a normativa, a mobilidade urbana é um conjunto de deslocamentos de pessoas ou bens, com o intuito é de melhorar o acesso ao espaço urbano, mediante a utilização de vários modais de transporte. Um dos princípios dessa política é a acessibilidade universal,



contemplando a mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de locomoção, permitindo o acesso de todos à cidade e aos serviços urbanos.

Os objetivos gerais dessa política é dar condições de mobilidade à população residente em áreas desprovidas de infraestrutura de circulação, empregos e serviços, garantindo acesso amplo e irrestrito à cidade. Além disso, a cidade deve ainda garantir acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade à cidade e aos serviços urbanos.

A Lei Complementar nº 200/2019, conhecida como Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Naviraí, incorpora princípios como a prioridade a pedestres e ciclistas, a acessibilidade e a integração modal. Contudo, a ausência de cronograma, metas e indicadores mensuráveis, a inexistência de previsão de fontes de financiamento e a indefinição de uma matriz de responsabilidades entre secretarias enfraquecem a capacidade executiva. O próprio documento reconhece a inexistência do transporte coletivo e justifica sua não implantação por “viabilidade econômica”, sem apresentar estudos de demanda, modelagem de custos ou etapas piloto. Embora a legislação local esteja atenta aos direitos constitucionais dos municípios, os seus avanços, até 2025, são pouco significativos uma vez que inexistem mecanismos previstos de participação e controle social, o que dificulta a gestão democrática e a implementação prevista em lei.

Ainda que as normativas busquem assegurar o direito à mobilidade urbana no município, reconhecendo a inexistência de transporte urbano em operação, a substantivação do acesso ao transporte público permanece ausente, uma vez que a lei condiciona sua implantação à viabilidade econômica, sem apresentar cronograma, fontes de custeio, matriz de responsabilidades ou indicadores. Esta normativa é o ponto de partida para a análise crítica desenvolvida no artigo.

Desta forma, mesmo que a legislação municipal tenha sido sancionada em 2019, o Plano de Mobilidade Urbana do município permanece sem implementação e sem visibilidade local. Em 2025, a falta de um sistema de transporte público eficaz em Naviraí gera impactos sociais significativos para a população.

A ausência de um serviço que atenda às necessidades de deslocamento de forma acessível e regular atinge diretamente os moradores mais vulneráveis, como trabalhadores de baixa renda, estudantes e idosos, que enfrentam dificuldades para acessar serviços básicos, como saúde, educação e lazer. Além disso, a expansão urbana da cidade aumenta as distâncias entre os bairros periféricos e as áreas centrais, exacerbando os desafios de mobilidade urbana.

Entre os problemas detectados pela ausência de uma política pública de mobilidade urbana está a falta de transporte público regular. A ausência de linhas de ônibus ou vans que



conectem diferentes regiões do município faz com que muitos dependam de serviços informais caros, como táxis, moto-táxis e aplicativos de transporte.

Entre os principais impactos observados na ausência de transporte público no município estão a exclusão social e o acesso limitado aos equipamentos públicos como escolas, postos de saúde, assistência social, praças e outros bens coletivos. Desta forma, a mobilidade deficiente afeta a equidade urbana, uma vez que os grupos que não têm acesso a transporte privado ficam limitados em suas oportunidades de emprego, educação e lazer. Neste sentido, o município limita a cidadania e o direito a bens coletivos, ocasionando uma diferenciação na ocupação do espaço público.

Além disso, observamos um significativo impacto ambiental uma vez que induz à crescente dependência de veículos particulares, agravando a poluição do ar e contribuindo para a degradação ambiental, além de aumentar o congestionamento nas áreas centrais. Por fim, destacamos uma questão relevante relativa à ausência de transporte público é a infraestrutura viária. As vias de Naviraí não foram projetadas para um grande fluxo de veículos, resultando em congestionamentos, especialmente nos horários de pico e saídas de escolas.

Observa-se, no entanto, que a realidade de Naviraí não é um caso isolado. Oliveira (2023) analisou a necessidade de transporte público coletivo em Aquidauana-MS e concluiu que a ausência desse serviço impacta negativamente o deslocamento da população, obrigando-a a recorrer a veículos próprios, aplicativos de transporte ou mesmo caminhar longas distâncias. A pesquisa identificou que 96% dos entrevistados gostariam de utilizar transporte público caso ele existisse, evidenciando a demanda reprimida por esse serviço.

A ausência de transporte público coletivo em Naviraí-MS tem efeitos diretos sobre a equidade urbana, a acessibilidade a serviços essenciais e a sustentabilidade ambiental. Embora o município disponha de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Lei Complementar nº 200/2019), persistem barreiras à sua implementação. Estas barreiras correspondem a um problema persistente na política e na sociedade civil naviraiense que naturaliza a ausência do direito ao transporte público de qualidade na região.

A permanente ausência de um sistema de transporte público eficaz em Naviraí gera impactos sociais significativos. A ausência de um serviço que atenda às necessidades de deslocamento de forma acessível e regular atinge diretamente os moradores mais vulneráveis, como trabalhadores de baixa renda, estudantes, pessoas com restrições motoras e idosos, que enfrentam dificuldades para acessar serviços básicos, como saúde, educação e lazer. Além



disso, a expansão urbana da cidade aumenta as distâncias entre os bairros periféricos e as áreas centrais, exacerbando os desafios de mobilidade.

Naviraí experimentou nas últimas décadas uma expansão urbana periférica, marcada por ocupação distante do centro, baixa densidade, abertura de loteamentos sem infraestrutura adequada e carência de espaços públicos qualificados. O resultado é uma cidade mais extensa do que integrada, onde os deslocamentos cotidianos exigem longas distâncias. Esse modelo urbano tem consequências diretas: Acesso desigual a serviços de saúde, educação e lazer; Maior dependência de transporte motorizado individual; Dificuldade de deslocamento para idosos, mulheres, jovens e trabalhadores de baixa renda; “Exílio periférico”: pessoas que, por morar longe dos centros de serviço, enfrentam maior tempo, custo e desgaste para acessar direitos básicos.

3. Capacidade (ou falta dela) da infraestrutura urbana

A LC nº 200/2019 prevê integração modal, acessibilidade universal e priorização dos modos não motorizados. Contudo, Naviraí não dispõe de infraestrutura urbana compatível com tais princípios, apresentando: calçadas irregulares, interrompidas ou inexistentes (especialmente nos bairros Varjão, Ipê, Nelson Trad e Belo Horizonte); vias estreitas sem espaço para ciclovias; ausência de sinalização e padronização; pontos críticos de alagamento; inexistência de abrigos ou estrutura básica para paradas de ônibus. (Gomes *et all*: 2011)

A dúvida levantada pela banca - se Naviraí tem infraestrutura para comportar modalidades diversas de mobilidade - é respondida pela própria análise: a cidade não possui estrutura suficiente, pois nunca desenvolveu um sistema multimodal.

Em relação à caminhabilidade e o uso de ciclovias, são questões debatidas amplamente no curso de Arquitetura e Urbanismo do Câmpus de Naviraí, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Em 2025, foi publicado o importante documento intitulado: Cartilha de Acessibilidade Urbana: Calçadas Acessíveis para Naviraí/MS. De acordo com o trabalho desenvolvido pelos docentes Geovana Parra, Emeli Guarda e Ramon Fortunato Gomes, a caminhabilidade em Naviraí é precária, exigindo esforços conjuntos entre a prefeitura municipal e os demais agentes públicos do município. Entre os problemas mais recorrentes estão: falta de rampas e acessibilidade; ocupação irregular do passeio público por degraus, totens e mercadorias de comércio; trechos sem calçada; ausência de sombreamento e bancos. Outro fator limitante seria a topografia da cidade - com aclives e declives em determinados trajetos - também limita a adoção da bicicleta, pois exige esforço maior e não há



vias cicláveis seguras. (NAVIRAI:2025). Disponível em: <https://www.navirai.ms.gov.br>. Acesso em: 15 de novembro de 2025.

4- Razões e limites para a implementação da política pública: o que fala o ex-prefeito

A análise documental da Lei Complementar nº 200/2019, do Plano Diretor (Lei nº 195/2018) e da Lei Federal nº 12.587/2012, possibilitou o entendimento do arcabouço legal do município e a defesa institucional dos direitos a uma mobilidade urbana acessível e defensora de um sistema modal de transporte coletivo. No entanto, a aprovação do marco legal não correspondeu à sua efetivação. Visando compreender as razões que limitaram a substantivação do direito ao transporte público, esta pesquisa realizou uma entrevista semiestruturada com o ex-prefeito José Izauri de Macedo, idealizador e responsável pelo debate do marco legal na cidade.

A realização de uma entrevista com o ex-prefeito José Izauri de Macedo, autor da Lei Complementar nº 200/2019, que institui o Plano de Mobilidade Urbana de Naviraí, forneceu subsídios fundamentais para compreender os entraves e perspectivas locais quanto à mobilidade urbana. As respostas obtidas permitiram confirmar hipóteses levantadas durante a pesquisa e revelar aspectos pouco discutidos, como os interesses locais contrários à implementação de um sistema público de transporte.

Segundo Izauri, a criação da lei foi motivada pela necessidade de alinhamento com a legislação federal (Lei 12.587/2012) e com o Plano Diretor Municipal. O processo contou com a participação de diversos setores da sociedade civil e entidades técnicas. Isso demonstra que, ao menos em sua concepção, o Plano foi fruto de um processo participativo e fundamentado.

Entre os objetivos principais da lei, destacam-se: “dar acesso e independência a todos os munícipes no que tange ao seu deslocamento dentro da malha urbana” e “criar diretrizes visando um desenvolvimento ordenado, inteligente e sustentável”. Esses objetivos dialogam diretamente com autores como Maricato (2011) e Rolnik (2015), que defendem uma mobilidade urbana voltada à inclusão social e à sustentabilidade.

No entanto, a implementação enfrentou obstáculos consideráveis. O ex-prefeito destacou a dificuldade de devolver os espaços públicos aos pedestres, denunciando “uma incômoda e indevida utilização das calçadas e espaços públicos por parte de empresários”, o que inclui totens, degraus e estruturas que dificultam o trânsito livre. Isso mostra o conflito entre interesses comerciais e o direito coletivo à cidade.



A resposta mais reveladora foi sobre a não efetivação do transporte público. Izauri explicou que, além do porte da cidade, fatores como a “existência de transporte coletivo vinculado às empresas”, o uso consolidado de mototáxis e a “autonomia relativa dos bairros” dificultam a demanda por transporte coletivo. Essas justificativas revelam um lobby informal que favorece o transporte privado e desestimula políticas públicas mais amplas e inclusivas.

Por fim, o ex-prefeito afirmou que a continuidade da implantação do plano, com ênfase em ciclovias, calçadas acessíveis e sinalização, pode fomentar uma cultura mais voltada ao pedestre. Ainda que não tenha opinado diretamente sobre a vontade política atual, reconheceu algumas ações iniciadas na gestão seguinte.

A entrevista com José Izauri de Macedo, portanto, não apenas valida os pontos discutidos ao longo deste trabalho, como também revela a complexa rede de fatores políticos, culturais e econômicos que moldam a mobilidade urbana em cidades médias como Naviraí. Cabe observar que a fala do ex-prefeito explicita os obstáculos políticos e econômicos para a implementação da política pública como a ocupação irregular de calçadas por agentes privados e a influência de serviços de transporte particulares (mototáxis e empresas), que reduzem a pressão social por um sistema público. O resultado é a ampliação de desigualdades no acesso a trabalho, educação e saúde, além da dependência do transporte individual.

Conforme destacou o ex-prefeito Jose Izauri de Macedo em entrevista realizada no dia 2 de junho de 2025, a ausência de transporte coletivo em Naviraí está associada à dificuldade de efetivar políticas públicas nesse campo. Segundo ele: “Há resistência de parte da população e de alguns setores econômicos em aceitar mudanças que priorizem o transporte público e o uso de calçadas, o que acaba dificultando a efetivação do bairro”.

Essa fala reforça os limites institucionais do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, evidenciando a dimensão política do problema, marcada por: (a) resistência de agentes privados na devolução de passeio público; (b) influência de serviços privados (mototáxis e transporte oferecido por empresas), que reduzem a pressão por transporte coletivo; e (c) percepção de baixa demanda em razão da “autonomia” dos bairros. Esses elementos apontam para um problema de governança e captura de agenda, não apenas de técnica ou finanças, mas de efetivação da política pública.

Em síntese, a análise documental da legislação e a entrevista com o ex-prefeito convergem no diagnóstico de que a cidade carece de medidas estruturantes, mas divergem na solução do problema. A lei apresenta diretrizes gerais e a entrevista explicita barreiras políticas e culturais para a sua implementação. Em conjunto, as fontes indicam que a priorização do direito à mobilidade requer ações incrementais previstas na própria norma



local: (i) requalificação e desobstrução de calçadas com fiscalização; (ii) rede ciclável básica; (iii) instâncias de participação permanentes para pactuar metas e monitorar indicadores; (iv) piloto de linha curta em horários de pico, viabilizado por subsídio ou contrato experimental, de modo a produzir dados reais de demanda.

A entrevista com o ex-prefeito José Izauri traz contribuições essenciais: Empresários resistem à desobstrução das calçadas; Mototáxis e empresas privadas oferecem transporte próprio aos funcionários, reduzindo a pressão popular por ônibus; O poder público considera que “os bairros são autônomos”, diminuindo a percepção de necessidade de transporte coletivo; A cidade naturalizou a ausência de ônibus; Não há protestos, reivindicações públicas ou mobilização cidadã pelo transporte; O tema não é prioridade política local; A falta de transporte reduz a autonomia dos moradores, especialmente de jovens, idosos e mulheres. Tais elementos revelam um problema de governança, não apenas técnico, mas também político e social.

5- Mobilidade urbana, infraestrutura e direito à cidade

De acordo com Maricato (2011), para uma mobilidade urbana sustentável é necessário garantir que todas as áreas da cidade sejam acessíveis, promover a inclusão social e reduzir impactos ambientais. A mobilidade urbana é um conceito amplo que envolve o deslocamento eficiente de pessoas e bens dentro da cidade, integrando o sistema de transporte público, a infraestrutura viária e a acessibilidade aos serviços urbanos.

Em cidades com transporte público inadequado, como Naviraí, o desenvolvimento urbano e a inclusão social são comprometidos, uma vez que o acesso a serviços essenciais e ao mercado de trabalho fica limitado para as populações mais vulneráveis.

Vasconcellos (2001) argumenta que há uma ligação estreita entre o acesso ao transporte público e o pleno exercício dos direitos de cidadania. A mobilidade urbana é um fator crucial para a promoção da equidade social, pois o acesso ao transporte público garante que diversos grupos possam participar plenamente da vida urbana.

Segundo Rolnik (2015), o direito à cidade inclui o acesso igualitário a serviços e oportunidades oferecidas pelo espaço urbano, o que depende de um sistema de transporte público eficiente e inclusivo. Quando esse direito é limitado, aumentam-se os índices de exclusão social, afetando desproporcionalmente grupos vulneráveis, como trabalhadores de baixa renda, idosos e estudantes.



Em Naviraí, a falta de transporte público regular aprofunda essas desigualdades, limitando o acesso de muitos cidadãos a serviços essenciais, como saúde e educação, e restringindo suas oportunidades no mercado de trabalho, conforme discutido nos estudos de Vasconcellos (2013) sobre transporte e inclusão social no Brasil.

Em Aquidauana-MS, a exclusão social causada pela ausência de transporte público coletivo ficou evidente na pesquisa de Oliveira (2023). O estudo identificou que grande parte da população, especialmente nos bairros periféricos, enfrenta dificuldades para se deslocar ao centro da cidade para trabalhar, estudar ou acessar serviços de saúde. Esse cenário se repete em Naviraí, onde a dependência do transporte individual cria barreiras para a mobilidade de grupos vulneráveis.

Um dos fundamentos de uma cidade sustentável é a existência de um transporte público eficiente e acessível, que contribua para a redução do uso de veículos particulares, diminua a poluição e melhore a qualidade de vida urbana. De acordo com Vasconcellos (2013), investir em transporte coletivo é crucial para evitar problemas como congestionamentos e altos níveis de poluição, que impactam diretamente a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, Maricato (2011) destaca que cidades que priorizam o transporte público e alternativas de mobilidade sustentável, como o ciclismo e o transporte ativo (a pé), promovem uma melhor integração urbana e favorecem a inclusão social. A falta de um planejamento adequado impacta diretamente a mobilidade urbana, pois o crescimento urbano desordenado sem integração com políticas de mobilidade resulta em áreas de difícil acesso e infraestrutura viária precária.

Em Naviraí, onde a dependência de veículos particulares é alta, observa-se um aumento na emissão de gases poluentes e na degradação do meio ambiente urbano. Para reverter esse cenário, é fundamental que sejam implementadas políticas públicas que incentivem o uso de transporte coletivo e alternativas mais sustentáveis.

Segundo Rolnik (2015), a ausência de um planejamento urbano que leve em conta as necessidades de transporte coletivo e de transporte ativo compromete a inclusão social e a sustentabilidade das cidades. Em cidades em expansão, como Naviraí, adaptar a infraestrutura para suportar o aumento da frota de veículos particulares e proporcionar alternativas de mobilidade mais eficientes é um grande desafio.

Conforme discutido por Vasconcellos (2001), é essencial que os investimentos em infraestrutura incluam o transporte ativo e o transporte público, de forma a garantir uma mobilidade urbana que seja inclusiva e sustentável. Oliveira (2023) aponta que a taxa de



motorização em Aquidauana é elevada, reflexo da falta de opções de transporte público. Como alternativa, o estudo propôs a criação de uma rota hipotética para ônibus coletivos, abrangendo os principais bairros da cidade, com um trajeto de 20,38 km. Esse planejamento permitiria reduzir o número de veículos particulares em circulação, melhorando a fluidez do trânsito e reduzindo a emissão de poluentes. Uma solução semelhante poderia ser aplicada em Naviraí, considerando suas especificidades urbanas.

As iniciativas de mobilidade sustentável envolvem não apenas a criação de um sistema de transporte público eficiente, mas também a promoção de meios alternativos de transporte, como bicicletas e caminhadas, além da integração entre diferentes modalidades. De acordo com Vasconcellos (2013), investir em infraestrutura para o transporte ativo, como ciclovias e calçadas acessíveis, é uma estratégia eficaz para reduzir a dependência de veículos particulares, melhorar a qualidade do ar e promover a inclusão social.

Em cidades como Naviraí, onde a infraestrutura para transporte ativo ainda é limitada, tais medidas poderiam ajudar a diminuir o congestionamento, reduzir os impactos ambientais e oferecer alternativas de mobilidade para todos os cidadãos, além do transporte coletivo, políticas de incentivo ao uso de bicicleta e a melhoria das calçadas poderiam reduzir a necessidade de deslocamento motorizado.

A implementação do Plano de Mobilidade Urbana no município de Naviraí exige que a população entenda que o transporte público e coletivo é um direito definido em lei, mas que ainda carece de efetivação. Para tanto, conhecer o marco legal é a primeira questão a ser enfrentada pela sociedade civil e a comunidade política da cidade. A segunda tarefa é realizar a pressão social para que o direito à cidade seja, de fato, uma realidade no município.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme observado ao longo do artigo, a mobilidade urbana em Naviraí-MS enfrenta desafios significativos devido à ausência de um sistema de transporte público eficiente. A dependência do transporte individual, combinada com a expansão urbana desordenada, impacta diretamente a acessibilidade da população aos serviços essenciais, aumentando a desigualdade social e os problemas ambientais. A mobilidade urbana em Naviraí é marcada pelo descompasso entre o marco legal e sua implementação. Embora exista legislação robusta, a ausência de mecanismos operacionais, aliada à falta de prioridade política e à baixa mobilização social, impede o avanço de políticas mais inclusivas.



A análise comparativa com a cidade de Aquidauana-MS, baseada no estudo de Oliveira (2023), reforça a necessidade de um transporte público coletivo em municípios desse porte. Em Aquidauana, a ausência desse serviço já provocou uma série de dificuldades para trabalhadores, estudantes e idosos, evidenciando a demanda reprimida e os impactos negativos da falta de planejamento na mobilidade urbana. Situação semelhante ocorre em Naviraí, onde grande parte da população enfrenta barreiras para acessar oportunidades de emprego, educação e saúde. A falta de transporte público aprofunda desigualdades, restringe autonomia e reforça a segregação socioespacial, especialmente na periferia. O caso de Aquidauana demonstra que municípios semelhantes têm demanda reprimida — o que indica que Naviraí também possui condições para adotar um sistema básico de transporte coletivo.

Diante desse cenário, torna-se imprescindível que o município implemente políticas públicas que promovam a mobilidade urbana sustentável. Investimentos em transporte coletivo acessível, ampliação da infraestrutura para mobilidade ativa (como ciclovias e calçadas adequadas) e planejamento urbano integrado são soluções fundamentais para garantir uma cidade mais inclusiva e ambientalmente responsável.

A experiência de outras cidades demonstra que um sistema de transporte público bem estruturado pode transformar a dinâmica urbana, reduzindo congestionamentos, diminuindo a poluição e garantindo um deslocamento mais eficiente para toda a população. Para Naviraí, essa é uma oportunidade de repensar sua mobilidade e promover mudanças que resultem em melhor qualidade de vida para seus habitantes.

A entrevista realizada com o ex-prefeito José Izauri de Macedo, responsável direto pela criação da Lei Complementar nº 200/2019, foi uma fonte essencial para compreender os bastidores da política de mobilidade urbana em Naviraí. Suas declarações revelaram que, embora a lei tenha sido elaborada com ampla participação social e técnica, sua implementação esbarrou em fatores estruturais e culturais.

O ex-prefeito destacou a dificuldade de executar medidas que envolvem repressão a usos indevidos do espaço urbano, como a ocupação irregular de calçadas por empresários, o que indica resistência por parte de setores econômicos locais à democratização do espaço público. Além disso, sua fala trouxe à tona um dado crucial: a não implantação do transporte público coletivo também se deve à pressão indireta de interesses estabelecidos, como os mototáxis e os transportes oferecidos por grandes empresas locais.

Ao reconhecer a existência desses entraves, o próprio Izauri confirmou o que esta pesquisa já apontava: a ausência de transporte público não é apenas uma questão técnica ou financeira, mas também um reflexo de disputas políticas e econômicas locais. Por isso, sua



contribuição foi decisiva para reafirmar a importância de considerar os interesses envolvidos quando se propõe qualquer transformação na dinâmica da mobilidade urbana.

Assim, a entrevista reforça a tese central deste trabalho: que a ausência de transporte coletivo em Naviraí contribui para a exclusão social e reflete um desequilíbrio de forças no planejamento urbano, que tende a privilegiar interesses privados em detrimento do bem coletivo. A análise conjunta da lei e da entrevista demonstra que o principal gargalo é de governança: existem diretrizes, mas faltam mecanismos operacionais (metas, cronograma, recursos, indicadores) e arranjos institucionais para enfrentar conflitos de interesse. Enquanto isso, a ausência de transporte coletivo aprofunda desigualdades.

Como encaminhamento aderente às evidências coletadas, recomenda-se iniciar pelas medidas previstas na própria LC nº 200/2019 que independem de concessão plena: calçadas acessíveis, fiscalização do uso do passeio, sinalização e rede ciclável básica; e instituir instâncias permanentes de participação para pactuação pública de metas e monitoramento, criando condições para pilotos de linhas em horários de pico. Para tanto, a sociedade civil naviraiense precisa não somente conhecer os seus direitos, mas também, lutar para que sejam efetivados. Neste sentido, o curso de Arquitetura e Urbanismo do Câmpus de Naviraí da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, conta com docentes especialistas que, certamente, poderiam auxiliar no desenho de um espaço urbano acessível, inteligente e promotor da efetivação de direitos sociais garantidos nos marcos legais do país e do município. O poder público, a sociedade civil organizada e a universidade têm o seu papel na defesa e implementação dos direitos à cidade.

7- REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2029). Naviraí (MS). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/navirai/panorama>. Acesso em: 05 de outubro de 2025.

GOMES, R. F.; FLAIN, E. P.; CARLUCCI, M.; PROENÇA, A. D. de A. Mobilidade urbana como conflito, em cidades desenhadas para o automóvel, o caso de Naviraí (MS). In: Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e



Sustentável.Pluris,2011.Disponível em:
www.efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://pluris2020.faac.unesp.br/Paper1147 Acesso
em: 05 de novembro de 2025.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2023.

NAVIRAÍ (MS). **Lei Complementar n.º 195, de 11 de abril de 2018**. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor do Município de Naviraí e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Naviraí, Naviraí, MS, 2018.

NAVIRAÍ. **Lei Complementar nº 200, de 23 de janeiro de 2019**. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana em Naviraí-MS, e dá outras providências. Disponível em:
<https://transparencia.navirai.ms.gov.br/wp-content/uploads/2018/11/lei-complementar-200-2019-navirai-ms1.pdf>. Acesso em: 05 de outubro de 2025.

NAVIRAÍ (Município). **Cartilha de Acessibilidade Urbana: Calçadas Acessíveis para Naviraí-MS**. 1ª edição. Naviraí-MS, junho de 2025. Disponível em: <https://www.navirai.ms.gov.br>. Acesso em: 15 de novembro de 2025.

OLIVEIRA, F. E. Análise da necessidade de implantação de transporte público coletivo para melhoria da mobilidade urbana na cidade de Aquidauana, MS. TCC. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVIRAÍ. Site oficial. Disponível em:
<http://www.navirai.ms.gov.br>. Acesso em: 07 out. 2024.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVIRAÍ. Histórico do Município de Naviraí. Disponível em: <https://www.navirai.ms.gov.br>. Acesso em: 05 de setembro de 2024.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares: A colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.



VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Editora Contexto, 2013.