

## **APLICAÇÃO DO MODELO LÓGICO PARA AVALIAR O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPINA GRANDE-PB**

**JANE ARIMERCIA SIQUEIRA SOARES**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG

**MARIA DE FÁTIMA MARTINS**

**JOYCE ARISTERCIA SIQUEIRA SOARES**

**ERIVALDO MOREIRA BARBOSA**

### **Introdução**

A produção do espaço urbano é um resultado da produção social por agentes que, ao longo do tempo se apropriam e transformam-no, a dinâmica imposta por estes é complexa, e resulta das mutações de suas necessidades sobre os meios de produção e dos conflitos de classe que delas emergem. Dessas ações complexas implicam um processo de reorganização do espaço que se configura pela incorporação de novas áreas, uso e ocupação de solo e conseqüentemente também da deterioração (FERNANDES, 2017; ARAUJO, 2016).

### **Problema de Pesquisa e Objetivo**

Entretanto, as ações dos homens transformadores do espaço se configuram na formação de territorialidades múltiplas, caracterizadas pela acumulação de bens, desigualdades e segregação de áreas (BEZERRA e SILVA, 2018) evidenciando os espaços urbanos, também, como locais de construção de pobreza e de divisão de interesses. Com isso, surge a necessidade de disciplinarmos a organização desses espaços através de políticas de ordenamento para que se possa oferecer às habitantes condições para se viver em um ambiente de qualidade (DA CUNHA, 2008).

### **Fundamentação Teórica**

As cidades são cenários promotores do crescimento e desenvolvimento, sendo espaços atrativos para o deslocamento de pessoas das zonas rurais para as zonas urbanas pela oferta de emprego e serviços públicos, porém, para que se possa receber essa demanda crescente e acomodá-los em espaços residências e comerciais os limites das cidades são estendidos em sua maioria das vezes de forma desordenada, no entanto, uma boa ocupação e uso do solo pode proporcionar uma maior qualidade de vida e desenvolvimento se for bem planejada (MERFORTH e BOHLER-BAEDEKER 2014; REIS et al, 2014 ).

### **Metodologia**

O modelo lógico desenvolvido pela Agência Americana para o Desenvolvimento Internacional é uma das principais metodologias utilizados pela teoria do programa, apresenta de forma sistemática e visual os componentes do programa. O modelo é caracterizado pela presença de três fatores: a) recursos (inputs) podendo ser financeiros ou humanos; b) atividades, são as ações para se chegar ao objetivo da política e, c) resultados, que são os produtos resultados da execução do programa ou política (CASSIOLATO e GUERESI, 2010).

### **Análise dos Resultados**

Observa-se de forma sistemática o processo de construção das etapas para se alcançar determinados objetivos do PLANMOBCG, as entradas estão especificadas no plano, que são os insumos, advindo de dotações orçamentárias do Governo Municipal, sendo direcionadas para a implementação do Plano. As atividades se referem as ações efetivadas para que se chegasse aos resultados, para isso foi necessário a capacitação de pessoas, o desenvolvimento de um projeto de pavimentação e sinalização das referidas ruas e para que a obra fosse realizada foi necessário a escolha de uma empresa para a construção.

### **Conclusão**

O Modelo Lógico demonstrou que o PLANMOBCG conseguiu atender alguns objetivos específicos do plano e o objetivo geral, observa-se ainda, que apesar de já ser uma política em fase de implementação e fundamentada na política Nacional de Mobilidade Urbana, ainda carece de melhorias no que diz respeito aos aspectos ambientais e a mobilidade de transportes motorizados e não motorizados nas referidas ruas.

### **Referências Bibliográficas**

ARAÚJO, Alessandra Silva. O planejamento urbano e ambiental na construção de cidades sustentáveis: as hortas urbanas comunitárias em Porto, Portugal, e Belo Horizonte, Brasil. URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, v. 8, n. 2, p. 190-209, 2016. BEZERRA, Josue Alencar; SILVA, Cicero Nilton Moreira. Entre o rural e o urbano interiorizado. Mercator (Fortaleza), v. 17, 2018.

### **Palavras Chave**

Mobilidade urbana. PLANMOBCG. , PLANMOBCG, Cidades

# APLICAÇÃO DO MODELO LÓGICO PARA AVALIAR O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPINA GRANDE-PB

## 1 INTRODUÇÃO

A formação das cidades passou da predisposição primitiva do homem para a vivência em grupos no meio natural, seguindo da transformação e desnaturalização do ambiente, que ao passo de uma vida cooperativa em aldeias e de forma organizada, passou-se a divisão simples do trabalho até chegarmos a complexidade da dinâmica das interações sociais e econômicas nos dias de hoje.

O espaço urbano aparece como lócus da diversidade das trocas interpessoais e econômicas e é a base territorial para o desenvolvimento dos meios de produção. Também é o espaço onde se configuram as diferenças socioespaciais, sendo ao mesmo tempo dinâmico e vivo. Um lugar de construção de vínculos, histórias, as cidades são ambientes de práticas políticas e culturais, onde as populações fixadas impõem seus modos de vida e criam suas identidades (FERREIRA e FREITAS 2011).

A produção do espaço urbano é um resultado da produção social por agentes que, ao longo do tempo se apropriam e transformam-no, a dinâmica imposta por estes é complexa, e resulta das mutações de suas necessidades sobre os meios de produção e dos conflitos de classe que delas emergem. Dessas ações complexas implicam um processo de reorganização do espaço que se configura pela incorporação de novas áreas, uso e ocupação de solo e consequentemente também da deterioração (FERNANDES, 2017; ARAUJO, 2016).

As cidades são consideradas ecossistemas vivos em decorrência da dinâmica de interações entre os indivíduos nos mais diversos cenários, porém, ele também é artificial, fruto da transformação de um ambiente que antes era natural, mas que terminou manipulado pelos anseios de atores sociais gestores de interesses que ao se apropriarem de um território condicionaram essas construções aos seus modos de vida nas esferas econômicas, sociais, culturais, simbólicas, psicológicas, ambiental e educacional (RUBIM e LEITÃO, 2013).

Entretanto, as ações desses atores transformadores do espaço se configuram na formação de territorialidades múltiplas, caracterizadas pela acumulação de bens, desigualdades e segregação de áreas (BEZERRA e SILVA, 2018) evidenciando os espaços urbanos, também, como locais de construção de pobreza e de divisão de interesses.

Nesse processo de ocupação, o homem formou e transformou os espaços habitados até torna-los reflexos de si mesmos, através desse vínculo alterou-se a geografia natural, produzindo e reproduzindo territórios que são resultado da nossa evolução no tempo. Com isso, surge a necessidade de disciplinarmos a organização desses espaços através de políticas de ordenamento para que se possa oferecer às habitantes condições para se viver em um ambiente de qualidade (DA CUNHA, 2008).

Assim, as políticas como instrumentos condicionantes de direcionamentos, metas e objetivos, em especial as voltadas para organização das cidades, possibilitam aos cidadãos através do Estado uma melhoria na qualidade de vida dentro desses territórios, uma vez que, se voltam para reorganização dos ambientes. Nessa Perspectiva, o aumento populacional urbano e a extensão territorial das cidades nos levam a refletir sobre a necessidade de políticas de mobilidade urbana direcionando um planejamento das cidades com vistas a considerar as condições de deslocamento das pessoas e de bens sobre o território (FREITAS e SILVEIRA, 2015).

Por sua vez, o processo de avaliação das políticas públicas é uma das etapas mais importantes, pois serve para se identificar se estas estão a alcançar os objetivos propostos, sendo assim, o objeto da avaliação é coletar informações com o intuito de direcionar a tomada de decisão e acrescentar melhorias, de uma forma geral, o processo de avaliação permite uma investigação sistemática para explicar e descrever o estabelecimento de resultados governamentais (DOMINGOS e SILVA, 2017).

Um dos métodos utilizados para se avaliar políticas públicas é a teoria do programa que permite analisar, quais recursos, atividades e estratégias devem ser utilizados para se alcançar um determinado resultado em uma política, está por sua vez, é aplicada a partir do modelo lógico, tal modelo é tido como instrumento que desenha a ilustração do caminho percorrido pelo programa ou política (DOMINGOS e SILVA, 2017).

Nesse cenário, as avaliações de políticas públicas são de suma importância para se verificar a efetividade das mesmas. Sendo assim, tendo os planos de mobilidade urbana como ferramentas de efetivação da política de mobilidade, em um determinado território, esse trabalho tem como objetivo aplicar o Modelo Lógico para avaliar o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Campina Grande, uma vez que, a referida cidade já possui o plano em ação.

## **2 PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

O crescimento das cidades tem levantado a discussão sobre a necessidade de estratégias que viabilizem ao mesmo tempo o desenvolvimento social, econômico e proporcione bem-estar a população, nesse contexto de bem-estar a população reside a preocupação sobre a mobilidade urbana dentro das cidades, gerando discussões sobre a necessidade de planos de mobilidade urbana (REIS et al, 2014).

As cidades são cenários promotores do crescimento e desenvolvimento, sendo espaços atrativos para o deslocamento de pessoas das zonas rurais para as zonas urbanas pela oferta de emprego e serviços públicos, porém, para que se possa receber essa demanda crescente e acomodá-los em espaços residências e comerciais os limites das cidades são estendidos em sua maioria das vezes de forma desordenada, no entanto, uma boa ocupação e uso do solo pode proporcionar uma maior qualidade de vida e desenvolvimento se for bem planejada (MERFORTH e BOHLER-BAEDEKER 2014; REIS et al, 2014 ).

Os problemas de mobilidade urbana podem variar desde congestionamentos, aumento da frota de veículos, falta de investimento em transporte público por parte do Estado e consequente precarização deste, circulação viária, infraestrutura para os meios de mobilidade, acessibilidade para pessoas com deficiência, má qualidade do ar, segregação social, dentre outros. Assim, os planos de mobilidade urbana são utilizados como ferramentas de planejamento e instrumentos de políticas para orientar os sistemas de transporte urbano de forma segura, eficiente e acessível (MERFORTH e BOHLER-BAEDEKER 2014).

A promulgação da Lei 12.587/2012 instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana como instrumento da política de desenvolvimento urbano, regulamentando os artigos 21 °, inciso XX e 182 da Constituição Federal de 1988 com o objetivo de integrar os diferentes meios de transporte e melhorando a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas dentro dos municípios e em conformidade com o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001; BRASIL, 2012).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal a cidade, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no território urbano. Caracteriza-se como um conjunto organizado e

coordenado dos modos de transporte, serviços e infraestrutura para garantia do deslocamento das pessoas e cargas dentro dos territórios municipais (BRASIL, 2012). Observa-se nesse objetivo um duplo sentido de melhorar a acessibilidade e mobilidade, que deve ser levado em consideração quando estivermos construindo nossas cidades, mas que isso, que não se restringe apenas a sede do município, mas em todo espaço geográfico, já que incorpora a dimensão territorial (OLIVEIRA JUNIOR, 2012).

O referido instrumento classifica os modos de transporte urbano de forma organizada e coordenada, classificando-os em motorizados e não motorizados, de passageiros ou de cargas, coletivo ou individual, público ou privado, quanto a infraestrutura de mobilidade urbana tem-se vias e demais logradouros públicos, como metro ferrovias, hidrovias e ciclovias, estacionamento, terminais, estações e demais conexões, pontes de embarque e desembarque de carga e passageiros, sinalização viária e de trânsito, equipamentos e instalações, instrumentos de controle fiscalização, arrecadação de taxas e de tarifas e difusão de informações (BRASIL, 2012).

Os princípios trazidos pela Política de Mobilidade Urbana abrangem um leque de direitos que devem ser observados durante a elaboração dos respectivos Planos de mobilidade pelos municípios, como acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável das cidades, equidade social no acesso ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade no transporte público de passageiros, gestão democrática e controle social da política de mobilidade urbana, segurança nos deslocamentos das pessoas, inclusive aqueles não motorizados, equidade nos benefícios e ônus na utilização dos transportes, na utilização dos espaços públicos e circulação nas cidades, eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, abrangendo-se os modo motorizados e não motorizados (BRASIL, 2012). Porém, a efetivação desses princípios só será possível através de políticas públicas concebidas e implantadas com essa base principiológica positivada na lei 12.587/2012 (OLIVEIRA JUNIOR, 2012).

Sendo assim, um plano de mobilidade visa garantir o deslocamento das pessoas dentro dos espaços urbanos de forma acessível, segura e eficiente proporcionando ao mesmo tempo qualidade de vida, dinamizando as interações sócias e econômicas e protegendo o meio ambiente.

## **2.1 Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande – PB**

A Lei Complementar nº 004/2015 instituiu o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande Paraíba - PLANMOBCG, trazendo diretrizes para o acompanhamento e monitoramento para implementação do mesmo. Tal instrumento tem por finalidade orientar as ações no que se refere a serviços e infraestrutura viária, transportes que garantam o deslocamento de pessoas e cargas, com o intuito de atender as necessidades da atual e das futuras gerações no referido município (CAMPINA GRANDE, 2015).

O PLANMOBCG tem como fundamento a Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei 12.587/2012 e o Plano Diretor de Campina Grande Lei Complementar nº 003/2006 o que garante a aptidão para receber recursos orçamentários federais já que é requisito previsto para municípios com mais de 20 mil habitantes, para que sejam aplicados na implementação do referido plano (VASCONCELOS et al, 2016; BRASIL, 2012; CAMPINA GRANDE, 2006; CAMPINA GRANDE, 2015).

A cidade de Campina Grande foi pioneira no Estado da Paraíba ao elaborar um Plano de Mobilidade Urbana- PLANMOBCG implementado pela Superintendência de Transito e Transportes Públicos- STTP, Autarquia Municipal, em parceria com a Secretaria de Obras e de Planejamento- SEPLAN e Secretaria de Serviços Urbanos e Secretaria do Meio Ambiente- SESUMA (JUSTINO, 2018).

Os objetivos do PLANMOBCG está alicerçado na redução das desigualdades e inclusão social, promoção ao acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, proporcionar melhorias nas condições urbanas da população no que tange a acessibilidade e à mobilidade, promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e econômicos nos deslocamentos das pessoas e cargas e consolidar a gestão democrática através da construção continua do plano em questão (CAMPINA GRANDE, 2015).

Como princípios orientadores do PLANMOBCG tem-se o reconhecimento dos espaços públicos como um bem comum de titularidade municipal, a universalização do direito de ir e vir, usufruindo da cidade, a acessibilidade a pessoa com deficiência física ou mobilidade reduzida, o desenvolvimento sustentável da cidade sobre os aspectos econômicos e ambiental, gestão democrática a partir de um controle social de planejamento e continua avaliação, distribuição justa dos benefícios e ônus decorrentes dos diferentes usos dos transportes e serviços, bem como equidade no usos do espaço público de circulação, vias e logradouros, segurança nos deslocamentos como garantia de saúde e vida, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte (CAMPINA GRANDE, 2015).

Assim, tal instrumento representa uma ferramenta para o ordenamento do espaço urbano da Cidade de Campina Grande que visa a integração dos meios de transporte com outros mecanismos facilitadores de deslocamento, como ciclovias, vias para pedestres, estacionamentos, calçadas, todos atrelados a promoção da qualidade de vida sob a perspectiva da sustentabilidade.

### **3 METODOLOGIA**

A partir do objetivo do trabalho, procedeu-se a definição dos critérios de seleção dos periódicos, como coleta e triagem dos artigos. Adotou-se a busca por palavras-chaves em periódicos: mobilidade urbana, Política de mobilidade, cidades, modelo lógico, avaliação de políticas, com a utilização do operador booleano “and” no portal de periódicos da capes e google acadêmico. Para fins da pesquisa levou-se em consideração trabalhos acadêmicos como: artigos, trabalhos de conclusão de curso, teses e dissertações.

Após a conclusão da busca foram selecionados aqueles que possuíam um alinhamento do título com o objetivo do trabalho, além disso, serviram de base para este trabalho a Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei 12.587/2012 e o Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande- PLANMOBCG. Por fim, procedeu-se a leitura dos artigos para fundamentar o referencial teórico e a discussão.

Assim, o estudo foi realizado através do método dedutivo e técnica de pesquisa bibliográfica, tendo como base artigos científicos, normas legais, livros, teses e dissertações, com vistas a avaliar a política de mobilidade urbana no Município de Campina Grande-PB.

Quanto a análise de dados foi aplicada a partir da Teoria do programa o Modelo Lógico como técnica de avaliação de políticas públicas. Para Rossi, Freeman e Lipsey (1998) a teoria do programa é uma boa abordagem para se avaliar políticas públicas, uma vez que proporciona uma ampla visão da política avaliada. Já o Modelo Lógico proporciona uma visão mais analítica da relação causa e efeito do programa (DELGADO, 2010).

O universo da investigação foi o município de Campina Grande está situada na Serra da Borborema, com uma extensão territorial de 594, 179 Km<sup>2</sup>, situado no agreste paraibano entre o litoral e o sertão. A população estimada segundo o sendo do IBGE de 2020 é 411.807 pessoas, sendo a segunda cidade mais populosa da Paraíba.

### 3.1 Modelo Lógico

O modelo lógico desenvolvido pela Agência Americana para o Desenvolvimento Internacional é uma das principais metodologias utilizados pela teoria do programa, apresenta de forma sistemática e visual os componentes do programa. O modelo é caracterizado pela presença de três fatores: a) recursos (inputs) podendo ser financeiros ou humanos; b) atividades, são as ações para se chegar ao objetivo da política e, c) resultados, que são os produtos resultados da execução do programa ou política (CASSIOLATO e GUERESI, 2010).

Rossi et al, 2003 aponta como componentes do modelo lógico, insumos, atividades, produtos, resultados e resultado final, conforme tabela 1 abaixo:

**Componentes do Modelo Lógico**

<b>Componentes</b>	<b>definição</b>
Insumos	São as entradas, podem ser humanas ou financeiras
Atividades	São as ações empregadas para se alcançar o objetivo da política
Produtos	São os resultados da transformação dos insumos em resultado
Resultados	Utilização do produto
Resultado final	Objetivo do programa

Fonte: Adaptado pelo autor com base em Rossi et al, 2003.

Assim, os insumos dizem respeito as entradas para eu o programa possa ser implementado, essas por sua vez podem ser através da força de trabalho humano ou recursos financeiros, as atividades são as ações que transformam os insumos com foco nos objetivos, os produtos correspondem ao resultado da transformação dos insumos pelas ações, por sua vez, os resultados é a própria utilização do produto ou serviço transformado, e por fim, chega-se ao resultado final que é o alcance do objetivo do programa (ROSSI et al, 2003).

De acordo com Domingos e Silva (2017), a utilização do modelo lógico permite o entendimento sobre os objetivos do programa, a reação dos inputs e de que maneira as ações estão relacionadas com os resultados, é um instrumento de mensuração da qualidade do programa, ou seja, se os resultados estão de acordo com os objetivos, é uma forma de representação da teoria do programa, método de avaliação de políticas públicas, também um útil para detectar problemas e auxiliar na tomada de decisão. A utilização do modelo lógico é permitida em qualquer etapa do programa, desde a formação e implementação.

Sendo assim, a utilização do modelo lógico orientado pela teoria do programa ajuda a identificar aspectos negativos e positivos, podendo direcionar caminhos para a tomada de decisão, como possibilidade de renovação.

## 4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

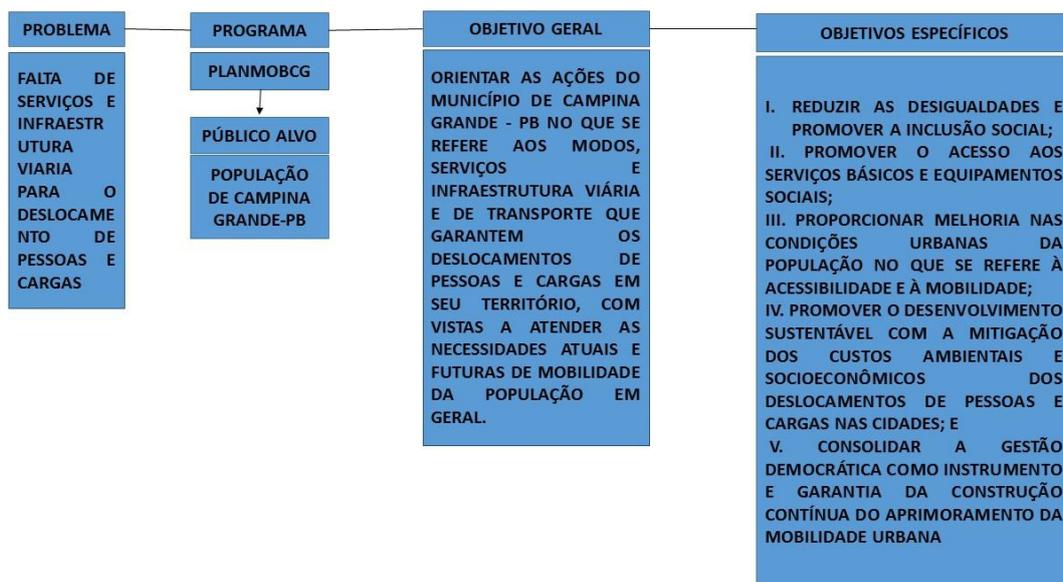
### 4.1 Aplicação do Modelo Lógico para o PLANMOBCG

O PLANMOBCG tem como finalidade orientar as ações do município de Campina Grande-PB, no que diz respeito aos serviços e infraestrutura viária e de transporte eu garantam

o deslocamento de pessoas e cargas dentro de seu território. O Plano pretende, portanto, a melhoria da mobilidade urbana dentro do município, de modo que possa existir qualidade de vida para as pessoas ao exercer o direito de ir e vir e ter acesso aos bens e serviços, isso inclui ações que respeitem a sustentabilidade e a acessibilidade das pessoas com deficiência.

A primeira etapa é composta pelas informações coletadas no próprio Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Campina Grande-PB, Lei Complementar 004/2015, fundamental para a construção da teoria. A segunda etapa, diz respeito ao problema enfrentado, o público –alvo e os objetivos do programa que será apresentado na matriz abaixo na figura 1.

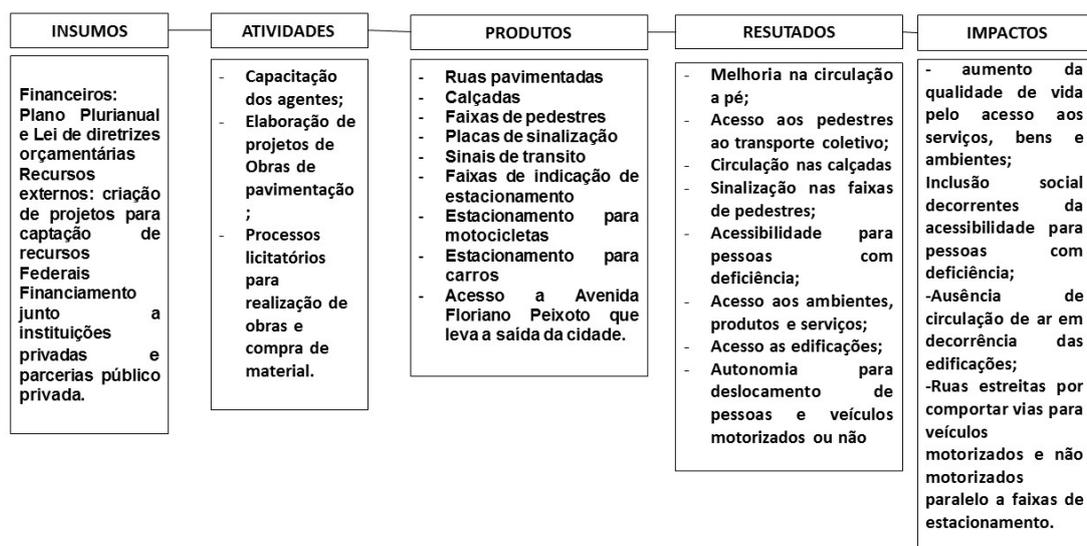
Figura 1. Referencias básicas do PLANMOBCGG



Fonte: Elaboração do autor com base em Domingos e Silva (2017).

A terceira etapa, foi selecionada a rua Maciel Pinheiro e Rua Venâncio Neiva no Centro de Campina Grande-PB, duas principais ruas fundamentais para o comércio local e acesso aos serviços na cidade, dados coletados através de imagens, site da STTP e da referida Lei Complementar para se aplicar o modelo lógico, conforme figura 2, demonstrando o caminho percorrido pelo PLANMOBCG nas referidas ruas.

Figura 2. Modelo Lógico do PLANMOBCG nas Ruas Maciel Pinheiro e Venâncio Neiva.



Fonte: Elaboração do autor com base em Domingos e Silva (2017).

O PLANMOBCG tem como objetivo principal a melhoria das condições de deslocamento dos meios de transporte de cargas e pessoas, além disso, prioriza vias para locomoção de pedestres de modo a proporcionar acesso aos ambientes, produtos e serviços atendendo as necessidades das atuais e futuras gerações dentro do território do município de Campina Grande –PB (CAMPINA GRANDE, 2015).

Com base na figura 2 e aplicação do Modelo Lógico observa-se de forma sistemática o processo de construção das etapas para se alcançar determinados objetivos do PLANMOBCG, as entradas estão especificadas no plano, que são os insumos, advindo de dotações orçamentárias do Governo Municipal, sendo direcionadas para a implementação do Plano.

As atividades se referem as ações efetivadas para que se cegassem aos resultados, para isso foi necessário a capacitação de pessoas, o desenvolvimento de um projeto de pavimentação e sinalização das referidas ruas e para que a obra fosse realizada foi necessário a escolha de uma empresa para a construção, bem como aquisição de materiais.

O produto das ações é visualizado através do usufruto pelo público-alvo, a população de Campina Grande-PB, como calçadas, faixas de pedestres, sinalização de trânsito, ruas pavimentadas, acesso ao transporte coletivo, acesso a saídas estratégicas da cidade. Por sua vez, os resultados indicam uma maior acessibilidade para circulação de pedestres nas vias e calçadas, acesso a pessoas com deficiência, autonomia de pessoas e veículos para deslocamento.

Os Impactos observados decorrentes dos produtos gerados pelos insumos é uma melhor qualidade de vida da população de Campina Grande no que diz respeito ao acesso através dessas duas ruas, Maciel Pinheiro e Venâncio Neiva, a ambientes, produtos e serviços, acessibilidade as pessoas com deficiência, promovendo inclusão social. Observa-se assim, eu o PLANMOBCG avaliado nas referidas ruas atingiu alguns dos objetivos traçados no plano, pois é possível identificar uma melhora a partir dos produtos gerados para o deslocamento de pedestres principalmente.

Quando se observa o atendimento aos objetivos específicos do PLANMOBCG há o atendimento a promoção da acessibilidade e mobilidade das pessoas, promoveu inclusão social e conseqüentemente reduziu-se as desigualdades, porém, não se atende ao desenvolvimento sustentável, vez que as referidas ruas ainda são estreitas, há grande circulação de veículos motorizados entre as edificações, o que compromete a qualidade do ar.

## 5. CONCLUSÃO

O PLANMOBCG avaliado nas ruas Maciel Pinheiro e Venâncio Neiva, a partir da aplicação do modelo lógico da teoria do programa, Metodologia para avaliação de políticas públicas foi possível de ser sistematizado a partir de uma sequência lógica com entradas e saídas, permitindo a avaliação dos produtos oriundos dos insumos e ações sobre o público alvo da população de Campina Grande-PB.

O Modelo Lógico demonstrou que o PLANMOBCG conseguiu atender alguns objetivos específicos do plano e o objetivo geral, observa-se ainda, que apesar de já ser uma política em fase de implementação e fundamentada na política Nacional de Mobilidade Urbana, ainda carece de melhorias no que diz respeito aos aspectos ambientais e a mobilidade de transportes motorizados e não motorizados nas referidas ruas.

Entretanto, como o modelo Lógico foi aplicado em apenas duas ruas e a partir de dados fotográficos via google mapas, observa-se uma insuficiência de dados para melhor se avaliar a política, no mais, constatou-se que o Modelo Lógico se constitui de ferramenta capaz de desenhar os caminhos percorridos pela política de forma sistematizada, o que permitiu ao avaliador a visualização de ações e resultaram em impactos positivos e negativos, servindo, pois, para que se possa fazer o monitoramento e avaliação dessas ações e auxiliar na tomada de decisão e subsidiar a implementação de melhorias em outras ruas.

## REFERENCIAS

ARAÚJO, Alessandra Silva. O planejamento urbano e ambiental na construção de cidades sustentáveis: as hortas urbanas comunitárias em Porto, Portugal, e Belo Horizonte, Brasil. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v. 8, n. 2, p. 190-209, 2016.

BEZERRA, Josue Alencar; SILVA, Cicero Nilton Moreira. Entre o rural e o urbano interiorizado. **Mercator (Fortaleza)**, v. 17, 2018.

BÉHAR, Alexandre Hochmann; DOURADO, Débora Coutinho Paschoal. Programa Estadual de Mobilidade Urbana do Governo do Estado de Pernambuco (PROMOB): políticas públicas inovadoras ou repetição das práticas realizadas no passado?. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 7, n. 3, p. 354-367, 2015.

BÖHLER-BAEDEKER, Susanne; KOST, Christopher; MERFORTH, Mathias. **Urban Mobility Plans: National Approaches and Local Practice. Moving Towards Strategic, Sustainable and Inclusive Urban Transport Planning**. 2014.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

Brasil. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. 2. ed., atual. Brasília : Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002. 80 p.

BRASIL. *Lei nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em

<[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em 20 out. 2020.

BOHLER-BAEDEKER, S. et al. Planos de Mobilidade Urbana: Abordagens nacionais e práticas locais. **Transporte Urbano Sustentável-Documento Técnico**, v. 13, 2014.

BARCZAK, Rafael; DUARTE, Fábio. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 4, n. 1, p. 13-32, 2012.

CAMPINA GRANDE. PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 004/2015 INSTITUI O PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE – PB, ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. Campina Grande-PB, 2015. Disponível em: <https://www.labrua.org/pdf/PlanMob%20CG.pdf>> Acesso em 20 de OUT. 2020.

CASSIOLATO, Martha; GUERESI, Simone. **Como elaborar modelo lógico**: roteiro para formular programas e organizar avaliação. IPEA: Brasília, 2010.

DELGADO, Victor Maria Senna. **Mini curso**: modelos de causalidade lógica e marco lógico. Porto Alegre, 2010.

DE CARVALHO, Claudio Oliveira; BRITO, Filipe Lima. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, v. 7, n. 2, p. 103-132, 2016.

DE VASCONCELOS, ANA CECÍLIA FEITOSA; SALLES, MARIA CLARA TORQUATO; MARTINS, MARIA DE FATIMA. PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE: UMA ANÁLISE À LUZ DA SUSTENTABILIDADE URBANA. 2016.

DA CUNHA, Erika Jorge Rodrigues. A natureza do espaço urbano: formação e transformação de territórios na cidade contemporânea. 2008.

DOS SANTOS, Cilícia Dias. A formação e produção do espaço urbano: discussões preliminares acerca da importância das cidades médias para o crescimento da rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 5, n. 1, 2009.

DOMINGOS, Amanda; SILVA, Lucas E O., **TEORIA DO PROGRAMA**: O que é, para que serve e quando fazer? Anais do 9º Congresso Latinoamericano de Ciência Política. 2017.

FERNANDES, Vicente Aprigliano et al. Resiliência da mobilidade urbana: uma proposta conceitual e de sistematização. **Transportes**, v. 25, n. 4, p. 147-160, 2017.

FREITAS, Gisele de; SILVEIRA, Suely de Fátima Ramos. Programa Luz Para Todos: uma representação da teoria do programa por meio do modelo lógico. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 45, 2015.

FREITAS, Tânia Maria de; FERREIRA, Cleison Leite. A produção do espaço urbano: formação de território e governança urbana, o caso da quadra 50 da cidade Gama–DF. **Anais... I Circuito de Debates Acadêmicos, Code**, 2011.

JÚNIOR, João Alencar Oliveira. Princípios, diretrizes e objetivos da lei nº 12.587/2012: por um pacto social em prol da mobilidade urbana. **Revista UFG**, v. 14, n. 12, 2012.

LIMA NETO, Vicente Correia; GALINDO, Ernesto Pereira. **Planos de mobilidade urbana: Instrumento efetivo da política pública de mobilidade?**. Texto para Discussão, 2015.

LIBARDI, Rafaela. Mobilidade urbana frente a complexidade urbana. **EURE (Santiago)**, v. 40, n. 121, p. 273-276, 2014.

JUSTINO, Julia Sione. **Dificuldades de locomoção no município de Campina Grande (PB): análise do desenho universal nas calçadas no bairro Centro**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos avançados**, v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013.

ROSSI, Peter H.; LIPSEY, Mark W.; FREEMAN, Howard E. **Evaluation: A systematic approach**. Sage publications, 2003.

SANTOS, Andreia Rodrigues dos. **A teoria do programa e seus múltiplos usos: Construindo referências para a avaliação de desempenho do PRONATEC**. Secretaria Nacional do Tesouro, Brasília: 2013.

REIS, Carlos Vinícius Santos et al. O efeito da mobilidade urbana na renda do trabalhador no Distrito Federal. **Gestão e Saúde**, v. 4, n. 3, p. pag. 3239-3262, 2014.