



A IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA (PLANMOB) EM QUERÊNCIA/MT COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: UMA ANÁLISE SOB A ÓTICA DA LEGALIDADE E DA EFICIÊNCIA

THE IMPLEMENTATION OF THE URBAN MOBILITY PLAN (PLANMOB) IN QUERÊNCIA, MATO GROSSO, AS A FACTOR IN ECONOMIC DEVELOPMENT: AN ANALYSIS FROM THE PERSPECTIVE OF LEGALITY AND EFFICIENCY

THE IMPLEMENTATION OF THE URBAN MOBILITY PLAN (PLANMOB) IN QUERÊNCIA, MATO GROSSO, AS A FACTOR IN ECONOMIC DEVELOPMENT: AN ANALYSIS FROM THE PERSPECTIVE OF LEGALITY AND EFFICIENCY

Arnaldo Bastos Santos Neto¹, Cristiano Poter², Eliézio Dias da Silva³

DOI: 10.54899/dcs.v23i89.5255

Recibido: 15/04/2026 | Aceptado: 20/04/2026 | Publicación en línea: 30/04/2026.

RESUMO

Este artigo analisa a imperatividade da implementação do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) no município de Querência/MT, sob a perspectiva da legalidade e da eficiência na gestão pública. A Lei Federal nº 12.587/2012 estabelece a obrigatoriedade do PlanMob para municípios com mais de 20 mil habitantes, visando à promoção de uma mobilidade urbana sustentável e inclusiva. A ausência desse instrumento em Querência não apenas configura uma infração legal, mas também acarreta ineficiências significativas na gestão do tráfego, transporte público e infraestrutura viária, impactando diretamente a qualidade de vida dos cidadãos e o desenvolvimento socioeconômico local. O estudo propõe um diagnóstico da situação atual e discute as implicações da omissão, reforçando a necessidade urgente de elaboração e implementação do PlanMob como ferramenta essencial para o planejamento e a gestão da mobilidade urbana. A pesquisa, de caráter qualitativo e descritivo, baseia-se em análise documental e revisão bibliográfica, abordando legislações, planos diretores e dados urbanos locais. Os resultados apontam que o planejamento integrado, aliado à eficiência administrativa e à participação social, constitui fator essencial para a construção de cidades sustentáveis, democráticas e acessíveis.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. PlanMob. Querência/MT. Legalidade. Eficiência. Planejamento Urbano. Desenvolvimento Econômico. Constituição Econômica.

¹ Pós-Doutor em Direitos Humanos, Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ), Ijuí, Rio Grande do Sul, Brasil. E-mail: arnaldobsneto@yahoo.com.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-4238-7448>

² Especialista em Direito Tributário, Universidade Candido Mendes (UCAM), Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: cristianopoter@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-6409-9574>

³ Mestre em Economia Empresarial, Universidade Alves Faria (UNIALFA), Goiânia, Goiás, Brasil. E-mail: eliezioprgc@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0002-1705-5027>

ABSTRACT

This article analyzes the imperative need for implementing the Urban Mobility Plan (PlanMob) in the municipality of Querência/MT, from the perspective of legality and efficiency in public management. Federal Law No. 12,587/2012 establishes the mandatory implementation of PlanMob for municipalities with more than 20,000 inhabitants, aiming to promote sustainable and inclusive urban mobility. The absence of this instrument in Querência not only constitutes a legal infraction but also leads to significant inefficiencies in traffic management, public transportation, and road infrastructure, directly impacting the quality of life of citizens and local socioeconomic development. The study proposes a diagnosis of the current situation and discusses the implications of this omission, reinforcing the urgent need for the development and implementation of PlanMob as an essential tool for urban mobility planning and management. The research, of a qualitative and descriptive nature, is based on document analysis and bibliographic review, addressing legislation, master plans, and local urban data. The results indicate that integrated planning, combined with administrative efficiency and social participation, is an essential factor in building sustainable, democratic, and accessible cities.

Keywords: Urban Mobility. PlanMob. Querência/MT. Legality. Efficiency. Urban Planning. Economic Development. Economic Constitution.

RESUMEN

Este artículo analiza la necesidad imperiosa de implementar el Plan de Movilidad Urbana (PlanMob) en el municipio de Querência (Mato Grosso), desde la perspectiva de la legalidad y la eficiencia en la gestión pública. La Ley Federal n.º 12.587/2012 establece la obligatoriedad del PlanMob para los municipios con más de 20 000 habitantes, con el objetivo de promover una movilidad urbana sostenible e inclusiva. La ausencia de este instrumento en Querência no solo constituye una infracción legal, sino que también conlleva ineficiencias significativas en la gestión del tráfico, el transporte público y la infraestructura vial, lo que repercute directamente en la calidad de vida de los ciudadanos y en el desarrollo socioeconómico local. El estudio propone un diagnóstico de la situación actual y analiza las implicaciones de esta omisión, reforzando la necesidad urgente de elaborar e implementar el PlanMob como herramienta esencial para la planificación y la gestión de la movilidad urbana. La investigación, de carácter cualitativo y descriptivo, se basa en el análisis documental y la revisión bibliográfica, abordando la legislación, los planes directores y los datos urbanos locales. Los resultados indican que la planificación integrada, unida a la eficiencia administrativa y a la participación social, constituye un factor esencial para la construcción de ciudades sostenibles, democráticas y accesibles.

Palabras clave: Movilidad Urbana. PlanMob. Querência/MT. Legalidad. Eficiencia. Planificación Urbana. Desarrollo Económico. Constitución Económica.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución- NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

INTRODUÇÃO

O crescimento das cidades brasileiras impõe novos desafios à gestão pública, sobretudo na área da mobilidade urbana. A urbanização acelerada e a expansão territorial têm ampliado a demanda por infraestrutura, transporte coletivo e planejamento estratégico. Nesse contexto, a mobilidade torna-se elemento essencial para a promoção da equidade social, da sustentabilidade ambiental e da eficiência administrativa (VASCONCELLOS, 2013; FERRAZ; DALLARI, 2020).

O município de Querência-MT figura entre os que mais crescem no país, com expressiva expansão demográfica e econômica impulsionada pelo agronegócio e pela migração interna (IBGE, 2022). Essa dinâmica transforma o espaço urbano e exige políticas públicas integradas de transporte e ordenamento territorial, capazes de evitar desigualdades no acesso aos serviços e garantir qualidade de vida à população. Diante desse cenário, como o município de Querência-MT pode alinhar seu crescimento urbano às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, garantindo a legalidade, a eficiência e a sustentabilidade?

O município de Querência, localizado no estado de Mato Grosso, com uma população com mais de 31 mil habitantes e próximo 18 mil veículos (IBGE, 2025), que ultrapassa o limite estabelecido pela PNMU, ainda não possui um PlanMob formalmente instituído. Esta lacuna representa não apenas um descumprimento legal, mas também uma oportunidade perdida para aprimorar a gestão da mobilidade e enfrentar os desafios decorrentes do rápido crescimento urbano e demográfico.

Discutir a mobilidade urbana em Querência-MT implica também refletir sobre os princípios constitucionais da administração pública legalidade, eficiência, moralidade e publicidade (BRASIL, 1988), que orientam a atuação estatal e asseguram transparência e interesse coletivo nas ações governamentais (DI PIETRO, 2024; MEIRELLES, 2023).

Este artigo tem como objetivo analisar a urgência da implementação do PlanMob em Querência/MT, sob a ótica da legalidade e da eficiência na gestão pública. Para tanto, será realizado um diagnóstico da situação atual da mobilidade urbana no município, serão discutidas as implicações da ausência do PlanMob e serão apresentadas as vantagens de sua elaboração e implementação.

A metodologia empregada consistiu em uma pesquisa aplicada, de abordagem qualitativa, com finalidade descritivo-analítica, desenvolvida por meio de revisão bibliográfica e análise

documental-normativa. Inicialmente, realizou-se o levantamento e a sistematização do marco jurídico pertinente à mobilidade urbana (Constituição Federal, Lei nº 12.587/2012, Estatuto da Cidade e legislação municipal correlata), com foco nos deveres administrativos de planejamento, eficiência e participação social. Em seguida, procedeu-se ao exame de documentos oficiais e dados secundários do município de Querência/MT (fontes institucionais e estatísticas públicas), a fim de caracterizar o contexto local de expansão urbana, motorização e oferta de infraestrutura de deslocamento. A etapa analítica foi orientada por eixos de conformidade legal, capacidade institucional e impactos socioespaciais, permitindo confrontar o cenário empírico observado com os parâmetros normativos exigidos para a implementação do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob). Por fim, os achados foram interpretados de forma crítica, identificando lacunas de governança e propondo diretrizes técnico-jurídicas para viabilizar a implementação progressiva do plano no âmbito municipal.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Princípios Constitucionais e Administrativos

A gestão da mobilidade urbana, como expressão da atuação estatal, deve observar os princípios constitucionais da administração pública, previstos no art. 37 da Constituição Federal: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Esses princípios compõem o núcleo ético e jurídico da administração, garantindo transparência, legitimidade e interesse público nas ações governamentais (BRASIL, 1988). Para Bandeira de Mello (2018), trata-se de vetores interpretativos e imperativos, que vinculam o gestor ao dever de probidade e racionalidade.

Conforme Bonavides (2020), a Constituição de 1988 consolidou o Estado Democrático de Direito, alicerçado na dignidade da pessoa humana, fundamento que deve orientar as políticas de mobilidade urbana. Sob o princípio da legalidade, a administração só pode agir com base na lei, o que exige que todas as medidas relacionadas à infraestrutura, transporte e uso do solo estejam amparadas por normas urbanísticas e ambientais. Assim, políticas públicas devem derivar de instrumentos como o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana, assegurando coerência entre planejamento e execução (MEIRELLES, 2023).

O princípio da eficiência, introduzido pela Emenda n.º 19/1998, impõe o dever de alcançar

resultados concretos com qualidade e economicidade. Para Di Pietro (2024), a eficiência envolve ética, responsabilidade e respeito ao cidadão; já Carvalho Filho (2023) destaca que sua aplicação requer uso racional de recursos, planejamento estratégico e monitoramento de resultados. Em Querência-MT, isso significa alinhar a expansão urbana à capacidade de oferta de serviços e infraestrutura.

Por fim, os princípios da moralidade, impessoalidade e publicidade garantem conduta ética, isonomia e transparência. A moralidade administrativa, segundo Bandeira de Mello (2018), exige honestidade e finalidade pública; a impessoalidade veda favorecimentos e assegura igualdade; e a publicidade promove controle social e participação popular. Para Moreira Neto (2017), a efetivação desses princípios fortalece a governança pública e legitima as políticas de mobilidade urbana, essenciais à construção de cidades democráticas e sustentáveis.

Políticas Públicas, Legislação e Eficiência

A análise da implementação do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) em Querência/MT será pautada por dois pilares conceituais essenciais: a legalidade e a eficiência. A legalidade, no contexto da administração pública, refere-se à estrita observância das leis e regulamentos vigentes. No caso do PlanMob, a Lei Federal nº 12.587/2012 estabelece claramente a obrigatoriedade de sua elaboração para municípios com população superior a 20 mil habitantes, tornando sua ausência uma violação direta da legislação (BRASIL, 2012).

No presente estudo, a eficiência é compreendida em dupla dimensão complementar: econômica e jurídico-administrativa. Em sentido econômico, eficiência significa empregar recursos públicos escassos (tempo, orçamento, infraestrutura e capacidade técnica) com o menor desperdício possível, maximizando resultados sociais, como redução de custos de deslocamento, acidentes, congestionamentos e perdas de produtividade urbana. Em sentido jurídico, por sua vez, eficiência é princípio constitucional da Administração Pública (art. 37 da Constituição), que impõe atuação orientada a resultados, qualidade do serviço e racionalidade decisória, sempre em conformidade com a legalidade e os demais princípios administrativos.

Assim, no contexto da mobilidade urbana, não basta “gastar menos” ou executar obras isoladas: é necessário planejar, priorizar, integrar modais, monitorar indicadores e garantir acessibilidade e participação social, de modo que a implementação do PlanMob converta crescimento urbano em desenvolvimento sustentável, inclusão territorial e efetividade do

interesse público. A falta de um PlanMob acarreta ineficiências sistêmicas na gestão da mobilidade urbana, resultando em desperdício de recursos públicos e privados, aumento de custos operacionais e redução da qualidade de vida dos cidadãos. A adoção de um PlanMob, portanto, não é apenas um imperativo legal, mas também uma estratégia fundamental para aprimorar a eficiência da gestão municipal, garantindo que as políticas de transporte e tráfego sejam planejadas, coordenadas e executadas de forma otimizada (DI PIETRO, 2022).

A literatura e a prática de controle externo indicam, de forma convergente, que a ausência de Plano de Mobilidade Urbana reduz a eficiência da gestão pública municipal. No caso de Iguape (SP), o TCE-SP registrou que o edital de concessão do transporte coletivo não observou a Lei nº 12.587/2012, carecia de estudos técnicos essenciais e, por isso, teve sua anulação determinada, evidenciando perdas de tempo administrativo, retrabalho procedimental e insegurança decisória na política de transportes (SÃO PAULO, 2015). Em linha com isso, pesquisa empírica com 13 municípios do Rio de Janeiro, baseada em questionário com gestores e análise estatística (SPSS), identificou barreiras institucionais, financeiras, tecnológicas e operacionais no processo de elaboração dos Planos de Mobilidade e associou tais entraves a problemas de eficiência na gestão dos transportes (PACÍFICO; SILVA JÚNIOR, 2021).

Em escala nacional, relatório da CNM, com questionário aplicado a 345 municípios (225 respostas), mostrou elevada insuficiência de apoio técnico-financeiro, inclusive com 90,2% dos respondentes informando não ter recebido apoio financeiro para elaborar o plano, reforçando empiricamente que a falta de planejamento estruturado compromete a implementação efetiva da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sobretudo em municípios de pequeno e médio porte (CNM, 2023).

O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) complementa essa visão ao estabelecer a função social da cidade e da propriedade urbana, determinando que o desenvolvimento urbano deve assegurar o bem-estar dos habitantes (BRASIL, 2001). Entre seus instrumentos, destacam-se o Plano Diretor e o zoneamento, que, articulados à Política Nacional de Mobilidade, buscam organizar o crescimento urbano e reduzir desigualdades espaciais (RIBEIRO, 2018).

O Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), obrigatório para municípios com mais de 20 mil habitantes, deve ser elaborado em conformidade com o Plano Diretor Municipal e orientar investimentos e políticas de transporte sustentável. Segundo o Ministério das Cidades (2015), o PlanMob deve ser participativo e conter diagnóstico, metas e mecanismos de monitoramento. Para Vasconcellos (2013), o maior desafio está na implementação dessas políticas, que exige

capacidade técnica, comprometimento político e gestão integrada entre as esferas de governo.

Urbanização e Sustentabilidade

A urbanização acelerada nas cidades brasileiras, especialmente em municípios em expansão como Querência-MT, impõe desafios significativos à mobilidade urbana e ao uso sustentável do espaço urbano. Segundo Vasconcellos (2013), a mobilidade urbana sustentável requer o planejamento integrado da cidade, considerando não apenas a circulação de pessoas e veículos, mas também a ocupação do solo, a preservação ambiental e o acesso equitativo aos serviços urbanos. O autor enfatiza que políticas públicas de transporte e infraestrutura devem ser alinhadas a estratégias de desenvolvimento urbano que promovam inclusão social e sustentabilidade ambiental.

De forma complementar, Rolnik (2015) aponta que a expansão urbana desordenada e a especulação imobiliária têm historicamente reproduzido desigualdades socioespaciais, concentrando os serviços e equipamentos públicos em áreas centrais e deixando as periferias com infraestrutura precária. Essa lógica reflete-se na mobilidade urbana, pois a ausência de transporte coletivo eficiente e de vias adequadas dificulta o acesso de grandes parcelas da população a oportunidades de emprego, educação e saúde. Assim, a sustentabilidade da mobilidade urbana está intimamente ligada à justiça social e à equidade territorial.

A autora, em “Guerra dos Lugares” (2015), associa a expansão urbana desordenada ao processo de financeirização do espaço urbano, no qual o solo e a moradia tornam-se mercadorias submetidas à lógica do capital. O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) surge, nesse contexto, como instrumento jurídico para garantir o direito à cidade e o acesso equitativo aos benefícios do desenvolvimento urbano, princípio também defendido por Vasconcellos (2013) e Villaça (2001).

No que se refere à estrutura urbana brasileira, Villaça (2001) destaca que a forma das cidades reflete processos históricos de segregação espacial e desigualdade econômica, reproduzindo padrões que dificultam a mobilidade eficiente. O autor argumenta que intervenções pontuais em vias ou transportes públicos não são suficientes; é necessário um planejamento urbano estratégico que reorganize o espaço, promova a densificação equilibrada e conecte de forma sustentável os diferentes bairros e regiões da cidade.

Esse planejamento deve incorporar princípios de acessibilidade universal, transporte coletivo de qualidade e incentivo ao uso de modos não motorizados, como bicicletas e

caminhadas.

Além disso, a mobilidade urbana sustentável envolve o compromisso com a resiliência ambiental e a redução de impactos urbanos, conforme destaca Vasconcellos (2013). Políticas públicas voltadas para transporte coletivo eficiente, corredores de ônibus, ciclovias e calçadas acessíveis contribuem não apenas para a eficiência do deslocamento, mas também para a diminuição da emissão de poluentes e da dependência do transporte individual motorizado.

A integração entre planejamento urbano, políticas de mobilidade e sustentabilidade ambiental é essencial para promover cidades mais inclusivas, equitativas e resilientes frente ao crescimento acelerado, como o observado em Querência-MT. Esses desafios nacionais se reproduzem em Querência-MT, onde o crescimento rápido impõe à gestão pública o dever de articular planejamento, mobilidade e sustentabilidade.

CONTEXTO HISTÓRICO E URBANO DE QUERÊNCIA-MT

Formação, Colonização e Criação do Município

A formação de Querência-MT está intimamente ligada à expansão agrícola do nordeste mato-grossense nas décadas de 1980 e 1990, conforme o IBGE (2022). Programas de incentivo à agricultura familiar e ao agronegócio atraíram famílias do Sul e Sudeste do país, originando os primeiros assentamentos e comunidades rurais (BARBOSA; PRATES, 2024). Essa ocupação inicial, voltada à exploração de terras férteis para cultivo e pecuária, consolidou a base econômica que sustentaria o crescimento urbano posterior e estimulou a instalação de infraestrutura mínima como estradas vicinais, escolas e postos de saúde promovendo a integração territorial (RIBEIRO, 2018).

Com o fortalecimento dessas estruturas, o município foi oficialmente criado em 1991, o que permitiu a consolidação da administração pública local e a implementação de políticas públicas voltadas à educação, saúde, transporte e saneamento. Conforme Barbosa e Prates (2024), a emancipação representou um marco institucional que conferiu autonomia administrativa e financeira ao município, viabilizando o planejamento urbano e a expansão dos serviços públicos.

A expansão da malha viária nem sempre é acompanhada de um planejamento que considere a integração dos bairros, a oferta de transporte público eficiente e a segurança de todos os usuários da via. A ausência de um Plano Diretor de Transporte e Mobilidade, ou de um

PlanMob, resulta em um crescimento desordenado e na perpetuação de problemas que poderiam ser mitigados com um planejamento adequado (IBGE, 2023).

Assim, a evolução de Querência-MT demonstra como a colonização e a institucionalização municipal moldaram o território, influenciando diretamente suas demandas atuais por mobilidade e infraestrutura urbana.

Crescimento Populacional e Econômico

Nas últimas três décadas, Querência-MT passou por crescimento populacional e econômico significativo, impulsionado pelo agronegócio e pelo fluxo migratório interno. De acordo com IBGE (2022), o município atingiu aproximadamente 30 mil habitantes, tornando-se um dos de maior expansão no estado de Mato Grosso. Esse crescimento acelerado exige planejamento urbano estratégico, principalmente em transporte, habitação e infraestrutura, para atender às novas demandas sem comprometer a qualidade de vida.

O crescimento econômico, fortemente atrelado à agricultura e à pecuária, provocou transformações na cidade, como a instalação de novas zonas comerciais e a expansão das áreas residenciais periféricas. Ribeiro (2018) destaca que o dinamismo econômico das cidades médias influencia diretamente o desenho urbano, sendo essencial o alinhamento entre crescimento econômico e políticas públicas de mobilidade urbana, saneamento e educação.

Além disso, o aumento populacional e econômico trouxe desafios relacionados à sustentabilidade urbana. Vasconcellos (2013) ressalta que cidades em expansão rápida precisam desenvolver políticas de mobilidade e ocupação do solo que minimizem desigualdades sociais e promovam o acesso equitativo a serviços e transporte. Em Querência, a integração entre crescimento econômico e planejamento urbano ainda é um desafio, evidenciando a necessidade de instrumentos como o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana.

Transformações Urbanas e Desafios de Planejamento

O crescimento acelerado de Querência-MT resultou em transformações significativas no espaço urbano, com expansão das áreas residenciais, aumento da frota de veículos e maior demanda por transporte público. Segundo Barbosa e Prates (2024), essas mudanças exigem planejamento urbano estratégico e políticas públicas integradas, capazes de garantir

acessibilidade, sustentabilidade e qualidade de vida aos cidadãos.

A ausência de um Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) em Querência/MT, conforme exigido pela Lei Federal nº 12.587/2012, representa uma lacuna crítica na gestão pública municipal. Esta omissão não apenas contraria a legislação vigente, mas também impede o desenvolvimento de soluções eficazes para os crescentes desafios de mobilidade urbana enfrentados pela cidade. A falta de um planejamento estratégico resulta em uma série de problemas que afetam diretamente a qualidade de vida dos cidadãos e a sustentabilidade do ambiente urbano.

A cidade de Querência, com uma população estimada em aproximadamente 30.000 habitantes (IBGE, 2025), experimenta um rápido crescimento demográfico e econômico. Este crescimento, embora positivo em muitos aspectos, vem acompanhado de um aumento significativo na frota de veículos e na demanda por infraestrutura de transporte, sem o devido acompanhamento de políticas públicas estruturadas para gerenciar essa expansão.

Este crescimento desordenado é evidenciado pelo expressivo aumento da frota veicular. Em 2024, o município de Querência registrou um total de 17.777 veículos, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2024). Tal número, em relação à população de aproximadamente 30.000 habitantes, revela uma proporção alarmante de quase um veículo para cada dois habitantes, quantificando a pressão sobre a infraestrutura viária e a urgência de um planejamento estruturado. A ausência de um PlanMob diante desse cenário agrava os problemas de congestionamento, poluição e segurança viária, tornando imperativa a sua elaboração para garantir a sustentabilidade e a qualidade de vida urbana.

A ocupação periférica, muitas vezes sem infraestrutura adequada, aumenta os desafios da mobilidade urbana, exigindo ações planejadas de transporte coletivo, calçadas, ciclovias e vias de acesso. Rolnik (2015) reforça que cidades em crescimento rápido precisam articular políticas de uso do solo, habitação e transporte para evitar segregação socioespacial e desigualdades urbanas.

Por fim, a administração municipal deve considerar o crescimento futuro e criar mecanismos de governança participativa, envolvendo a sociedade civil na formulação de políticas. Ribeiro (2018) aponta que a governança urbana eficiente integra planejamento, legislação, participação social e sustentabilidade ambiental, sendo fundamental para municípios em expansão como Querência-MT. O equilíbrio entre crescimento econômico, desenvolvimento urbano e mobilidade sustentável define o sucesso da gestão municipal a longo prazo.

Essas transformações evidenciam a necessidade de políticas estruturadas de mobilidade, tema abordado na seção seguinte.

DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA LOCAL

Crescimento Urbano e Impactos na Mobilidade

Com base nas diretrizes legais e teóricas analisadas, observa-se em Querência-MT um quadro de desafios que exigem intervenção planejada.

O crescimento desordenado da malha urbana de Querência-MT tem gerado desafios significativos para a mobilidade urbana (IPEA, 2020). Segundo Vasconcellos (2013), cidades em expansão rápida enfrentam problemas relacionados à falta de integração entre o planejamento urbano e o transporte, aumentando o congestionamento e reduzindo a eficiência dos deslocamentos. Em Querência, a expansão de bairros periféricos não foi acompanhada por infraestrutura adequada, o que provoca aumento do trânsito e maior dependência de transporte individual.

A cidade de Querência, localizada no nordeste mato-grossense, tem apresentado intenso processo de crescimento urbano e populacional, o que exige do poder público municipal a implementação de políticas de mobilidade compatíveis com a expansão do território. O desenvolvimento econômico e o aumento da frota veicular trouxeram novos desafios para a gestão pública, sobretudo no tocante à infraestrutura viária, ao ordenamento territorial e à necessidade de conciliar o crescimento com a sustentabilidade e a qualidade de vida da população (IPEA, 2020).

O planejamento territorial e urbano de Querência-MT encontra respaldo jurídico no Plano Diretor Municipal, revisado pela Lei Complementar n.º 102, de 15 de outubro de 2018, que estabeleceu diretrizes para o ordenamento do crescimento da cidade e a integração das novas áreas de expansão ao perímetro urbano. Este instrumento legal orienta as ações públicas de infraestrutura, mobilidade e habitação, assegurando que o desenvolvimento urbano ocorra de forma sustentável e compatível com a capacidade administrativa do município. Assim, as intervenções viárias e os investimentos em mobilidade urbana configuram-se não apenas como medidas técnicas, mas como obrigações legais e constitucionais dos administradores municipais, nos termos do art. 182 da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade (Lei n.º 10.257/2001)

(QUERÊNCIA, 2018).

Nesse contexto, o Rodoanel de Querência, cuja execução decorre de parceria entre o município e o Governo do Estado de Mato Grosso, representa uma ação estratégica prevista nas diretrizes do Plano Diretor e amparada em instrumentos de cooperação federativa. O projeto foi oficializado por meio de convênio firmado com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA/MT), contemplando a pavimentação e a readequação do anel viário, visando ao escoamento da produção agrícola e à redução do tráfego pesado no centro urbano. A entrega do asfalto do Rodoanel, em 27 de julho de 2021, simboliza um marco do processo de expansão urbana e integração territorial local, destacando o papel do Estado na viabilização de políticas públicas municipais (MATO GROSSO, 2021).

Dessa forma, tanto o Plano Diretor quanto o projeto do Rodoanel evidenciam o comprometimento jurídico e administrativo da gestão pública com a modernização e a eficiência urbana. A conjunção desses instrumentos reforça a necessidade de planejamento articulado entre as esferas municipal e estadual, garantindo que as obras de mobilidade urbana atendam não apenas à expansão territorial, mas também ao direito constitucional à cidade, ao transporte seguro e à infraestrutura adequada para o desenvolvimento socioeconômico de Querência-MT.

Além disso, Rolnik (2015) destaca que o crescimento urbano sem planejamento resulta em desigualdade espacial e dificuldades de acesso a serviços essenciais. Em Querência-MT, a ausência de políticas de mobilidade integradas limita o acesso da população residente em áreas periféricas a oportunidades de emprego, educação e saúde, reforçando padrões de exclusão social e segregação urbana.

Outro fator é a expansão rápida da frota de veículos, que, associada a ruas estreitas e infraestrutura insuficiente, provoca congestionamentos e aumenta o risco de acidentes. Villaça (2001) argumenta que o crescimento acelerado das cidades brasileiras, quando não acompanhado de planejamento urbano estratégico, reproduz desigualdades e gera impactos negativos na mobilidade urbana e na qualidade de vida.

A partir dessa perspectiva, observa-se que o poder público local precisa adotar estratégias contínuas de monitoramento urbano e de revisão de seus planos diretores, assegurando que os investimentos realizados estejam alinhados às demandas reais da população e às projeções de crescimento demográfico e econômico do município.

Transporte, Infraestrutura e Acessibilidade Urbana

A oferta de transporte coletivo em Querência-MT ainda é incipiente e não atende de forma eficiente à população. Conforme Ferraz e Dallari (2020), o transporte coletivo estruturado é essencial para garantir o direito à mobilidade, reduzir impactos ambientais e promover inclusão social. A carência de linhas regulares, itinerários planejados e horários adequados compromete a eficiência do transporte público, tornando-o pouco atrativo.

Além disso, a acessibilidade é limitada, com ausência de calçadas padronizadas, ciclovias e rampas para pessoas com mobilidade reduzida. Vasconcellos (2013) ressalta que a integração entre diferentes modos de transporte, a priorização de meios não motorizados e a segurança dos deslocamentos são fundamentais para a mobilidade urbana sustentável.

No campo da infraestrutura viária, Querência enfrenta limitações para suportar o crescimento populacional e a circulação de veículos. Villaça (2001) observa que o modelo urbano brasileiro concentra serviços no centro e marginaliza as periferias, o que se reflete nas ruas estreitas e na falta de sinalização local. Ferraz e Dallari (2020) enfatizam que o planejamento urbano integrado deve articular vias, transporte coletivo, calçadas, ciclovias e serviços públicos, de modo a garantir fluidez e segurança.

O Plano Diretor Municipal, instituído pela Lei Complementar n.º 102/2018, é o principal instrumento de ordenamento territorial e estabelece diretrizes para expansão viária e integração modal (QUERÊNCIA, 2018). Dentre suas ações estruturantes, destaca-se o Rodoanel de Querência, executado em parceria com o Governo do Estado por meio da Secretaria de Infraestrutura e Logística (SINFRA-MT). A entrega da primeira etapa do projeto, em julho de 2021, marcou um avanço significativo na mobilidade local, ao desviar o tráfego pesado do centro urbano e facilitar o escoamento da produção agrícola (MATO GROSSO, 2021).

Essas iniciativas demonstram o comprometimento do poder público com o desenvolvimento sustentável e a modernização da infraestrutura urbana. No entanto, Rolnik (2015) adverte que o crescimento urbano sem planejamento acentua desigualdades e limita o acesso a serviços essenciais. Para superar esses desafios, é imprescindível fortalecer a gestão participativa e adotar tecnologias inteligentes de controle de tráfego e transporte coletivo, promovendo maior eficiência e qualidade de vida à população.

Diante desse cenário, torna-se necessário compreender como os desafios identificados se convertem em oportunidades para o aprimoramento das políticas públicas locais, o que será

abordado na seção seguinte.

Desafios e Oportunidades para a Mobilidade Local

Embora os desafios sejam evidentes, existem oportunidades para melhorar a mobilidade urbana em Querência. A implantação de transporte coletivo eficiente, ciclovias integradas e infraestrutura para pedestres pode reduzir desigualdades e incentivar modos de transporte sustentáveis (Vasconcellos, 2013; Rolnik, 2015).

A participação da sociedade civil na elaboração de políticas de mobilidade é essencial. Ferraz e Dallari (2020) afirmam que a inclusão da população nos processos decisórios aumenta a efetividade das ações e fortalece a governança urbana. Além disso, a articulação com o setor privado, por meio de concessões e parcerias, pode otimizar recursos e ampliar a oferta de serviços.

O Ministério das Cidades (2015) recomenda que esse plano contemple metas, diagnósticos e mecanismos de monitoramento, garantindo a sustentabilidade e a eficiência do sistema urbano.

A implementação do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) em Querência/MT não é apenas uma exigência legal, mas uma medida imperativa para o desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes. A Lei Federal nº 12.587/2012 estabelece a obrigatoriedade do PlanMob para municípios com mais de 20 mil habitantes, e sua não conformidade pode acarretar sanções e restrições ao acesso a recursos federais (BRASIL, 2012).

A elaboração do PlanMob deve ser um processo participativo, envolvendo a sociedade civil, o setor privado e os diferentes níveis de governo. Este processo garante que as soluções propostas sejam adequadas às realidades locais e que haja legitimidade e engajamento na sua implementação. O plano deve contemplar um diagnóstico detalhado da situação atual, a definição de objetivos e metas, a proposição de ações e projetos, e a criação de mecanismos de monitoramento e avaliação (VASCONCELLOS, 2013).

Entre os benefícios esperados com a implementação do PlanMob, destacam-se:

Melhoria da Qualidade de Vida: Redução de congestionamentos, menor tempo de deslocamento, diminuição da poluição sonora e do ar, e maior segurança para todos os usuários da via.

Promoção da Inclusão Social: Priorização do transporte público e dos modos não motorizados, garantindo acessibilidade universal e equidade no acesso aos serviços e

oportunidades da cidade.

Desenvolvimento Econômico: Otimização da logística de transporte de cargas, redução de custos operacionais para empresas e atração de investimentos, impulsionando o crescimento econômico local.

Sustentabilidade Ambiental: Incentivo ao uso de modos de transporte mais limpos, redução da emissão de gases de efeito estufa e promoção de um ambiente urbano mais saudável.

Eficiência na Gestão Pública: Otimização do uso dos recursos públicos, planejamento estratégico de investimentos em infraestrutura e coordenação entre os diferentes setores da administração municipal.

Por fim, o desenvolvimento de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, alinhado ao Plano Diretor, é fundamental para integrar crescimento populacional, infraestrutura e transporte.

DIRETRIZES E PROPOSTAS DE GESTÃO

Planejamento Integrado, Sustentabilidade e Eficiência no Transporte

A gestão da mobilidade urbana em Querência-MT deve estar fundamentada em um planejamento territorial integrado, articulando transporte, uso do solo e sustentabilidade ambiental. Conforme Ferraz e Dallari (2020), o planejamento urbano eficiente deve garantir a equidade no acesso aos serviços públicos, à moradia e às oportunidades de deslocamento.

Experiências bem-sucedidas em cidades como Curitiba (PR) e Fortaleza (CE) demonstram que a combinação entre corredores de transporte coletivo, ciclovias e políticas de uso do solo sustentável reduz custos, emissões e congestionamentos (VASCONCELLOS, 2013; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015). Esse modelo pode inspirar o município de Querência, que precisa alinhar o crescimento urbano às demandas por mobilidade acessível e ambientalmente responsável.

De acordo com Vasconcellos (2013), a integração entre diferentes modais especialmente o transporte coletivo e os meios não motorizados, como bicicletas e caminhadas são essenciais para reduzir a dependência do transporte individual e melhorar a qualidade de vida urbana. O Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), aliado ao Plano Diretor Municipal, deve orientar o investimento em infraestrutura sustentável, priorizando ciclovias, calçadas acessíveis e transporte público eficiente (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015).

A aplicação de tecnologias inteligentes de gestão de tráfego, como semáforos automatizados e aplicativos de monitoramento, pode otimizar o fluxo urbano e reduzir custos operacionais. Segundo Di Pietro (2024) e Carvalho Filho (2023), o conceito de Smart Cities fundamenta uma administração pública mais eficiente, transparente e voltada para resultados. Ferraz e Torres (2004) reforçam que a sustentabilidade econômica do transporte deve ser assegurada por modelos de financiamento solidário, garantindo tarifas justas e manutenção do sistema.

Rolnik (2015) enfatiza que o sucesso dessas políticas depende da participação social e da governança democrática. A adoção de instrumentos participativos na elaboração e monitoramento das políticas públicas fortalece o controle social e garante legitimidade às ações do poder público.

Participação Social e Governança Pública

A efetividade das políticas de mobilidade depende diretamente da participação social e da transparência na gestão pública. Conforme Di Pietro (2024), os princípios constitucionais da publicidade e da moralidade administrativa exigem que as decisões públicas sejam tomadas de forma aberta, com ampla divulgação e participação dos cidadãos. Isso reforça o controle social e contribui para a legitimidade das ações governamentais.

Em Querência-MT, a criação de conselhos municipais de mobilidade e fóruns participativos pode fortalecer a governança pública e aproximar o poder público da população. Meirelles (2023) observa que a gestão democrática é um instrumento essencial para assegurar o interesse coletivo, promovendo a corresponsabilidade entre Estado e sociedade. Essa prática também atende aos princípios constitucionais da administração pública, especialmente os da legalidade e da impessoalidade, previstos no artigo 37 da Constituição Federal.

A participação da comunidade nas decisões sobre transporte, trânsito e infraestrutura urbana também estimula maior conscientização ambiental e cidadã. Segundo Rolnik (2015), o envolvimento popular nas políticas urbanas é condição para o exercício do direito à cidade, fortalecendo a democracia e reduzindo as desigualdades territoriais. Assim, a implementação de canais permanentes de diálogo entre poder público e sociedade civil é uma diretriz fundamental para o avanço da mobilidade urbana local.

Por fim, o Ministério das Cidades (2015) recomenda que os municípios incorporem a

participação popular em todas as etapas da formulação e execução dos planos de mobilidade, desde o diagnóstico até o monitoramento das metas. Esse processo participativo confere maior transparência, eficácia e sustentabilidade social às políticas implementadas.

A consolidação dessas práticas participativas é o passo final para transformar Querência em uma cidade modelo de governança e mobilidade sustentável.

CONCLUSÃO

A análise desenvolvida confirma que a implementação do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) em Querência/MT não constitui escolha discricionária da gestão, mas dever jurídico e administrativo decorrente da Lei nº 12.587/2012 e dos princípios constitucionais da legalidade, eficiência, moralidade e publicidade. À luz da pergunta de pesquisa, conclui-se que a compatibilização entre crescimento urbano, sustentabilidade e justiça territorial depende da institucionalização imediata de um planejamento de mobilidade integrado ao ordenamento territorial municipal, com metas, indicadores e governança permanente.

O estudo também evidencia que o problema da mobilidade local não decorre apenas do aumento de deslocamentos, mas do descompasso entre expansão econômica e capacidade de planejamento público. O crescimento populacional acelerado, a ampliação da malha urbana e o aumento da frota veicular (com proporção próxima de um veículo para cada dois habitantes) pressionam o sistema viário e aprofundam externalidades negativas, como congestionamentos, insegurança no trânsito, maior custo de deslocamento e perda de qualidade de vida. Nesse cenário, a ausência de PlanMob agrava a fragmentação das respostas estatais e impede que o município transforme crescimento econômico em desenvolvimento urbano inclusivo.

Outro achado relevante é que a questão da mobilidade, em Querência, tem nítida dimensão socioespacial. A expansão periférica sem infraestrutura proporcional reforça desigualdades no acesso a trabalho, educação, saúde e serviços urbanos, contrariando o direito à cidade e a lógica de equidade territorial defendida no marco urbanístico brasileiro. Assim, a mobilidade não pode ser tratada apenas como tema de engenharia viária: trata-se de política pública transversal, que articula uso do solo, habitação, transporte coletivo, acessibilidade universal e sustentabilidade ambiental.

O artigo demonstra, ainda, que já existem bases institucionais capazes de sustentar uma transição qualificada: o Plano Diretor Municipal (LC nº 102/2018), a experiência de cooperação

federativa com a SINFRA/MT e a entrega do Rodoanel são evidências de capacidade de execução e coordenação intergovernamental. Todavia, tais iniciativas, embora relevantes, permanecem insuficientes quando isoladas. Sem um PlanMob formal, participativo e monitorável, as obras e intervenções tendem a perder coerência sistêmica, reduzindo sua efetividade distributiva e ambiental no médio e longo prazo.

Dessa forma, conclui-se que o PlanMob deve ser compreendido como instrumento estruturante de Estado local, com dupla função: (i) assegurar conformidade legal e acesso a oportunidades de financiamento e cooperação; e (ii) organizar a priorização de investimentos em transporte coletivo, modais ativos, calçadas acessíveis, segurança viária e soluções inteligentes de gestão de tráfego. A sua elaboração precisa incorporar diagnóstico técnico territorializado, pactuação pública de objetivos e mecanismos transparentes de acompanhamento de resultados.

No plano da governança, o trabalho permite concluir que a efetividade da política de mobilidade em Querência dependerá da institucionalização de canais permanentes de participação social (conselhos, audiências e fóruns), do fortalecimento da capacidade técnico-administrativa municipal e da coordenação entre planejamento urbano e mobilidade. Sem participação e controle social, há risco de baixa legitimidade e descontinuidade; sem integração entre setores, há risco de ineficiência alocativa e reprodução de desigualdades.

Em síntese, Querência reúne simultaneamente os fatores de risco e as condições de oportunidade típicos das cidades médias em rápida expansão: pressão demográfica, dinamismo econômico, infraestrutura em transformação e necessidade urgente de governança integrada. Por isso, a recomendação final é inequívoca: iniciar de imediato o processo de elaboração e implementação do PlanMob, em etapas sucessivas e com ampla participação social, para converter o atual ciclo de crescimento em mobilidade sustentável, inclusão territorial e qualidade de vida duradoura. Como agenda futura, recomenda-se avançar para estudos empíricos de origem-destino, indicadores operacionais e avaliação periódica de impacto, a fim de qualificar continuamente a tomada de decisão pública.

REFERÊNCIAS

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. **Curso de direito administrativo**. 35. ed. São Paulo: Malheiros, 2018.

BARBOSA, Keila; PRATES, Geisa. **Querência: terra fértil, braços fortes – da colonização à concretização de um sonho**. Querência, MT: Prefeitura Municipal de Querência, 2024.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de direito constitucional**. 31. ed. São Paulo: Malheiros, 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, compilado até a Emenda Constitucional n. 129/2023. Brasília, DF: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2023. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/623234/CF88_EC129_livro.pdf. Acesso em: 22 out. 2025.

BRASIL. Lei n. 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. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 22 out. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: https://www.cidades.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/12/2018/02/caderno_referencia_elaboracao_plano_mobilidade.pdf. Acesso em: 22 out. 2025.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 36. ed. São Paulo: Atlas, 2023.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS (CNM). **Dificuldades para elaboração dos planos de mobilidade urbana: um diagnóstico para redefinição de estratégias de efetivação do planejamento nos municípios**. Brasília, DF: CNM, 2023.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 37. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022.

FERRAZ, Sérgio; DALLARI, Adilson Abreu. **Estatuto da cidade comentado**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Portal do IBGE**. Rio de Janeiro, [s.d.]. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 15 nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estimativas da população residente para os municípios e para as unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2025**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Querência (MT): Cidades e Estados**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt/querencia.html>. Acesso em: 15 nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Querência (MT): pesquisa 22/28120**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/querencia/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 15 nov. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Diagnóstico da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília, DF: Ipea, 2020. Disponível em:

<https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9186/1/Mobilidade%20urbana.pdf>. Acesso em: 22 out. 2025.

MATO GROSSO. Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística. **Governador entrega asfalto novo do Rodoanel em Querência**. Cuiabá, 27 jul. 2021. Disponível em: <https://www.sinframt.mt.gov.br/>. Acesso em: 23 out. 2025.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 49. ed. São Paulo: Malheiros, 2023.

PACÍFICO, Dayse da Silva; SILVA JÚNIOR, Orivalde Soares da. **Desafios de uma mobilidade urbana: um estudo de caso nos municípios do Rio de Janeiro**. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL (PLURIS 2021 DIGITAL), 2021. *Anais* [...], 2021.

QUERÊNCIA (MT). Lei Complementar n. 102, de 15 de outubro de 2018. Institui a revisão do Plano Diretor e o processo de planejamento do Município de Querência-MT. Querência, MT, 2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-querencia-mt>. Acesso em: 23 out. 2025.

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

SÃO PAULO (Estado). Tribunal de Contas do Estado de São Paulo. **Exame prévio de edital**: Processo 00003110.989.15-9 (Prefeitura Municipal de Iguape). Sessão do Tribunal Pleno de 1 jul. 2015. São Paulo: TCE-SP, 2015.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Senac, 2013.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.