

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO**

**ISADORA FÁTIMA NASCIMENTO DA SILVA**

**DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE ATIVA: UM ESTUDO REFERENTE À ZONA  
NORTE DE PORTO ALEGRE NO PERÍODO 2017-2020**

**PORTO ALEGRE**

**2023**

**ISADORA FÁTIMA NASCIMENTO DA SILVA**

**DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE ATIVA: UM ESTUDO REFERENTE À ZONA  
NORTE DE PORTO ALEGRE NO PERÍODO 2017-2020**

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração Pública e Social.

Orientador: Profº. Drº. Leonardo Granato

**Porto Alegre**

**2023**

**ISADORA FÁTIMA NASCIMENTO DA SILVA**

**DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE ATIVA: UM ESTUDO REFERENTE À ZONA  
NORTE DE PORTO ALEGRE NO PERÍODO 2017-2020**

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração Pública e Social.

Orientador: Profº. Drº. Leonardo Granato

Conceito final:

Aprovado em: \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2023

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profº. Drº. Leonardo Granato (UFRGS)

---

Profª. Drª. Camila Furlan da Costa Panizzon (UFRGS)

---

Profª. Drª. Renata Ovenhausen Albernaz (UFRGS)

### CIP - Catalogação na Publicação

Silva, Isadora Fátima  
Direito à Cidade e Mobilidade Ativa: Um Estudo  
Referente à Zona Norte de Porto Alegre no Período  
2017-2020 / Isadora Fátima Silva. -- 2023.  
72 f.  
Orientador: Leonardo Granato.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de  
Administração, Curso de Administração Pública e  
Social, Porto Alegre, BR-RS, 2023.

1. Direito à cidade. 2. Mobilidade ativa. 3.  
Mobilidade urbana. 4. Políticas Públicas. 5. Porto  
Alegre. I. Granato, Leonardo, orient. II. Título.

À minha mãe, Viviane, e ao meu pai, Paulo. Amo muito vocês.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço minha mãe, Viviane, pelo apoio incondicional para que eu possa sempre me dedicar aos estudos. Sem essa semente sendo plantada desde a infância, hoje eu não veria o mundo da maneira que vejo. Esse é o maior presente que tu me deste. Também, agradeço ao meu padrasto, Ademir, por proporcionar condições para que eu estudasse em uma boa escola e formasse uma sólida base educacional.

Agradeço ao meu pai, Paulo, por me introduzir ao universo da leitura, me ensinando a ler aos 5 anos. Agradeço também por me ensinar a pedalar na infância. Obrigada por proporcionar tão cedo coisas que até hoje são tão significativas pra mim. Juntamente, agradeço a minha madrasta, Maristela, por acompanhar toda a trajetória e, em conjunto ao meu pai, sempre se fazerem presentes e participativos.

Agradeço aos demais familiares que de alguma forma me apoiaram nessa trajetória. Em especial à minha irmã, Alana, que é uma inspiração nos pedais, e aos meus primos e irmãos do coração, Lucas e João Vicente, também estudantes de administração na UFRGS, que dividem a mesma jornada.

Agradeço aos amigos pela compreensão nos momentos que me fiz ausente, pelo ombro nos momentos que precisei desabafar e por todo companheirismo que sempre me dispõem. Ainda, obrigada aos amigos que são parceiros de pedalada e caminhada e me acompanham pelas ruas da cidade.

Aos amigos de longa data, obrigada por permanecerem. Aos amigos que fiz na faculdade e nos estágios, sou grata pela oportunidade que a UFRGS proporcionou de nossos caminhos se cruzarem.

Em especial, agradeço a uma importante amizade que conquistei logo no primeiro dia como estudante de Administração Pública: Mariana, sempre digo que tenho sorte que tu sentou logo na minha frente na nossa primeira aula. Do primeiro ao último dia, minha dupla e parceira para todos os momentos.

Por fim, agradeço ao meu orientador, Leonardo Granato. Logo no início da graduação eu tinha ideias, mas nenhuma certeza sobre o que escreveria no meu TCC, mas assim que cursei a primeira disciplina como sua aluna, eu soube que seria orientada por ti. Obrigada por todo o auxílio e apoio que me disponibilizou nesse processo.

*Solo c'est pas facile de pédaler  
Alors, je prends mon temps pour traverser ma ville*

(Traverser - Emma Péters)

## RESUMO

O direito à cidade é abordado neste trabalho como um direito difuso e coletivo, contemplando a possibilidade de os indivíduos usufruírem do ambiente urbano. Uma política de mobilidade urbana adequada é essencial para que todos tenham condições iguais de acesso. Portanto, se infere que a mobilidade ativa — delimitada aqui como caminhar e pedalar — confere acesso à cidade de forma digna e equitativa. Dessa forma, o presente trabalho objetiva entender como o direito à cidade se manifesta através da mobilidade ativa na zona norte de Porto Alegre, especificamente na Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, no período entre os anos 2017 a 2020. Para tanto, este trabalho é de cunho qualitativo, descritivo e dedutivo, se valendo das técnicas de levantamento e análise bibliográfica e documental. Foram levantados os principais conceitos para a construção desse estudo, como: o que é a cidade, direito à cidade, políticas públicas, mobilidade urbana e mobilidade ativa. Também, foram apresentadas diversas políticas públicas relacionadas às grandes áreas dessa pesquisa implementadas pela esfera federal e a nível municipal, em Porto Alegre. Além disso, evidenciou-se a atuação da gestão municipal de 2017-2020 em relação à mobilidade urbana, com foco na mobilidade ativa, e também se apresentou uma descrição das condições de deslocamento na zona norte da capital gaúcha. Isto posto, foi possível ratificar que a mobilidade ativa está diretamente relacionada ao exercício do direito à cidade, sendo um importante meio para sua efetivação. Entretanto, em Porto Alegre, não é possível afirmar que o direito à cidade se manifesta através da mobilidade ativa, especialmente na zona norte de Porto Alegre – e na Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, visto que a gestão municipal não direciona seus esforços para isso. Os principais impasses são a falta de segurança, em relação à estrutura disponível, e a violência urbana. Ainda, foi constatado que as condições de acessibilidade na região são precárias.

**Palavras-chaves:** Direito à cidade. Mobilidade ativa. Mobilidade urbana. Políticas Públicas. Gestão municipal. Porto Alegre.



## ABSTRACT

The right to the city is presented in this work as a diffuse and collective right, embracing the possibility of individuals to seize the urban environment. An adequate urban mobility policy is essential for everyone to have equal access conditions. Therefore, it is inferred that active mobility — delimited here as walking and cycling — grants access to the city in a dignified and equitable way. Thus, the present work intends to understand how the right to the city manifests itself through active mobility in the north of Porto Alegre, specifically on Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, in the period between 2017 and 2020. For this purpose, this work has a qualitative, descriptive and deductive nature, making use of documentary bibliographic analysis. Main concepts for the construction of this study were raised, such as: what is the city, right to the city, public policies, urban mobility and active mobility. Also, several public policies, related to the major areas of this research, were presented at the federal level and also at the municipal level, in Porto Alegre. In addition, the performance of the 2017-2020 municipal management in relation to urban mobility was evidenced, with a focus on active mobility, and a description of the displacement conditions in the north area of Rio Grande do Sul's capital was also presented. At this point, it was possible to ratify that active mobility is directly related to the exercise of the right to the city, being an important mean for its realization. However, in Porto Alegre, it is not possible to state that the right to the city is manifested through active mobility, especially in the north of Porto Alegre – and on Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, since the municipal management does not direct its efforts towards this. The main impasses are the lack of security, in relation to the available structure, and urban violence. Also, it was found that the conditions of accessibility in the region are precarious.

**Keywords:** Right to the city. Active mobility. Urban mobility. Public policy. Municipal management. Porto Alegre.

**LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

Art. - Artigo

DCN - Diretrizes Curriculares Nacionais

EDOM - Pesquisa de Origem e Destino

EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre

Km - Quilômetros

Km/h - Quilômetros por hora

OSC - Organização da sociedade civil

PlanMob - Plano de Mobilidade Urbana

PCD - Pessoas com deficiência

PDCI - Plano Diretor Cicloviário Integrado

PDDUA - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

SMAM - Secretaria Municipal de Meio Ambiente e da Sustentabilidade

SMOV - Secretaria Municipal de Obras e Viação

**LISTA DE FIGURAS E GRÁFICOS**

Figura 1.....	31
Figura 2.....	38
Figura 3.....	41
Figura 4.....	51
Gráfico 1.....	43
Gráfico 2.....	44

**SUMÁRIO**

<b>INTRODUÇÃO</b>	12
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>O DIREITO À CIDADE E A MOBILIDADE EM CONTEXTO BRASILEIRO</b>	18
<b>1.1 A Cidade e o Direito À Cidade</b>	18
<b>1.2 Políticas Públicas Brasileiras e a Materialização do Direito à Cidade</b>	20
<b>1.3 Cidade para Pessoas se Deslocarem</b>	27
<b>CAPÍTULO 2</b>	
<b>A MOBILIDADE NA ZONA NORTE DE PORTO ALEGRE</b>	37
<b>2.1 A Mobilidade em Porto Alegre</b>	37
<b>2.2 A Atuação da Prefeitura de Porto Alegre (2017-2020) em Relação à Mobilidade Ativa</b>	45
<b>2.3 Porto Alegre Sob a Ótica da Mobilidade Ativa e o Direito à Cidade</b>	55
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	62
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	64

## INTRODUÇÃO

A cidade é um espaço geográfico, uma área densamente povoada, uma zona populacional dedicada às atividades econômicas. Para Raquel Rolnik (1995), é fruto da imaginação e trabalho articulado de muitos homens, uma obra coletiva que desafia a natureza. Inúmeros são os conceitos existentes para definir o sítio urbano.

A concepção clássica de direito à cidade nasceu de Henri Lefebvre (1968), que compreende esse fenômeno como o direito à vida urbana, transformada, renovada; de figurar sobre todas as redes e circuitos de comunicação, de informação, de trocas (LEFEBVRE, 1972). Para Amanajás e Klug (2018), trata-se de um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, destinado a todos habitantes urbanos, contemplando habitar, usar e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. Dessa forma, Brandt (2018) aponta que existem diversas abordagens que contemplam o direito à cidade, que vão do direito de ir e vir à pautas revolucionárias.

Partindo do fato que as cidades são ambientes diversos e plurais e o Brasil é um país desigual, o direito à cidade será analisado como um conjunto de prerrogativas, uma série de garantias que visam mitigar as injustiças sociais e promover condições de dignidade e igualdade aos cidadãos.

Para Amanajás e Klug (2018), a mobilidade é o grande instrumento de exercício do direito à cidade. O deslocamento é uma ação intrínseca à vida nas cidades, afeta o dia a dia da população e tem implicação direta na rotina das pessoas. Portanto, a locomoção é uma prerrogativa básica de todo cidadão, assegurada na Constituição Federal brasileira, conforme o Art. 5º, inciso XV, que institui a liberdade de se locomover no território nacional em tempo de paz (BRASIL, 1988).

Atualmente, existem diversas possibilidades para transitar na cidade, como transportes coletivos – ônibus e metrô; transportes individuais – carro ou moto particular; corrida por aplicativo; por meio de bicicleta ou a pé. Entre as formas de mobilidade tradicionais, se infere que a mais acessível é a mobilidade ativa, que consiste na mobilidade não-motorizada, na qual o trajeto é realizado através da energia humana.

Para fins deste estudo, a mobilidade ativa será delimitada como caminhar e pedalar. Por sua fácil adesão, concebe-se que é essa que é capaz de conferir acesso

digno e justo à cidade, além de apresentar inúmeros benefícios aos cidadãos e ao Estado, como no âmbito da saúde, economia e infraestrutura.

A Constituição Federal trata, em seus Art. 182 e 183, das políticas urbanas. A partir disso, o Estatuto da Cidade foi constituído para estabelecer normas, a fim de garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. Ademais, com a chegada dos governos federais petistas, a temática urbana teve crescente relevância no país. Em 2003, durante o governo Lula, foi criado o Ministério das Cidades, estruturado, conforme Ermínia Maricato (2006), nos três principais problemas sociais urbanos: a moradia, o saneamento e a mobilidade.

No governo Dilma Rousseff, foi instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), através da Lei 12.587/12, que tem como uma de suas diretrizes a priorização dos modos de transportes não motorizados, o que indica uma valorização à mobilidade ativa.

Todavia, apesar da orientação à dimensão humana ganhar maior destaque mundial nos últimos anos, as cidades modernas ao redor do globo não são projetadas para pedestres ou ciclistas. A maioria das metrópoles é projetada para a locomoção motorizada, inclusive as capitais brasileiras. Em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, o fenômeno se manifesta da mesma forma e o transporte urbano se concentra em veículos rodoviários motorizados, como os particulares e os transportes coletivos.

A característica da capital gaúcha é concentrar suas atividades comerciais, culturais e de lazer na região central da cidade. As áreas periféricas, localizadas nas zonas sul, norte e leste, apresentam perfis mais residenciais e, conseqüentemente, alta demanda de transporte motorizado por parte de seus moradores para se deslocarem aos pontos de interesse. As poucas opções de lazer nessas regiões estão concentradas em empreendimentos da iniciativa privada, como shoppings center, o que não é acessível para algumas da população.

Entre as grandes avenidas que são relevantes para o deslocamento dos cidadãos que moram longe das zonas privilegiadas da cidade, na zona norte destaca-se a Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, também conhecida apenas como Avenida Baltazar. Essa avenida acolhe os moradores de diversos bairros socioeconomicamente vulneráveis, como Costa e Silva, Rubem Berta, Mário Quintana, Passo das Pedras e Leopoldina. A Avenida Baltazar conta com um corredor exclusivo para ônibus, porém nenhum trecho de ciclovia.

Diante deste cenário, este trabalho parte do seguinte problema de pesquisa: de que forma o direito à cidade se manifesta através da mobilidade ativa na região norte do município de Porto Alegre, especificamente na Avenida Baltazar, no período entre os anos 2017 a 2020?

Posto isso, o objetivo geral desta pesquisa é entender como o direito à cidade se manifesta através da mobilidade ativa na zona norte de Porto Alegre, especificamente na Avenida Baltazar, no período entre os anos 2017 a 2020. Para atender ao objetivo geral, são apresentados os seguintes objetivos específicos:

- 1) Discutir como a mobilidade ativa se relaciona ao direito à cidade no contexto brasileiro;
- 2) Descrever as condições para a mobilidade ativa na zona norte de Porto Alegre, na Avenida Baltazar;
- 3) Identificar e analisar como a prefeitura de Porto Alegre, na gestão Marchezan (2017-2020), atuou em relação à mobilidade ativa na região norte do município, na Avenida Baltazar.

Com o intuito de atender aos objetivos propostos e responder o problema de pesquisa, este trabalho é de cunho qualitativo, descritivo e dedutivo, se valendo das técnicas de levantamento e análise bibliográfica e documental.

O trabalho se categoriza como qualitativo em função da sua proposta, pois visa entender a relação entre dois fenômenos sociológicos, quais sejam a adoção da mobilidade ativa como meio de transporte e a manifestação do direito à cidade a partir desta escolha. A pesquisa qualitativa é apropriada para o estudo dos “fenômenos que envolvem os seres humanos e suas intrincadas relações sociais, estabelecidas em diversos ambientes” (GODOY, 1995, p. 21). Ademais, Flick (2009) corrobora a relevância da pesquisa qualitativa ao estudo das relações sociais devido à pluralização das esferas da vida.

Ademais, esse estudo procura classificar, explicar e interpretar fatos para entender se o direito à cidade se manifesta de alguma forma através da mobilidade ativa na região norte do município de Porto Alegre. Portanto, sob o ponto de vista de seus objetivos, essa pesquisa se desenvolve como descritiva, dado que expõe características de determinado fenômeno e população, além de estabelecer relação entre variáveis (GIL, 1989).

Em relação ao método, que trata do conjunto de atividades sistemáticas e

racionais que permitem alcançar o objetivo proposto (MARCONI e LAKATOS, 2003), empregou-se o método dedutivo, pois

De acordo com o entendimento clássico, é o método que parte do geral e, a seguir, desce ao particular. A partir de princípios, leis ou teorias consideradas verdadeiras e indiscutíveis, prediz a ocorrência de casos particulares com base na lógica. (PRODANOV e FREITAS, 2013, p. 27)

Aqui, o raciocínio é construído a partir dessa abordagem, pois parte-se do entendimento do que é o direito à cidade e do que é a mobilidade ativa para então se analisar em um caso particular, a zona norte de Porto Alegre, a sua ocorrência.

Por fim, as técnicas escolhidas foram levantamento e análise bibliográfica e documental. A pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, principalmente livros e artigos científicos, enquanto a pesquisa documental, apesar de semelhante, vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico (GIL, 1989). Buscou-se literaturas a respeito dos principais tópicos, artigos atuais, legislações, políticas públicas, dados e notícias. A adoção dessas técnicas se deu pelo entendimento de que estas são adequadas para atender os objetivos propostos em uma pesquisa descritiva.

Cabe salientar que a mobilidade urbana é um elemento intrínseco à vida nas cidades, que afeta o dia a dia da população e tem implicação direta na rotina das pessoas. Ademais, uma política de mobilidade urbana adequada é essencial para redução de desigualdades, garantia de oportunidades e condições iguais para todos. Dessa forma, se justifica apresentar as condições para mobilidade ativa em uma região específica de Porto Alegre e identificar a atuação da prefeitura para sua promoção, conferindo se existe a priorização dos modos de transporte não motorizados, conforme orientação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ademais, se infere que a mobilidade ativa, por ser uma maneira equitativa de deslocamento, confere acesso à cidade de forma digna e justa, uma prerrogativa básica para o exercício efetivo do direito à cidade. Portanto, o presente estudo busca verificar a vinculação da mobilidade ativa com o direito à cidade.

Para tanto, houve a delimitação temporal do período entre os anos de 2017 a 2020, gestão Marchezan. Nesse intervalo se apresentaram avanços significativos no Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre, através da participação da sociedade,



por meio de consulta popular e oficinas, e a elaboração de um diagnóstico da mobilidade municipal.

Outrossim, em relação a área de Administração Pública e Social, a presente pesquisa se mostra relevante por estar de acordo com a Resolução Nº 1, de 13 de janeiro de 2014, que institui Diretrizes Curriculares Nacionais (DCN) do curso de bacharelado em Administração Pública. O estudo da mobilidade urbana e do direito à cidade está relacionado à característica multidisciplinar da área Pública, se associando à Ciência Política, ao Direito e à Sociologia. Para mais, se correferencia com o compromisso firmado, no artigo 5º da DCN, de contemplar durante a graduação os valores públicos e o desenvolvimento nacional, a redução das desigualdades e os desafios derivados da diversidade regional e cultural, além da realidade contemporânea da sociedade (BRASIL, 2014).

Dessa forma, esse trabalho se propõe a contribuir como um instrumento capaz de proporcionar informações a respeito da mobilidade no município de Porto Alegre e subsidiar futuras políticas públicas voltadas à mobilidade ativa nas regiões periféricas. Além disso, tenciona gerar reflexões no campo da administração pública, referente ao direito à cidade.

Por fim, a motivação pessoal para pesquisar a respeito da temática proposta se deu a partir do contato com literaturas de direito à cidade, ao participar de um grupo de pesquisa na graduação. Outrossim, a definição da mobilidade ativa como foco aconteceu por afinidade com a prática no dia a dia e o recorte espacial pela vivência na região.

Dessa forma, o presente trabalho se distribui em uma estrutura de quatro partes, contemplando a introdução, dois capítulos de descrição e análise e, por fim, as considerações finais. Dito isso, a introdução apresenta brevemente o que será tratado nesta pesquisa, juntamente com os objetivos geral e específicos, a metodologia e a justificativa.

O primeiro capítulo inicia a discussão teórica descritiva da pesquisa. Neste, há três subcapítulos, chamados: A cidade e o Direito à Cidade – o qual trata da noção teórica do direito à cidade, Políticas Públicas e a materialização do Direito à Cidade e, finalmente, Cidades para Pessoas se deslocarem, os quais tratam da materialização do direito à cidade no contexto brasileiro.

Em “Cidade e o Direito à Cidade”, é apresentado o conceito de cidade e de direito à cidade. São expostos diversos autores, desde o clássico Henri Lefebvre,

que cunhou o termo, até Ana Fani Carlos, geógrafa brasileira. Além disso, é apresentada a Carta Mundial do Direito à Cidade, de 2005, importante documento elaborado a partir dos Fóruns Sociais Mundiais e que traz relevantes conceitos a respeito do direito à cidade.

No subcapítulo “Políticas Públicas e a materialização do Direito à Cidade” são explicitadas as condições para a materialização do direito à cidade. Dessa forma, são abordadas as políticas públicas e marcos legais, tais como a Constituição Federal, Estatuto da Cidade, Política Nacional de Mobilidade Urbana e, também, se apurou o papel do Ministério das Cidades.

O último subcapítulo, “Cidade para Pessoas se deslocarem”, trata da mobilidade urbana e da mobilidade ativa. Neste, são apresentados alguns marcos legais, como o Estatuto da Pessoa com Deficiência e o Código de Trânsito Brasileiro. Ademais, são apresentados documentos como a Carta Mundial do Direito à Cidade, o “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades” e o “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana”, elaborados pelo Ministério das Cidades. Com esses conceitos expostos, é possível realizar a relação entre a mobilidade ativa e o direito à cidade. Também, com base especialmente no renomado arquiteto e urbanista Jan Gehl, apresenta-se os conceitos de cidades humanas, sustentáveis e que estão voltadas para a dimensão humana.

No segundo capítulo, dividido em três subcapítulos, aborda-se Porto Alegre e a zona norte, onde são descritas as condições para a mobilidade e mobilidade ativa na zona norte de Porto Alegre, com atenção especial à Avenida Baltazar, e se identifica como a prefeitura de Porto Alegre, na gestão Marchezan (2017-2020), atuou em relação à mobilidade ativa nessa região, analisando isso sob a ótica do direito à cidade.

Por fim, o último capítulo apresenta as considerações finais, perpassando o trabalho inteiro e consolidando os resultados encontrados durante o desenvolvimento e análise da pesquisa.

## **CAPÍTULO 1.**

### **O DIREITO À CIDADE E A MOBILIDADE EM CONTEXTO BRASILEIRO**

A mobilidade é um elemento do direito à cidade. Entretanto, primeiro é preciso entender o que exatamente é o direito à cidade. Ademais, como veremos, este se trata de um conjunto de prerrogativas, as quais estão diretamente vinculadas às condições que o Estado e a sociedade proporcionam para sua materialização. Para alcançar os resultados da questão de pesquisa deste trabalho, primeiro é preciso explanar os pilares teóricos basilares do problema, quais sejam: a cidade, o direito à cidade, as políticas públicas que sustentam sua materialização e a mobilidade urbana.

Compreendidos os conceitos de direito à cidade, é necessário esclarecer o que compõe a mobilidade urbana e, mais especificamente, o que é o recorte de mobilidade ativa. Ainda, a noção de dimensão humana está intrinsecamente vinculada à proposta investigada aqui, portanto será explicada também neste capítulo, além de serem apresentados os impasses que permeiam a locomoção ativa. Por fim, será explicitada a relação entre direito à cidade e mobilidade.

#### **1.1 A Cidade e o Direito À Cidade**

O primeiro passo para se falar em direito à cidade é compreender o que é a cidade. Um espaço geográfico, uma área densamente povoada, uma zona populacional dedicada às atividades econômicas. Inúmeros são os conceitos existentes para definir o sítio urbano. Porém, mais do que isso, para Raquel Rolnik (1995) ela é fruto da imaginação e trabalho articulado de muitos homens, uma obra coletiva que desafia a natureza. Para Ana Fani Alessandri Carlos (1992), a cidade é um modo de viver, pensar e sentir; por isso, interpreta que o modo de vida urbano produz ideias, comportamentos, valores, conhecimentos, formas de lazer e também uma cultura.

Carlos (1992) entende que a cidade é um espaço de lutas de classe e movimentos sociais de toda espécie – inclusive, pelo direito dela mesma. Com isso em mente, é preciso lembrar que o direito à cidade não nasceu como direito, conforme ressalta Fabiana Coelho (2020), mas como movimento social por melhores condições de vida urbana, ou seja, nasceu como fenômeno sociológico.

Em 1968, Henri Lefebvre cunhou o conceito de direito à cidade em seu livro “O direito à cidade”, onde apresentou este como direito à vida urbana, transformada e renovada. A concepção Lefebvrina concebe que o direito à cidade é o direito de figurar sobre todas as redes e circuitos de comunicação, de informação, de trocas (LEFEBVRE, 1972). Também nessa linha, o geógrafo David Harvey (2014) entende o direito à cidade como um fenômeno de classe. Portanto, um direito comum a todos, vinculado ao poder coletivo de moldar o processo de urbanização.

Para Fabiana Coelho (2020) a cidade existe por causa do homem e para o homem. Entretanto, conforme a autora, a maioria das cidades, em especial nos países latino-americanos, se configura na lógica de concentração de renda e exclusão social e, portanto, apenas uma pequena parcela da sociedade consegue usufruir do espaço urbano, enquanto a grande maioria se encontra em situações precárias.

A cidade, assim como a propriedade, possui uma função social. Pires e Pires (2016, p. 9) explicam que essa noção está relacionada à circulação, à recreação, ao trabalho e à moradia, ou seja, uma “consustanciação dos direitos fundamentais dos cidadãos dentro do ambiente urbano”. Ademais, Pires e Pires (2016) ressaltam que o desenvolvimento da função social da cidade se concretiza mediante as políticas do Estado, quando estas se propõem a evoluir os setores necessários para atender às demandas coletivas e individuais.

A função social é atingida na medida que os habitantes conseguem usufruir, gozar e satisfazer suas necessidades e direitos, garantidos por lei. A cidade deve oferecer, de modo justo e igualitário, moradia digna; acesso à saúde, lazer, educação e emprego; acessibilidade; segurança; infraestrutura de saneamento básico e transporte adequados etc. (PIRES e PIRES, 2006, p. 9).

A Carta Mundial do Direito à Cidade, concebida dos Fóruns Sociais Mundiais e publicada em 2005, denuncia as ofertas desiguais de condições e oportunidades entre os habitantes. “A população urbana, em sua maioria, está privada ou limitada – em virtude de suas características sociais, culturais, étnicas, de gênero e idade – de satisfazer suas necessidades básicas” (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL, 2005, p. 1). A partir disso, apresenta uma interessante definição de direito à cidade.

O direito à cidade se define como o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade e da justiça social. Entendido como o direito coletivo dos habitantes das cidades, em

especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que se conferem legitimidade de ação e de organização, baseado nos usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito a um padrão de vida adequado. (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL, 2005, p. 1)

Brandt (2018) aponta que existem diversas abordagens que contemplam o direito à cidade, que vão do direito de ir e vir a pautas revolucionárias. Para Amanajás e Klug (2018), trata-se de um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, destinado a todos habitantes urbanos, contemplando habitar, usar e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. Esse pensamento está consoante ao que indica o Estatuto da Cidade, que entende este como o direito à cidades sustentáveis, que se traduzem em “direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001).

Em suma, “o direito à cidade democrática, justa, equitativa e sustentável pressupõe o exercício pleno e universal de todos os direitos econômicos, sociais, culturais, civis e políticos” (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL, 2005, p. 2). A vista disso, cabe salientar que “o modo de vida urbano interfere diretamente sobre o modo em que estabelecemos vínculos com nossos semelhantes e com o território” (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL, 2005, p. 1), dessa forma, é preciso compreender as políticas públicas que sustentam a materialização do direito à cidade.

## **1.2 Políticas Públicas Brasileiras e a Materialização do Direito à Cidade**

Ante o exposto, conclui-se que o direito à cidade se trata de um conjunto de direitos difusos – econômicos, sociais, culturais, civis e políticos. Direitos difusos são os direitos onde os titulares são indeterminados, não sendo de apenas um indivíduo em particular, mas simultaneamente de todo coletivo. Os instrumentos necessários para a materialização destes podem ser encontrados em uma série de leis e ações do Estado brasileiro, também chamadas de políticas públicas.

As políticas públicas são diretrizes elaboradas para enfrentar um problema público (SECCHI *et al*, 2020). Salienta-se que toda política pública é derivada de um direito. Como esse trabalho tensiona entender como o direito à cidade se manifesta através da mobilidade ativa, o amplo rol de direitos será estreitado e o foco será na

locomoção, afinal, Amanajás e Klug (2018) julgam a mobilidade como grande instrumento de exercício do direito à cidade. Portanto, referente à mobilidade e o direito à cidade, se explicita a problemática do deslocamento e a liberdade de ir e vir e, também, permanecer.

As políticas apresentadas serão majoritariamente regulatórias, pois estas tratam de “estabelecer padrões de comportamento, serviço ou produto para atores públicos e privados” (SECCHI *et al*, 2020, p. 31); essas políticas se desenvolvem predominantemente dentro de uma dinâmica pluralista, onde sua capacidade de aprovação – ou não – é proporcional à relação de forças dos atores e interesses presentes na sociedade (SECCHI *et al*, 2020). Apesar de se tratarem de políticas governamentais, é importante destacar a relevância da participação social para o tensionamento e, por conseguinte, inclusão de temáticas na agenda do governo, conforme prega a abordagem multicêntrica. A presença popular auxilia a configuração do nível de prioridade das demandas sociais.

No contexto analisado, a inclusão da temática urbana na agenda governamental advém da marcante presença de diversos movimentos de reforma urbana ao longo do século XX, com destaque para os anos 70 e 80. Entretanto, essa luta no Brasil percorre desde o início do século, visto que estas acompanham o fenômeno de urbanização da sociedade brasileira (MARICATO, 2006).

Totalizando o conceito de políticas públicas, é relevante esclarecer o processo de elaboração destas, que ocorrem através do chamado Ciclo de Políticas Públicas. Este é composto por sete fases principais, quais sejam: identificação do problema, formação da agenda, formulação de alternativas, tomada de decisão, implementação, avaliação e extinção. Secchi *et al* (2020) ressalta que geralmente as fases se apresentam misturadas e as sequências se alternam, pois é um processo dinâmico.

O Ciclo de Políticas Públicas é importante para que seja realizado o monitoramento de uma política. Como um dos objetivos específicos deste estudo é identificar a atuação da prefeitura de Porto Alegre em relação à mobilidade, será de grande valor analisar se as políticas locais, que serão apresentadas no capítulo 2, estão observando o Ciclo de Políticas Públicas.

Isto posto, é possível encontrar de maneira breve, mas explícita, o direito à cidade presente na Carta Magna: no capítulo II – da Política Urbana – onde conta com os Art. 182 e 183. Aqui, se estabelece que “a política de desenvolvimento

urbano tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988).

Ademais, em outros artigos encontramos implicitamente as prerrogativas que compõem o direito à cidade. Em concordância com o recorte combinado – mobilidade urbana – encontra-se o direito constitucional de locomoção, explícito no Art. 5º, inciso XV, onde é dito que é “livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens” (BRASIL, 1988).

A passagem citada expressa a liberdade e o direito de ir e vir. O Art. 5º está contido no Título II da Constituição Federal, onde são tratados os direitos e garantias fundamentais. Existem diversas gerações de direitos fundamentais, baseados na ordem histórica-cronológica de diferentes autores (SILVA, 2006). Aqui, se apresenta um direito de primeira geração, inspirado nas doutrinas iluministas e jusnaturalistas dos séculos XVII e XVIII: o direito às liberdades – mais especificamente à liberdade civil (SILVA, 2006). Os direitos da primeira geração são os primeiros direitos a constarem do instrumento normativo constitucional; estes “têm por titular o indivíduo, traduzem-se como faculdades ou atributos da pessoa e ostentam uma subjetividade que é seu traço mais característico” (SILVA, 2006).

Dessa forma, o *caput* do Art. 5º traz a seguinte passagem: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade” (BRASIL, 1988).

Portanto, a Constituição Federal de 1988 garante que todos os indivíduos são iguais, conforme explicita o *caput* do Art. 5º. Consoante à isto, o Inciso XVI do supracitado artigo transmite que todos podem usufruir igualmente dos espaços públicos. “Todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização [...]” (BRASIL, 1988). Dessarte, a utilização do espaço público por toda a população gera equidade de acesso e permite o usufruto de direitos coletivos (AMANAJÁS e KLUG, 2018, p. 41).

Por fim, o Art. 6º arrola os direitos sociais e apresenta nesta lista o transporte, que é o grande fio condutor desta pesquisa. Entretanto, salienta-se que o transporte foi o último direito incluído nesse rol, através da Emenda Constitucional Nº 90 de 2015.

Enfim, para regulamentar as políticas urbanas brevemente tratadas nos supramencionados Art. 182º e 183º, foi formulado o Estatuto da Cidade, promulgado pela Lei nº 10.257/2001. Bassul (2002) concebe o Estatuto da Cidade como um conjunto expressivo de instrumentos que auxiliam o Estado e os movimentos sociais na materialização do direito à cidade. Amanajás e Klug (2018) entendem que este sintetiza a ideia de direito à cidade como um amplo rol de direitos.

O Estatuto estabelece as diretrizes gerais da política urbana, através de normas de ordem pública e interesse social, e prevê o principal instrumento de efetivação do direito à cidade: os planos diretores (AMANAJÁS e KLUG, 2018).

O Plano Diretor é um instrumento de desenvolvimento e expansão urbana, obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes. Vinculado ao desenvolvimento municipal sustentável, esse instrumento é interpretado como um pacto entre a sociedade, o Estado e os governos (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2022). A participação democrática, que permeia o processo do Plano Diretor, é vista por Ermínia Maricato (2006) como oportunidade para ampliar o debate político por uma cidade mais justa.

A cada dez anos o Plano Diretor deve ser revisado (BRASIL, 2001). Além disso, em relação a mobilidade, em cidades com mais de 500 mil habitantes “deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido” (BRASIL, 2001).

Ainda, conforme Bassul (2002), o Estatuto da Cidade contempla importantes mecanismos legais para reduzir a desigualdade social nas cidades brasileiras. Entre as diretrizes da política urbana, destacam-se: a garantia do direito a cidades sustentáveis; a gestão democrática; a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade; o planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município; a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados; a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização; e, por fim, a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído.

Outrossim, a temática urbana passou, a partir dos anos 2000, a ganhar maior relevância, como é possível perceber com a promulgação do Estatuto da Cidade em 2001 e o nascimento do Fórum Social no mesmo ano. Não obstante, nos governos federais petistas o tema seguiu expressivo. Em 2003, durante o governo Lula, foi



inaugurado o Ministério das Cidades, estruturado, conforme Ermínia Maricato (2006), nos três principais problemas sociais urbanos: a moradia, o saneamento e a mobilidade. Seu propósito era “tratar das políticas de desenvolvimento urbano, contemplando a ausência de marcos institucionais para as políticas setoriais urbanas – habitação, saneamento e transporte” (REIS, 2022).

O Ministério das Cidades possibilitava que “o desenvolvimento urbano fosse tratado de maneira integrada, articulando as ações e programas do governo federal de apoio às Prefeituras e aos Estados na área de habitação, saneamento, mobilidade e planejamento urbano” (BORGES, 2019).

O Ministério cumpre a função histórica de fiscalizar, gerir, fomentar e principalmente integrar as políticas urbanas, que no Brasil sofre um déficit histórico diante da sua descentralização e gargalos profundos em questões de moradia, saneamento e mobilidade urbana. (DIAS, 2019, p. 174)

Dias (2019) ressalta na atuação do Ministério a eficácia das políticas urbanas. Em municípios pequenos, há a superação de obstáculos, como a falta de corpo técnico e recursos. Em cidades grandes, há empenho em relação aos principais problemas de infraestrutura urbana supramencionados: saneamento, moradia e mobilidade.

Ainda, Ermínia Maricato (2006) entendia o Ministério das Cidades como um forte impulso para incluir a questão urbana na agenda política brasileira. Entretanto, em 2019, com a chegada do governo Bolsonaro, esse Ministério foi combinado ao Ministério da Integração Nacional, resultando no Ministério do Desenvolvimento Regional. Essa ação eminentemente diminuiu o protagonismo e esvaziava as pautas urbanas. Além disso, essa combinação tirou do ar o site do Ministério das Cidades, impossibilitando o acesso a conteúdos lá contidos durante o mandato.

O anúncio da extinção do Ministério repercutiu negativamente entre organizações sociais e movimentos populares. Após a edição da Medida Provisória n.º 870/2019, que alterou a estrutura e as competências ministeriais, as organizações lançaram uma nota em defesa de políticas urbanas de efetivação do direito à cidade, reproduzida por Lizely Borges (2019).

A extinção do Ministério das Cidades significa um enorme retrocesso na busca pela integração das políticas urbanas; na captação de recursos internacionais por parte do próprio governo através de

bancos de fomento, os quais valorizam a existência de um Ministério próprio sobre a temática das cidades e do desenvolvimento urbano; na implementação das agendas internacionais, como com a Nova Agenda Urbana e a Agenda 2030; no diálogo entre União, Estados e Municípios, na gestão democrática das cidades, na garantia de efetividade do marco jurídico-urbanístico e, conseqüentemente, na concretização do direito à cidade de todos e todas. (BORGES, 2019)

Todavia, retornando aos governos petistas, durante o mandato de Dilma Rousseff foi instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), através da Lei nº 12.587/12. A PNMU é um instrumento da política de desenvolvimento urbano com o propósito de integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade nos municípios, contribuindo para o acesso universal à cidade (BRASIL, 2012). Os princípios, diretrizes e objetivos desta lei estão de acordo com os preceitos do Estatuto da Cidade e orientados para uma visão sustentável de futuro.

Primeiramente, referente aos princípios, que são “conceitos abrangentes que visam orientar a compreensão do texto da Lei e podem servir como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, ou seja, leis, decretos ou outros atos administrativos” (BRASIL, 2013), destacam-se: a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a segurança nos deslocamentos das pessoas; a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Por outro lado, as diretrizes são orientações e caminhos a seguir para que sejam atingidos os objetivos do PNMU (BRASIL, 2013). Destaca-se a diretriz presente no inciso II, “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”. Ademais, ressalta-se também as seguintes diretrizes: integração entre os modos e serviços de transporte urbano; e a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade (BRASIL, 2012).

Por fim, referente aos objetivos, destacam-se: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e

socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, o qual vai de encontro com a diretriz citada anteriormente (BRASIL, 2012).

Os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana definem a visão de futuro para o país. A partir do comprometimento dos governos e sociedade para a implementação desta política será possível reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade (BRASIL, 2013, p. 9).

A PNMU aponta como caminho para o enfrentamento da crise urbana a articulação e a integração de esforços e recursos nos três níveis de governo – federal, estadual e municipal – e a atuação dos diferentes segmentos da sociedade (BRASIL, 2013). Em políticas urbanas que têm como base a participação popular, se reconhece que a participação nas políticas públicas é um direito dos cidadãos, exercido através da gestão democrática e do controle social (BRASIL, 2013). Ainda, a Lei detalha as atribuições das três esferas, sendo a municipal a grande responsável, porém salienta-se a importância da plena integração entre estas, devendo essa integração ser garantida (BRASIL, 2013).

Enquanto a Constituição Federal determina que os municípios devam organizar e prestar os serviços públicos de transporte coletivo, a Lei da Mobilidade amplia e especifica tais previsões, ao atribuir aos municípios o dever de gerir a política de mobilidade urbana e de regulamentar os serviços de transporte urbano (BRASIL, 2013, p. 15).

Ainda, a PNMU trouxe a exigência da elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana para municípios com mais de 20 mil habitantes. Antes de sua promulgação, conforme mencionado anteriormente, tinha-se essa obrigatoriedade apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes, indicada no Estatuto da Cidade. Agora, os municípios que cumprem os requisitos devem elaborar seu plano de mobilidade urbana e este deve ser integrado ao plano diretor do município – podendo estar inserido nele. Ainda, a lei institui que o plano deve ser avaliado, revisado e atualizado no prazo máximo de 10 anos.

“O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da política” (BRASIL, 2013, p. 22). O Plano deve efetivar que sejam colocados em prática os princípios, diretrizes e objetivos da PNMU. “Um plano de mobilidade efetivo é produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do município,

agrega os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável“ (BRASIL, 2013, p. 22).

Ante o exposto, o arquiteto e urbanista Jan Gehl (2010), renomado defensor de cidades mais humanas, explana a necessidade de reforço às áreas de pedestres, através de política urbana integrada, para que cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis sejam desenvolvidas. Muitas concepções presentes nas políticas supramencionadas vão de acordo com o pensamento de Gehl. “Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (GEHL, 2010, p. 6). O Estatuto da Cidade apresenta semelhante lógica, pois alude que “a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (BRASIL, 2001).

Ademais, Jan Gehl (2010) entende que a cidade sustentável se fortalece quando grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da “mobilidade verde”, ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público. Como supramencionado, uma das diretrizes do PNMU é a priorização dos modos de transportes não motorizados, o que indica uma valorização à mobilidade ativa, uma tendência de mobilidade urbana que será abordada no subcapítulo a seguir.

### **1.3 Cidade Brasileiras para Pessoas se Deslocarem**

As prioridades que devem ser consideradas para a mobilidade urbana na cidade devem ser pensadas a partir da necessidade do indivíduo e não dos carros.

As cidades garantem o direito à mobilidade e circulação na cidade através um sistema e transporte públicos acessíveis a todas as pessoas segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano, e com base nos meios de transportes adequados às diferentes necessidades sociais (de gênero, idade, incapacidade) e ambientais, com preços adequados a renda dos cidadãos(ãs). Será estimulado o uso de veículos não contaminantes e reservando áreas aos pedestres de maneira permanente a certos momentos do dia. (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL, 2005, p. 6)

Conforme mencionado anteriormente, a mobilidade é o grande instrumento de exercício do direito à cidade (AMANAJÁS e KLUG, 2018). O deslocamento é uma ação essencial à vida nas cidades, que afeta o dia a dia da população e tem implicação direta na rotina das pessoas. Conforme a PNMU, a mobilidade urbana

trata da “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). Atualmente, existem diversas possibilidades para transitar na cidade, como transportes coletivos – ônibus e metrô; transportes individuais – carro ou moto particular; corrida por aplicativo; por meio de bicicleta ou a pé, entre outros.

É possível constatar que a mobilidade está atrelada a fruição do direito à cidade. Coelho (2020) explana que os indivíduos que têm privado seu acesso à mobilidade urbana sofrem impacto na sua educação, acesso ao mercado de trabalho, saúde e mesmo manutenção das relações sociais. Dessa forma, Coelho (2020) entende que

Em uma cidade equitativa e justa, as pessoas locomovem-se e são transportadas com fluidez, sem maiores embaraços de quaisquer origens para que se reconheçam como usufruidores das benesses geradas pela construção cidadina, sejam elas materiais ou imateriais. (COELHO, 2020, p. 58)

Portanto, se faz necessário considerar formas de deslocamento capazes de atender a todos os perfis de habitantes. Dessarte, salienta-se que os deslocamentos realizados por transportes motorizados não são financeiramente acessíveis para todos e, por consequência, alguns indivíduos têm seus direitos suprimidos.

Ademais, Jan Gehl (2010) considera a introdução de carros e do tráfego de veículos decisiva para que, o que ele chama de dimensão humana, passasse a ser negligenciada. A dimensão humana das cidades, para Gehl (2010), está intimamente relacionada com a função cultural e social do espaço da cidade, com a construção da cidade voltada para os cidadãos. Dessa forma, ele explana que os carros ocupam muito espaço – se deslocando ou estacionados. Por exemplo, Gehl (2010) cita que um estacionamento para em média vinte ou trinta carros ocupa o mesmo espaço que uma praça, onde poderiam ocorrer relações de troca entre a população e o território.

O conceito de dimensão – ou escala – humana negligenciada vai de encontro ao pensamento de Jane Jacobs (1961), que relaciona a ideologia urbanística moderna, além do aumento do tráfego de automóveis, ao fim do espaço urbano e à vida na cidade, o que deixa as cidades sem vida e esvaziadas de pessoas. Ainda, para Gehl (2010), a inversão dos valores em relação à escala humana reduziu as

oportunidades para o pedestrianismo – e, por relação, o ciclismo – como forma de locomoção.

Entre as formas de mobilidade tradicionais, se infere que a mais acessível seja a mobilidade ativa, que consiste na mobilidade não-motorizada, onde o trajeto é realizado através da energia humana. Também chamada de transporte ativo, os deslocamentos funcionam à propulsão humana, o que vem ganhando a cada dia mais adeptos (CARVALHO e FREITAS, 2012). Os meios à propulsão humana contemplam caminhar, andar de bicicleta, triciclo, patins, skate e afins.

Ao classificar a mobilidade ativa como acessível, cabe ressaltar que essa está alinhada com preceitos de acessibilidade, visto que o uso de cadeira de rodas está inserido na categoria de transporte ativo, pois se trata de veículos tipicamente movimentados à propulsão humana. Amanajás e Klug (2018) destacam que uma cidade com estrutura de mobilidade inadequada pode causar ou intensificar o grau de exclusão social de pessoas com deficiência (PCD).

A melhoria da acessibilidade e da mobilidade são objetivos explícitos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, logo em seu primeiro artigo. Ao se comprometer com a contribuição do acesso universal à cidade, é preciso que sejam consideradas as diferentes necessidades e especificidades da população. O capítulo X do Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei 13.146/2015, trata do direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e institui que este “será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso” (BRASIL, 2015).

A Carta Mundial do Direito à Cidade traz em seu Art. XIII, onde trata do direito ao transporte público e mobilidade urbana, um tópico específico a respeito da acessibilidade, tratando das barreiras arquitetônicas presentes nas cidades.

As cidades promoverão a remoção de barreiras arquitetônicas para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação e a adaptação de todas as edificações públicas ou de uso público, dos locais de trabalho, para garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais. (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL, 2005, p. 6)

Existem diversos obstáculos e barreiras para o deslocamento de PCD, mas se tratando de mobilidade ativa, destaca-se as más condições das calçadas. Estas

muitas vezes apresentam falta de manutenção, desníveis acentuados e ausência de rampas de acesso, além de um desenho universal urbano inadequado.

Desenho universal se trata, conforme o Decreto 5.296/04, da

Concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. (BRASIL, 2004)

Dessa forma, é preciso que sejam observadas as condições basilares para que as cidades apresentem um desenho universal adequado. Se todos habitantes não puderem usufruir a cidade, o pressuposto de igualdade de direitos está sendo suprimido e, portanto, as cidades não se configuram como justas, inclusivas, acessíveis e, por conseguinte, sustentáveis.

Seguindo, em um contexto urbano, a mobilidade ativa se manifesta usualmente através do caminhar e do pedalar – recorte utilizado nesta pesquisa. Portanto, o pedestrianismo e o ciclismo são condições vitais para que as cidades apresentem meios viáveis de deslocamento de fácil adesão.

A bicicleta, por exemplo, é capaz de promover uma nova perspectiva da cidade, de vivenciar os espaços públicos e o contato com os demais habitantes, além de propiciar a compreensão dos entraves causados pela motorização excessiva no contexto urbano (MACHADO *et al*, 2016). Carvalho *et al* (2012) entendem que pedalar aproxima as pessoas, ao invés de segregar, além de oferecer benefícios à saúde, pois oportuniza a prática de atividade física sem que o indivíduo tenha que dispor um tempo extra do seu dia para isto.

Em suma, a bicicleta apresenta diversos fatores favoráveis, como o baixo custo de aquisição e manutenção; eficiência energética; baixa perturbação ambiental; contribuição a saúde do usuário; equidade – proporciona autonomia à população; flexibilidade – não está presa a horários e nem rotas pré-estabelecidas; rapidez; e menor necessidade de espaço público (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Não obstante, não apenas pedalar, mas o caminhar, hábito inerente ao exercício da vida cotidiana, concede diversas vantagens aos seus adeptos.

[...] Nas cidades, há muito mais em caminhar do que simplesmente andar. Há um contato direto entre as pessoas e a comunidade do

entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura. (GEHL, 2010, p. 19)

Além de apresentar inúmeros benefícios aos cidadãos, conferindo qualidade de vida, a mobilidade ativa também é capaz de beneficiar o Estado, pois não requer infraestrutura extra de alta complexidade e acarreta em economia aos municípios. Além disso, não gera poluição atmosférica e sonora, ocupa menos espaço físico que os automóveis, além de ser uma alternativa econômica também para a população (CARVALHO e FREITAS, 2012).

Em relação a infraestrutura necessária, conforme o “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades”, publicado em 2007 pelo Ministério das Cidades, existem cinco exigências para o planejamento cicloviário, quais sejam: 1. segurança viária, que consiste no planejamento e projeto de infraestrutura cicloviária, devendo atender a quatro níveis: redes, seções, cruzamentos e piso; 2. rotas diretas / rapidez; 3. coerência; 4. conforto; e, por fim, 5. atratividade.

Também, são indicados alguns instrumentos de ação no Caderno de Referência, os quais foram retirados do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), também publicado pelo Ministério das Cidades, que estão em consonância com o necessário para a adaptação da dimensão humana nas cidades, sendo eles:

### **FIGURA 1 - Instrumentos para Ação**

#### **Alguns instrumentos para ação:**

- 1) elaboração de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, incluindo os meios não motorizados;
- 2) realização de pesquisas de Origem/ Destino para conhecer as características gerais da mobilidade no meio urbano, incluindo os meios não motorizados;
- 3) realização de entrevistas com ciclistas e pedestres na via pública;
- 4) inclusão de orçamento próprio para os meios não motorizados;
- 5) criação de conselho local para tratar de questões atinentes aos transportes não motorizados, devendo dele participarem associações de ciclistas, de pedestres, de pessoas com deficiência, assim como representante das empresas do transporte coletivo e do comércio locais, representantes da Polícia Militar, das associações de professores locais e estadual, entre outras;
- 6) criação de cartilhas para ciclistas e para motoristas, alertando quanto aos procedimentos a serem adotados no tráfego compartilhado;
- 7) promoção de ações voltadas a ampliação do uso da bicicleta, em especial junto às escolas da rede pública;
- 8) criação de parcerias público-privadas para dotar as cidades de estacionamentos para as bicicletas, principalmente nas escolas e nas áreas centrais.



Conforme exposto acima, verifica-se a evidente necessidade de elaboração de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade. Ainda, há indicação da realização de pesquisas de Origem/Destino, um interessante documento capaz de gerar compreensão acerca dos hábitos de mobilidade de uma região/município, além da formação de conselho local, consulta com ciclistas e pedestres, ações educativas e, em relação ao orçamento, previsão de um montante destinado aos meios não motorizados e o estabelecimento de parcerias público-privadas para criação de espaços de armazenamento de bicicletas.

Ademais, existe a indispensabilidade de conscientização do usuário de bicicleta, em consonância com exposto no item 6 e 7 da Figura 2. No Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/97, há previsão de regras quanto ao modal bicicleta, como no Art. 58, que institui

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores. (BRASIL, 1997)

Outrossim, há diversas outras obrigações que devem ser observadas, como necessidade de permissão de autoridade de trânsito para circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, em trecho dotado de ciclofaixa, conforme parágrafo único do Art. 58. Também, pode haver autorização para circulação de bicicletas nos passeios, segundo o Art. 59, e a afirmativa que o ciclista, quando desmontado empurrando a bicicleta, se equipara ao pedestre em direitos e deveres, consoante § 1º do Art. 68.

Para a elaboração do Plano Cicloviário, instrumento oficial que efetiva um importante pilar da mobilidade ativa, as etapas previstas compõem o processo de planejamento e elaboração de projetos cicloviários. Este é composto de diversas fases, conforme o Ministério das Cidades (2007), tais como levantamentos preliminares, cadastros essenciais (cadastro fotográfico, placas de sinalização e afins) e estudos e projetos especiais; integração entre órgãos municipais; e apresentação do projeto. Há também preocupações concorrentes, como projetos de estacionamentos.

Ante o exposto, Jan Gehl (2010) manifesta que o custo para adaptar a dimensão humana nas cidades é modesto e os investimentos nessa área são

possíveis em todo o mundo, independentemente do grau de desenvolvimento e capacidade financeira do local. Percebe-se, conforme o Caderno de Referência, que a infraestrutura em si é a menor parcela do planejamento ciclovitário, sendo grande parte do investimento despendido na elaboração do projeto.

Contudo, é preciso ser lembrado que no Brasil, desde a década de cinquenta, existe um estímulo à locomoção rodoviária. Coelho (2020) ressalta que o Estado fomenta a aquisição e uso de veículos motorizados, com a promoção de impostos reduzidos e intensa concessão de crédito aos consumidores para compra de automóveis. Além disso, se observa por todo o país um evidente planejamento urbano direcionado para modais rodoviários. A valer, essa conjuntura não é exclusividade do território brasileiro.

Em diversos países no mundo, devido às políticas de incentivo a automóveis no pós-guerra, aos avanços tecnológicos na indústria automobilística e à reestruturação dos sistemas de transporte coletivo a partir da década de 1960, que passou a ser feita por ônibus e não mais por bondes, o conflito viário com as bicicletas aumentou e fez com que esse modal se consolidasse como uma opção de lazer. (SILVA, 2014, p. 46)

Dessa forma, apesar dos benefícios da mobilidade ativa, existem ainda diversos empecilhos para sua adoção no dia a dia. Por exemplo, há uma grande preocupação quanto às questões de segurança, tanto em relação a acidentes, quanto a violência urbana.

Se considerarmos que a violência no trânsito representa uma das maiores causas de óbitos no mundo, especialmente nos países em desenvolvimento, temos como resultado uma ampliação dos riscos de acidentes e lesões para os que utilizam as bicicletas como meio de transporte. (CARVALHO; FREITAS, 2012).

Jan Gehl (2010) reforça a ideia de que uma cidade é segura quando mais pessoas se movimentam por ela e permanecem nos espaços urbanos. Em seu livro “Cidades para Pessoas”, a concepção de que os indivíduos devem habitar em uma cidade que seja convidativa para caminhar e pedalar permeia a obra. Para tal, uma estrutura razoavelmente coesa que permita curtas distâncias a pé, espaços públicos atrativos e variedade de funções urbanas são os principais elementos apontados pelo autor para constituir esse convite (GEHL, 2010).

Aumentando o número de pessoas nas ruas, se aumenta o sentimento de segurança dentro e no entorno dos espaços urbanos. Essa noção vai de encontro

com a ideia de Jane Jacobs (1961) sobre os olhos para as ruas, que são os moradores ou transeuntes que, de forma consciente ou não, utilizam o espaço público e observam o movimento cotidiano, exercendo dessa forma uma vigilância natural.

Não se pode forçar as pessoas a utilizar as ruas sem motivo. Não se pode forçar as pessoas a vigiar ruas que não querem vigiar. [...] A segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e usufruem espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, de que estão policiando. (JACOBS, 1961, p. 37)

Além disso, existe uma preocupação com acidentes, muitas vezes relacionados com a velocidade nas vias. Historicamente, “a velocidade média dos veículos foi aumentando e, conseqüentemente, a velocidade permitida nas vias”, o que resulta em menos segurança para pedalar, “dado o conflito de velocidade e a diferença de massa entre a bicicleta e os modos motorizados” (SILVA, 2014, p. 44).

O índice de fatalidade em acidentes envolvendo veículos motorizados com não-motorizados aumenta substancialmente a partir de velocidades acima de 30 km/h (SILVA, 2014). Portanto, a diminuição da velocidade permitida nas vias torna o fluxo mais seguro para pedestres e ciclistas, além de aumentar a segurança também para os veículos motorizados.

Outros empecilhos podem ser encontrados, como a questão da topografia das cidades, o que envolve a praticidade – dependendo das distâncias percorridas, se não houver integração com outros modais, pode ser inviável realizar alguns percursos no dia a dia.

Além disso, existem os estereótipos e *status* que os veículos motorizados carregam. A bicicleta possuía *status* positivo quando considerada novidade no país, no início do século XX, sendo utilizada na época, possivelmente, por pessoas de todas as classes sociais (SILVA, 2014). Entretanto, com a introdução de outros modais, como o bonde, o calhambeque e, eventualmente, o carro, o mérito de pedalar decresceu (SILVA, 2014).

Atualmente, o perfil do ciclista brasileiro é, em média, “baixa renda, jovem e residente na zona rural” (COELHO FILHO e SACCARO JUNIOR, 2017). “Em escala nacional, a mobilidade por bicicletas ainda reflete a renda familiar mais baixa, bem como a deficiência dos sistemas de transporte público e a segregação espacial nas cidades brasileiras” (COELHO FILHO e SACCARO JUNIOR, 2017, p. 7). Portanto,

constata-se que existe um demérito, aos olhos da sociedade, em se locomover através de bicicletas, sendo o transporte por carro próprio, de preferência o mais moderno possível, o desejável pelo brasileiro médio.

Entretanto, Coelho (2019) constata que a estigmatização da bicicleta está sendo reduzida progressivamente em virtude de movimentos sociais e a adesão de mais usuários diversos, que influenciam na formulação de políticas públicas, as quais fomentam o uso do modal.

Ademais, a integração com outros modais é de grande importância, constando inclusive como um dos objetivos da PNMU. Em consonância, o Ministério das Cidades publicou em 2007 o supramencionado “Caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades”, o qual tenciona “fornecer subsídios para os municípios que têm intenção de implantar um plano cicloviário, integrado aos demais modos existentes, formando uma rede de transporte” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 7).

O capítulo 4 do Caderno de Referência se dedica a orientar a construção da integração de bicicleta com modos de transporte coletivo, pois esse elemento é visto como um grande desafio do transporte urbano moderno (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007). Cabe salientar que, em cidades onde a topografia apresenta acentuados desníveis, a integração com outros modais facilita o percurso cotidiano.

A integração tem dois objetivos diretos: 1) incluir a bicicleta como modo de transporte habitual nas viagens por motivo de trabalho nas cidades; 2) reforçar modos coletivos como principais meios de transporte para viagens médias e longas das populações nos médios e grandes aglomerados humanos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 176).

A partir disso, o capítulo se debruça para subsidiar meios de promover a integração entre diversos modais, quais sejam: Bicicletas e Ônibus; Bicicletas e Trem; Bicicletas e Ônibus Rodoviários; Bicicletas e Metrô; Bicicletas e Barcos ou Balsas. Ademais, alguns métodos e mobiliários específicos para o armazenamento das bicicletas são abordados durante o documento, como os “Lockers” (biciclex), bicicletários e paraciclos, essenciais para possibilitar a integração da bicicleta com outros modais de transporte.

Para mais, atualmente outra opção viável para a realização da integração dos modais são as bicicletas compartilhadas. Nas capitais brasileiras, o método mais

conhecido é o aluguel através do aplicativo Tembici, também conhecido como Bike Itaú, que se trata de um sistema de compartilhamento de bicicletas públicas. O usuário pode pegar uma bicicleta em alguma das diversas estações que estão espalhadas pelas cidades, pedalar por um determinado período livre e devolver em outra estação – ideal para realizar a integração entre o trabalho e uma estação de trem, por exemplo.

Dessa forma, é possível perceber que os empecilhos observados estão sendo superados gradativamente. Ademais, a dimensão humana está ganhando maior destaque mundial, especialmente em cidades europeias como Dublin, na Irlanda, e Amsterdã, na Holanda. Entretanto, no contexto geral, as cidades modernas ao redor do mundo não são projetadas para pedestres ou ciclistas. Para tanto, é preciso que os convites para a utilização ativa das ruas sejam reforçados.

A prevalência das metrópoles são projetadas para a locomoção motorizada, inclusive as capitais brasileiras. Segundo Gehl (2010), em países emergentes, como o Brasil, a situação da dimensão humana é bem mais séria e complexa.

A maioria da população é forçada a usar intensamente o espaço da cidade, para muitas atividades cotidianas. Tradicionalmente, o espaço urbano funcionou em um nível bem aceitável para esses usos, mas quando o tráfego de automóveis, por exemplo, cresce vertiginosamente, a competição pelo espaço se intensifica. A cada ano, as condições para a vida urbana e para os pedestres tornam-se menos dignas. (GEHL, 2010, p. 6)

A partir dessa noção, podemos perceber que mesmo o desenho urbano das grandes cidades não é pensado em escala humana. Ruas largas, prédios altos, calçadas estreitas. Gehl (2010) explana que o planejamento físico tem influência no padrão de uso em regiões e áreas urbanas.

Ante o exposto, no capítulo seguinte será trabalhada a cidade de Porto Alegre. A intenção é que seja possível compreender a dinâmica estabelecida no município.

## **CAPÍTULO 2.**

### **A MOBILIDADE NA ZONA NORTE DE PORTO ALEGRE**

A seguir será apresentada a descrição analítica das condições de deslocamento na capital gaúcha, para que seja possível conceber as premissas para a mobilidade ativa na região. Ademais, será identificada e discutida a atuação da prefeitura em relação à mobilidade urbana no município e o recorte de mobilidade ativa – se houve ou não atenção para a pauta de modos de transporte não motorizados.

#### **2.1 A Mobilidade em Porto Alegre**

Em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, o fenômeno de cidade projetada para a locomoção motorizada também se manifesta. O transporte urbano se concentra em veículos a motor, como os particulares e os transportes coletivos. Até o ano de 2020, a capital concentrava 56 km de corredores e 32 km de faixas exclusivas para ônibus em toda sua extensão (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2020), dedicando aproximadamente 88 km de malha viária para o transporte coletivo motorizado, em contrapartida, havia cerca de 59 km de ciclovias até o período indicado (OBSERVA POA, 2022).

Ademais, a capital gaúcha tem como característica concentrar suas atividades comerciais, culturais e de lazer na região central da cidade. As áreas periféricas, localizadas nas zonas sul, norte e leste, apresentam perfis mais residenciais e, conseqüentemente, alta demanda de transporte motorizado por parte de seus moradores para se deslocarem aos pontos de interesse. Entre os escassos pontos de interesse presentes nas regiões sul e norte, encontram-se empreendimentos da iniciativa privada, como inúmeros shoppings, onde a classe média e alta pode usufruir e consumir à vontade.

Grandes avenidas são relevantes para o deslocamento dos cidadãos que moram longe das zonas privilegiadas da cidade. Na zona norte, destaca-se a Avenida Baltazar de Oliveira Garcia. Essa avenida acolhe os moradores de diversos bairros socioeconomicamente vulneráveis, como Costa e Silva, Rubem Berta, Mário Quintana, Passo das Pedras e Leopoldina. Na Avenida Baltazar existe corredor exclusivo para ônibus, porém não há nenhum trecho de ciclovia ou ciclofaixa.

**FIGURA 2 - Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, esquina com Avenida Dante Angelo Pilla**



Fonte: REPRODUÇÃO GOOGLE MAPS, 2019

Percebe-se, na Avenida Baltazar, calçadas de tamanhos apropriados, nem grandes, nem pequenos, porém com trechos onde o passeio é consideravelmente estreito. Entretanto, toda a extensão da Avenida possui passeio. Próximo ao município de Alvorada, existem áreas que contornam zonas descampadas, onde a atenção e cuidado do transeunte deve ser redobrada. Em relação às pistas de carros, em alguns setores da Avenida esta é composta por duas faixas e, em outros, por três faixas. O corredor de ônibus permeia a avenida inteira.

No início de 2020, a Prefeitura contou com a previsão de um montante de aproximadamente R\$ 5,9 milhões para investir em ciclovias no município (FONSECA, 2020). Entre as prioridades, constava a integração de ciclovias já existentes em direção à Zona Norte, além do início da construção de um eixo de ciclovias na Avenida Baltazar de Oliveira Garcia. Existe uma crítica de que as

ciclovias existentes privilegiam demais a área central em detrimento de outras regiões (FONSECA, 2020).

Porto Alegre foi a primeira Capital do país a ter um Plano Diretor, em 1979 (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2022). Atualmente, no município está vigente o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA), instituído pela Lei Complementar nº 434/99 e atualizado até a Lei Complementar nº 667/11. No título II, que trata das estratégias, o capítulo II aborda a mobilidade urbana. O Art. 6º estabelece como objetivo geral desta qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população. No inciso I é definida a prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 1999).

Em 2009, o município aprovou o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), um instrumento executivo que objetiva conduzir as ações de planejamento e implantação de soluções no âmbito do transporte cicloviário (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2008). Cabe salientar que este foi o primeiro Plano Diretor Cicloviário do Brasil (SILVA, 2014). Neste, há a previsão de uma Rede Cicloviária Estrutural que alcance todo o território municipal, composta de 495 km de vias de ciclovias ou ciclofaixas (EPTC, 2022). Para a Avenida Baltazar, a proposta é de uma Rede Cicloviária Estrutural que contemple toda a via, até a divisa com o município de Alvorada (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2009).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana exige que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem Planos Municipais de Mobilidade. Em Porto Alegre, até a data limite analisada neste trabalho, 2020, o plano ainda estava em fase de elaboração.

A Prefeitura compartilhou seu cronograma de trabalho, no qual apresentou a seguinte previsão de atividades a serem desenvolvidas: de agosto de 2017 a junho de 2018 aconteceu a fase preparatória, onde ocorreram as análises preliminares e mapeamento dos atores, o plano de trabalho e o plano de comunicação e diálogos; de julho de 2018 a julho de 2019, a realização dos relatórios de diagnóstico e prognóstico de mobilidade, plano de ação e indicadores e relatório síntese; de junho de 2019 a outubro de 2019, a etapa do marco legal.

No ano de 2018 houve avanços significativos no Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre, através da participação da sociedade, por meio de consulta popular e oficinas. O Plano de Comunicação e Diálogos com a Sociedade apresentou o



seguinte planejamento: realização de 2 (dois) seminários; 14 (catorze) reuniões, para “buscar apoio, soluções, pactuações e colaboração com atores-chave para alguns temas específicos e questões estratégicas do Plano” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2022); 13 (treze) oficinas de participação, para “ouvir as demandas e percepções de determinados grupos sociais sobre as facilidades e dificuldades enfrentadas na mobilidade e as principais expectativas para o futuro da mobilidade de Porto Alegre” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2022); 2 (duas) pesquisas e consultas públicas; e, por fim, haverá a apresentação pública do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre para público geral.

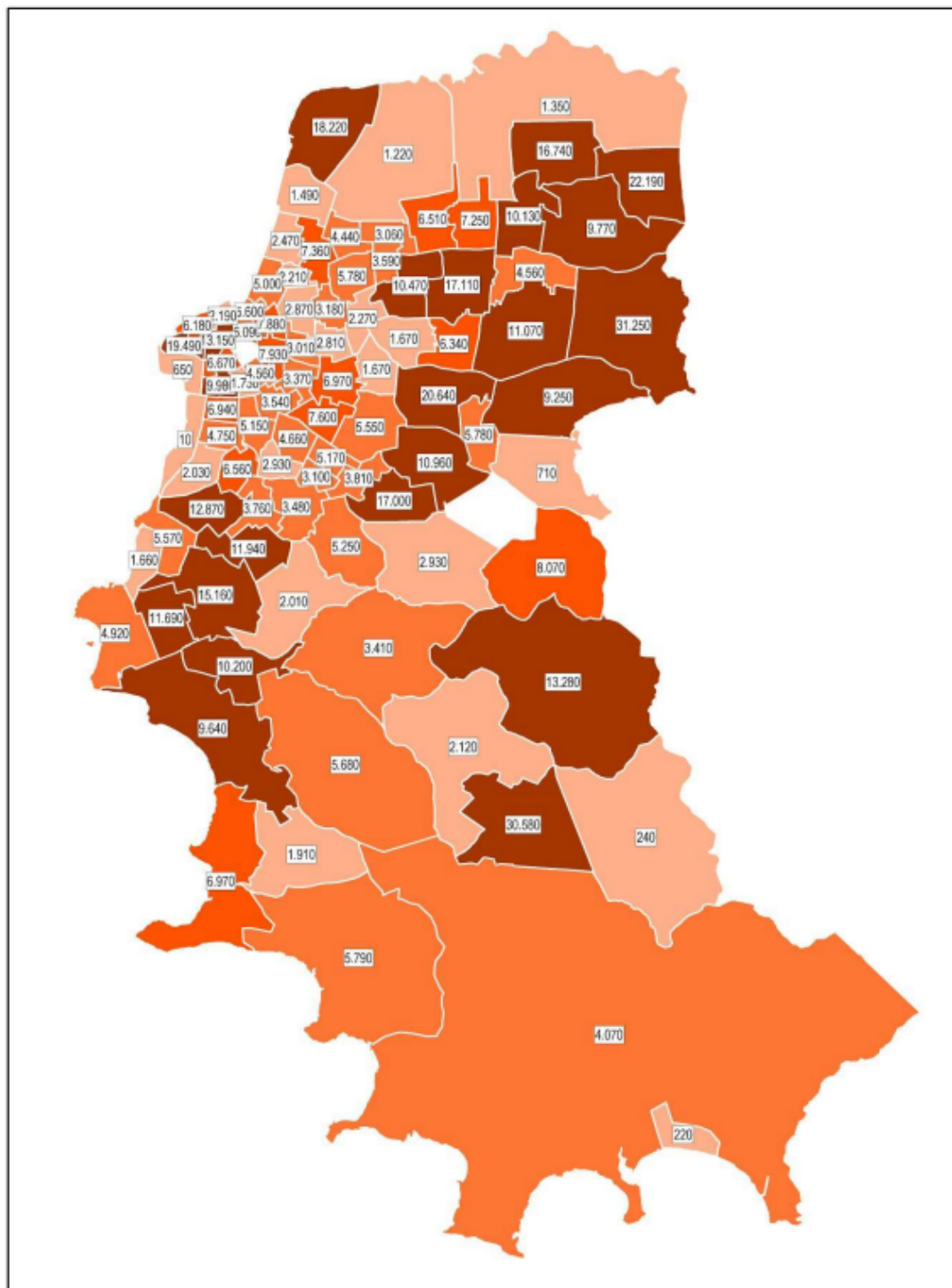
Ademais, o Plano de Comunicação e Diálogos com a Sociedade também aponta a formação de um grupo de acompanhamento, constituído de entidades da sociedade civil organizada interessadas, o qual desempenha o papel de acompanhar o processo de elaboração do Plano junto à prefeitura, contribuir na divulgação das atividades e no engajamento da sociedade, além de sugerir conteúdos para os relatórios do plano (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2022).

Outrossim, entre os anos de 2017 e 2020, o indicador de ciclovias no município de Porto Alegre melhorou cerca de 34% – de aproximadamente 44 km em 2017 para 59 km em 2020, conforme dados do Observa POA (2022). Entretanto, na Zona Norte os trechos são significativamente menores, porém a Prefeitura não divulgou a dimensão exata, apresentando em seu portal dados desatualizados de aproximadamente 3 km de malha cicloviária na região (EPTC, 2022). Ademais, além de pequenos, os trechos existentes são desconexos.

Ainda, conforme mencionado no capítulo anterior, a pesquisa de origem e destino, também conhecida como EDOM, é um documento capaz de gerar compreensão acerca dos hábitos de mobilidade de uma região/município. Em Porto Alegre, a última EDOM realizada foi em 2003 e seus dados foram utilizados para a elaboração do PDCI. Essa pesquisa trouxe as seguintes informações a respeito da mobilidade ativa no município: os modais “a pé e bicicleta”, combinados, representavam na época cerca de 29% dos deslocamentos na cidade, com duração aproximada de 16 minutos (EDOM, 2003). Entretanto, no PDCI, consolidou-se a informação separadamente e aferiu-se que o modal “a pé” representa 23% das viagens, enquanto “bicicleta” apenas 1% (PDCI 2009).

A EDOM (2003) também apresentou um mapa onde ilustra o número de viagens a pé e bicicleta por zona de tráfego e, nesta, a zona norte se destaca, com diversas áreas apresentando mais de nove mil viagens.

**FIGURA 3 - Número de viagens a pé e bicicleta por zona de tráfego**



Fonte: EDOM, 2003

Também, no Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre, elaborado no ano de 2018, há informações relevantes acerca da mobilidade ativa. Em relação aos deslocamentos a pé, constatou-se que a cidade carece de infraestrutura específica para tal, apesar deste representar um elevado número no total de deslocamentos diários. Porém, existe a consciência de que esse modal é a base da mobilidade, pois representa o elemento de ligação entre todos os outros.

Ademais, considera-se precária também a acessibilidade para pessoas com deficiência.

Atualmente, a responsabilidade pela execução e manutenção é do proprietário do lote, o que gera mudanças em relação ao tipo de pavimento, condições e regularidade, existindo diferenciações em determinadas regiões da cidade. A falta ou a qualidade atual da infraestrutura é um fator que dificulta esse tipo de deslocamento. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018, p. 8)

A Lei Complementar nº 678, de 22 de agosto de 2011, instituiu o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre. O Art. 24º desta explicita que

A rota acessível deverá ser planejada e implantada nos projetos e nas obras de caráter público e coletivo, compatibilizando todos os elementos de urbanização definidos nesta Lei Complementar, desobstruída de quaisquer outras interferências (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2011).

Ainda, o parágrafo 2 do Art. 26º delega para a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV) e para a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e da Sustentabilidade (SMAM) a responsabilidade pela adaptação, adequação e manutenção preventiva e permanente das calçadas e dos passeios em praças, parques, verdes complementares, largos e próprios municipais.

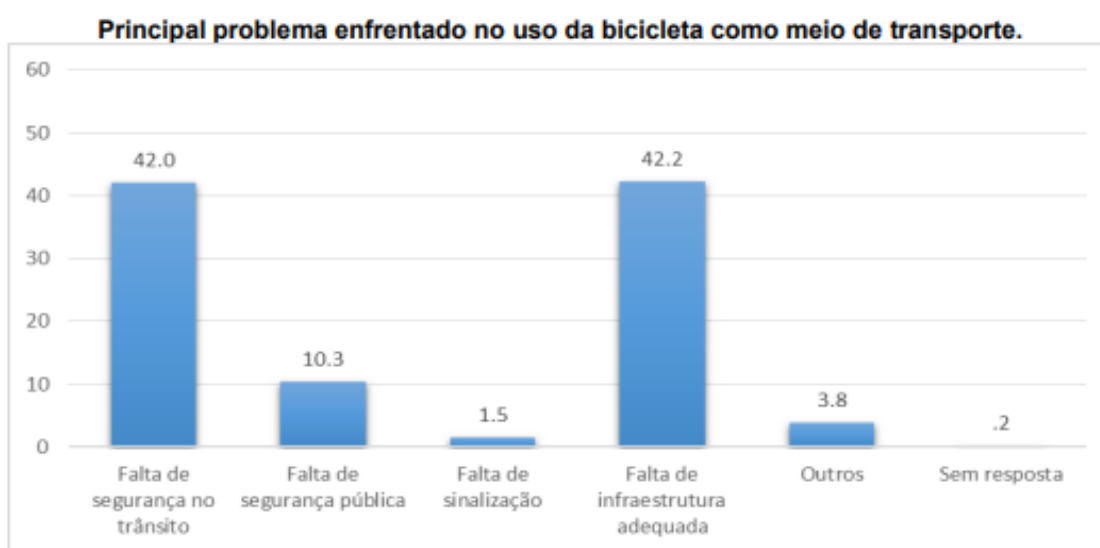
Entretanto, conforme mencionado, outros trechos designam a responsabilidade de adequação aos proprietários de imóveis, como no §1 do Art. 26º, onde deixa a cargo destes a adaptação dos pisos táteis de alerta e direcional nas calçadas existentes – ou a adequação das novas calçadas –, além disso, também institui a responsabilidade pela manutenção preventiva e permanente na extensão de toda a frente do lote. Ainda, o §7 do Art. 27º prevê que “as calçadas dos terrenos não edificados situados em logradouros que possuam meio-fio deverão ser pavimentadas pelo proprietário” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2011, p. 10).

Destarte, por outro lado, em relação ao transporte de bicicleta, no Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre a Prefeitura inferiu um resultado parcialmente satisfatório, apesar do município dispor naquele ano (2018) de apenas 46 km de ciclovias implementadas. Há também o sistema de bicicletas compartilhadas, Tembici, que naquele período contava com 41 estações e 400 bicicletas, apenas em regiões centrais e pequenos trechos da zona sul. Considerou-se que o investimento em infraestrutura e oferta de serviço de compartilhamento, além de uma mudança cultural, incrementou os deslocamentos por bicicleta (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018).

Nos 2 anos seguintes, a capital gaúcha teve um aumento ínfimo em relação ao serviço de bicicletas compartilhadas, fechando 2020 com 410 bicicletas espalhadas em 41 estações (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2021). Em relação a Zona Norte, destaca-se que não há nenhuma estação na região; a previsão é que em 2023 sejam instaladas estações, porém apenas nas imediações do shopping Iguatemi (RIMOLO, 2022) – uma região nobre.

No ano de 2018 a Transporte Ativo, uma organização da sociedade civil (OSC), elaborou o estudo “Perfil do Ciclista no Brasil”. Em parceria com a Mobicidade, outra OSC, houve colaboração direta para coletar dados de Porto Alegre. Diante dos resultados, é possível compreender os impasses que prejudicam a adesão do modal por mais pessoas na cidade.

### GRÁFICO 1 – Impasses no uso de bicicleta como meio de transporte



Fonte: TRANSPORTE ATIVO, 2018.

A falta de segurança no trânsito e de infraestrutura adequada apresentam semelhantes resultados, acompanhadas, em menor escala, pela falta de segurança pública. Ou seja, a população tem receio de pedalar em Porto Alegre, pois não se sente segura.

## GRÁFICO 2 – Estímulos ao uso de bicicleta como meio de transporte



Fonte: TRANSPORTE ATIVO, 2018.

Ao questionarem os entrevistados sobre os fatores que impulsionariam a adesão para pedalar mais, confirma-se a importância de infraestruturas adequadas para bicicletas. Além disso, apesar do resultado apresentar discrepância, é possível relacionar diretamente o elemento “mais e melhores infraestruturas adequadas” com “mais segurança/educação”, pois uma infraestrutura adequada não representa apenas conforto ao pedalar, mas principalmente confere proteção e segurança ao ciclista.

Conforme dados do Observa POA (2022), no período de 2017 a 2020, o indicador de ciclistas como vítimas fatais de acidentes piorou 200%, variando de 1 para 3 o número de vítimas. A falta de segurança no trânsito como inibidor do uso de bicicleta como meio de transporte sugere que devem ser repensadas as formas que as relações no trânsito se organizam cotidianamente (MACHADO *et al*, 2016).

Outrossim, além da mobilidade ativa como modal de transporte diário, existe a perspectiva de caminhar e pedalar por diversão ou saúde. O direito à cidade, explicitado no Estatuto da Cidade, contempla, entre diversas prerrogativas

supramencionadas no capítulo 1, o direito ao lazer. É importante abordar a importância da dimensão sociocultural na humanização das cidades. Amanajás e Klug (2018) apontam que, entre diversos fatores, os movimentos relacionados à dimensão sociocultural estimulam o desenvolvimento de condições de convivência e mobilidade nas cidades.

Na capital gaúcha, em 1993, foram instituídas as chamadas “Ruas de Lazer”, onde ruas e corredores de transporte coletivo são fechados aos domingos – na Avenida Érico Veríssimo, na Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto e na área do Gasômetro; em 2006, foi criada a “Ciclovía de Domingos” no corredor de ônibus da III Perimetral (MACHADO *et al*, 2016), destinando esse espaço para prática de atividades de lazer, como caminhar e pedalar. Ambas iniciativas desenvolvidas no município tem uma característica em comum: nenhuma delas se passa na Zona Norte.

Por fim, em relação às condições topográficas da Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, os cerca de 5 km que compõem o trajeto completo apresentam superfície predominantemente plana, sem inclinações consideráveis, proporcionando condições físicas ideais de pedestrianismo e ciclismo.

## **2.2 A Atuação da Prefeitura de Porto Alegre (2017-2020) em Relação à Mobilidade Ativa**

Porto Alegre é a maior cidade do Rio Grande do Sul. Como visto, deslocar-se faz parte de viver em sociedade, portanto salienta-se a importância de uma atuação municipal apropriada em relação à mobilidade, visto que essas políticas são capazes de interferir diretamente sobre o modo em que os vínculos são estabelecidos entre os cidadãos e o território.

Em um primeiro momento, é preciso ser levado em consideração que nem todo brasileiro possui condições financeiras de arcar com o uso do transporte coletivo. Em Porto Alegre, a passagem custava R\$ 4,05 em 2017 e chegou até R\$ 4,70 em 2020. No Brasil, em 2017, cerca de 55 milhões de brasileiros estavam abaixo da linha de pobreza, contando com uma renda domiciliar por pessoa inferior a R\$ 406 por mês (NEDER, 2018), sendo aproximadamente 13 reais por dia. Para uma pessoa abaixo da linha de pobreza em Porto Alegre, o deslocamento de sair e voltar para casa de ônibus, em 2017, equivale a cerca de 60% do orçamento diário.

Também, vale relembrar a magnitude que alcançaram os movimentos contra o aumento das passagens em 2013, episódio que ficou conhecido como Jornadas de Junho. Apesar de todos os desdobramentos e influências políticas que permearam o movimento, chama atenção o estopim para as manifestações ser justamente a proposta de políticas públicas que poderiam impactar negativamente no acesso ao transporte – o aumento do valor das passagens.

Ante o exposto, a mobilidade ativa entra como contraponto, sendo uma alternativa viável para disponibilizar o acesso à cidade com equidade. Conforme supramencionado, a bicicleta apresenta diversos fatores favoráveis, entre eles o baixo custo de aquisição e manutenção. Por conseguinte, o deslocamento a pé implica em praticamente nenhum custo adicional ao cidadão.

A nível local, tratando do município de Porto Alegre, cabe analisar o impacto da atuação da Prefeitura, isto é, a influência das políticas públicas para a materialização do direito à cidade através da mobilidade ativa. Salienta-se que o enfoque é a zona norte da cidade, com um olhar especial para a Avenida Baltazar.

A Avenida delimitada perpassa diferentes bairros da cidade, conectando os moradores, para que estes possam realizar seus deslocamentos diários. Toda essa região é majoritariamente residencial, possuindo apenas alguns pontos com uma significativa concentração de comércio, como é o caso do trecho que percorre o bairro Leopoldina, onde se encontram supermercados, bares, restaurantes e afins.

Entretanto, é possível inferir que grande parte dos moradores dessa região trabalham em outras áreas da cidade. Essa proposição facilmente se confirma com uma simples tentativa de trafegar pela área entre as 17h e 18h de um dia útil. Ademais, o município imediatamente vizinho, Alvorada, é conhecido como cidade-dormitório, ou seja, ocorre um grande fluxo de migração pendular<sup>1</sup>, contribuindo para o acentuamento do congestionamento de veículos motorizados na Avenida Baltazar.

Dito isso, a possibilidade de transitar de maneira alternativa por essa avenida se faz necessária. Além de desafogar o trânsito, deslocamentos por bicicleta ou a pé trazem inúmeros benefícios para o transeunte e para o ambiente, conforme supramencionado no capítulo 1. Para tanto, a região precisa oferecer condições mínimas para que estes deslocamentos sejam realizados com conforto e segurança.

---

<sup>1</sup> A migração pendular se refere aos deslocamentos diários dos indivíduos para realizar ações de sua vida cotidiana como: trabalhar, estudar, lazer entre outros. (FRANCELLINO, 2020)

Entretanto, conforme descrito no subcapítulo anterior, a região não apresenta nenhuma ciclovia ou ciclofaixa.

Ainda, conforme os dados apresentados no subcapítulo anterior, a falta de segurança é um fator essencial que leva as pessoas a desconsiderar a realização de seus deslocamentos por meio do transporte ativo. Portanto, infere-se que o oferecimento de condições adequadas para tal é capaz de incrementar o número de usuários. Ademais, é evidente que a infraestrutura necessária para a adequação e adesão da mobilidade ativa é diminuta, conforme exposto nos Cadernos de Referência publicados pelo Ministério das Cidades.

A referida avenida já conta com calçadas de tamanho adequado, apesar de existirem trechos onde o passeio é consideravelmente estreito. Em geral, suas condições são boas para transitar a pé. Entretanto, conforme supramencionado, nas proximidades do município de Alvorada existem áreas que contornam terrenos descampados, exigindo cuidado redobrado do transeunte. Nessa região, a iluminação precisa de uma atenção especial por parte da prefeitura, pois não há comércios ou locais que promovam intenso movimento de pedestres pela área, portanto essa ação é necessária para reforçar a sensação de segurança no local e incentivar o pedestrianismo.

Em relação às pistas de carros, a Avenida Baltazar tem espaço apropriado para receber ciclovia ou ciclofaixa, especialmente nos trechos onde dispõe de três faixas para veículos motorizados. Todavia, mesmo onde é composta por duas faixas, existe a possibilidade de implementação de espaços destinados exclusivamente para ciclistas, apenas exigindo faixas mais estreitas.

Enfim, apesar da característica predominantemente residencial da zona norte, a Baltazar é uma avenida importante e deve convidar as pessoas para transitarem e permanecerem nela. Mas como? A priori, Jan Gehl (2010) explica que há mais vida em lugares onde pessoas se deslocam lentamente. Na altura do número 1981 existe um Medidor de Velocidade Fixo, o qual obriga os motoristas a reduzirem a velocidade até 40 km/h.

É um fato que velocidade é uma das principais causas de risco associadas a sinistros de trânsito. Conforme Rizzon, Lemos e Corrêa (2021), reduzir 1,6 km/h na velocidade dos carros resulta em 6% menos mortes no trânsito. Portanto, como medida de segurança no trânsito, é necessário que mais ações para manter a



velocidade dos veículos motorizados dentro de um limite apropriado sejam reforçadas na Avenida Baltazar.

Para mais, é consolidado o entendimento de que zonas de baixa velocidade trazem inúmeros benefícios. Além de implicarem diretamente na segurança, velocidades mais baixas também significam menos emissões de carbono e poluição do ar e sonora, além de tornarem a cidade mais amigável e tranquila para quem caminha, pedala e convive nos espaços públicos (RIZZON *et al*, 2021). Dessa forma, infere-se que limites de velocidades mais baixos não servem apenas para prevenção de acidentes de trânsito.

[...] Vários de nossos modernos subúrbios voltados para o automóvel contêm um número muito maior de habitantes, mas o tráfego é rápido e poucas pessoas permanecem. Os carros saem de nosso campo de visão quase antes mesmo de entrar. Isso também explica porque há tão pouco para se vivenciar. Tráfego rápido implica cidades sem vida. (GEHL, 2010, p. 71)

Ainda, há como obstáculo a violência urbana. Essa é uma problemática extensa, que pode ser observada e enfrentada através de diversas perspectivas. Na concepção abordada por essa pesquisa, a qual se sustenta por urbanistas, é adequado utilizar dos preceitos apresentados por Jane Jacobs e reforçados por Jan Gehl. Ou seja, uma cidade onde mais pessoas transitam, é uma cidade mais segura.

Conforme Jan Gehl (2010, p. 62) “a vida no espaço urbano tem um forte impacto na forma como percebemos o espaço. Uma rua sem vida é como um teatro vazio: algo deve estar errado com a produção, já que não há platéia”. Ainda, Pires e Pires (2016) ressaltam que o desenvolvimento da função social da cidade se concretiza mediante as políticas do Estado, quando estas se propõem a evoluir os setores necessários para atender às demandas coletivas e individuais.

Para tanto, pensemos nas políticas de lazer implementadas pela prefeitura na Zona Norte. Conforme mencionado no subcapítulo anterior, existem duas iniciativas adotadas pela prefeitura que proporcionam espaços de lazer em avenidas da cidade, a “Ruas de Lazer” e a “Ciclovía de Domingos”, porém nenhuma implementada na zona norte. Obviamente, existe uma questão de logística, mas percebem-se escassas as diretrizes destinadas à região.

Conforme aqui estabelecido, a Avenida Baltazar é uma importante via de deslocamento de moradores de diversas regiões, portanto a adoção de políticas como as supramencionadas precisam de um estudo técnico de viabilidade para

serem implementadas. Caso se apresente inviável o fechamento parcial da avenida ou de seus corredores de ônibus, como acontece na III Perimetral e em trechos da Orla do Guaíba, é conveniente considerar a possibilidade da implementação em uma avenida transversal, como a Avenida Manoel Elias – outra avenida relevante da região, que faz a ligação da zona norte à zona leste.

Também, para fomentar a circulação nessa região, é interessante a ampliação da oferta de atividades de cultura e comércio, como feiras modelos pela região. No entorno da Avenida Baltazar, existem quatro feiras modelos – na Sertório, altura do 9500, nas quartas; no Jardim Itu, quintas; no Leopoldina, sextas; e no Passo da Mangueira, aos sábados (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2023).

As feiras não apenas servem para estimular o comércio local, mas trazem oportunidades de lazer, pois possuem um caráter cultural, como é possível observar no tradicional brique da Redenção, que ocorre na região central da cidade, e atrai transeuntes semanalmente. Fora de Porto Alegre, é possível citar em Buenos Aires, na Argentina, a tradicional feira de San Telmo, uma enorme feira que movimenta a região. “A vida na cidade é um processo de autoalimentação, de auto reforço. Algo acontece porque algo acontece [...]” (GEHL, 2010, p 64).

Ainda, é importante destacar que na Avenida Baltazar de Oliveira Garcia, nº 2132, funciona o Centro Vida Humanístico, um espaço de cidadania com ações de saúde, trabalho, lazer, educação, esporte e cultura (FGTAS, 2023). Esse espaço está localizado extremamente próximo à Avenida Manoel Elias, o que corrobora com a possibilidade de tornar esse perímetro da Avenida Baltazar, entre as Avenidas Manoel Elias e Ary Tarragô, um espaço convidativo para as pessoas permanecerem.

A cidade viva também precisa de uma vida urbana variada e complexa, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas, deixando espaço para a necessária circulação de pedestres e tráfego, bem como oportunidades para participação da vida urbana. (GEHL, 2010, p. 63-65)

Enfim, por outro lado, é importante abordar a integração entre os modais. A Avenida Baltazar de Oliveira Garcia inicia no Terminal Triângulo, o qual é responsável pela integração de dezenas de linhas que percorrem por áreas diversas da cidade. A extensão completa da avenida é de cerca de 5 km e, partindo do pressuposto que qualquer pessoa pode percorrer 8 km de bicicleta diariamente, com base no que é recomendado pelo governo britânico (MARTINS e SILVA, 2019, *apud*

Philips, 2014), mesmo um indivíduo que mora na área que faz divisa com Alvorada pode se deslocar pedalando até o terminal e realizar a integração com o modal ônibus.

Porém, para que isso funcione, além da infraestrutura para chegar até o terminal em segurança – ou seja, a existência de ciclovia ou ciclofaixa – é preciso que haja um espaço adequado para o armazenamento da bicicleta no Terminal Triângulo. Até o recorte temporal analisado neste trabalho, qual seja o ano de 2020, essa condição era incerta, visto que não há locais específicos destinados ao estacionamento de bicicletas dentro do terminal, apenas sendo disponibilizado pela Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (EPTC) dois paraciclos na área externa do shopping Boulevard, que fica nas imediações do terminal. Portanto, é preciso que seja fornecido um espaço devidamente preparado para estes fins dentro do terminal.

O fenômeno não é exclusivo da região norte do município, visto que o PDCI aponta que

No Município de Porto Alegre a legislação é precária quanto à regulamentação da circulação e estocagem de bicicletas. Também não existem políticas definidas com relação ao seu papel na mobilidade urbana no território do município e sua articulação com o território metropolitano. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2008)

Na região metropolitana de São Paulo diversos terminais contam com a presença de bicicletários. Com o slogan “você vem de bicicleta e vai de ônibus” (EMTU, 2023), esses estacionamentos podem ser utilizados pela população, sendo necessário apenas realizar um cadastro, apresentar documento de identificação e levar seu próprio dispositivo de segurança. “O serviço busca integrar o uso da bicicleta ao transporte urbano, facilitando o acesso dos usuários aos terminais metropolitanos. Além disso, é uma forma de incentivar um meio de transporte não poluente” (EMTU, 2023).

Existem variados modelos de bicicletários possíveis de serem implementados. Os paraciclos, que podem ser no estilo U invertido ou de roda, são mobiliários simples de serem adotados. Outrossim, também é possível oferecer estacionamentos de trave, suspenso e de grade. Como em terminais as bicicletas tendem a ficar muito tempo sozinhas, sem a supervisão do proprietário, o ideal é que

sejam oferecidos bicicletários que propiciem o uso de travas em U, que são as mais seguras.

**FIGURA 4 - Tipos de Bicicletários**



Fonte: BIKE DE BOA, 2023

Por outro lado, a integração também pode ser realizada por bicicletas compartilhadas, sendo uma opção muito mais conveniente para o ciclista, que não precisa se preocupar com a segurança de sua bicicleta sozinha estacionada no terminal. Por isso, é necessário que sejam instaladas estações do Bike Itaú na zona norte, em pontos estratégicos, que possibilitem o deslocamento completo até outras regiões da cidade ou para integração com o terminal, paradas de ônibus ou estações de trem.

No período analisado nesse estudo, o principal instrumento de mobilidade da cidade, o Plano Municipal de Mobilidade, ainda estava em fase de desenvolvimento. Porém, o Plano Diretor Ciclovitário Integrado está vigente desde 2009. Na época de sua elaboração, o grande desafio era adotar medidas para promoção de uma transformação cultural, que fosse capaz de colocar a bicicleta como uma opção viável de modal à população (FERRARI, 2008).

As medidas envolvem campanha de Educação para o Trânsito voltadas aos motoristas, para respeito às bicicletas e ao espaço ciclovitário; aos ciclistas sobre comportamentos seguros na circulação e uso adequado do espaço ciclovitário; e aos pedestres, sobre comportamentos seguros na convivência no espaço ciclovitário. Envolvem também campanhas de Educação Ambiental, esclarecendo a população em geral sobre as vantagens do modo bicicleta e promoção de eventos periódicos como forma de incentivo ao uso da bicicleta. (FERRARI, 2008).

Conforme supramencionado, Porto Alegre é referência em planejamento. Foi a primeira capital a instituir um Plano Diretor e, também, um plano exclusivamente dedicado à bicicleta, o famigerado Plano Diretor Ciclovitário Integrado. É interessante observar esse fenômeno, quando os dados apontam que não havia uma cultura

instaurada de bicicleta como modal de transporte, conforme aponta o relatório da experiência de elaboração do PDCI e, também, a pesquisa de origem e destino realizada pela Prefeitura Municipal em 2003.

Ainda, observa-se que, historicamente, houveram gestões municipais que possuíam um olhar para as bicicletas como uma alternativa viável de meio de transporte. Em 1991, durante o mandato do então prefeito Olívio Dutra, foram promulgadas as Leis 6.781/91 e 6.987/91, as quais foram responsáveis por instituírem, respectivamente, o Sistema Municipal de Estacionamento de Bicicletas e o Programa Municipal de Ciclovias. Também, conforme mencionado anteriormente, foi em 1993, na gestão Tarso Genro, que foram instituídas as “Ruas de Lazer” – onde ruas e corredores de transporte coletivo são fechados aos domingos e, em 2006, gestão José Fogaça, a “Ciclovía de Domingos”.

Ainda, a Lei 7.959/97, da gestão Raul Pont, instituiu a Semana da Bicicleta,

A qual desenvolve múltiplas atividades envolvendo a bicicleta na segunda semana do mês de setembro, todos os anos, com o objetivo de incrementar o uso do veículo, incentivar a construção de ciclovias e de estacionamentos para bicicletas, educar o ciclista no trânsito com a bicicleta e o motorista no respeito ao ciclista. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2008)

Houveram também, em outros momentos, projetos interessantes que acabaram não sendo implementados. Em 1981 foi elaborado o “Programa para Implantação de Rede Cicloviária”, onde “a ciclovía era entendida como um complemento da circulação urbana que deveria ser proposta visando à integração com as demais redes de transporte coletivo” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2008). Destaca-se nesse projeto as seguintes propostas:

O programa propunha a implantação de locais de apoio ao longo dos trajetos, com distância entre 2 a 3 km entre si, contendo borracheiro e bomba para calibragem dos pneus. Nos pontos de transbordo com a rede de transporte coletivo deveriam ser implantados bicicletários de forma a permitir a integração entre os modais. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2008)

É possível perceber que esse era um projeto extremamente sofisticado, com pontos singulares que poderiam ter sido reaproveitados, com as devidas adaptações.

Retomando o Ciclo de Políticas Públicas, explicitado no capítulo 1, observa-se no PDCI uma preocupação, revelada também no relatório da experiência de elaboração deste, com a continuidade das políticas de bicicleta.

Além do conjunto de diretrizes e da definição de uma rede a ser construída em etapas, decidiu-se incluir Programas de Implantação e de Gestão, como forma de garantir a efetivação do projeto e a continuidade das ações ao longo de diversas administrações municipais. (FERRARI, 2008, p. 3)

O referido Programa de Implantação “trata da hierarquização dos trechos da rede estrutural, definindo prioridades, prazos, metas e apresentando um plano de investimentos que inclui também a manutenção da infra-estrutura implantada e as medidas institucionais” (FERRARI, 2008).

A título de curiosidade, estabeleceu-se como prioridade os seguintes trechos cicloviários: 1º Ciclovia Ipiranga – 9,4 km; 2º Eixo cicloviário Cruzeiro do Sul e parte da Ciclovia Beira-Rio, do Eixo cicloviário João Pinto da Silva e do Eixo cicloviário Icaraí – 6,3 km; 3º - Eixo cicloviário Farrapos – 5,3 km; 4º - Ciclovia estrada Antônio Silveira, no trecho da Restinga – 4,0 km; 5º Ciclovia Sertório – 8,7 km; 6º - Eixo Cicloviário Edvaldo Pereira Paiva – 1,6 km; 7º - Ciclovia Voluntários – 2,3 km.

Conforme Ferrari (2008), a gradual implantação da rede deve acompanhar medidas de divulgação, educação e fiscalização na área de influência da infra-estrutura implantada. Além disso, para que haja continuidade, o planejamento deve ser constantemente realimentado por pesquisas anteriores e posteriores a cada ação (FERRARI, 2008).

Em relação ao pedestrianismo, a qualificação das calçadas e travessias é o ponto essencial que deve ser trabalhado pela gestão. Em 2019, por exemplo, a Prefeitura notificou mais de 16 mil proprietários de calçadas no Centro Histórico. “Entre os problemas estão a manutenção do pavimento (pedras soltas) e obstáculos para a passagem do pedestre como arbustos, caliça, canteiros, degraus, floreiras, pedras e raízes” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2019). Cabe à Prefeitura realizar a vistoria das calçadas da zona norte, para que seja garantida a acessibilidade universal nessa região também.

Por fim, cabe ainda discorrer a respeito do perfil do ciclista em Porto Alegre. Conforme mencionado, em 2009, a intenção do PDCI era promover uma mudança cultural em relação aos modais utilizados pelos porto-alegrenses, incentivando à

adesão de bicicletas. Conforme Ferrari (2008), é por ação do movimento ecológico e de cicloativistas, que exerciam – e ainda exercem – constante pressão sobre a administração municipal, que as bicicletas entraram para a agenda de políticas municipais.

Retomando o estudo “Perfil do Ciclista no Brasil”, elaborado em 2018 pela Transporte Ativo, em parceria com a Mobicidade no município de Porto Alegre, é possível constatar que estes utilizam o modal principalmente para se deslocarem ao trabalho (81,4%) e/ou para lazer (70,7%). Ainda, 71,3% dos entrevistados alegaram pedalar 5 dias ou mais por semana e 62,7% realizam viagens entre 10 e 30 minutos (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018). Ainda, a respeito da realização de integração entre os modais, 8,4% combinam a bicicleta com outro modo de transporte. Por fim, a adoção da bicicleta como meio de transporte foi eleita por 35,9% dos entrevistados devido à rapidez e praticidade, enquanto 25,9% optaram pelo custo (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018).

Existe uma lacuna temporal expressiva desde a última vez que foi realizada uma pesquisa de origem e destino, portanto torna-se imprecisa a real dimensão de quantas pessoas optam por realizar seus deslocamentos por bicicleta, em comparação com outros modais. Porém, em 2003, os deslocamentos por bicicleta representavam apenas 1% das viagens. O PDCI projeta, para o ano de 2022, um crescimento de 1% para 10%, caso se efetive a implantação de um sistema cicloviário que garanta conforto e segurança para o ciclista (FERRARI, 2008).

É possível que em 2023 seja realizada uma nova EDOM. “Desde 2013 estão sendo feitos esforços sistemáticos para sua contratação” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018, p. 57). Até a concretização deste, só é possível inferir com base em projeções e comparações com capitais que realizaram em tempos recentes a EDOM. Entretanto, a prefeitura é otimista e acredita em um “aumento do transporte através de meios não motorizados, a pé e bicicleta, principalmente esse último, por ter recebido infraestrutura dedicada e serviços de compartilhamento, que estão em expansão” (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2018, p. 58).

Vale lembrar que no ano de 2011 Porto Alegre foi palco de um infeliz acontecimento, conhecido como atropelamento coletivo de ciclistas. Durante o Massa Crítica, um movimento que celebra a bicicleta como meio de transporte alternativo e realiza encontros que reúnem ciclistas para a realização de um

percurso urbano (SILVA, 2011), um indivíduo, conduzindo seu carro, atropelou cerca de vinte ciclistas que participavam do ato.

Esse episódio abre reflexão para que seja observado como o ciclista é visto na capital gaúcha. Apesar do evento ter ocorrido há mais de 10 anos, ainda é pertinente refletir sobre o espaço que o ciclista ocupa no trânsito. Conforme foi possível perceber nos levantamentos realizados nesta pesquisa, a falta de segurança é o fator que mais afasta as pessoas de aderirem ao modal como meio de transporte. Ainda, ironicamente, o Massa Crítica é caracterizado por sua crítica à questão do trânsito e, em especial, à proliferação do uso e do culto ao automóvel (SILVA, 2011).

Ante o exposto, foi possível perceber que poucas políticas foram de fato implementadas durante os anos de 2017 a 2020. A gestão Marchezan apenas deu continuidade aos programas instituídos e que já estão consolidados na capital gaúcha. Seu grande destaque, em relação à mobilidade urbana, é o andamento da elaboração do Plano de Mobilidade Municipal.

O avanço na infraestrutura para bicicletas não foi de grande relevância e as ações que fortalecem o pedestrianismo se concentraram na região central da cidade. Portanto, percebe-se que não houve uma forte atuação da Prefeitura em relação à mobilidade ativa na região norte e, mais especificamente, na Avenida Baltazar.

### **2.3 Porto Alegre Sob a Ótica da Mobilidade Ativa e o Direito à Cidade**

Ante o exposto, é evidente que a mobilidade ativa está diretamente relacionada ao direito à cidade, sendo um importante meio para efetivar o exercício das prerrogativas neste contidas. A temática da mobilidade urbana está em consonância com os direitos estabelecidos na Constituição Federal de 1988 – direitos sociais, base do direito à cidade – e, também, com o que explicita o Estatuto da Cidade. Ambos mencionam o transporte e o lazer como direitos coletivos.

Entende-se a importância da mobilidade, pois deslocar-se faz parte de viver em sociedade. Esta é uma ação essencial à vida nas cidades, que afeta o dia a dia da população, implicando diretamente na rotina dos cidadãos, se atrelando à fruição do direito à cidade. Conforme supramencionado, Coelho (2020) explicita os impactos negativos que a privação do usufruto à mobilidade urbana acarreta nos indivíduos, atrapalhando no acesso à educação, ao mercado de trabalho, à saúde e mesmo na



manutenção das relações sociais.

Ainda, vale lembrar que as cidades são ambientes diversos e plurais, somando-se a isso o fato do Brasil ser um país desigual. Portanto, a mobilidade é um instrumento capaz de assegurar a fruição de uma série de garantias, sendo capaz de mitigar as injustiças sociais e promover condições de dignidade e igualdade aos cidadãos.

Dessa forma, a mobilidade ativa funciona como um contraponto, pois é uma alternativa viável para conceder acesso à cidade com equidade. Isso se dá pelo fato que a bicicleta apresenta diversos fatores favoráveis, como o baixo custo de aquisição e manutenção, e o deslocamento a pé implica em praticamente nenhum custo adicional ao cidadão.

Ademais, durante a realização desta pesquisa, foi importante abordar a questão da acessibilidade. Neste trabalho, a mobilidade ativa foi tratada como pedalar e caminhar, mas ela abarca tradicionalmente todos os modos de deslocamento à propulsão humana, o que inclui também cadeira de rodas.

Dito isso, no transporte coletivo motorizado a adaptação é implementada por empresas privadas responsáveis pelos coletivos; por outro lado, nas cidades, a adaptação fica a cargo do Poder Público e, dependendo do nível de privilégio presente em certas regiões dos municípios, as estruturas físicas encontram-se em situações precárias, prejudicando a mobilidade.

Conforme mencionado anteriormente, Amanajás e Klug (2018) expõem que as estruturas de mobilidade inadequadas podem causar e/ou intensificar o grau de exclusão social dos PCD. Portanto, se faz necessário proporcionar as condições basilares para que as cidades apresentem um desenho universal adequado, a fim de garantir também aos PCD o efetivo exercício de seus direitos.

Em Porto Alegre, é possível inferir uma certa precariedade na acessibilidade, visto que, mesmo com a existência de um Plano Diretor de Acessibilidade Municipal, há uma responsabilização por parte da adaptação e também pela realização da manutenção das calçadas delegada aos proprietários. No diagnóstico de mobilidade, isso é apontado como um fator que dificulta os deslocamentos a pé, sendo possível inferir também como aspecto prejudicial à acessibilidade.

Na Avenida Baltazar, como fator positivo, destaca-se a existência de passeio em toda a extensão da via. Entretanto, em alguns trechos, este é estreito. A manutenção por parte dos proprietários dificulta uma homogeneidade em relação à

qualidade das calçadas. No Centro Histórico, em 2019, a Prefeitura notificou mais de 16 mil proprietários em relação a problemas com a manutenção do pavimento. Na zona norte, é necessário uma atuação consoante a esta.

Outrossim, outro tópico importante diz respeito à segurança. Como é de se esperar, a insegurança leva à restrição do exercício do direito à cidade (AMANAJÁS e KLUG, 2018). Em relação à mobilidade ativa, a segurança possui dois níveis de destaque. O primeiro diz respeito às condições físicas de segurança, como calçadas adequadas e a existência de ciclovias e/ou ciclofaixas. Nas informações apresentadas no capítulo 1, por exemplo, foi possível perceber uma forte influência desses fatores para a adoção do modal bicicleta para deslocamentos cotidianos.

O fator segurança para transitar é muito importante, especialmente para ciclistas. Conforme Carvalho e Freitas (2012), a violência no trânsito é uma das maiores causas de sinistro no mundo e utilizando bicicleta para se locomover, o indivíduo está mais exposto a riscos de lesões e acidentes. Em velocidades acima de 30km/h, o índice de fatalidade aumenta substancialmente (SILVA, 2014), portanto uma infraestrutura inadequada afasta a população dos pedais.

Na zona norte, há poucas ciclovias. Na Avenida Baltazar, até 2020, a infraestrutura era inexistente em toda via. É urgente a implementação de áreas de circulação destinadas exclusivamente para ciclistas nesta avenida. Ademais, para garantir que a velocidade dos veículos motorizados esteja dentro do limite adequado, a referida avenida conta com um Medidor de Velocidade Fixo. Devido a extensão da via, cerca de 5 km, essa quantidade é apropriada, porém seria mais efetivo a existência de um segundo Medidor nas imediações do bairro Leopoldina, onde existe um fluxo intenso de pedestres.

Destarte, o segundo nível diz respeito à segurança urbana. Estar a pé ou em cima de uma bicicleta torna o indivíduo mais vulnerável do que se deslocando em outros modais como carro ou moto. Existe nessa vulnerabilidade a possibilidade de ser vítima de violência urbana, como assalto, sequestro, entre outros. Por isso, a dimensão humana se faz tão importante. São em cidades humanas que as pessoas se sentem seguras para se locomover pelas ruas.

Jane Jacobs (1961, p. 35) explica sucintamente: “uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não”. A autora traz ainda o seguinte questionamento: que oportunidades determinada rua oferece para o crime? (JACOBS, 1961). Dessa forma, os olhos para a rua – onde os indivíduos atuam

como proprietários naturais da rua e, conseqüentemente, vigilantes – fazem parte da resposta encontrada para reduzir a violência urbana. Entretanto, conforme exposto no capítulo 1, “não se pode forçar as pessoas a utilizar as ruas sem motivo” (JACOBS, 1961, p. 37).

Portanto, a dimensão humana deve ser estimulada. Gehl (2010) discorre muito a respeito dos convites para permanecer e circular pela cidade. É a partir dessa perspectiva que se reduz a insegurança de estar nas ruas e se possibilita que não haja restrição ao exercício do direito à cidade devido ao temor de estar em perigo.

Não há muitos convites realizados pela gestão municipal para que as pessoas ocupem as ruas da zona norte, quiçá na Avenida Baltazar. Dessarte, no capítulo 2, subcapítulo 2.2, são apresentadas algumas possibilidades para estimular a permanência de transeuntes na Avenida Baltazar e suas imediações. A essência é convidar as pessoas, através do lazer e cultura, para circularem e permanecerem na região. Fechar a avenida, ou alguma avenida/rua adjacente, para a prática de esportes e lazer e, também, aumentar a oferta de feiras modelo, oferecendo mais opções de comércio local e oportunizando a propagação da cultura da região.

Quando a gestão municipal convida seus habitantes para circularem e permanecerem nos espaços externos, essa ação resulta em um novo e notável padrão urbano: muito mais pessoas caminham e permanecem na cidade (GEHL, 2010). “A conclusão é inequívoca: se as pessoas, e não os carros, são convidadas para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumentam na mesma proporção” (GEHL, 2010, p. 13).

Em consonância com o exposto, pondera-se também a influência das políticas públicas federais para a materialização do direito à cidade através da mobilidade ativa. A temática está presente na Constituição Federal de 1988, no Estatuto da Cidade, na Política Nacional de Mobilidade Urbana e, também, era tópico do extinto Ministério das Cidades.

Conforme exposto, a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade estabelecem o transporte como direito social do cidadão. Na Constituição, a locomoção é explicitamente um direito social. Muitos dos direitos sociais, explicitados no Art. 6º, estão diretamente relacionados às prerrogativas do direito à cidade. Convém salientar, entretanto, o fato que o transporte só entrou nesse rol de direitos em 2015.

Entretanto, ambos instrumentos supracitados tratam de forma abrangente sobre mobilidade urbana. A mobilidade urbana passa a ser abordada profundamente na Política Nacional de Mobilidade Urbana, onde inclusive é tratada a mobilidade ativa. A PNMU preenche lacunas referentes à Mobilidade Urbana deixadas pelos marcos legais anteriormente citados. Esta estabelece princípios, diretrizes e objetivos do referencial. Além disso, delimita a atuação federal, estadual e municipal e aborda o Plano de Mobilidade Urbana. Ademais, destaca a gestão democrática e o controle social, elementos essenciais na elaboração e manutenção de políticas públicas.

Os princípios da PNMU direcionam para sustentabilidade e, por conseguinte, para formas alternativas de deslocamento. Por isso, podem ser relacionados com a mobilidade ativa. Não obstante, em suas diretrizes aborda explicitamente a temática. Conforme citado no Art. 5º, inciso II, incentiva-se uma “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (BRASIL, 2012).

Os principais objetivos, que estão em consonância com a mobilidade ativa, são de reduzir desigualdades e promover a inclusão social, melhorar as condições de acessibilidade e mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável, visando a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos nas cidades.

Para tanto, é importante que os três níveis de governo trabalhem conjuntamente, integrando seus estudos e planos de mobilidade. Ainda, “a melhoria no planejamento, na gestão e no monitoramento dos serviços de transporte urbano deve ser um objetivo permanente dos órgãos gestores para que se atinja um alto padrão de mobilidade com um adequado atendimento à população” (BRASIL, 2013, p. 17).

Um ponto salientado na PNMU é referente às infraestruturas de mobilidade urbana. A lei compreende que estas devem estar sempre em consonância com um planejamento sistêmico, para que efetivos benefícios sejam produzidos, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana (BRASIL, 2013).

Observa-se que, referente às estruturas de mobilidade ativa na região norte de Porto Alegre, há uma dissonância de planejamento e execução, portanto os benefícios não são efetivos para deslocamentos capazes de suscitar o efetivo

exercício do direito à cidade. Apesar do PDCI municipal ser um instrumento rico e bem elaborado, a execução dos projetos cicloviários por parte das gestões que estiveram à frente da Prefeitura deixam a desejar, visto que há ciclovias que conectam nada à lugar nenhum, como a ciclovia da Avenida Gomes de Freitas. Também, não há um trabalho evidente em prol da integração entre modais.

Ainda, a PNMU reconhece a existência de diversos mecanismos para que os municípios implementem os princípios e diretrizes estabelecidos na Lei e, assim, cumpram os objetivos delimitados. No Art. 23 são elencados uma série de instrumentos, como a “restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados” (BRASIL, 2013, p. 34), assim estimulando uma maior utilização do espaço público por pedestres e ciclistas e, também, a “dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados” (BRASIL, 2013, p. 35), priorizando e garantindo o conforto e segurança de pedestres e ciclistas.

Por fim, destaca-se o extinto Ministério das Cidades, que não apenas era um garantidor da eficácia das políticas urbanas, mas também desempenhava um significativo papel no aprimoramento técnico, promovendo capacitações em diversas temáticas urbanas, como mobilidade, acessibilidade e habitação.

O Ministério como forma de ajudar as gestões locais na capacitação e elaboração de políticas públicas urbanas com o intuito de promover a inclusão social e do direito à cidade, criou o Portal Capacidades, plataforma eletrônica onde há cursos, cartilhas, publicações, vídeos que visam a capacitação técnica dos gestores locais na elaboração de políticas públicas nas áreas urbanas (DIAS, 2019, p. 172)

Conforme supramencionado, alguns dos documentos descritos no presente trabalho foram publicados pelo Ministério, como o “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades” e o “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana”. Portanto, é possível perceber que o Ministério exercia suporte para a pauta do deslocamento urbano, tanto para a efetivação, como para a capacitação para o planejamento das políticas de mobilidade.

Dessa forma, é possível ratificar que as políticas públicas federais exercem influência para a materialização do direito à cidade através da mobilidade, sendo encarregadas de instruírem suas diretrizes, inclusive em relação ao transporte ativo.

Conforme explicitado na PNMU, “a mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico” (BRASIL, 2013, p. 5).

Todavia, a participação social é a peça chave para que haja mais atenção à pauta urbana e de mobilidade e, especialmente, para a mobilidade ativa. Conforme Coelho (2019), os movimentos sociais e a adesão de usuários com perfis diversos influenciam na formulação de políticas públicas e estas fomentam o uso do modal. Ante o exposto, a presença popular auxilia a configuração do nível de prioridade das demandas sociais. Com o tensionamento promovido por agentes diversos da sociedade, ocorre a inclusão de temáticas na agenda do governo.

Com maior atenção e recursos investidos em mobilidade ativa, é possível que o direito à cidade se manifeste através desta. Dito isso, reafirma-se que a mobilidade ativa é um instrumento do exercício do direito à cidade, tornando-se visível quando, independente da situação socioeconômica, os indivíduos conseguem ocupar os espaços públicos e vivenciarem a experiência urbana: eles chegam onde precisam e onde querem estar. A função social da cidade se cumpre por meio da mobilidade e a mobilidade ativa é capaz de proporcionar isso às mais diversas parcelas da população.

Entretanto, na zona norte de Porto Alegre – e na Avenida Baltazar – não é possível afirmar que o direito à cidade se manifesta através da mobilidade ativa, visto que na gestão analisada (2017-2020) não foram despendidos grandes esforços para tanto. É fundamental que a Prefeitura considere as demandas para a adequação das vias e mobiliário complementar, as quais não requerem um investimento vultoso, e também invista em políticas que tornem as cidades mais humanas, o que é capaz de levar os moradores a realizarem seus trajetos a pé.

Em suma, vale concluir retomando a ideia apresentada por Pires e Pires (2006), onde elucidam que a função social das cidades é atingida quando os habitantes conseguem usufruir, gozar e satisfazer suas necessidades e direitos quando a cidade oferece estas condições de modo justo e igualitário. A pé ou de bicicleta, que seja garantido a todo indivíduo a possibilidade de aproveitar, viver e vivenciar as cidades e não apenas de existir nelas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O objetivo principal deste trabalho foi entender como o direito à cidade se manifesta através da mobilidade ativa na zona norte de Porto Alegre, com um olhar específico para a Avenida Baltazar, no recorte temporal do período de 2017 a 2020.

Para tanto, ficaram delimitados três objetivos específicos, quais sejam discutir como a mobilidade ativa se relaciona ao direito à cidade no contexto brasileiro; descrever as condições para a mobilidade ativa na zona norte de Porto Alegre, na Avenida Baltazar; e identificar e analisar como a prefeitura de Porto Alegre, na gestão Marchezan (2017-2020), atuou em relação à mobilidade ativa na região norte do município, na Avenida Baltazar.

No primeiro capítulo, “O Direito à Cidade e a Mobilidade em Contexto Brasileiro”, ocorreu a discussão de como a mobilidade ativa se relaciona ao direito à cidade no contexto brasileiro, a fim de atender o primeiro objetivo específico. Dessa forma, foi reunido um vasto referencial teórico, conceituando a cidade e direito à cidade. Além disso, foi arrolado uma série de políticas públicas capazes de sustentar a materialização do direito à cidade através da mobilidade.

Ainda no primeiro capítulo, foi aprofundado o conceito de mobilidade e explanado o que é mobilidade ativa. Também, reuniu-se o referencial teórico de importantes urbanistas para embasar a importância de cidades mais humanas e orientadas para as pessoas.

No segundo capítulo, o foco apontou para Porto Alegre. Dessa forma, foram descritas as condições para a mobilidade ativa na zona norte de Porto Alegre, em especial na Avenida Baltazar e identificada a atuação da prefeitura de Porto Alegre, na gestão Marchezan (2017-2020), em relação à mobilidade ativa na região supramencionada.

A partir do trabalho realizado, foi possível identificar a importância da mobilidade ativa como instrumento do exercício do direito à cidade, visto que independente da situação socioeconômica, através desta os indivíduos conseguem ocupar os espaços públicos e vivenciarem a experiência urbana. Portanto, a função social da cidade se cumpre por meio da mobilidade e a mobilidade ativa é capaz de proporcionar isso às mais diversas parcelas da população.

Para tanto, é necessário atenção e recursos investidos em condições de mobilidade ativa. Entretanto, na zona norte de Porto Alegre – e na Avenida Baltazar – não é possível afirmar que o direito à cidade se manifesta através da mobilidade

ativa, visto que na gestão analisada (2017-2020) não houveram grandes melhorias e investimentos nesta área.

Dito isso, é fundamental que a Prefeitura considere as demandas para a adequação das vias e mobiliário complementar, as quais não requerem um investimento vultoso, e também invista em políticas que tornem as cidades mais humanas, o que é capaz de levar os moradores a realizarem seus trajetos a pé.

Durante a elaboração desse trabalho, foram encontradas algumas limitações. Conforme mencionado no decorrer do trabalho, o Ministério das Cidades desempenhava um importante papel como impulsionador para a temática do direito à cidade e também para a mobilidade urbana – e mobilidade ativa. Entretanto, no governo Bolsonaro, este foi combinado com o Ministério da Integração Nacional, resultando no Ministério do Desenvolvimento Regional, o que enfraqueceu a atuação específica do Ministério das Cidades e também prejudicou o acesso aos materiais sobre este, pois o site deste foi retirado do ar.

Com a entrada do novo mandato do presidente Luís Inácio Lula da Silva, o Ministério das Cidades foi reerguido e em 2023 o site voltou ao ar. Entretanto, essa pesquisa começou a ser elaborada em junho de 2022, portanto durante boa parte da elaboração o acesso estava indisponível.

Além disso, as informações a respeito das ciclovias no município de Porto Alegre não foram fáceis de encontrar. Não há um recorte por região disponível para a consulta da população. Ao entrar em contato com a EPTC, foi informado que não existe uma regionalização dos dados. Também, não foi possível encontrar informação atual e consolidada dos endereços e a extensão das ciclovias implementadas na capital. Dessa forma, seria importante ampliar a discussão com dados complementares da gestão municipal. Apesar de ter sido realizada consulta com a EPTC, seria importante abarcar outras possíveis fontes envolvidas com a mobilidade municipal.

Por fim, para pesquisas futuras, sugere-se comparar a região central, que recebe maiores investimentos de infraestrutura por parte da Prefeitura, com a região norte, para evidenciar o impacto da atuação da Prefeitura na efetivação do direito à cidade através da mobilidade ativa.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia Becalli. **Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana**. Capítulo publicado em: A nova agenda urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios a sua implementação / organizadores: Marco Aurélio Costa, Marcos Thadeu Queiroz Magalhães, Cesar Buno Favarão. – Brasília: Ipea, 2018. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8622>> Acesso em: 5 ago. 2022.

BASSUL, José Roberto. **Reforma urbana e Estatuto da Cidade**. EURE (Santiago), Santiago, v. 28, n. 84, p. 133-144, setembro de 2002. Disponível em: <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008400008&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400008&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em: 31 jul. 2022.

BIKE DE BOA. **Guia Tipos de Bicicletário**. Bike de Boa, Porto Alegre, 2023. Disponível em: <<https://www.bikedeboa.com.br/guia-de-bicicletarios>> Acesso em: 20 fev. 2023.

BORGES, Lizely. **Nota das entidades em defesa de uma política urbana de efetivação do direito à cidade**. Terra de Direitos, 2019. Disponível em: <<https://terradedireitos.org.br/noticias/noticias/nota-das-entidades-em-defesa-de-um-a-politica-urbana-de-efetivacao-do-direito-a-cidade/23010>> Acesso em: 15 jan. 2023.

BRANDT, Daniele Batista. **O Direito à Cidade em Henri Lefebvre e David Harvey: da Utopia Urbana Experimental à Gestão Democrática das Cidades**. Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social, v. 16 n. 1, 2018. Disponível em: <<https://periodicos.ufes.br/abepss/article/view/23485>>. Acesso em: 5 ago. 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)> Acesso em: 20 jul. 2022.

BRASIL. **Decreto Nº 5.296 de 2 de Dezembro de 2004**. Brasília, 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm)> Acesso em: 20 nov. 2022.

BRASIL. **Lei 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. Brasília, 1997. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm)> Acesso em: 12 dez. 2022.

BRASIL. **Lei 10.257, de 10 de julho de 2001**. Brasília, 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)> Acesso em: 5 ago 2022.

BRASIL. **Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Brasília, 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)> Acesso em: 20 jul. 2022.

BRASIL. **Lei 13.146, de 6 de julho de 2016**. Brasília, 2016. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm)> Acesso em: 20 nov. 2022.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: <[https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha\\_lei\\_12587.pdf](https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf)> Acesso em: 8 ago. 2022.

BRASIL. **Resolução Nº 1, de 13 de Janeiro de 2014**. Ministério da Educação. Disponível em: <[http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com\\_docman&view=download&alias=14957-rces001-14&Itemid=30192](http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=14957-rces001-14&Itemid=30192)> Acesso em: 3 ago. 2022.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. Editora Contexto, São Paulo, 1992.

CARVALHO, Mauren Lopes de; FREITAS, Carlos Machado de. **Pedalando em Busca de Alternativas Saudáveis e Sustentáveis**. Revista Ciência e Saúde Coletiva, 2012.

COELHO, Fabiana de Alcantara Pacheco. **Direito à Cidade e Mobilidade Urbana: Reinventando o Modal Bicicleta**. Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, nº 75, p. 53-100, 2020. Disponível em: <<http://www.mprj.mp.br/servicos/revista-do-mp/revista-75/artigo-das-pags-53-100>>. Acesso em: 28 ago. 2022.

COELHO FILHO, Osmar; SACCARO JUNIOR, Nilo Luiz. **Cidades Cicláveis: Avanços e Desafios das Políticas Cicloviárias no Brasil**. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2017. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/170307\\_td\\_2276.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/170307_td_2276.pdf)>. Acesso em: 09 dez. 2022.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Porto Alegre Amplia Programa De Faixas Exclusivas Para O Transporte Público**. Diário do Transporte, 2020. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/10/23/porto-alegre-amplia-programa-de-faixas-exclusivas-para-o-transporte-publico/#:~:text=Agora%2C%20junto%20aos%2056%2C3,de%20segunda%20a%20sexta%2Dfeira.>> Acesso em: 05 set. 2022.

DIAS, Gullit Torres. **A gestão da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo: o Ministério das Cidades como ente fomentador de políticas urbanas de transporte**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-27112019-184232/pt-br.php>>. Acesso em: 15 jan. 2023.

EDOM. **Pesquisa de Origem e Destino de Porto Alegre - EDOM Linha de Contorno Aferição 2003**. Porto Alegre, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 2003. Disponível em <[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu\\_doc/relatorio\\_edom\\_2003.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/relatorio_edom_2003.pdf)> Acesso em: 20 fev. 2023.

EMTU. **Lazer - Bicicletários**. Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S. A. 2023. Disponível em: <<https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/lazer-e-cultura/lazer/bicicletarios.fss>> Acesso em: 18 fev. 2023.

EPTC. **Cicloviário**. Prefeitura de Porto Alegre, Empresa Pública de Transporte e Circulação, 2022. Disponível em:

<[https://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p\\_secao=227](https://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227)> Acesso em: 10 set. 2022.

FERRARI, Régulo Franquine. **Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre – a questão da institucionalização**. XXIII Congresso da ANPET, Fortaleza, 2008. Disponível em: <[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu\\_doc/congresso\\_anpet\\_institucionalizacao\\_do\\_pdcj.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_anpet_institucionalizacao_do_pdcj.pdf)>. Acesso em: 18 fev. 2023

FGTAS. **VIDA CENTRO HUMANÍSTICO**. Fundação Gaúcha do Trabalho e Ação Social, 2023. Disponível em: <<https://www.fgtas.rs.gov.br/vida-centro-humanistico>> Acesso em: 16 fev. 2023.

FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. Artmed, Porto Alegre, 3ª edição, 2009.

FONSECA, Caue. **Prefeitura deve receber R\$ 5,9 milhões para investir em ciclovias em Porto Alegre**. Gaúcha ZH, 2020. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2020/01/prefeitura-deve-receber-r-59-milhoes-para-investir-em-ciclovias-em-porto-alegre-ck5c5q7ey00kt01r26rgs6nlz.html>> Acesso em: 04 set. 2022.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. **Carta Mundial do Direito à Cidade**. Fórum Social das Américas (Quito, 2004); Fórum Mundial Urbano (Barcelona, 2004); V Fórum Social Mundial (Porto Alegre, 2005), 2005. Disponível em: <<https://www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/08/Carta-Mundial-pelo-Direito-o-%C3%A0-Cidade.pdf>> Acesso em: 20 dez. 2022.

FRANCELLINO, Sandra Maria Rebello de Lima. **Migração pendular de estudantes universitários na região de Aquidauana - Mato Grosso do Sul- Brasil**. Trayectorias Humanas Trascontinentales, (6). Disponível em: <<https://doi.org/10.25965/trahs.2395>> Acesso em: 05 abr. 2023.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. Editora Perspectiva, São Paulo, 2ª edição, 2010.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. Editora Atlas, São Paulo, 2ª edição, 1989.

GODOY, Arilda Schmidt. **Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais**. Revista de Administração de Empresas [online], v. 35, n. 3, pp. 20-29, 1995. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0034-75901995000300004>>. Acesso em: 30 out. 2022.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do Direito à Cidade à Revolução Urbana**. Editora Martins Fontes - Selo Martins, São Paulo, 2014.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Editora WMF Martins Fontes, São Paulo, 3ª edição, 1961.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política: o direito à cidade II**. Editora UFMG, (1972).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Editora Nebli, Itapevi, 2016 - texto original, 1968.

MACHADO, Laura; PROLO, Felipe; SANTOS, Cristiano Lange dos. **Políticas Cicloviárias, Ativismo e Perfil do Ciclista de Porto Alegre**. Capítulo publicado em: Mobilidade por Bicicleta no Brasil. / organizadores: Andrade, Victor; Rodrigues, Juciano; Marino, Filipe; Lobo, Zé. PROURB/UFRJ, Rio de Janeiro, 1ª edição, 2016.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. Editora Atlas, São Paulo, 5ª edição, 2003.

MARICATO, Ermínia. **O Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2006. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4508>> Acesso em: 5 ago. 2022.

MARTINS, Marcel Carlos; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. **Estudo hipotético para avaliação preliminar da resiliência na mobilidade urbana**. Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 19, n. 1, p. 209-219, jan./mar. 2019. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s1678-86212019000100302>> Acesso em: 3 fev. 2023.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2007.

NEDER, Vinicius. **Em 2017, quase 55 milhões de brasileiros estavam abaixo da linha de pobreza.** Economia UOL, 2018. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2018/12/05/em-2017-quase-55-milhoes-de-brasileiros-estavam-abaixo-da-linha-de-pobreza.htm>> Acesso em: 15 jan. 2022.

OBSERVA POA. **Indicadores Cidade de Porto Alegre.** Procempa, 2022. Disponível em: <[http://portoalegreemanalise.procempa.com.br/?regiao=1\\_7\\_269](http://portoalegreemanalise.procempa.com.br/?regiao=1_7_269)> Acesso em: 05 set. 2022.

PIRES, Antonio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. **Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade.** São Paulo, 1ª edição, 2016.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre e sua Interface Metropolitana.** Prefeitura de Porto Alegre, Mobilipoa, 2018. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/smim/projetos/plano-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 05 set. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Feiras Modelo e Mercadão do Produtor.** Prefeitura de Porto Alegre, Indústria e Comércio, 2023. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/carta-de-servicos/feiras-modelo-e-mercadao-do-produtor>> Acesso em: 16 fev. 2023.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **LEI COMPLEMENTAR Nº 434, DE 1 DE DEZEMBRO DE 1999 - Plano Diretor.** Prefeitura de Porto Alegre, 1999. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/carta-de-servicos/plano-diretor-de-desenvolvimento-urbano-ambiental-pddua-e-anexos>> Acesso em: 10 dez. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **LEI COMPLEMENTAR Nº 678, DE 22 DE AGOSTO DE 2011.** Prefeitura de Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2011/68/678/lei-complementar-n-678-2011-institui-o-plano-diretor-de-acessibilidade-de-porto-alegre>> Acesso em: 15 dez. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **LEI COMPLEMENTAR N.º 626, DE 15 DE JULHO DE 2009 - Plano Diretor Cicloviário Integrado.** Prefeitura de Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2009/63/626/lei-complementar-n-626-2009-institui-o-plano-diretor-cicloviario-integrado-e-da-outras-providencias>> Acesso em: 10 dez. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Plano de Comunicação e Diálogos com a Sociedade.** Prefeitura de Porto Alegre, 2022. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/smim/projetos/plano-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 10 dez. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Plano Diretor Cicloviário Integrado - Relatório Final.** Prefeitura de Porto Alegre, 2008. Disponível em: <[http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu\\_doc/pdci\\_relatorio\\_final.pdf](http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/pdci_relatorio_final.pdf)> Acesso em: 10 set. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Plano de Mobilidade Urbana.** Prefeitura de Porto Alegre, 2022. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/smim/projetos/plano-de-mobilidade-urbana>> Acesso em: 05 set. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Prefeitura notifica mais de 16 mil proprietários de calçadas no Centro Histórico.** Infraestrutura e Mobilidade Urbana, 2019. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/smim/noticias/prefeitura-notifica-mais-de-16-mil-proprietarios-de-calçadas-no-centro-historico#:~:text=O%20mais%20comum%2C%20que%20%C3%A9,ou%20usu%C3%A1rio%20a%20qualquer%20t%C3%ADtulo>> Acesso em: 18 fev. 2023.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **O que é o plano diretor?** Prefeitura de Porto Alegre, 2022. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/planodiretor/o-que-e>> Acesso em: 04 set. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Secretaria Municipal de Urbanismo.** Prefeitura de Porto Alegre, Secretaria Municipal de Urbanismo, 2022. Disponível em:

<[https://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p\\_secao=125#](https://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=125#)> Acesso em: 11 dez. 2022.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Sistema BikePoa tem liberação por QR Code.** Prefeitura de Porto Alegre, EPTC, 2021. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/sistema-bikepoa-tem-liberacao-por-qr-code>> Acesso em: 05 set. 2022.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico.** Feevale, Novo Hamburgo, 2ª edição, 2013.

REIS, Dilas. **Criado o Ministério das Cidades.** Cronologia do Pensamento Urbanístico, UFBA, 2022. Disponível em: <<http://cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1395>> Acesso em: 04 set. 2022.

RIMOLO, Aline. **Porto Alegre terá 100 estações de bikes compartilhadas.** Prefeitura de Porto Alegre, 2022. Disponível em: <<https://prefeitura.poa.br/smmu/noticias/porto-alegre-tera-100-estacoes-de-bikes-compartilhadas>>. Acesso em: 15 jan. 2023.

RIZZON, Bruno; LEMOS, Diogo; CORRÊA, Fernando. **Redução de limites de velocidade avança pelo mundo e pode salvar vidas também no Brasil.** WRI Brasil, Programa de Cidades, 2021. Disponível em: <[https://www.wribrasil.org.br/noticias/reducao-de-limites-de-velocidade-avanca-pelo-mundo-e-pode-salvar-vidas-tambem-no-brasil?utm\\_medium=website&utm\\_source=rchdaily.com.br](https://www.wribrasil.org.br/noticias/reducao-de-limites-de-velocidade-avanca-pelo-mundo-e-pode-salvar-vidas-tambem-no-brasil?utm_medium=website&utm_source=rchdaily.com.br)> Acesso em: 16 fev. 2023.

ROLNIK, Raquel. **O que é Cidade.** Editora brasiliense, São Paulo, 4ª edição, 2012 - 1ª edição, 1995.

SECCHI, Leonardo; COELHO, Fernando de Souza; PIRES, Valdemir. **Políticas Públicas: Conceitos, casos práticos, questões de concursos.** Editora Cengage Learning, São Paulo, 3ª edição, 2020.



SILVA, Flavia Martins André da. **Direitos Fundamentais**. Direito Constitucional, 2006. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/2627/Direitos-Fundamentais.>> Acesso: 05 out. 2022.

SILVA, Renata Signoretti da. **Formas Contemporâneas de Ativismo Político: Etnografia do Movimento Massa Crítica**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/56443/000837817.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> Acesso em: 20 fev. 2023.

SILVA, Ricardo Corrêa da. **A bicicleta no planejamento urbano. Situação e perspectiva da inserção da bicicleta no planejamento de mobilidade em São Paulo e no Brasil**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-10072014-150340/pt-br.php>> Acesso em: 10 dez. 2022.

TRANSPORTE ATIVO. **Pesquisa Perfil do Ciclista 2018**. Relatórios e Pesquisas - Relatório Completo, 2018. Disponível em: <[http://transporteativo.org.br/ta/?page\\_id=102](http://transporteativo.org.br/ta/?page_id=102)> Acesso em: 05 set. 2022.