

**UNIVERSIDADE NOVE DE JULHO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
CIDADES INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS**

JÚLIO CEZAR PARREIRA

**CICLOMOBILIDADE EM SÃO PAULO:
AVALIAÇÃO DO ENTORNO DO CENTRO CULTURAL DA JUVENTUDE**

São Paulo

2021

Júlio Cezar Parreira

**CICLOMOBILIDADE EM SÃO PAULO:
AVALIAÇÃO DO ENTORNO DO CENTRO CULTURAL DA JUVENTUDE**

**CYCLOMOBILITY IN SÃO PAULO:
EVALUATION OF THE SURROUNDINGS OF THE CULTURAL YOUTH CENTER**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho – UNINOVE, como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis**

ORIENTADORA: PROF.^a CINTIA MARINO

São Paulo

2021

FICHA CATALOGRÁFICA

Parreira, Júlio Cezar.

Ciclomobilidade em São Paulo: avaliação do entorno do centro cultural da juventude. / Júlio Cezar Parreira. 2021.

133 f.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Nove de Julho - UNINOVE, São Paulo, 2021.

Orientador (a): Prof^ª. Dr^ª. Cintia Elisa de Castro Marino.

1. Mobilidade. 2. Bicicletas. 3. Ciclomobilidade. 4. Instrumentos públicos. 5. Observação participante.

I. Marino, Cintia Elisa de Castro. II. Título.

CDU 711.4

**CICLOMOBILIDADE EM SÃO PAULO:
AVALIAÇÃO DO ENTORNO DO CENTRO CULTURAL DA JUVENTUDE**

Por

Júlio Cezar Parreira

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis da Universidade Nove de Julho – UNINOVE, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis, sendo a banca examinadora formada por:

Prof. Dr. Carlos Leite – Universidade Presbiteriana Mackenzie – MACKENZIE

Prof^a. Dr^a. Cintia Marino – Universidade Nove de Julho – UNINOVE

Prof. Dr. Cristiano Quaresma – Universidade Nove de Julho – UNINOVE

São Paulo, 26 de março de 2021.

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado à esposa e filhos,
os quais, foram leais companheiros em todas as jornadas
deste caminho.

AGRADECIMENTO

Tenho imensa gratidão a todos os professores do Programa de Pós-Graduação Cidades Inteligentes e Sustentáveis, em especial para a professora Heidy Ramos, que me recebeu na primeira aula, na ocasião, de Métodos Qualitativos e, posteriormente, nas aulas de Seminários, sempre nos orientando quanto à metodologia da dissertação que escolheríamos no decorrer do mestrado. Ao professor Wilson Levy, inicial e eterno orientador, pelas suas palavras de amplitude e direcionamento para ideias e ideais que foram traçados nos primórdios do mestrado. E o agradecimento final e especial, representando amplamente o desenvolvimento desta dissertação, para minha orientadora Cintia Marino. Gratidão por me preparar para as dificuldades das diversas e futuras etapas que eu enfrentaria, incentivando-me sempre para os recortes e precisão ao tema, que está profundamente relacionado à linha participativa do mestrado e na dedicação do direcionamento do desenvolvimento para execução e materialização deste estudo.

“A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas.”

Henri Lefebvre, 1901 ~ 1991.

RESUMO

Inseridos no amplo universo urbano, as bicicletas, os ciclistas e seu conceito de transporte, identificado como ciclomobilidade, contam com uma história agregadora de integração fundamental no desenvolvimento de cidades inteligentes e sustentáveis. No contexto contemporâneo dos grandes centros, torna-se primordial incentivar temas sobre a sustentabilidade das cidades em conjunto com os paradigmas das novas mobilidades, primando por inovação sobre questões que envolvem a disputa do espaço urbano e a equidade do uso da cidade. Gerando oportunidades e igualdades no acesso e direito à cidade por todos os habitantes. Desta forma, a presente dissertação reforça a relevância do direito à cidade dos ciclistas e suas bicicletas e tem como objetivo geral analisar a utilização da ciclomobilidade no entorno do Centro Cultural da Juventude [CCJ] Ruth Cardoso, localizado na região norte da cidade de São Paulo, considerado o maior instrumento público municipal na formação dos jovens da região. A metodologia descritiva e de natureza exploratória com abordagem qualitativa, conduzirá o tema ciclomobilidade, utilizando o estudo proposto para analisar os dados obtidos pelo método intitulado “observação participante”, aplicado no entorno que compreende vias de acesso do Centro Cultural. A síntese das conclusões do pesquisador quanto à ciclomobilidade e seus impactos, no entorno do local estudado, demonstra a importância da ampliação da infraestrutura para amparo deste modal de transporte saudável para a formação cultural de jovens frequentadores do CCJ e demais habitantes da região que integram socialmente e culturalmente a transformação do local.

Palavras-chave: mobilidade, bicicletas, ciclomobilidade, instrumentos públicos, observação participante.

ABSTRACT

Inserted in the wide urban universe, bicycles, cyclists and their concept of transportation, identified as cyclomobility, have a history of fundamental integration in the development of sustainable and smart cities. In the contemporary context of large cities, it is essential to encourage themes on the sustainability of cities together with the paradigms of new mobility, striving for innovation on issues involving the dispute for urban space and equity in the use of the city. Generating opportunities and equal access to and right to the city by all inhabitants. In this way, this dissertation reinforces the relevance of the right to the city of cyclists and their bicycles and has the general objective of analyzing the use of cyclomobility around the Cultural Youth Center [CCJ] Ruth Cardoso, located in the northern region of the city of São Paulo, considered the greatest municipal public instrument in the training of young people in the region. The descriptive and exploratory methodology with a qualitative approach, will lead the theme of cyclomobility, using the proposed study to analyze the data obtained by the method called “participant observation”, applied in the environment that comprises access routes to the Cultural Center. The synthesis of the researcher's conclusions regarding cyclomobility and its impacts in the surroundings of the studied site demonstrates the importance of expanding the infrastructure to support this healthy transport mode for the cultural formation of young CCJ visitors and other inhabitants of the region who integrate socially and culturally the transformation of the place.

Keywords: mobility, bicycles, cyclomobility, public instruments, participant observation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Destaque do CCJ no contexto da Zona Norte de São Paulo.....	32
Figura 2 - Destaque do bicicletário no Terminal Cachoeirinha, próximo ao CCJ.	34
Figura 3 - Infraestrutura cicloviária do município de São Paulo.....	48
Figura 4 – Mapa Cicloviário com destaque para região de estudo na Zona Norte.....	48
Figura 5 - Identificação do entorno do CCJ, destacado em vermelho.....	55
Figura 6 - Entorno do CCJ com destaque para identificação numerada dos Pontos de Observação.	56
Figura 7- Entorno do CCJ com destaque para os instrumentos públicos municipais da região.....	57
Figura 8 – Ponto de Observação 1, identificação do local de esquina de acesso à avenida do CCJ.	64
Figura 9 – Ponto de Observação 1, identificação do local de acesso à avenida do CCJ.....	64
Figura 10 – Ponto de Observação 2, identificação frontal CCJ do ano 2010.....	65
Figura 11 – Ponto de Observação 2, identificação frontal CCJ do ano 2020.....	65
Figura 12 - Identificação frontal do CCJ 2020 com paraciclos pintados de amarelo no centro da imagem.	66
Figura 13 – Ponto de Observação 3, esquina de saída da avenida do CCJ.	66
Figura 14 – Ponto de Observação 3, esquina de chegada da Rua Edson Andrade Silva.	67
Figura 15 – Ponto de Observação 4, esquina à esquerda da Avenida Inajar de Souza.	68
Figura 16 – Ponto de Observação 4, esquina à direita da Avenida Inajar de Souza.	68
Figura 17 – Ciclista na faixa direita de veículos, com trajetória ao Ponto de Observação 5. ...	69
Figura 18 - Ciclista na faixa esquerda de veículos, com trajetória ao Ponto de Observação 5.....	70

Figura 19 – Ponto de Observação 5 na esquina de acesso a entrada do Terminal Cachoeirinha.	71
Figura 20 - Ponto de Observação 5 na entrada do Terminal Cachoeirinha.....	71
Figura 21 - Tracejado sinalizando a ausência da ciclovia diante do bicicletário do Terminal de ônibus Vila Nova Cachoeirinha.....	72
Figura 22 – Respostas Questão 1: Gênero.....	74
Figura 23 - Respostas Questão 2: Idade	74
Figura 24 - Respostas Questão 3: Formação Acadêmica	75
Figura 25 - Respostas Questão 4: Renda familiar.	75
Figura 26 - Respostas Questão 5: Qual o meio de transporte utilizado para chegar ao CCJ?..	76
Figura 27 - Respostas Questão 6: Frequência de visitas ao CCJ (antes da pandemia).	76
Figura 28 - Respostas Questão 7: Distância percorrida até o CCJ.....	77
Figura 29 - Respostas Questão 8: Selecione uma ou mais opções para explicar os motivos que te incentivaria a ir de bicicleta ao CCJ.	77
Figura 30 - Respostas Questão 9: Quais barreiras representam as dificuldades para o uso da bicicleta no entorno do CCJ?.....	78
Figura 31 - Respostas Questão 10: Selecione uma ou mais opções sobre a infraestrutura pública existente no entorno do CCJ.....	79
Figura 32 - Respostas Questão 11: De quem deveria ser a prioridade de circulação da infraestrutura viária (ruas e avenidas compartilhadas) no entorno do CCJ?	79
Figura 33 - Respostas Questão 12: Qual estrutura de transporte mais representa uma Cidade Inteligente e Sustentável?	80

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Marcos regulatórios da ciclomobilidade.....	28
Tabela 2 - Programação Cultural CCJ.....	33
Tabela 3: Os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.....	36
Tabela 4: Diretrizes específicas do sistema cicloviário, PlanMob/SP 2015.....	43
Tabela 5: Elementos chave e Subelementos de análise.....	53
Tabela 6: Barreiras e facilitadores para o uso da bicicleta como meio de transporte.....	54
Tabela 7: Locais de Pesquisa de Campo - Pontos de Observação.....	55
Tabela 8: Estrutura de Pesquisa e Visita de Campo quanto aos Pontos de Observação e análise.....	57
Tabela 9: Estrutura de questões relacionadas ao perfil e infraestrutura percebida por frequentadores do CCJ.....	59

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CCJ	Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CICLOCIDADE	Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo
DCE	Dutch Cycling Embassy
DSV	Departamento de Serviços Viários
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
GT	Grupo de trabalho
MEC	Ministério da Educação
METRÔ	Companhia do Metropolitano de São Paulo
OD	Pesquisa Origem e Destino
ONU	Organização das Nações Unidas
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial da Saúde
PDEMSP	Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo
PLURD	Planejamento Urbano e Regional e Demografia
PMSP	Prefeitura Municipal de São Paulo
PlanMob	Plano de Mobilidade Urbana
PPG-CIS	Programa de Pós-Graduação Cidades Inteligentes e Sustentáveis
RCSC	Ranking Connected Smart Cities
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 Questão de Pesquisa.....	17
1.2 Objetivos.....	19
1.2.1 Geral.....	19
1.2.2 Específicos.....	19
1.3 Justificativa.....	20
2 REFERENCIAL TEÓRICO: CICLOMOBILIDADE E O ESPAÇO URBANO	22
2.1 Direito à cidade e a mobilidade urbana.....	22
2.2 Ciclomobilidade e o espaço urbano dos jovens.....	29
2.2.1 O entorno do Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso.....	32
2.3 Bicicletas e seu uso democrático.....	36
2.4 São Paulo e a evolução da ciclomobilidade.....	44
3 MÉTODO E TÉCNICAS DE PESQUISA	50
3.1 Elementos de análise.....	52
3.1.1 Procedimentos de coleta de dados.....	56
3.1.2 Análise territorial.....	58
3.1.3 Pesquisa <i>online</i>	58
4 ANÁLISE DE CAMPO E DISCUSSÃO	62
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES	81
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	83
APÊNDICES	89
ANEXOS	90

1 INTRODUÇÃO

Durante o século XX, o urbano tornou-se, cada vez mais, um espaço de movimento e de passagem. Não obstante, a partida da década de 1950, o modo de vida moderno e a cidade do automóvel receberam muitas críticas e estudos, com a investigação da ausência de caráter humano da cidade. É possível afirmar que a ideia de espaço público perde o sentido quando é considerada da perspectiva do automóvel (Jacobs, 2000; Urry, 2007; Rolnik & Klintowitz, 2011). Além disso, a difusão de modais coletivos e não motorizados no planejamento urbano pode ser considerada fundamental para enfrentar as mudanças climáticas na construção de cidades inteligentes e sustentáveis, como forma de redução de custos de deslocamentos e ambientais (Ministério das Cidades, 2007; Levy & Leite, 2020; Cortese et al., 2019).

Diante de aglomerações territoriais crescentes convivemos, inevitavelmente, com a materialidade de temas globais em prol da preservação de ambientes favoráveis e amistosos, confrontando-se, cada vez mais, as circunstâncias sociais para o desenvolvimento humano. A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser considerada como elemento fundamental para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis. Esse meio é uma forma de redução do custo de deslocamento da mobilidade das pessoas e da degradação do meio ambiente (Ministério das Cidades, 2007).

Sobre os conceitos fundamentais das agendas de sustentabilidade do planeta, a Organização das Nações Unidas [ONU] (2015) estruturou mundialmente 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável¹ [ODS] para serem implantados até o ano 2030 (ver anexo 1). Dentre estes objetivos, o número 11, nomeado Cidades e Comunidades Sustentáveis, voltado ao contexto urbano, prima por melhor estruturação da cidadania nos grandes centros urbanos. Será fundamental, no desenvolvimento desta dissertação, delinear e contribuir para que o presente estudo avance interdisciplinarmente² entre questões do planejamento urbano e demografia, equiparando os objetivos do Documento de Área de Planejamento Urbano e Regional e Demografia [PLURD] da Coordenação de

¹ Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) concebido pela ONU para a Agenda 2030.

² De acordo com Documento de Área de Planejamento Urbano e Regional e Demografia (PLURD), “identifica-se que não há consenso sobre o significado de interdisciplinaridade; ao contrário, o termo é objeto de constantes controvérsias. Interdisciplinaridade não é meramente o método e a possibilidade de superar a fragmentação e a especialização da Ciência. Diferentes entendimentos sobre a interdisciplinaridade encontram-se presentes na Área, distinguindo-a de outras e também as suas próprias subáreas: Planejamento Urbano e Regional, de um lado, e Demografia, de outro.”

Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior [CAPES], o qual salienta a importância da ampliação de formação de programas de ensino nesta área.

A interdisciplinaridade é tema de extrema importância para a Área PLURD, principalmente por não existirem formações em nível de graduação para "Planejamento Urbano", "Desenvolvimento Regional" ou "Demografia". Os Programas da Área recebem discentes com diferentes formações, o que exige diálogo multidisciplinar, considerando-se também que o corpo docente possui formação disciplinar variada. (CAPES, 2019, p. 7).

Desta forma, em paralelo com a análise das normativas do Plano Cicloviário (PMSP, 2015) e a regulação municipal do Plano Diretor Estratégico de São Paulo [PDE] (2014), este estudo segue em prol da formação de cidadãos mais conscientes. Almeja-se que futuramente os cidadãos conviverão nas cidades inteligentes, as quais tendem a serem equipadas com inovações tecnológicas e, principalmente, com o conhecimento humano adquirido na fase jovem da vida dos participantes dos grandes centros.

O autor desta dissertação pressupõe que o tema ciclomobilidade na cidade de São Paulo (Malatesta, 2014; Harkot, 2018) é de suma importância, sendo necessário multiplicar seus conceitos com sinergia de suas práticas e benefícios positivos para o maior número de habitantes e cidades. Além disso, entende-se que este é um tema atrelado às questões socioeconômicas dos países, bem como, vinculado a educação cultural de sua população. Visando o contexto acima e primando pela prosperidade sociocultural e econômica para as mais longínquas regiões do país, o Estatuto das Cidades (Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade [PlanMob], 2007) institui, em seu artigo 8º, o dever de “garantir a diversidade das modalidades de transporte, priorizando o transporte coletivo e os modos não motorizados, além da valorização do pedestre”.

Sendo assim, ao inserir o estudo no marco das políticas públicas inovadoras para a mobilidade urbana nesta pesquisa, está se considerando o amparado pela Lei Federal nº 12.587/2012, a qual objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas dentro do município em que vivem.

No sentido de ir além do contexto da estruturação física e seus bem-vindos marcos regulatórios, esta pesquisa e demais estudos que abrangem a ciclomobilidade estão inseridos nos novos paradigmas da virada da mobilidade (Sheller & Urry, 2006), realçando aspectos da relação entre o modo de vida e os deslocamentos diários das pessoas “transcendendo a dicotomia entre pesquisa de transporte e pesquisa social, formando um novo paradigma dentro das ciências sociais, o paradigma das novas mobilidades.” (Sheller & Urry, 2006, pg. 208).

De tal modo, este autor busca apresentar o quão benéfica é a correlação entre a ciclomobilidade e os trajetos para a educação dos jovens, abrangendo a mobilidade ativa (Harkot, 2018), bem como contextualizar o direito de ir e vir pela cidade nos espaços democráticos e territoriais de uso comum do presente cidadão.

Para tanto, a escolha do local de estudo, o CCJ, se enquadra por proporcionar diversidade urbana no entorno de sua quadra, formado por ruas e avenidas que o cercam. Agrega-se ao local, a ampla história das atividades culturais do mesmo, como a prática de oficinas de bicicletas, dentre outras inúmeras propostas socioculturais que o autor pode acompanhar ao longo de sua vida na região. Idealizando assim, ambiente favorável para reunir fatores sobre a formação cultural dos jovens e a metodologia da observação participante no contexto das bicicletas.

Neste estudo, são analisadas as influências no modo de vida quanto à aderência das práticas da ciclomobilidade, servindo estas de base para o desenvolvimento de estudos para fomentar este modal de transporte individual nas regiões periféricas municipais. Há, desta maneira, o intuito de averiguar os referenciais teóricos relacionados à mobilidade, direito à cidade e da ciclomobilidade, compondo a triangulação metodológica, que envolve a pesquisa exploratória dos referenciais, questionário eletrônico *online* (Stein, 2013) e a observação participante (Belotto, 2017; Cervo, Bervian, & Silva, 1980; Minayo, 1993; Mónico, Alferes, Parreira, & Castro, 2017; Haguete, 1997; Valadares, 2007; Whyte, 2005; Schwartz, 2003).

1.1 Questão de Pesquisa

Diariamente, 389 mil habitantes inseridos na região metropolitana de São Paulo (RMSP), utilizam bicicletas para seus deslocamentos diários, isto representa 0,8% dentre os 13,3 milhões de viagens diárias apuradas nos resultados da Pesquisa Origem e Destino [OD] (Metrô, 2017). A pesquisa demonstra tendência de crescimento deste modal de transporte, apurando aumento de 25,5% destas viagens diárias entre o período analisado que compreende os anos de 2007 e 2017.

Em paralelo ao índice envolvendo as bicicletas, os deslocamentos diários voltados para atividades escolares e educação, que também englobam a formação cultural, manteve-se com 17% da participação na pesquisa, representando cerca da 600 mil usuários que

necessitam de infraestrutura para deslocamentos voltados a ampliação da própria formação cultural (Metrô, 2017).

Diante desta tendência evolutiva do uso das bicicletas e da expressiva quantidade de viagens voltadas a formação cultural, é importante estabelecer uma relação entre o modo de vida dos usuários de bicicletas e a disponibilização de equipamento público de valorização municipal para este modal de transporte. Assim, a questão que norteou esta pesquisa foi: Como a ciclomobilidade está inserida no entorno do Centro Cultural da Juventude (CCJ) Ruth Cardoso? O autor buscou na reconhecida metodologia da “observação participante”, aplicada ao estudo, analisar a infraestrutura da ciclomobilidade no entorno do Centro Cultural Ruth Cardoso e trilhar respostas para a questão de pesquisa.

Desta forma, com a presente dissertação, busca-se entender o que incentiva e o que impede os interessados na utilização da bicicleta em suas rotinas de locomoção, seja para atividades culturais ou para as demais, contribuindo-se para evolução dos estudos sobre a cidade de São Paulo quanto à ampliação deste saudável modal de transporte. À luz desta perspectiva, também, reconhece-se o modal como uma ferramenta importante no Brasil, assim como, nas realidades das cidades de Bogotá, Buenos Aires e Amsterdã (Leite, 2008; Cabalero et al., 2019; Jirón & Imillan, 2018; Dutch Cycling Embassy [DCE] 2018), entre outras metrópoles internacionais.

Para responder à questão, o autor busca salientar que a gestão pública precisa viabilizar políticas de ciclomobilidade, como propostas de leis, ações educativas, divulgações, e também, a implementação de infraestrutura. A inclusão da cidadania é essencial para encontrar soluções para os problemas urbanos.

Outro ponto que contribui para a justificativa deste estudo é o papel da ciclomobilidade como incentivo à população no uso de seu próprio transporte individual, em especial os jovens que buscam ampliação de seu território e sua emancipação dos modais de transportes oferecidos pela rede pública.

1.2 Objetivos

1.2.1 Geral

Para alcançar os objetivos diante da temática dos novos paradigmas da mobilidade (Sheller & Urry, 2006) e o direito à cidade (Levy & Leite, 2020), o trabalho possui como objetivo geral, analisar a utilização da ciclomobilidade no entorno do maior Centro Cultural da Juventude de São Paulo, sob o aspecto de transporte contemporâneo e modo de vida para os habitantes da área de estudo. Permeando marcos regulatórios e questões sobre infraestrutura que vigoram em favor da mobilidade urbana alternativa e altamente dependente dos sistemas de transporte público.

1.2.2 Específicos

Historicamente, os projetos de integração entre bicicletas e ônibus deveriam ser incentivados, com a construção de ciclovias e de bicicletários nas estações ou terminais de transporte público (Gomide, 2003). Mirando esta afirmação, os objetivos específicos aqui desenvolvidos buscam amparar e descrever que a ciclomobilidade possui o conceito fundamental para sustentabilidade das cidades, conectando instrumentos públicos necessários para relações urbanas entre os habitantes de determinadas regiões.

Para desenvolvimento dos objetivos específicos foram abordados referenciais teóricos obtidos por meio da pesquisa exploratória, para tanto, a seguir estão elencados os quatro objetivos elaborados para trilhar a pesquisa:

1. Revisar teorias sobre novos paradigmas da mobilidade e os marcos regulatórios da ciclomobilidade relacionados aos conceitos do direito à cidade.
2. Percorrer a temática da ciclomobilidade inserida no espaço urbano a partir de teorias sobre Cidades Inteligentes e Sustentáveis.
3. Destacar a importância da ciclomobilidade no modo de vida de São Paulo.
4. Analisar a infraestrutura da ciclomobilidade no entorno do CCJ.

1.3 Justificativa

Este estudo busca seguir e aprofundar-se no objetivo 11 de Cidades e Comunidades Sustentáveis, na colaboração para promover a democracia, emancipação do transporte coletivo, inclusão social e gestão ambiental de acordo com a Agenda 2030 (ONU, 2015).

Neste estudo, a relação entre ciclista e estudante torna-se a justificativa para direcionar a dissertação, que aborda a ciclomobilidade como conceito principal e fundamental para a transformação e sustentabilidade das cidades, em especial de suas regiões periféricas.

Destaca-se a importância de considerar que a construção da sustentabilidade de ambientes urbanos e inclusivos depende de seus moradores, ou melhor, da sociedade civil como um todo, que necessita consolidar e ampliar suas percepções humanas de forma organizada (Cortese et al., 2019).

Inserem-se também na perspectiva da sustentabilidade os princípios humanistas, que pretendem nortear os pressupostos de cidades inclusivas, englobando a possibilidade de que as pessoas tenham pertencimento nos níveis local ou supralocal e possam exercer a liberdade individual, com qualidade de vida e acesso às oportunidades” (Cortese et al., 2019, p. 138)

A justificativa e a procura do autor pela melhoria do entorno em que vive adentra no campo acadêmico e simultaneamente na esfera da participação civil. Assim, iniciou-se a trajetória deste estudo, que visa, sobretudo, apoiar melhorias para a infraestrutura cicloviária no local de estudo que se encontra inserido na zona norte de São Paulo.

Desde os primórdios da condução da pesquisa, o autor percebeu que deveria contribuir pela causa dos ciclistas na base da educação e formação cultural de todos os envolvidos com a mobilidade urbana (Netto & Ramos, p.70, 2017). Dessa maneira, procurou-se encontrar sinergia entre os pensamentos iniciais e desenvolvimento do trabalho de pesquisa.

Muitas vezes, os motivos que levam a desenvolver algum tipo de pensamento ou um trabalho científico são questionados durante a trajetória da dissertação, mas, como prova da resiliência, o autor traz a menção sobre o inevitável crescimento dos usuários da ciclomobilidade (Metrô, 2017) nesta grande metrópole que é São Paulo.

O tema cidades inteligentes e sustentáveis é aqui o centro de atenção para analisar e entender diversos artigos que buscam concretizar o estudo, que apresenta cidades

modernas do planeta. Entre as cidades brasileiras, destaca-se São Paulo, no topo da pesquisa consolidada para o eixo Mobilidade e Acessibilidade (Ranking Connected Smart Cities, 2020).

Diversas movimentações em favor das bicicletas acontecem no âmbito municipal, seja com publicação de leis de amparo ao tema ou visivelmente nas ruas com mais de 500 quilômetros de ciclovias implantadas. Esses caminhos fazem parte do cotidiano da vida dos habitantes da cidade de São Paulo, bem como os novos trechos estão divulgados no Plano Ciclovitário do município (PMSP, 2019; Ciclocidade, 2021). Desta forma, este autor entende que a contribuição neste cenário é primordial para a região a qual está integrado e acompanhou ao longo dos últimos 30 anos.

Dentre inúmeras razões para entrar no Programa de Pós-Graduação Mestrado Cidades Inteligentes e Sustentáveis (PPG-CIS). O autor, após “ser fechado” por um carro, em plena ciclovias da avenida dos Direitos Humanos, viu-se no ímpeto de contribuir sobre a necessidade de aprofundar estudos sobre as bicicletas, atrelados ao modo de vida neste disputado território urbano nas imediações do instrumento público voltado a formação cultural dos jovens cidadãos da cidade de São Paulo.

Neste sentido, a transformação que se concretizou entre o simples ciclista que iniciou com cinco anos de idade sua liberdade em cima das duas rodas, hoje se materializa com o trabalho desenvolvido junto aos demais autores (Malatesta, 2014; Belotto, 2017; Harkot, 2018) que foram referenciados nesta progressão da dissertação e das bicicletas ao longo dos últimos meses.

A grande aspiração que fica para o autor dedicar-se e desenvolver-se neste mestrado está conectada ao sentido de acompanhamento desta trajetória da ciclomobilidade como parte integrante de sua própria vida como cicloativista e dos longos 39 anos que o autor pedala em diversas cidades brasileiras e internacionais. Assim como o local em estudo, no caso o CCJ, inserido na zona norte de São Paulo. Tudo isto converge com a identificação do PPG-CIS, o qual proporcionou dentro de seus três eixos temáticos, regulatório, participativo e inovador, a consonância ideal para expressar e dissertar sobre fatos científicos, acadêmicos e, principalmente, humanizados nesta trajetória.

2 REFERENCIAL TEÓRICO: CICLOMOBILIDADE E O ESPAÇO URBANO

Para este referencial teórico, foi utilizada a metodologia relacionada à pesquisa bibliográfica de caráter exploratório, para compor as narrativas detalhadas nos subcapítulos e seções seguintes, com os elementos que serão analisados no contexto da dissertação.

Percorrendo a temática da ciclomobilidade e o desenvolvimento da pesquisa, foram realizados levantamentos de referenciais teóricos com as seguintes abordagens: (2.1) Direito à cidade e a mobilidade urbana, seção que descreve conceitos de democracia do uso do território urbano, trilhando a literatura exploratória dos marcos regulatórios e elementos compostos por artigos e leis pautadas para o uso da bicicleta e de todo planejamento construído para o desenvolvimento urbano sustentável; (2.2) Ciclomobilidade e o espaço urbano, desdobrando referencial sobre a infraestrutura da região de estudo, incluindo revisão de referenciais sobre as barreiras para uso das bicicletas nos caminhos para formação cultural dos jovens da região e frequentadores do CCJ; (2.2.1) O entorno do Centro Cultural Ruth Cardoso; (2.3) Bicicletas e seu uso democrático, apontando os referenciais do uso das bicicletas nos grandes centros urbanos das cidades inteligentes contemporâneas; e (2.4) São Paulo e a evolução da ciclomobilidade, apresentando o contexto paulistano na literatura histórica sobre a evolução e a relação do município quanto à ciclomobilidade e seu Plano Cicloviário vigente.

2.1 Direito à cidade e a mobilidade urbana

As latentes preocupações com a Mobilidade Urbana primam para ampliação das regulamentações e estruturas de transportes para população em geral. Com esta fundamentação, esta seção trata de identificar teorias e conceitos, assim como sua relação com o marco regulatório para a ciclomobilidade.

Vários autores apresentaram os principais conceitos sobre utilização do território urbano e a disputa dos espaços criados nas cidades para usufruto comum de todos os habitantes (Lefebvre, 2011; Harvey, 2014; Levy, 2016). Esses pesquisadores reforçam que o eixo público precisa atuar além de questões regulatórias, considerando a participação

popular para avançar em propostas de leis, divulgações, implementação de infraestrutura para incentivar e impulsionar democraticamente o acesso de todos para a ciclomobilidade. De acordo com Lefebvre³ (1968/2011, p.113), “a ciência urbana inserida no direito a cidade de todos necessita estrutura política para atuação, bem como suporte social para renovação necessariamente revolucionária e estratégica”.

Na contextualização do direito à cidade, Lefebvre (2011) considera que a história da transformação das cidades que prosperam o artesanato, a cultura e, principalmente, as riquezas provindas da agricultura do campo, tornam-se palco ou arenas urbanas. Essas cidades são acessíveis a todos, pois nelas os grupos com formações socioculturais diferenciadas rivalizam seu amor por este novo espaço.

Segundo Lefebvre (2011), as relações existentes na cidade criam seu conjunto, com seus elementos constituintes, sejam eles: o campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes públicos e políticos, Estado, entre outros. Desta forma, a cidade se transforma quando muda a sociedade no seu conjunto, e assimila-se a uma obra de arte de acesso a todos, pois é uma produção das relações sociais dos seres humanos que nela convivem.

Para compreender a visão do sociólogo Lefebvre sobre o direito à cidade, é importante observar que suas reflexões sobre o tema pressupõem a necessidade de um suporte social e de forças políticas para que a estratégia urbana. Esse suporte deve ser baseado na ciência da cidade, para que se torne atuante e efetivo, favorecendo as classes que mais utilizam o espaço urbano, reconhecidas, neste caso, como classes trabalhadoras ou operárias Lefebvre (2011).

O direito à cidade demanda interpretações interdisciplinares e, muitas vezes, são disputadas beneficentemente entre diversos especialistas, sejam eles, sociólogos, arquitetos, advogados, administradores e, principalmente, por profissionais do planejamento urbano. Para interpretar a questão territorial do direito à cidade, David Harvey (2014), geógrafo britânico, conceitua que o direito à cidade sobrepõe o processo de urbanização, tornando inevitável mudar e reinventar a cidade a partir do direito mais coletivo e grupal de acesso aos instrumentos públicos em detrimento das demandas individuais (Harvey, 2014).

Salientando que as cidades surgiram da concentração geográfica e social de um excedente de produção, Harvey (2104) enquadra o direito à cidade e o compara às reivindicações de algum tipo de configuração sobre processos urbanísticos. Tais processos

³Henri Lefebvre publicou o livro *Le droit à la ville (O direito à cidade)* maio de 1968, França.

representam notadamente fenômenos de classe, pois são, em sua essência, os excedentes que são transferidos de um lugar ou de alguém para outro (Harvey, 2014).

Segundo Honneth (citado em Levy, 2016), oriundo da Escola de Frankfurt, democracia exige uma reflexão contextual acerca da teoria da justiça. Um esboço de concepção alternativa consistiria em três etapas, a saber:

Primeiro o esquema distributivo teria que ser substituído pela concepção de uma inclusão de todos os sujeitos nas relações de reconhecimento desenvolvidas em cada situação;

Segundo, que no lugar da construção de um procedimento fictício deveria ser colocada uma reconstrução normativa que revele histórico-genericamente as normas morais fundamentais daquelas relações de reconhecimento;

Terceiro, que o olhar exclusivo sobre a atividade reguladora do estado de direito deveria ser complementado por uma consideração descentralizada de agências e organizações não estatais (Levy, 2016, p.137).

Quanto à emancipação dos seus habitantes e à conquista da democracia no contexto urbano das cidades inteligentes, para Levy (2016), a democracia não pode ser um dado, a democracia é, antes de tudo, uma experiência que se (re)constrói permanentemente:

O direito à cidade como direito à vida emancipada nas cidades é o direito coletivo à apropriação do espaço público, à livre manifestação, à participação nos processos de tomada de decisão nas cidades e, principalmente, na construção das leis e regulamentos que materializam os projetos jurídico-político de cidade concebidos e legitimados socialmente (Levy, 2016, p.128).

Neste contexto do direito as cidades democráticas, para Habermas (como citado em Levy, 2016):

[...] democracias deliberativas são consideradas uma expressão de democracia radical, uma prática que se sustenta na competência singular de cidadãos que deliberam sobre determinadas questões públicas de duas formas: primeira, enquanto usuários de serviços públicos, sujeitos da política pública e da regulação; segunda, enquanto moradores que têm conhecimento contextual de suas vizinhanças [...] (Levy, 2016, p.127).

É possível estabelecer uma conexão entre o direito à cidade e a construção dos marcos regulatórios, que são elaborados normalmente para atender aos anseios da população urbana menos favorecida. Sobre isso, Lefebvre (2011) salienta que a classe trabalhadora, diante de manifestações legítimas e democraticamente corretas, pode contribuir na construção decisiva do espaço urbano e dos instrumentos públicos, visando, principalmente, minar a estratégia de segregação que nasce quando a classe trabalhadora se cala.

Contudo, no contexto brasileiro, o estudo exploratório que esta pesquisa identifica como o marco que mais aproxima o direito à cidade ao planejamento urbano é representado pela Lei Federal nº 10.257/01, denominada “Estatuto da Cidade”. Esta lei é

entendida como o passo inicial de uma trajetória promissora na construção dos instrumentos públicos nacionais.

O Estatuto da Cidade estabelece em seu artigo 1º, parágrafo único,

“...normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.” (Lei Federal nº 10.257, 2001. cap. 1).

Visando à aceleração e prosperidade para as mais longínquas regiões do país, o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade (PlanMob, 2007), foi idealizado e instituído, em seu artigo 8º, o dever de garantir a diversidade das modalidades de transporte, priorizando o transporte coletivo e os modos não motorizados, além da valorização do pedestre.

Todavia, diante da problemática apresentada, novos modos de repensar o desenvolvimento urbano se fazem necessários, haja vista estudos de Sheller e Urry (2006) sobre os novos paradigmas da virada da mobilidade nas cidades contemporâneas. Os autores salientam que “as ciências sociais em grande parte ignoraram ou banalizaram a importância dos movimentos sistemáticos de pessoas para o trabalho e a vida familiar, para o lazer e o prazer e para o protesto político” (Sheller e Urry, 2006, p. 208).

Nestes novos estudos, as menções dos autores evidenciam que as ciências sociais necessitam cada vez mais extrapolar a análise espacial e o aspecto social que envolvem os conflitos sobre o movimento real e imaginário de pessoas de um lugar para outro (Sheller e Urry, 2006).

Amparando esta nova percepção sobre paradigmas de mobilidade (Sheller e Urry, 2006), bem como o coletivo e grupal (Harvey, 2014), a evolução consistente das leis federais gerou outro marco regulatório no âmbito municipal para tratar da segmentação dos transportes terrestres, a Lei Federal nº 12.587/2012, conhecida como “Política Nacional Mobilidade Urbana” que estabelece em seu artigo 1º: “[...] é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso [...], objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.” (Lei Federal nº 12.587, 2012. cap.1).

Para Harvey (2014), assim como para Lefebvre, o direito à cidade se dá como valor de venda: quem tem dinheiro tem acesso à experiência urbana. O autor analisa o papel crucial da urbanização dentro do sistema de reprodução, absorvendo capital excedente em todas as escalas geográficas. Para Harvey (2014), a reivindicação de diversas demandas de

direito à cidade pode ser unificada. Os cidadãos devem se esforçar para exercerem um direito coletivo de se apropriar e moldar a cidade, por meio de maior regulação e controles democráticos sobre o capital excedente empregado na urbanização. Dentro desse cenário, o primeiro bicicletário⁴ público da cidade de São Paulo foi uma conquista da sociedade civil organizada – ativistas e moradores da região – que se juntou para coletar assinaturas (Marino, 2018).

Marcos regulatórios nacionais, por si só, determinam orientações amplas às esferas estaduais e municipais. Desta forma, adentrando no maior território metropolitano nacional, no estado de São Paulo, temos a implantação da Lei Municipal 16.050/2014, desenvolvida em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), que visa minimizar os crescentes problemas de congestionamento e a prejudicial emissão de gases poluentes.

As Agendas Urbanas de Sustentabilidade passaram a ser um aparato fundamental na elaboração de Políticas Urbanas, envolvendo o redesenho do espaço e a adequação de sua morfologia às questões de planejamento (Vitiello et al., 2019; Levy & Leite, 2020).

É importante que haja métodos e procedimentos ou indicadores de avaliação do implemento das novas políticas, analisando-se a inovação tecnológica e melhorando o contexto urbano a que estão sendo aplicadas (Vitiello et al., 2019).

Embora os esforços das agendas contextualizem cidades inteligentes e sustentáveis a realidade do novo paradigma da mobilidade, para Levy e Leite (2020) a construção das políticas democráticas voltadas ao território urbano, guarda relação estreita com estas realizações contemporâneas. Esta construção por sua vez, possui o caráter iminente e regulatório no processo urbano, conectando as relações humanas, cotidianas e estruturais dos espaços institucionais desenvolvidos para convívio social nos grandes centros. (Levy e Leite, 2020).

Dentre os marcos municipais, destaca-se o denominado Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDEMSP, 2014), o qual, define diretrizes que favorecem os diferentes modos de transporte. Entre eles, estão os transportes não motorizados, incentivando, por exemplo, o uso da bicicleta como meio de locomoção sustentável, que se enquadra no objeto de estudo desta pesquisa.

⁴ O bicicletário foi inaugurado, tendo sido construído pela administração municipal, em agosto de 2014.

Quanto ao direito à cidade e ao uso da ciclomobilidade, o PDEMSP (2014) estabelece, na subseção IV, denominada “Da Macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana”, artigo 15º, item VI:

[...] melhorar e completar o sistema de mobilidade urbana, com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, ferroviário, viário, cicloviário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalizações adequadas, nos termos da legislação vigente (PMSP, 2014).

O PDEMSP (2014) foi desenvolvido e orientado ao desenvolvimento e ao crescimento da cidade até 2030. Considerando o atendimento das oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade (Levy e Leite, 2020), identificam-se no documento, os artigos 228 e 351, as determinações para a mobilidade e sua derivada a ciclomobilidade para estruturação deste modal de transporte (PMSP, 2014).

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

IV - promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária;

Art. 351. O Plano de Bairro poderá conter, entre outras, propostas para melhorar: XIX - medidas para tornar o sistema viário o mais propício e seguro possível para a circulação de bicicletas, além de prever um sistema cicloviário local, articulado com o sistema de transporte coletivo, áreas verdes e principais equipamentos urbanos e sociais (PMSP, 2014).

Observando o histórico e o panorama geral de marcos regulatórios para a ciclomobilidade, representado na Tabela 1, vislumbra-se a importante evolução de políticas públicas para guiar melhorias estruturais e, conseqüentemente, de amparo deste novo modo de vida contemporâneo da mobilidade urbana (Sheller & Urry, 2006) dos habitantes brasileiros.

Tabela 1: Marcos regulatórios da ciclomobilidade.

Item	Lei	Nomenclatura	Contexto Regulatório
1º	Lei Federal 10.257/ 2001.	Estatuto das Cidades, 2001.	Anexo 2, Artigo 8º. “... dever de garantir a diversidade das modalidades de transporte, priorizando o transporte coletivo e os modos não motorizados...”
2º	Plano Federal, 2007.	Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, 2007.	“...condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de distribuição de bens e serviços...”
3º	Lei Municipal 14.266/2007	Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, 2007.	Documento completo sobre contexto de estudo da ciclomobilidade.
4º	Lei Federal 12.587/2012	Política Nacional de Mobilidade Urbana, 2012.	Anexo 3: “...objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município...”
5º	Decreto Municipal 54.058/2013	Conselho Municipal de Transito e Transporte, 2013.	Documento amplo sobre contexto de estudo de mobilidade urbana.
6º	Decreto Estadual 63.881/ 2018.	Plano Ciclovitário do Estado de São Paulo, 2018.	Documento completo sobre contexto de estudo da ciclomobilidade.
5º	Lei Municipal 16.050/14	Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, 2014.	Art. 228. “...promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural ciclovitária;”
			Art. 248 “ o Sistema Ciclovitário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta”
			Art. 351. “...prever sistema ciclovitário local, articular com o sistema de transporte coletivo, áreas verdes e principais equipamentos urbanos e sociais.”
6º	Lei Municipal 16.885/2018	Novo Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo	Documento completo sobre contexto de estudo.

Fonte: Elaboração do autor (2021).

Criando a conexão entre o direito à cidade e o espaço urbano citada por autores referenciados, e finalizando esta seção do capítulo, pode-se inferir que o espaço urbano pertence a todos de maneira coletiva. Aponta-se a necessidade de se respeitar as segmentações que usufruem do mesmo ambiente e modo de vida, sejam por vias destinadas aos pedestres, veículos ou bicicletas, e independente do público que as preenchem diariamente (crianças, jovens, adultos ou idosos).

Diante deste contexto, a presente dissertação segue com objetivo de investigar a cidadania e a educação cultural do povo, demonstrando que o direito à cidade e o uso da ciclomobilidade regulamentada e amparada por leis integra-se no espaço democrático urbano. A discussão da mobilidade está presente na cidade atual contemporânea, tornando os seus atuais usuários e potenciais adeptos habitantes mais conscientes das cidades inteligentes e sustentáveis em transformação.

2.2 Ciclomobilidade e o espaço urbano dos jovens

Para Glaeser (2011), em seu livro “Os centros urbanos: a maior invenção da humanidade” descreve com propriedade o contexto dos grandes centros urbanos mundiais, como as cidades de Nova Iorque, Londres, Rio de Janeiro, Bangalore, entre outras. O autor destaca suas inúmeras variações de formatação democráticas e urbanas, envolvendo habitantes e estruturas, afirmando que a diversidade e a educação de jovens são fatores primordiais para inovação destes grandes centros. Sugere, ainda, que as políticas públicas contribuem para educar melhor as crianças e ajudar as pessoas a se desenvolverem, cuidando da base da formação dos seus promissores cidadãos (Glaeser, 2011).

Na década de 1960, em Amsterdam, um coletivo de ativistas anarquistas chamado Provos pintou 50 bicicletas de branco e as deixou espalhadas para uso público. O grupo propôs a bicicleta como veículo oficial e o fechamento do centro da cidade para os carros. O manifesto “White Bicycle Plan”, de 1966, defende a bicicleta branca como símbolo da vida saudável, em oposição ao impetuoso automóvel como símbolo autoritário. As propostas do grupo permanecem no interesse coletivo e, atualmente, a cidade de Amsterdam é conhecida por ser uma das cidades mais aderentes ao uso da bicicleta por jovens que se deslocam diariamente para suas escolas. Até os dias de hoje, em todo o mundo, a bicicleta branca é utilizada como símbolo do cicloativismo (Marino, 2018).

Além de conceituar o direito à cidade, Lefebvre (1968) também analisa os jovens e enxerga a força existente neste grupo de habitantes do espaço coletivo vivenciado na arena que é a cidade moderna. O autor frisa que os jovens estudantes identificam que sua força intelectual é percebida nos grupos sociais, mantendo a persistência do desenvolvimento solidário e participativo pelas gerações (Lefebvre, 1968).

Observando o compromisso com o planeta e amparando conceitos fundamentais sobre sustentabilidade, a ONU (2015) destaca entre os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS). O objetivo número 4 prima pela educação com qualidade, buscando o desenvolvimento sustentável com equidade, promovendo a oportunidade de aprendizagem para todas as crianças e jovens habitantes do planeta.

Desta forma, amparar o futuro, o progresso e o desenvolvimento dos jovens cidadãos do futuro é a fundamentação que une este autor à proposta deste subcapítulo, crendo no desenvolvimento futuro de cidades e habitantes mais participativos, que busquem na democracia a conquista do espaço e instrumentos públicos como seus verdadeiros territórios de direito à cidade.

Para Lefebvre (1968), a juventude não se manifesta com ingenuidade ou inocência, pois é desenvolvida em relação ao mundo antes do que pela idade, manifestando-se com entusiasmo e coragem, sem temeridades. Os jovens suportam com as ofertas de atividades dos aparelhos públicos e políticos com dificuldade. De certa forma, os jovens produzem a ciência da sociedade, na medida em que o conhecimento dessa sociedade tende para o global, superando as fragmentações e dissociações. Este tipo de conhecimento sustenta e legitima a atitude espontânea da juventude (Lefebvre, 1968).

Observando uma das mais importantes leis de amparo a juventude, a Lei Federal 8.069, (1990), denominada Estatuto da Criança e do Adolescente [ECA], temos, no artigo 4, que a criança e o adolescente devem ser a prioridade para o Estado, para a sociedade e para a própria família, já que são pessoas em desenvolvimento, em processo de formação de sua personalidade. Desta forma, a lei destaca:

É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança e ao adolescente, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão. (Lei Federal 8.069, 1990, art. 4).

Peralva (1997) coloca a adolescência como uma fase do crescimento, provindo da cristalização das “idades da vida”, sendo que estas fases aparecem hierarquizadas. O velho

se impõe sobre o novo; o passado informa o futuro e esta definição cultural da ordem moderna define as relações entre adultos e jovens, estabelecendo o lugar no mundo para cada idade da vida.

No artigo de Netto e Ramos (2017), consolidado por meio de entrevistas aos atuais especialistas da saúde e mobilidade urbana, é possível identificar, na resposta do Dr. Paulo Saldiva, que os jovens sofrem com a perda de tempo nos sistemas de transporte e mobilidade da cidade. Isto impede o desenvolvimento destes preciosos cidadãos, e o impacto sofrido interfere diretamente no tempo perdido nos estudos, bem como no desenvolvimento intelectual, cultural e pessoal deste grupo (Netto & Ramos, 2017, p. 66).

Ainda para os autores...

Todas as recomendações e os fatores críticos de sucesso, citados nas entrevistas de seu artigo, apontam para a educação como único caminho para que se obtenham as soluções para os problemas da mobilidade, tanto a curto como em longo prazo. As soluções de curto prazo são trazidas à tona quando se percebe que o direito mais antigo do ser humano é o direito de circular e isso está garantido pela lei, gerando protestos com seu descumprimento e acarretando mudanças de atitudes através da obtenção de novos conhecimentos que certamente influirão na tomada de decisões para as soluções de longo prazo (Netto e Ramos, 2017, p. 70).

Concluindo os resultados obtidos na pesquisa de Netto e Ramos (2017), os pesquisadores apontam que a educação de todos, principalmente a infantil, será fundamental para criar uma cultura da mobilidade, revertendo o cenário atual.

No campo da educação dos jovens, Freire (1968) atenta para uma educação baseada em oprimido e opressor, pois identifica nos jovens seu papel na sociedade. Desta forma, faz-se com que estes agentes sejam reconhecidos como participantes diretos de uma sociedade libertadora e respeitosa. É fundamental incentivar nestes jovens cidadãos a visão de que serão convidados a colaborar, cada vez mais, nas oportunidades de diálogo e emancipação para democracias que lhes atendam (Freire, 1968).

Aqui, é importante considerar que os jovens, em seus deslocamentos diários, fazem a própria formação escolar e cultural, com as mais inovadoras atitudes e pensamentos. Por exemplo, o compartilhamento de itens anteriormente exclusivos como: carros, bicicletas, patinetes e escritórios, tornam-se comuns nas rotinas diárias dos jovens das regiões não periféricas dos grandes centros urbanos. Entretanto, se quisermos que tais atitudes sejam sempre positivas e colaborativas em todas as regiões, é preciso que o bem-estar da juventude seja garantido. Sobretudo, sabemos que é dever do Estado, da sociedade e da

família tal atitude de amparo a infraestrutura na formação destes jovens para utilização da ciclomobilidade.

2.2.1 O entorno do Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso

Localizado na região norte de São Paulo, o Centro Cultural Municipal da Juventude Ruth Cardoso (CCJ) é um equipamento da Secretaria Municipal de Cultura. O centro se localiza entre duas subprefeituras da região norte, a da Freguesia/Brasilândia e a da Casa Verde/Cachoeirinha. É o maior centro público dedicado aos interesses da juventude da cidade de São Paulo e destaca-se sua proximidade a outro instrumento público, relacionado à mobilidade que é o Terminal de Ônibus Cachoeirinha, conforme ilustração na Figura 1. Estes decisivos fatores acima e toda importância do CCJ para os jovens da região, influenciaram o autor para escolha desta região de estudo,

O Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso fica na Avenida Deputado Emílio Carlos, 3641, Vila Nova Cachoeirinha – a 20 minutos do Terminal Barra Funda e ao lado do Terminal Cachoeirinha. O CCJ tem 8.000 m² de arquitetura moderna e arejada, reunindo biblioteca, anfiteatro, teatro de arena, sala de projetos, estúdio para gravações musicais, ilhas de edição de vídeo e de áudio, sala de oficinas e galeria para exposições, além de uma ampla área de convivência e com computadores com acesso à internet (CCJ, 2018).

Figura 1- Destaque do CCJ no contexto da Zona Norte de São Paulo.



Fonte: Geosampa, 2021, adaptada pelo autor.

O CCJ está inserido no contexto urbano da cidade de São Paulo. Assim, é importante atualizar informações sobre a cidade de São Paulo, a qual é considerada a maior cidade do Brasil (IBGE, 2010) e da América do Sul. No último Censo realizado pelo governo brasileiro, o município de São Paulo possuía 11.253.503 habitantes, sendo o mais populoso do país, frente às 5570 municipalidades, e, conseqüentemente, do estado paulista. Sobre a questão de infraestrutura dos domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio), São Paulo engloba 50.3% do total dos domicílios, estando na posição 419º de 5570 de municípios brasileiros. Dentro do estado, São Paulo está na posição 83º de 645 (IBGE, 2010).

Quanto à programação atual do CCJ, o centro se destaca por proporcionar, em sua história, a prática de oficinas de bicicletas, dentre outras inúmeras atividades culturais. Ao longo do ano 2020, após ser decretada a Pandemia⁵ do Covid-19 (OMS, 2020), o CCJ divulga eletronicamente suas atividades para seus frequentadores e simpatizantes, influenciando a escolha deste autor quanto a este local de estudo, ideal para a pesquisa, para associar os jovens e o método da observação participante no contexto das bicicletas, conforme detalhamento na Tabela 2.

Tabela 2 - Programação Cultural CCJ.

Categorias Culturais CCJ	
Atividades	<ul style="list-style-type: none"> • Shows de música; • Aulas e espetáculos de circo e de dança; • Cinema; • Debates; • Encontros e saraus; • Horta comunitária; • Cozinha experimental de alimentação saudável; • Núcleos de comunicação comunitária e de produção audiovisual; • Cursos de formação profissional; • Apresentações e oficinas teatrais; • Espaço de criatividade; • Aprendizado e inovação; • FabLab Livre do CCJ atende a população da zona norte.
Oficinas Culturais	<ul style="list-style-type: none"> • de bicicletas; • de zumba; • de karatê; • de MC; • de danças urbanas; • de yoga.
Eventos	<ul style="list-style-type: none"> • Artes Visuais • Aulas expositivas • Cinema • Contação de histórias • Dança • Espetáculo Infantil • Espetáculo Musical & Show

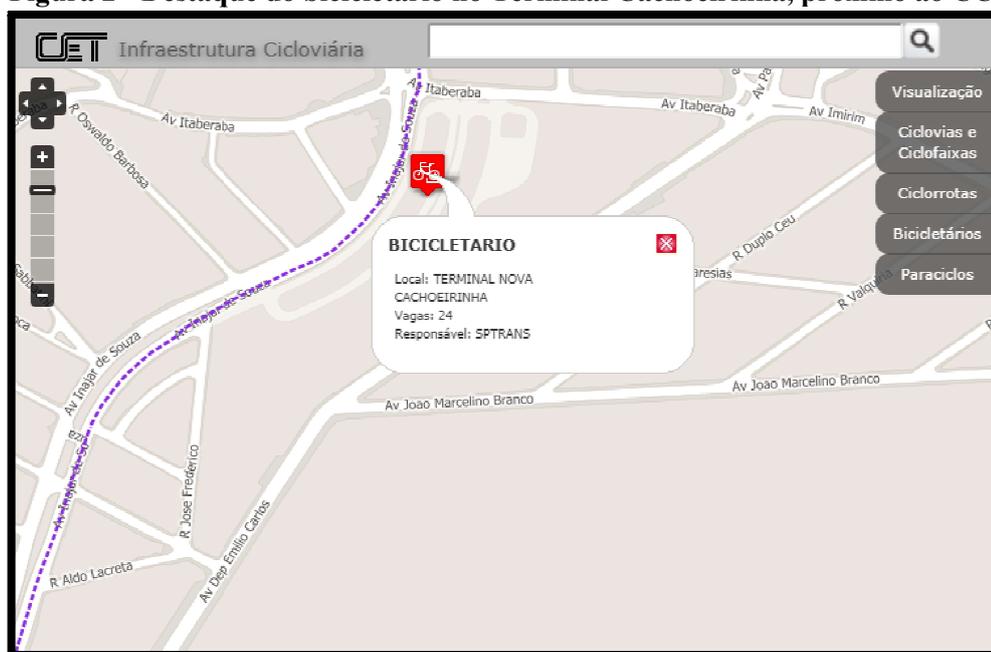
⁵ A Organização Mundial da Saúde [OMS] declarou, no dia 11 de março de 2020, que vivemos uma pandemia do novo coronavírus, chamado de Sars-Cov-2.

	<ul style="list-style-type: none"> • Espetáculo teatral • Exposição & Feira • Festival • Intervenção Artística • Jogos • Literatura • Performance • Sarau • Workshop.
Biblioteca	<ul style="list-style-type: none"> • Biblioteca Jayme Cortez conta com 20 mil exemplares no acervo; • Oferece internet e área para pesquisa.

Fonte: CCJ (2018), adaptado pelo do autor.

Na Figura 2, está o destaque da proximidade do bicicletário, localizado no Terminal Cachoeirinha, no entorno do CCJ. Salienta-se a não conexão de ciclomobilidade, representada pela linha pontilhada que acompanha a Avenida Inajar de Sousa.

Figura 2 - Destaque do bicicletário no Terminal Cachoeirinha, próximo ao CCJ.



Fonte: CETSP (2020).

Aprofundando os dados culturais, relacionados à educação na cidade, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade de São Paulo atinge 96%, enquanto as matrículas no ensino fundamental (de 11 a 14 anos), no ano de 2018, atingiram 1.383.779 estudantes. Também, na continuação, o ensino médio (de 15 a 17 anos) atingiu 420.071 matrículas no mesmo período (IBGE, 2018).

Quanto à territorialidade, a zona norte de São Paulo possui área de 296 km², englobando, principalmente, a região da Serra da Cantareira, a segunda maior floresta urbana do mundo. Com população total de 2.189.273 habitantes, a zona norte envolve as

seguintes regiões que formam as subprefeituras: Casa Verde/Cachoeirinha, Santana/Tucuruvi, Vila Maria/Vila Guilherme, Jaçanã/Tremembé, Freguesia/Brasilândia, Pirituba/Jaraguá e Perus/Anhanguera (PMSP, 2020).

Atualmente com 14 anos de atividades completos, inaugurado dia 27 de março de 2006, fruto da mobilização da comunidade no Orçamento Participativo⁶, o CCJ Ruth Cardoso inspira outros centros de referência de juventude pelo Brasil e pelo mundo. Conforme divulgação da Secretaria Municipal de Cultura, o centro, “[...] gerido por Administração Direta, como Departamento da Secretaria Municipal de Cultura da PMSP, pelo Decreto municipal 50.121/2008, o CCJ ficou denominado como Centro Cultural Municipal da Juventude ‘Ruth Cardoso’ CCJ (2018)”.

Dentre as considerações divulgadas na formação e propósito do CCJ, a Secretaria de Cultura publica os seguintes propósitos para o centro:

Proporciona a transversalidade das diversas temáticas relativas à vivência da condição juvenil por meio da cultura, buscando o empoderamento e o protagonismo da juventude a partir de uma programação cultural gratuita e diversificada, tendo o jovem não somente como espectador, mas como sujeito promotor, organizador e realizador dos Programas e Projetos realizados tanto no espaço como difundidos pela cidade (CCJ, 2018).

Por fim, neste ambiente urbano, reconhecido como espaço público municipal, escolhido para ser o universo de análise para questões desenvolvidas na pesquisa de campo, buscou-se identificar a aderência da ciclomobilidade para os frequentadores. Obteve-se o levantamento de dados, realizado por meio de questionário com perguntas objetivas que serão interpretadas para analisar a ciclomobilidade na percepção deste público usuário da cultura.

⁶ A Constituição de 1988 obriga os municípios a adotar como princípio na elaboração das leis orgânicas a “cooperação das associações representativas no planejamento municipal” (artigo 29, inciso XII). Além disso, o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), em seu artigo 44, determina que a gestão orçamentária participativa é condição obrigatória para que a Câmara Municipal aprove o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual. O Estatuto da Cidade ainda especifica que a gestão orçamentária participativa deve incluir a realização de debates, audiências e consultas públicas (Politize, 2020).

2.3 Bicicletas e seu uso democrático

O ano de 2015 foi um dos mais importantes no contexto histórico. Aconteceu um novo marco da consolidação dos esforços conjuntos de países, com a elaboração da Agenda 2030 da ONU. Por meio da Agenda, foram criados os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) (ONU, 2015). Dentre os 17 objetivos que primam por práticas construtivas para o melhor futuro do planeta e do clima, listados na Tabela 3 e detalhado no Anexo 1, destacou-se, naquela ocasião, o possível alinhamento destes ODS, com práticas equivalentes entre países participantes da ONU. Tendo isto como fundamentação primordial, esta dissertação busca o enquadramento das situações cotidianas que envolvem a Mobilidade Urbana e a Ciclomobilidade dentro do objetivo de número 11, nomeado como Cidades e Comunidades Sustentáveis. A descrição deste objetivo, dada no item 11.2, foi a principal razão para se atrelar o tema a este trabalho de pesquisa envolvendo principalmente os jovens.

Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos (ONU, 2015).

Tabela 3: Os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

Identificação	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
1	Erradicação da pobreza
2	Fome zero
3	Boa saúde e bem-estar
4	Educação de qualidade
5	Igualdade de gênero
6	Água limpa e saneamento
7	Energia acessível e limpa
8	Emprego digno e crescimento econômico
9	Indústria, inovação e infraestrutura
10	Redução das desigualdades
11	Cidades e comunidades sustentáveis
12	Consumo e produção responsáveis
13	Combate às alterações climáticas
14	Vida debaixo d'água
15	Vida sobre a terra
16	Paz, justiça e instituições fortes
17	Parcerias em prol das metas

Fonte: ONU (2015), adaptado pelo do autor.

Esta pesquisa foi se materializando, com a bibliografia composta e desenvolvida nesta seção, a qual contou com as bases de dados acadêmicos: ProQuest, Pearson e Google Acadêmico. Por meio de pesquisa do termo “ciclomobilidade-jovens”, foi possível identificar a gama de autores, artigos e leis que serviram para a base de estudos e desenvolvimento sobre a utilização da bicicleta em diversos contextos do planejamento urbano das cidades. Entre os trabalhos,, surgiu historicamente e favoravelmente a implantação de leis favoráveis para a ciclomobilidade e seus usuários em prol do uso do espaço territorial urbano consciente e sustentável direcionado as bicicletas (Gehl, 2013; Caballero et al., 2019; Frater et al., 2017).

Os temas da Mobilidade Urbana e da Ciclomobilidade já eram estudados antes da ONU criar seus objetivos junto aos países aliados, como foi o caso de Bogotá, na Colômbia (Leite, 2008) e da Holanda (Dutch Cycling Embassy (DCE, 2018). Assim, torna-se importante frisar que outros autores (Malatesta, 2014; Battiston & Neto, 2017; Ferraz et al, 2017; Harkot, 2018;) também desenvolveram estudos científicos para amparar o uso das bicicletas nos ambientes urbanos. Especialmente para a dissertação sobre gêneros de Marina Harkot⁷ (ver anexo 4).

Entende-se a Mobilidade Urbana como um estudo para a multiplicação das pré-disposições mais adequadas para o desenvolvimento dos jovens, no que tange o uso do transporte individual sobre duas rodas. O tema conecta instrumentos públicos culturais e o território ao seu entorno, com informações da estrutura de transporte ativo para a população.

[...] ações e projetos voltados a proporcionar o acesso amplo e democrático às oportunidades que a cidade oferece, por meio do planejamento da infraestrutura de mobilidade urbana, dos meios de transporte e seus serviços possibilitando condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de distribuição de bens e serviços, conforme prima o Caderno de Referência (PlanMob, 2007, p.34.).

⁷ Deixo aqui minha nota de pesar pela morte desta jovem pesquisadora na noite de sábado 08 de agosto de 2020, atropelada junto com sua bicicleta quando retornava para própria casa. Desde o início deste programa de mestrado, em meados de agosto de 2018, Marina, tornou-se referência para este autor na trajetória desta dissertação, foram simpósios e artigos publicados com menções a Harkot e suas constatações sobre a vulnerabilidade dos ciclistas, em especial do gênero feminino que pedala por ruas e ciclovias da cidade de São Paulo. Lamento inestimavelmente a perda de uma cidadã que buscou deixar seu legado científico sobre a necessidade de ampliar o foco no tema da melhoria da infraestrutura para bicicletas e seus usuários. À Marina Harkot, meu muito obrigado! Descanse em paz. Ver Anexo 4.

No contexto brasileiro, o potencial dos movimentos sociais urbanos culminou na articulação do cenário de participação popular no processo de elaboração da Constituição de 1988. Inúmeros avanços foram possibilitados pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal n. 10.257/2001), em 2002, definidos pela sua própria lei, como o direito à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, infraestrutura, transporte, serviços públicos, trabalho e lazer, para as presentes e futuras gerações. Estabeleceu-se um marco regulatório, na tentativa de promover o direito à cidade. No entanto, em sua trajetória até os dias atuais, muitos desses instrumentos não foram concretizados (Maricato, 2011).

Stein (2013), na pesquisa sobre Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no *campus* São Carlos da USP, realça a importância das universidades promoverem ações de sustentabilidade e aplicarem conhecimentos que permitem melhorar a qualidade da vida urbana (Stein, 2013).

Buscar amparo e orientação por meio das contribuições de autores interdisciplinares é a tarefa desenvolvida nesta pesquisa. Neste universo, as contribuições do arquiteto e urbanista Jan Gehl foram materializadas da seguinte forma, em seu contemporâneo livro “Cidade para pessoas”, “[...] o espaço público da cidade democraticamente gerido garante acesso e oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas.” (Gehl, 2013. p.28).

O urbanista salienta que os espaços públicos da cidade convergem, demonstrando a gama de atividades e atores em prol da democracia e sustentabilidade social. Assim, acrescenta-se ao tema a importância dos diversos grupos sociais se encontrarem nesses espaços ao se deslocarem para suas atividades diárias (Gehl, 2013).

Constituindo ambiente urbano do direito à cidade similar ao sociólogo Lefebvre, Gehl (2013) cita a cidade como uma arena de múltiplas utilidades, e representa este fato como a dimensão democrática do espaço, sejam para grandes encontros, manifestações e protestos políticos, como para atividades amplas como protestos. Há ainda outras menos modestas, como coleta de assinaturas, atestando o direito de todos de usufruir de seus ambientes coletivos (Gehl, 2013).

Dessa maneira, percorreram-se caminhos para contribuir com a maior metrópole brasileira e da América do Sul, o município de São Paulo (IBGE, 2010). Destacando esta situação no contexto do município paulistano, encontramos a seguinte afirmativa na tese de Malatesta (2014):

No caso paulistano, a bicicleta tem sido uma saída espontânea encontrada por um setor específico da população, como tentativa de contornar a crônica má qualidade presente na mobilidade cotidiana da cidade, decorrência direta da deficiência dos serviços de transporte públicos existentes. Pode-se afirmar que a constatação do aumento de uso da bicicleta em São Paulo tem sensibilizado o poder público e a sociedade, induzindo a realização de ações para seu estímulo e consolidação. Assim estão em alta como políticas públicas de transporte sustentando sua viabilidade, experiências consolidadas e bem sucedidas de muitas metrópoles no mundo, onde já se afirmou como uma boa opção de mobilidade (Malatesta, 2014, p. 7).

Em suas análises contribuintes entre a ciclomobilidade e os espaços públicos, Harkot (2018) acentua a importância da relação entre gênero e o uso seguro da utilização das bicicletas, principalmente por mulheres, no amparo das atividades de formação própria e de seus dependentes.

[...] mas acredita-se que as hipóteses levantadas já fornecem subsídio para as próximas investigações sobre o tema. Imaginar a bicicleta como um modo de transporte possível de ser acionado para lidar com a insegurança das mulheres nos espaços públicos indica caminhos interessantes para pesquisas futuras. Os dados da pesquisa “Mobilidade por Bicicleta e os Desafios das Mulheres de São Paulo” trazem informações valiosas sobre o uso da bicicleta por mulheres. Por mais que se note uma ausência importante de homens entre os entrevistados, apontando quais podem ser questões específicas de gênero ou não, consegue-se levantar alguns pontos que são específicos do uso da bicicleta (Harkot, 2018, p. 151).

Tomando por base outras visões sobre a ciclomobilidade em outras cidades, o artigo voltado à análise das barreiras e facilitadores do uso da bicicleta na cidade de Florianópolis/SC (Battiston et al., 2017) sugere que os estudos sobre a mobilidade das pessoas deve avançar pesquisas além do campo dos transportes. Ou seja, os estudos dever ir adiante multidisciplinarmente, para questões sociais que envolvem os ciclistas.

[...] o entendimento construído a respeito do deslocamento de pessoas deve extrapolar a dualidade pessoa x ambiente e compreendê-la de maneira complexa, como um modelo que insere a pessoa no ambiente onde transita. O foco de análise deve se voltar às transações pessoa-ambiente, ou seja, ao modo como as pessoas afetam e são afetadas pelo seu entorno, bem como pelos fatores sociais, políticos e econômicos que o atravessam (Battiston et al., 2017, p.270).

Introduzir a prática da bicicleta no cotidiano dos cidadãos não pode ser dispendioso para o setor público, ou de difícil aceitação dos habitantes envolvidos no entorno do local. Exemplos de algumas cidades, como Amsterdã (DCE, 2018) e Copenhague, demonstraram que ofertar esse veículo em trajetos curtos estimula e proporciona uma experiência que, para alguns, poderia ser algo distante da realidade. Possibilitar o aluguel de bicicletas para

pequenas distâncias, em que o usuário faz seu uso de forma simples e útil, favorece a prática e possibilita novos hábitos de se pedalar em ambientes seguros (Gehl, 2013).

Em favor do uso da ciclomobilidade como forma inteligente e democrática de mobilidade, temos que para chamar a atenção ao espaço que conecta partes de uma cidade com uma ciclofaixa. É preciso convencer os cidadãos de que todos podem acessá-la, como ocorre em Copenhague, onde, invariavelmente, mulheres, homens, jovens e crianças de todas as idades usam suas bicicletas confortavelmente como meio de transporte para se deslocarem ao trabalho e escola. Assim, o poder do pedal resulta na melhora do ambiente em que se vive, sem mensurar neste momento a amplitude dos benefícios a saúde, como a melhora do oxigênio, a redução da poluição, contribuindo para a qualidade do ar do planeta (Gehl, 2013).

Segundo Gehl (2013), a realidade de países estruturados com oferta de combinação entre modais de transporte é um fato que incentiva muito o gosto pelo pedal. Dar condições para ciclistas carregarem suas *bikes* em trens, ônibus ou taxis é uma estratégia interessante, porque amplia o convite para a prática, estimulando o respeito e integrando democraticamente o cotidiano dos usuários de bicicletas (Gehl 2013).

Outra prática indispensável, apontada no livro “Cidade para pessoas”, é a oferta de estacionamentos em terminais, escolas, edifícios empresariais e ruas, em geral. Desta forma, o respeito e a segurança ficariam garantidos a esse prático e democrático modal, impedindo que recaia sobre a ciclomobilidade o julgamento de clandestinidade. Assim, seus usuários poderiam contar com a possibilidade e praticidade de troca de roupas e até mesmo com ações para a higiene pessoal (Gehl 2013).

Concluindo, percepções de uma nova cultura ciclística apontam na direção em favor da transformação da cultura do carro para a da bicicleta, citando-se que novas culturas possibilitam novos alinhamentos. Desta forma, é possível fazer que, naturalmente, a bicicleta conquiste seu espaço, já que programas de incentivos e treinamentos intensivos possibilitam o desenho da bicicleta na vida urbana, ocupando espaço democraticamente entre novas culturas urbanas (Gehl, 2013).

A mobilidade urbana conecta outros serviços essenciais. Acerca de suas potencialidades e desafios, a presente pesquisa adota uma abordagem que busca reconhecer que o movimento em si, ou seja, o deslocamento, não é o centro. A mobilidade urbana é aqui entendida como parte de um modo de vida cotidiano, uma experiência percebida

continuamente (Urry, 2007). Assim, o enfoque da abordagem está na experiência que o trajeto proporciona.

Neste contexto relacionado ao modo de vida e trajetos dos habitantes, nas últimas duas décadas, estudos sobre a virada da mobilidade nas ciências sociais (Sheller & Urry, 2006) realçam a importância de renovar maneiras de problematizar e abordar metodologicamente os fenômenos nos estudos urbanos e das práticas cotidianas dos moradores.

Esta virada da mobilidade refere-se ao movimento de pessoas, bens, ideias, saberes, práticas e capitais em relação à mudança de lugar, permitindo aos estudos urbanos construir objetos de estudo a partir de múltiplas relações, levando em consideração os movimentos e ritmos da cidade e do território (Sheller & Urry, 2006, como citado em Jirón e Imillan, 2018, p. 19).

Tendências sobre a nova mobilidade urbana seguem além do aspecto físico e visível das estruturas e equipamentos urbanos, sobretudo potencializados por imagens e comunicações, envolvendo tecnologias e o modo de vida das pessoas no mesmo movimento dinâmico (Sheller & Urry, 2006). Os autores reforçam o efeito que os movimentos reais e potenciais organizam e estruturam a vida social.

Mobilidade dentro deste novo paradigma é, portanto, usado em um sentido genérico amplo, abrangendo o movimento físico, como caminhar e escalar para o movimento aprimorado por tecnologias, bicicletas e ônibus, carros e trens, navios e aviões. (Sheller & Urry, 2006, p. 212).

A investigação urbana e suas respectivas alterações de comportamentos, mudanças de lugares, bens, ideias e de conseqüentes viradas na mobilidade apontam necessidades de estudos interdisciplinares contínuos (Netto & Ramos, 2017; Jirón & Imillan, 2018; CAPES, 2019), promovendo, acima de tudo, melhorias estruturais e sinergia entre os habitantes das regiões dos grandes centros urbanos.

Observar a mobilidade urbana contemporânea demanda estudos e acompanhamento de novos significados de modo de vida, de dimensões específicas de gênero e cuidado, bem como o emprego de diferentes abordagens destes estudos. Para Jirón e Imillan (2018), é importante investigar o significado que as pessoas buscam integrar ao cotidiano nas situações de vida no habitat.

Alinhando ao contexto, e trazendo o caso de uma capital sul-americana, Bogotá, entre os anos 1998 e 2001, conduzida por seu prefeito Enrique Peñalosa, conquistou lugar

no cenário internacional com a revolução histórica focada na implantação de soluções urbanas, integrações sociais e de sustentabilidade. Interagindo espaços e integrando ao ambiente de convivência, na cidade, foi implantada uma impressionante rede de linhas dedicadas às bicicletas, conectando-a aos demais instrumentos públicos, como: bibliotecas, escolas, sistema de transportes, habitação coletiva e parques urbanos (Leite, 2013).

Para Vitiello, Conti, Oliveira, Quaresma, Mizutani (2019), que estudam cidades inteligentes, no contexto paulistano, a construção das cidades demandam análises de fatores locais quanto à forma e dados históricos, pautados nas normativas do poder público. Os autores ainda sustentam que “As cidades possuem uma estrutura espacial complexa, moldadas no tempo por interações do mercado, condicionantes ambientais, regulamentos políticos e eventos socioculturais.” (Vitiello et al., 2019, p. 180).

No ano de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n. 12.587/2012, deliberou diretrizes para a elaboração e execução de políticas públicas de mobilidade urbana no âmbito municipal. Na prática, a lei, conhecida como Lei Federal da Mobilidade Urbana, aperfeiçoou o marco regulatório da mobilidade urbana e do fornecimento dos serviços de transporte coletivo. O Plano de Mobilidade Urbana passa a ser obrigatório para todos os municípios com mais de vinte mil habitantes, intervenientes de áreas de interesse turístico, integrantes de regiões metropolitanas, de desenvolvimento econômico ou de aglomerações.

A lei prioriza o transporte coletivo e os modos não motorizados. Segundo a lei, o Plano de Mobilidade Urbana, como instrumento da política no âmbito municipal, deve contemplar diretrizes para a rede de serviços de transporte público coletivo e de infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, como as ciclovias e ciclofaixas, entre outras.

Na cidade de São Paulo, o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade foi idealizado em 2015. Porém, antes disso, o Plano Diretor de São Paulo- PDE, instituído pela Lei Municipal n. 16.050/14, consentiu diretrizes que favoreceram os diferentes modos de transporte, entre eles os não motorizados, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte, conforme estabelece o artigo 228 (PMSP, 2014): “Promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária.”

Gehl (2013) sugere opções de integração entre modais de transporte público e a priorização dos modais ativos na cidade, ações aliadas à implementação de condições à

circulação de bicicletas. Para o autor, a mobilidade pode ser entendida como uma oportunidade de vivenciar o espaço urbano.

Em São Paulo, o Plano de Mobilidade de São Paulo - PlanMob/SP, de 2015, instituído pelo Decreto Municipal n. 56.834/2015, apresenta a proposta para o tema da ciclomobilidade:

A cidade de São Paulo conta, atualmente (nov. 2015), com 365 km de vias destinadas aos ciclistas no sistema viário urbano (incluindo 04 pontes e 02 viadutos), sendo que 150 km foram implementados no período 2013/2014. O Plano de Metas previa a implantação de 190 km até o final de 2016 (meta 97), totalizando 400 km de vias destinadas aos ciclistas. O PlanMob/SP 2015 complementa essa previsão ampliando a implantação de 600 km adicionais até 2028, ano em que a cidade contará com 1.000 km de ciclovias, além da concessão de bicicletas públicas e campanhas de incentivo ao seu uso (PMSP, 2015, p. 100).

O Plano de Mobilidade de São Paulo - PlanMob/SP 2015 ainda apresenta diretrizes específicas para o sistema cicloviário, conforme apresentado no Tabela 4.

Tabela 4: Diretrizes específicas do sistema cicloviário, PlanMob/SP 2015.

Item	Principais diretrizes e objetivos	Elementos construtivos
Sistema Cicloviário	<ul style="list-style-type: none"> • abranger todo o território do município e possibilitar a integração com os municípios vizinhos; • integrar o modo bicicleta ao Sistema de Transporte Público Coletivo, por meio de seus terminais e estações; • proporcionar a participação social na gestão democrática do Sistema Cicloviário; • promover a convivência pacífica entre os modos de transporte; • incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte de pequenas cargas. 	<ul style="list-style-type: none"> • rede cicloviária que se constitui da implementação de infraestrutura para a bicicleta, incluindo sinalização cicloviária; • sistema de compartilhamento de bicicletas; • estacionamentos de bicicletas; • ações complementares: com o objetivo de promover o uso da bicicleta; • ampliação da segurança, eficiência e conforto para os ciclistas em equidade com os demais usuários das vias.

Fonte: PMSP (2015), adaptado pelo autor.

Desta forma, como vimos nesta seção, importantes pesquisas sobre a mobilidade urbana como fator essencial relacionado ao modo de vida foram desenvolvidos para a cultura da ciclomobilidade como modo de vida. Nitidamente, existem avanços positivos para o benefício comum dos habitantes. No entanto, ressalta-se aqui que a utilização das vias compartilhadas para mobilidade, em especial as vias que deveriam ser regulamentada para a formação cultural, deixaram de ser observadas na condução de implantação de

infraestrutura da população no meio do século passado, influenciando o contexto dos transportes atuais e da mobilidade como um todo.

As menções ao tema ciclomobilidade passam frequentemente por necessidades para o trabalho do cidadão ou para o lazer. No entanto, poucos abordam caminhos ou trajetos sugeridos para utilização de jovens, que necessitam de total amparo nos seus destinos diários.

2.4 São Paulo e a evolução da ciclomobilidade

No contexto paulistano, buscando entender sobre a evolução do município de São Paulo quanto à ciclomobilidade, afirma-se que a cidade, na década de 1960, sofreu negativamente quanto à estruturação de vias para desenvolvimento do privilegiado segmento automotivo, em detrimento aos outros modais de transportes, como por exemplo, bicicletas e trens (Santos, 2014, como citado em Harkot, 2018, p. 68). Destaca-se que o transporte público ou a oferta de aparelhos públicos para a prática de transporte individual foram punidos, devido à falta de reivindicação ou colaboração dos setores que se beneficiariam, como, por exemplo, o setor de bicicletas.

Os autores relatam que a chegada da bicicleta à capital paulista, via importação, no início do século passado, em meados do ano 1903, foi voltada à prática esportiva da elite. Este segmento buscava no veículo sobre duas rodas o desenvolvimento do desconhecido esporte que se tornara grande sucesso na Europa, em especial na cidade de Paris, na França.

Salientando a evolução da mobilidade urbana no município de São Paulo, Rolnik e Klintowitz (2011) destacam, em seu artigo amparado por meio da pesquisa Origem e Destino (OD) (Metrô, 2008), que o período compreendido entre os anos de 1968 a 1977 apresentou crescimento de 45% da população. Enquanto isso, a necessidade interna de transportes apresentou crescimento de 120% nas viagens diárias, destacando o impacto negativo da escolha preferencial dos sistemas rodoviários frente aos demais, ferroviários e cicloviários, culminando nos caóticos congestionamentos nos dias atuais que são vividos pela população de São Paulo,

A reorganização da mobilidade – iniciada lentamente no início do século XX e intensificada nos anos 1960/1970 – foi resultado da confluência de processos econômicos, políticos e urbanísticos que

viabilizaram uma transferência modal de larga escala, inundando as vias da cidade com centenas de milhares de veículos particulares novos (Rolnik & Klintowitz, 2011, p.95).

Os sucessivos recordes de congestionamento que a cidade sofreu no mesmo dia, no ano de 2009, resultam na total perda de tempo de vidas.

O tempo médio gasto no trânsito pelos paulistanos para realizar todos os deslocamento diários é de 2h42m. A cada mês, o paulistano passa dois dias e seis horas no carro ou no transporte público para se locomover. Os paulistanos perdem, em média, 27 dias por ano presos no congestionamento (Rolnik e Klintowitz, 2011, p.89).

Netto e Ramos (2017) aprofundaram questões interdisciplinarmente com especialistas que vivem e convivem na cidade de São Paulo. A conclusão das entrevistas com especialistas da saúde, mobilidade urbana, como Paulo Saldiva e Thiago Benicchio, respectivamente, dentre outros cinco entrevistados, confirmam que os assuntos atuais mais importantes para a mobilidade das cidades do futuro dependem de iniciativas e aprovações do governo, as quais são citadas da seguinte forma:

Estimular uma mudança cultural ligada ao aprofundamento da democracia e maior escolaridade da população; Estimular discussão sobre mobilidade em escolas, criar discussão por meio de *enforcement* de legislação e medidas que tornem a mobilidade mais democrática (foi citado diversas vezes o exemplo da criação das faixas de ônibus e ciclovias, além da redução da velocidade em São Paulo) (Netto & Ramos, 2017, p.65).

Passados mais de cem anos na história do município de São Paulo, atualmente é possível obtermos muitas informações valiosas e precisas sobre a infraestrutura da ciclomobilidade na cidade de São Paulo. Ainda assim, vale ressaltar que a divulgação estruturada no *website* da secretaria de transportes, por meio da CET (2020), apresenta amplos dados da malha disponível para ciclistas, da seguinte forma:

[...] cidade de São Paulo possui 504 km de vias com tratamento cicloviário permanente, sendo 473,7 km de ciclovias/ciclofaixas e 30,3 km de ciclorrotas. Para usufruir da integração modal o ciclista conta com 7.980 vagas em 75 Bicicletários públicos e 738 vagas em 29 locais com paraciclos públicos, instalados nos Terminais de Ônibus, nas Estações de Trem, Metrô e Estacionamentos CET. A infraestrutura cicloviária da cidade é formada por diferentes tipologias, e o nome dado para cada trecho inaugurado tem como critério a tipologia predominante. Desta forma, se na composição de uma infraestrutura cicloviária predomina a tipologia ciclofaixa, ela é denominada com o nome de Ciclofaixa + o nome da via. Exemplo: Ciclofaixa Direitos Humanos. O mesmo acontece quando a tipologia predominante é a ciclovia. Exemplo: Ciclovia Freguesia do Ó. CET (2020).

Vale ressaltar, analisando o eixo regulatório, que a divulgação estruturada no *website* da CET (2020) informa os propósitos e as diretrizes para o uso da ciclomobilidade, porém não direciona ou segmenta a estrutura cicloviária para os caminhos ou trajetos sugeridos regulamentadamente, para utilização de jovens estudantes ou agentes da cultura em prol da educação.

No território brasileiro, formado principalmente por bacias hidrográficas ou fundos de vale⁸, conforme Malatesta (2014), é possível identificar municípios que estruturaram a altimetria em favor da ciclomobilidade⁹. São Paulo, não sendo diferente, buscou estruturar, no ano de 1981, o plano denominado “Sistemas Cicloviários Setoriais”, que procurava estabelecer uma rede cicloviária na cidade que estruturasse os fundos de vale.

Desta forma, grandes avenidas que possuíam espaço suficiente em seus canteiros centrais canalizados para acomodar pista de circulação de bicicletas, “[...] avenidas (exemplo: Inajar de Souza, Caetano Álvarez, Sumaré, Carvalho Pinto) pertenciam ao programa municipal de canalização dos córregos de fundo de vale que se mostravam adequados por serem planas com amplos canteiros.” (Malatesta, 2014, p. 87).

Recentemente, Harkot (2018), em sua importante dissertação sobre o gênero feminino e a utilização das bicicletas em São Paulo, salientou fatos marcantes que contribuíram para a evolução do tema. A autora destaca as manifestações de entidades civis associativas, como a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo [CICLOCIDADE], e os fatores históricos, principalmente como o atropelamento do ciclista David Santos, em plena Avenida Paulista. Com essas ocorrências, diante da pressão civil, foi possível haver reivindicações democraticamente corretas, com a reunião dessas entidades diante de futuros potenciais prefeitos, ou candidatos elegíveis à prefeitura de São Paulo. Posteriormente, também houve a definição das eleições junto ao prefeito eleito, e assim o desenvolvimento de agenda para ampliação da atenção aos ciclistas no município de São Paulo.

⁸Para o autor, a denominação fundos de vale, encontrada em Malatesta (2014, p.87), representa geograficamente, no plano da altimetria das cidades, o local ideal para estruturação da ciclomobilidade, principalmente para a zona norte da cidade de São Paulo.

⁹Como exemplo bem sucedido desta aplicação da ciclomobilidade as margens de rios e córregos, o autor sugere estudo aprofundado nas cidades de Janaúria e Janaúba, na região norte do estado de Minas Gerais, bem como entre muitas outras cidades brasileiras e internacionais, destaca-se nestas cidades que ambos municípios foram desenvolvidos naturalmente as margens do Rio São Francisco e são economicamente dependentes da ciclomobilidade, possuindo infraestrutura e população jovem estudante altamente dependente do principal sistema de transporte existente.

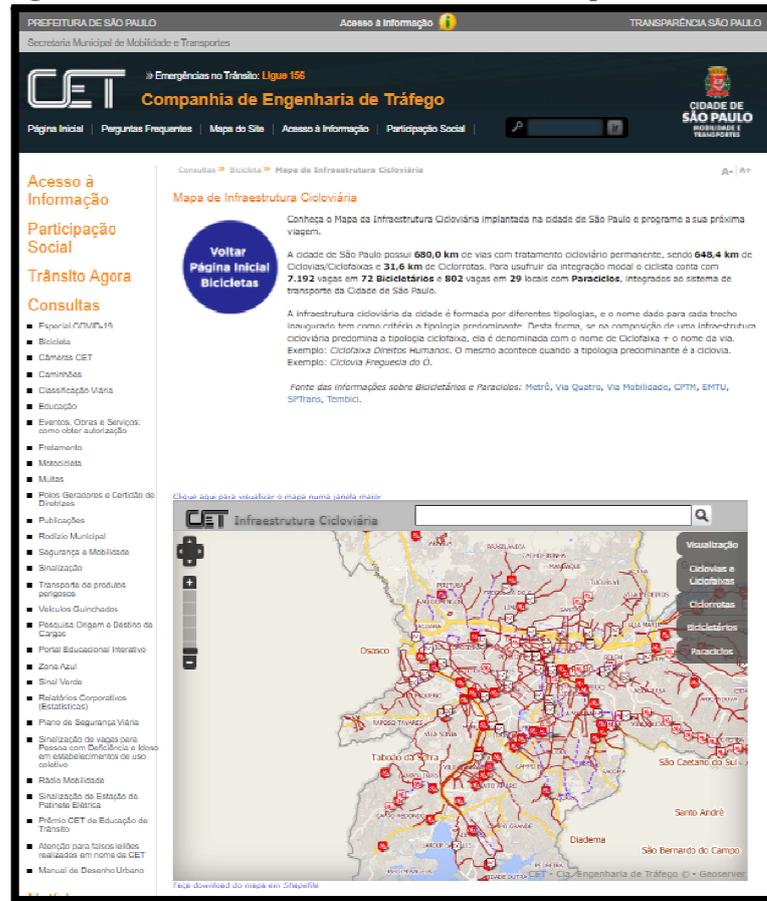
Harkot (2018) destaca, em sua narrativa de dissertação, sobre o gênero, as bicicletas e as mulheres, frisando que o momento vivenciado na ocasião da realização da pesquisa de campo e respectiva coleta de dados foi um dos mais positivos da infraestrutura da ciclomobilidade em São Paulo.

É importante lembrar que a pesquisa foi aplicada em um período onde a implementação da política cicloviária do município estava bastante acelerada. Uma informação importante a se levar em conta é que a gestão Haddad (2013-2016) estabeleceu como meta a implementação de 400 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas até o final de seu mandato (Harkot, 2018, p.120).

No entanto, percebe-se que a estrutura atual da ciclomobilidade de São Paulo, divulgada no principal canal de informação da Secretaria de Mobilidade e Transportes [SMT] (2020), faz menção aos 500 quilômetros de ciclovias, conforme Figuras 3 e 4, com identificação da região de estudo. Também, apresenta amplamente a infraestrutura da capital em relação ao sistema de transportes e seus derivados, sem menções segmentadas à ciclomobilidade para cultura ou educação.

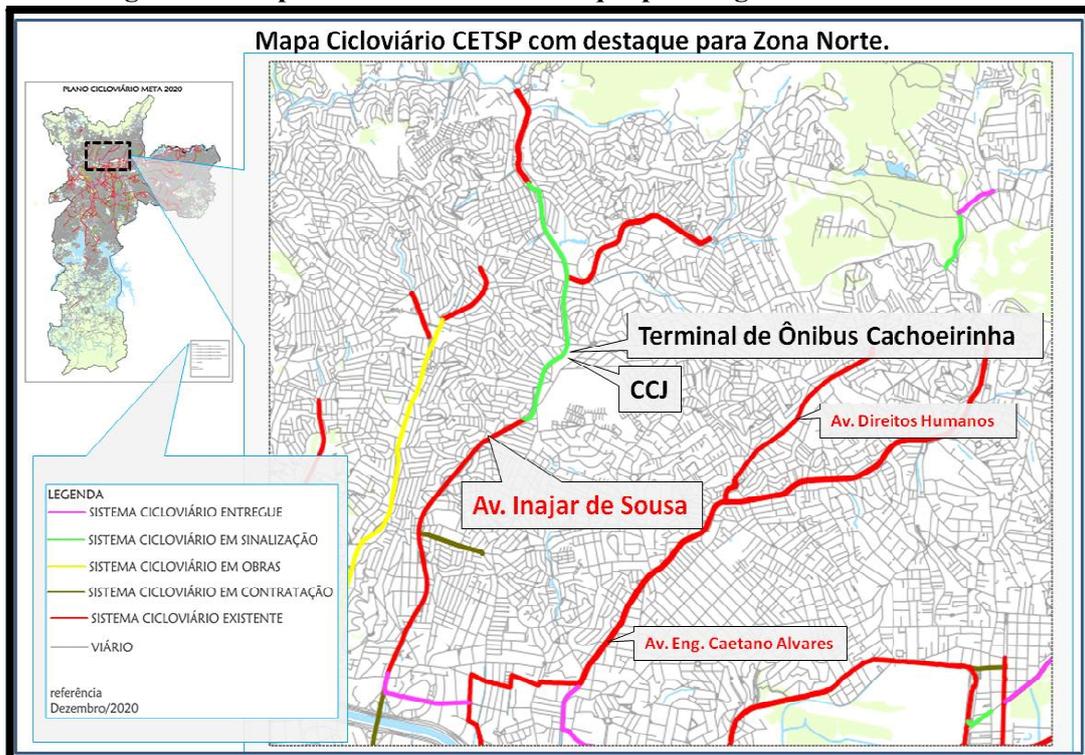
São Paulo é a mais populosa cidade do país, com 12.141.317 habitantes distribuídos numa área de aproximadamente 1.521 quilômetros quadrados, correspondendo a uma densidade de 7.398,26 hab/km², décima maior do país segundo o IBGE (2020). Sua frota registrada de 8.603.239 veículos apresentou um crescimento de 35% nos últimos 10 anos (2008-2017), sendo o crescimento da frota de motocicletas no período o dobro do observado para os automóveis, e a taxa de motorização resultante de 1,41 hab./veículo; a malha viária da cidade tem cerca de 17.000km de extensão, nos quais estão instalados 500 km de ciclovias, 160 km de corredores de ônibus e 647km de faixas exclusivas de ônibus à direita da via (SMT, 2020).

Figura 3 - Infraestrutura cicloviária do município de São Paulo.



Fonte: CETSP (2020), adaptado pelo autor

Figura 4 – Mapa Cicloviário com destaque para região de estudo na Zona Norte.



Fonte: CETSP (2021), adaptada pelo autor

Com isto, a autora apresenta a hipótese de que o comportamento para uso da bicicleta relatado na pesquisa estava sendo impulsionado positivamente por outros fatores influenciadores, como a divulgação da estruturação deste tipo de modal de transporte na mídia.

Por fim, cabe ressaltar que, visivelmente, as Secretarias Municipais da Educação, Cultura e de Transportes, por mais que tenham direcionado esforços nas melhorias, evidenciam que a segmentação da estrutura cicloviária para utilização como modo de vida não foi ponto de observação para políticas de infraestrutura de transportes ao longo dos últimos 60 anos na região metropolitana.

3 MÉTODO E TÉCNICAS DE PESQUISA

Neste capítulo, é apresentado o método desenvolvido no decorrer da pesquisa. Inicialmente, é destacada a técnica utilizada e, em seguida são apresentados os aspectos e os elementos de análise em tópicos específicos para atingir os objetivos propostos.

Neste amplo contexto sobre a ciclomobilidade, como metodologia para estudar os fenômenos selecionados, foi eleita a observação participante. Este método de pesquisa foi fundamentado por autores como Beloto (2017), Cervo et al. (1980), Minayo (1993), Mónico et al. (2017), Haguete (1997), Valadares (2007), Whyte (2005) e Schwartz (2003). A observação participante foi primordial para compreender a dinâmica entre o Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso (CCJ) e os trajetos da infraestrutura da ciclomobilidade que abrange ruas, avenidas e outros instrumentos públicos presentes no entorno do CCJ.

Retomando a questão de pesquisa “Como a ciclomobilidade está inserida no entorno do Centro Cultural da Juventude (CCJ) Ruth Cardoso?”, esta dissertação faz uso do método de Observação Participante e da pesquisa documental para relatar a sustentação da ciclomobilidade como bandeira da sustentabilidade, recuperando, por meio da pesquisa exploratória, como se deu essa transformação, quais foram os marcos regulatórios da história e como se construiu a estrutura atual da ciclomobilidade na região de estudo, inserida da zona norte de São Paulo.

Este autor optou pela observação participante para compreender essa dinâmica das relações entre a infraestrutura local e os frequentadores do CCJ, uma vez que o observador participa em interação constante em todas as situações, espontâneas ou formais, acompanhando ações cotidianas e habituais, as circunstâncias e o sentido destas ações, o que lhe possibilita as interrogações sobre as razões e significados de seus atos (Minayo, 1998).

A metodologia mista escolhida para aplicar as técnicas de pesquisa será desenvolvida na avaliação territorial do local de estudo, sendo: i) pesquisa de campo; a segunda: ii) observação de infraestrutura de vias compartilhadas; e iii) pesquisa aplicada por questionário *on-line*. Todas utilizadas para captar, respectivamente, percepções do autor e dos frequentadores do CCJ, buscando analisar, nas respostas de ambos os usuários, quanto e como a ciclomobilidade é aplicada e percebida no entorno do local.

Todavia, a participação do autor como ciclista, neste contexto, também reforça a metodologia de estudo e contribui diretamente para o tema, reforçando que, “[...] ocorre

quando o observador, deliberadamente, se envolve e deixa-se envolver com o objeto da pesquisa, passando a fazer parte dele” (Cervo, 1980. p.31).

No sentido de reforçar que a observação participante não seja um método único, mas sim, uma combinação de vários métodos dirigidos para um fim (Haguette, 1997), serão utilizadas consultas às informações públicas e questionário *online* estruturado para os frequentadores que, simultaneamente, são multiplicadores da cultura do CCJ.

Além da observação participante, outras teorias foram aplicadas ao tema da ciclomobilidade ao longo das últimas décadas. Entre estas, o autor sugere a análise aprofundada da Teoria do Comportamento Planejado [TPB] (Ajzen, 1991). Esta teoria contribuiu historicamente para estudos das relações entre crenças, atitudes, intenções comportamentais em vários campos, como saúde, gestão esportiva e sustentabilidade, relações públicas e campanhas publicitárias.

A metodologia de Ajzen (1991) também foi empregada com sucesso para detectar predisposições da utilização da ciclomobilidade (Frater, Kruijer, & Kingham, 2017; Caballero et al., 2019). Entre estes autores que utilizaram a TPB para pesquisa a respeito da intenção do uso de bicicletas por adolescentes para se deslocarem para as escolas na Nova Zelândia, Frater et al. (2017) apresentaram fatores essenciais em seu estudo.

[...] variedade de comportamentos devido aos trajetos são variáveis com maior influência sobre o fato de os adolescentes irem ou não para a escola, evidenciando também que a pressão social percebida pelos amigos teve a maior influência sobre os alunos que pretendiam ir ou não para a escola, superando a pressão social percebida pelos pais (norma subjetiva dos pais) (Frater et al., 2017, p. 257).

Assim como os grandes centros urbanos e as diversidades desta etapa da vida dos seres humanos quanto às atividades necessárias para viver nesta sociedade contemporânea e inovadora, Ajzen (1991, p. 179) ressalta, “[...] as disposições do comportamento, como atitude social e traços de personalidade desempenharam papel importante nas tentativas de prever e explicar o comportamento humano destes jovens”.

Retomando a metodologia empregada neste estudo, a observação participante implica saber ver, ouvir, escutar, fazer uso de todos os sentidos. Desta forma, a observação participante não é uma prática simples, mas repleta de dilemas teóricos e práticos que cabe ao pesquisador gerenciar (Whyte, como citado em Valladares, 2007, p.154).

Contudo, a metodologia atribuída no estudo torna-se essencial para o relato sobre a trajetória da ciclomobilidade no entorno do instrumento público, confrontando-se com os elementos que amparam a infraestrutura aplicada diante de leis e políticas públicas para a mobilidade urbana (Política Nacional de Mobilidade Urbana, 2012; Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, 2014) direcionadas ao incentivo do uso deste modal de transporte no trajeto aos destinos de formação cultural do jovem desta cidade.

Por fim, vale ressaltar, como exemplo de sucesso da aplicação desta metodologia por outro autor ciclista, a importante dissertação oriunda da observação participante de Belotto (2017), na qual o autor interpreta conteúdos de documentos disponibilizados pelo governo do estado paranaense e os ciclos das políticas públicas e das entidades civis na cidade de Curitiba. Naquele estudo, materializou-se o envolvimento do meio acadêmico com os movimentos ativistas de grupos de pedal.

3.1 Elementos de análise

Para compor a pesquisa, os elementos de análise, antecipados no início deste capítulo, foram pautados e identificados no estudo do artigo bibliométrico, sobre as barreiras e os facilitadores no uso de bicicletas de Battiston et al. (2017). No referenciado artigo daqueles autores, há a identificação e consolidação de diversos estudos sobre ciclomobilidade, construindo-se desta forma, a base ideal de apoio para os elementos de análise no entorno do CCJ.

Quanto à compreensão do cotidiano no entorno do local de estudo, visando à utilização da ciclomobilidade, este autor busca, na pesquisa e análise de campo, os componentes primordiais para desenvolvimento da dissertação, a qual vem ao encontro dos desafios atuais para percepção do ambiente urbano em transformação.

Contudo, aos poucos, o referencial teórico desdobrado a partir dos conceitos e categorias pré-estabelecidas conduz o estudo em relação às potencialidades do desenvolvimento da comunidade, na participação, comunicação e conhecimento da ciclomobilidade no entorno do CCJ.

Pressuposto como ponto de partida da análise sobre infraestrutura, as barreiras apontadas por alguns autores (Stein, 2013; Battiston et al., 2017; Harkot, 2018) são consideradas o conjunto de fatores desestimulantes ao interessado na ciclomobilidade. Por

outro lado, tais barreiras servem como parâmetros para identificar melhorias específicas no campo de estudo científico sobre as necessidades e apontar em que os estímulos devem ser concentrados para incentivar novos adeptos ao uso das bicicletas.

Para Stein (2103), a percepção das barreiras bloqueia a intenção do uso da bicicleta.

O indivíduo reconhece, portanto, que o problema existe, está seriamente decidido a superá-lo, mas ainda não apresenta um comprometimento decisivo. Nesse estágio, há conhecimento dos benefícios da mudança, mas diversas barreiras são percebidas, as quais impedem a ação desejada (Stein, 2013, p. 35).

Para Battiston et al. (2017), barreiras são sinônimos de situações que podem interferir no uso da bicicleta. Desta forma, entendê-las é fundamental para que as intervenções venham ao encontro das necessidades do ciclista, buscando ampará-lo e dar melhores condições, tornando este meio de transporte uma opção para pessoas (Battiston et al., 2017).

Todavia, Harkot (2018) transmite de forma prática e não conceitual a interpretação do significado do termo barreiras, relacionando-o com questões da infraestrutura, bem como com questões socioculturais pontuadas durante as entrevistas que compõem a dissertação da autora sobre o gênero feminino (Harkot, 2018).

Diante da constatação da existência das barreiras, assimila-se a abordagem da análise desta pesquisa, concentrando as principais interpretações sobre barreiras identificadas e consolidadas no estudo bibliométrico de Battiston et al. (2017). A seguir, no Tabela 5, estão expostos os elementos e subelementos chave de análise.

Tabela 5: Elementos chave e Subelementos de análise.

Elementos Chave	Subelementos de análise
1-Infraestrutura;	# ausência de ciclofaixas e ciclovias;
	# falta de proteção contra intempéries;
	# largura das vias;
	# irregularidade do piso;
	# presença de obstáculos altos (como placas e postes);
	# carros estacionados em locais proibidos;
	# ausência de bicicletários seguros e vestiários;
	# sinalização insuficiente;
2-Ambiente e trânsito;	# problemas de drenagem e iluminação nas ciclovias ou ciclofaixas.
	#“falta de respeito” dos motoristas com relação aos ciclistas;
	# condições climáticas como a chuva e o vento;
	# pouca arborização;
	# dividir a pista com os carros;
	# volume de veículos;
	# risco de atropelamentos especialmente em cruzamentos e rotatórias;
# alta velocidade dos veículos;	

	# características topográficas;
	# distâncias;
	# falta de interligação entre as ciclovias;
	# percepção de poluição.
3- Aspectos culturais e sociais;	# falta de segurança;
	#hábito de utilizar carro para os deslocamentos;
	# apresentação pessoal como suor e sujeira na roupa;
	# questões práticas como furar um pneu;
	# necessidade de levar outras pessoas a outros lugares;
	# o status do ciclista;
	# ausência da cultura da bicicleta
4- Aspectos psicológicos e emocionais.	# medo de ser assaltado;
	# medo de ser atropelado;

Fonte: Battiston et al. (2017), adaptado pelo autor.

Parâmetros de Pesquisa de campo

Conforme explanado na seção anterior, para apurar os parâmetros e com o intuito de identificar e analisar a infraestrutura voltada à ciclomobilidade no entorno do CCJ Ruth Cardoso, pautou-se a metodologia sobre infraestrutura conforme Battiston et al. (2017) detalhou em suas conclusões.

A metodologia utilizada para a definição dos atributos no entorno do CCJ confronta dois parâmetros: i) aspectos de infraestrutura cicloviária na área de estudo; ii) aspectos da infraestrutura cicloviária de carácter normativo definidos pelo marco regulatório.

Para tanto, Battiston (2017, p.279) elenca as barreiras e os facilitadores para uso de bicicleta como meio de transporte (Tabela 6):

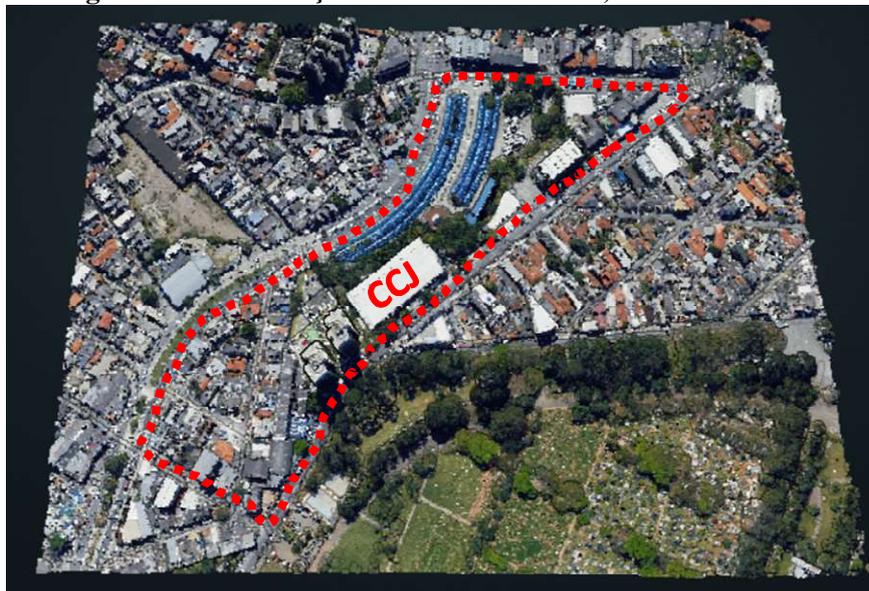
Tabela 6: Barreiras e facilitadores para o uso da bicicleta como meio de transporte.

Ponto de Observação	Barreiras	Facilitadores
Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> - ausência de ciclofaixas e ciclovias; - falta de proteção contra intempéries; - largura das vias; - irregularidade do piso; - presença de obstáculos altos (como placas e postes); - carros estacionados em locais proibidos; - ausência de bicicletários seguros e vestiários; - sinalização insuficiente; - problemas de drenagem e iluminação nas ciclovias ou ciclofaixas. 	Faixa exclusiva para ciclistas, estacionamentos.

Fonte: Battiston et al, 2017. Adaptação do autor.

Desta forma, a pesquisa de campo pautou-se por meio dos dois parâmetros elucidados anteriormente, visando identificar a avaliação do ciclismo para deslocamentos diários no entorno do CCJ (Figura 5).

Figura 5 - Identificação do entorno do CCJ, destacado em vermelho.



Fonte: Geosampa (2021), adaptada pelo autor.

Locais de Pesquisa de Campo – Pontos de Observação

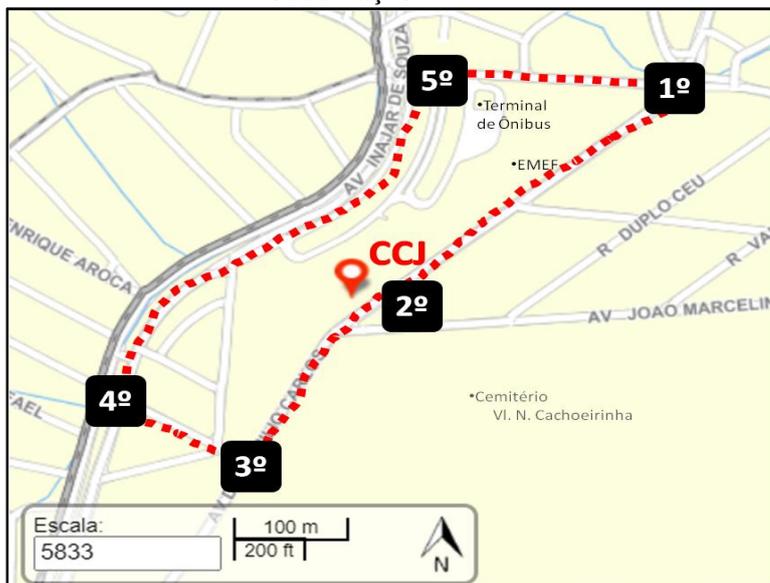
Para avaliação, foram visitados locais estratégicos para apuração de dados da infraestrutura, denominados como “pontos de observação”. Os locais correspondem com ruas e avenidas no entorno do CCJ, escolhidos para observar o acesso do CCJ e as esquinas de maior fluxo de veículos e de pedestres, compreendidas no entorno e diretamente relacionadas aos demais instrumentos públicos municipais nas imediações, conforme detalhamento indicado tanto no Tabela 7 como na Figura 6.

Tabela 7: Locais de Pesquisa de Campo - Pontos de Observação.

Ponto de Observação	Objetivo de análise de infraestrutura da ciclomobilidade	Local
1º Ponto de Observação	Via de Chegada ao CCJ	Confluência entre Avenida Deputado Emílio Carlos e Avenida Imirim
2º Ponto de Observação	Chegada ao CCJ	Acesso frontal do CCJ
3º Ponto de Observação	Via de saída ao CCJ	Confluência entre Avenida Deputado Emílio Carlos e Rua Edson Andrade Silva
4º Ponto de Observação	Chegada na principal Avenida da Região	Confluência entre Rua Edson Andrade Silva e Avenida Inajar de Sousa
5º Ponto de Observação	Esquina de acesso ao Terminal de ônibus Vila Nova Cachoeirinha e bicicletário	Confluência entre Avenida Inajar de Sousa e Avenida Itaberaba

Fonte: elaboração própria, 2020.

Figura 6 - Entorno do CCJ com destaque para identificação numerada dos Pontos de Observação.



Fonte: Geosampa (2021), adaptado pelo autor.

3.1.1 Procedimentos de coleta de dados

A análise realizada consiste no confronto da identificação do desenvolvimento da infraestrutura da ciclomobilidade no entorno do CCJ e da participação das políticas públicas na implantação desta infraestrutura.

Visita a campo

Por meio da análise do local que envolve o entorno do CCJ, foram examinadas as características funcionais da ciclomobilidade, utilizando-se a análise de sua estrutura física, funcionalidade e a compreensão desses instrumentos pelos seus usuários. Nesta pesquisa, combinaram-se métodos e técnicas que permitiram a aproximação do sujeito com o objeto de estudo, com o intuito de alcançar os objetivos propostos. A busca exploratória no levantamento bibliográfico, na análise de dados e observação de campo direta e participante na região foram elementos primordiais para compor a visita a campo (Tabela 8).

Tabela 8: Estrutura de Pesquisa e Visita de Campo quanto aos Pontos de Observação e análise.

Estrutura de Pesquisa e Visita de campo				
TEMA	REFERENCIAIS TEÓRICOS	METODOLOGIA	Visita de Campo	
<ul style="list-style-type: none"> •Ciclomobilidade •Modo de Vida •Cidades Inteligentes •Sustentabilidade 	<p>1</p> <ul style="list-style-type: none"> •Novos paradigmas da Mobilidade Urbana 	<p>Pesquisa Descritiva Exploratória</p> <p>↓</p> <p>Abordagem Qualitativa</p> <p>↓</p> <p>Observação Participante</p> <p>↓</p> <p>Aplicação do estudo da região do entorno do CCJ Ruth Cardoso</p>	<input type="checkbox"/> Observação sobre aspectos visuais e concretos sobre novos paradigmas da mobilidade relacionados ao ambiente e no modo de vida da região;	
	<p>2</p> <ul style="list-style-type: none"> •Ciclomobilidade 			<input type="checkbox"/> Observação sobre aspectos da ciclomobilidade e mobilidade ativa no modo de vida da região;
	<p>3</p> <ul style="list-style-type: none"> •Marcos Regulatórios •Infraestrutura 			<input type="checkbox"/> Observar instrumentos públicos aplicados para a ciclomobilidade. <input type="checkbox"/> Identificação de evidências da utilização das ciclovias da região.

Fonte: elaboração própria.

Para avaliação do entorno do local do CCJ, o autor buscou identificar elementos da infraestrutura com relação ao modal de transporte ciclismo, conforme entorno do local de estudo (Figura 7).

Figura 7- Entorno do CCJ com destaque para os instrumentos públicos municipais da região.



Fonte: Geosampa (2021), adaptada pelo autor.

3.1.2 Análise territorial

Com os resultados obtidos nesta pesquisa, foi possível constatar que a observação participante contribuiu para a compreensão da infraestrutura dinâmica ofertada aos moradores do local quanto à utilização da ciclomobilidade como modo de vida. O método foi o componente primordial para desenvolvimento desta dissertação, a qual vem ao encontro dos desafios atuais do tema.

Para Minayo (1998), os pesquisadores costumam encontrar obstáculos quando partem para a análise dos dados recolhidos no campo, sendo um deles o perigo da compreensão espontânea e da interpretação sugestionada do pesquisador.

Assim, neste estudo, os dados foram analisados de maneira indutiva, num primeiro momento, seguindo as etapas descritas por Minayo (1998, p.198): “buscar a partir do próprio material coletado a descoberta da pesquisa, administrando provas, ampliando os contextos culturais e ultrapassando o nível das mensagens”. Portanto, foram coletados os dados de infraestrutura no entorno do CCJ por meio da observação participante focada, com o auxílio de ferramentas de fotografias, buscas por meio de *websites* oficiais e anotações do autor durante visitas no local de estudo que ocorreram entre os meses de agosto de 2020 e janeiro de 2021.

Para Minayo, o material primordial da investigação qualitativa é a palavra expressa, seja nas relações afetivas e técnicas, seja nos discursos intelectuais, burocráticos e políticos (Minayo, 1993). Assim, o referencial teórico desdobrado a partir dos conceitos e categorias pré-estabelecidas conduzirá o estudo para a avaliação das potencialidades do desenvolvimento da comunidade quanto à participação, comunicação e conhecimento da ciclomobilidade no entorno do CCJ.

3.1.3 Pesquisa *online*

Questionário *online*

O complemento encontrado pelo autor, para conexão entre elementos observados e própria percepção dos frequentadores, foi consolidado no estudo por meio de um questionário eletrônico *online*, direcionado aos frequentadores multiplicadores de cultura, de acordo com a metodologia empregada por Stein (2013).

Deste modo, a metodologia escolhida para a coleta de dados foi uma pesquisa *online*. Esta forma de captação de informações se tornou viável devido à comodidade fornecida para os respondentes, Nesse caso, a análise dos dados é praticamente instantânea e resguarda o sigilo dos dados dos entrevistados, o que fornece mais liberdade em suas respostas.

As questões desenvolvidas, por meio do *software* Google Forms, mostrou-se viável para aplicação do questionário que possui como público alvo os frequentadores jovens do CCJ, acima de 18 anos. O foco da pesquisa *online* é a consolidação das barreiras respondidas pelos participantes, conforme questão de número 9, vindo ao encontro com as barreiras sugeridas por Battiston et al. (2017).

A pesquisa indicada no Questionário 1 foi realizada no canal de relacionamento social do CCJ, conhecida como página oficial do Facebook, a qual possui 71.085 seguidores¹⁰. O período de captação de respostas compreendeu entre os dias 17 de dezembro de 2020 a 08 de fevereiro de 2021. Para convidar os participantes, a publicação foi postada distintamente por dois momentos, sendo o inicial no dia 17 de dezembro de 2020 e a segunda postagem no dia 14 de janeiro de 2021 (ver Anexo 5).

A seguir, encontra-se o questionário disponibilizado via *online* e estruturado para captação de 12 questões detalhadas por meio da Tabela 9.

Tabela 9: Estrutura de questões relacionadas ao perfil e infraestrutura percebida por frequentadores do CCJ.

<p>Prezado (a) participante,</p> <p>A pesquisa sobre Ciclomobilidade, do programa de Mestrado Cidades Inteligentes e Sustentáveis, convida você a participar por meio de opinião sobre sua percepção das características funcionais da infraestrutura para ciclomobilidade no entorno do CCJ.</p> <p>Sua participação é voluntária. O estudo leva cerca de 3 minutos para ser concluído, com 12 questões objetivas. Os dados são confidenciais e anônimos e os pesquisadores responsáveis se comprometem a publicar apenas resultados consolidados, sem qualquer possibilidade de identificação dos participantes.</p>
<p>* Required Email address: * _____</p>
<p>1.Gênero * Masculino Feminino</p> <p>2.Idade * 18 a 21 anos. 22 a 30 anos. 31 a 40 anos</p>

¹⁰ A identificação do quantitativo de seguidores do CCJ no Facebook é indicado na própria página de acesso ao centro cultural. A indicação do total foi consultada no início da pesquisa (dia 17/12/2020) e posteriormente (dia 08/02/2021), sendo o total utilizado desta última data.

Acima de 40 anos.

3. Formação acadêmica: *

Estudante do Ensino Fundamental I (até 5º ano)
 Estudante do Ensino Fundamental II (do 6º ao 9º ano)
 Estudante do Ensino Médio (1º ao 3º ano- antigo colegial)
 Estudante do Ensino Superior
 Estudante de Pós-Graduação

4. Renda familiar: *

1 salário-mínimo.
 Entre 2 e 3 salários-mínimos.
 Entre 4 e 6 salários-mínimos.
 Acima de 7 salários-mínimos.

5. Qual o meio de transporte utilizado para chegar ao CCJ? *

Bicicleta.
 Ônibus.
 Motocicleta.
 Carro.
 Outros (aplicativos, táxi e etc)

6. Frequência de visitas ao CCJ: (antes da pandemia) *

Mais de 1 vez por semana.
 1 vez por semana.
 1 vez por mês.
 1 vez por semestre.

7. Distância percorrida até o CCJ: *

até 1 km.
 de 2 a 3 km.
 de 4 a 10km
 acima de 10 km.

8. Selecione uma ou mais opções para explicar os motivos que te incentivaria a ir de bicicleta ao CCJ. *

Exercício / Saúde
 Economia
 Preocupação Ambiental
 Infraestrutura favorece o uso de bicicleta
 Caminho seguro até o CCJ

9. Quais barreiras representam as dificuldades para o uso da bicicleta no entorno do CCJ? Selecione quantas alternativas forem necessárias. *

Não sei andar de bicicleta
 Ausência de ciclofaixas e ciclovias;
 Falta de proteção contra intempéries - Questões climáticas (chuva, neblina, vento forte);
 Largura das vias;
 Irregularidade do piso - cobertura irregular do solo, receio de quedas;
 Presença de obstáculos altos (como placas e postes);
 Carros estacionados em locais proibidos;
 Ausência de bicicletários ou paraciclos seguros;
 Sinalização insuficiente para ciclistas;
 Problemas de drenagem e iluminação nas ciclovias ou ciclofaixas;
 Falta de segurança (risco de assaltos);
 Falta de segurança (risco de atropelamentos);

10. Selecione uma ou mais opções sobre a infraestrutura pública existente no entorno do CCJ. Selecione quantas alternativas forem necessárias. *

Ruas sinalizadas
 Calçadas conservadas
 Ponto de ônibus próximo ao CCJ
 Terminal de ônibus próximo ao CCJ
 Faixa de pedestre próximo ao CCJ
 Ciclovia próximo ao CCJ
 Bicicletário ou paraciclo próximo ao CCJ

11. De quem deveria ser a prioridade de circulação da infraestrutura viária (ruas e avenidas compartilhadas) no entorno do CCJ?

Selecione quantas alternativas forem necessárias. *

1. Pedestre.
 2. Ciclista.
 3. Motorista de Carro.
 4. Transporte coletivo.

12. Qual estrutura de transporte mais representa uma Cidade Inteligente e Sustentável?

Calçadas.
 Vias pavimentadas.
 Ciclovias.
 Corredores de ônibus.
 Metrô ou Trens.

Fonte: elaboração do autor.

Seguindo premissas de Stein (2013), não houve a necessidade do projeto ser enviado para o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) para ser validado, pois, segundo a Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016, quando os dados dos participantes não são identificáveis, a pesquisa de opinião pública¹¹ não é necessária ser registrada e nem avaliada pelo sistema CEP/CONEP.

Diante desta constatação metodológica, torna-se possível, por meio da pesquisa qualitativa e da utilização do método da observação participante, descrever ações dos sujeitos que contribuem para a multiplicação da ciclomobilidade no entorno do local estudado. Almeja-se que este estudo contribua com dados para amparo de políticas públicas, que se tornam possíveis devido à triangulação de informações primárias geradas pela academia, assim, estruturando informações para ações do poder público.

¹¹ É definida como pesquisa de opinião pública a “consulta verbal ou escrita de caráter pontual, realizada por meio de metodologia específica, através da qual o participante, é convidado a expressar sua preferência, avaliação ou o sentido que atribui a temas, atuação de pessoas e organizações, ou a produtos e serviços; sem possibilidade de identificação do participante” (CEP/CONEP, Resolução nº 510, 2016, p. 3).

4 ANÁLISE DE CAMPO E DISCUSSÃO

Vias expressas largas e rápidas para uso do automóvel particular foram criadas a partir da década de 1950, para organizar e solucionar o transporte em São Paulo. A adoção do modelo norte-americano teve como objetivo impulsionar e garantir o desenvolvimento baseado no automóvel individual. Segundo Renato Anelli (2007):

Em 1949, o prefeito Linneu Prestes contrata uma equipe dirigida pelo americano Robert Moses para elaborar o Plano de Melhoramentos Públicos. Moses trazia para São Paulo o modelo da Highway Research Board, o qual pretendia adaptar as cidades para comportar a expansão periférica horizontal em subúrbios residenciais de classe média motorizada.

Anos mais tarde, foi possível comprovar que a solução acelerou o crescimento periférico desordenado e as avenidas foram tomadas por congestionamentos constantes. Além disso, o modelo é inibidor da urbanidade, ou seja, a escala urbana tornou-se incompatível com a vida do pedestre, a ruptura no tecido urbano e a intensa poluição – atmosférica e sonora – são questões que precisam ser mitigadas (Jacobs, 2000; Harvey, 2014).

O entorno do local de pesquisa do CCJ possui elementos evidentes do contexto de conexões urbanas e da nova mobilidade das pessoas (Urry, 2007), principalmente, com instrumentos públicos municipais, como: a) Terminal Cachoeirinha de ônibus; b) Escola municipal EMEF; c) Cemitério Cachoeirinha; d) Cartório Civil.

Há também inúmeros estabelecimentos comerciais privados, como lojas de venda a varejo de móveis e eletrodomésticos, venda de veículos seminovos, restaurantes e pontos de alimentação, agências bancárias, agência dos correios. Todos estes elementos favorecem a criação de fluxo elevado de habitantes na busca cotidiana de suas atividades no palco que é a cidade (Lefebvre, 2011; Harvey, 2014; Levy, 2016; Levy & Leite, 2020), dando ao local amplitude para que sejam observados fatores correlacionados com a ciclomobilidade nas visitas de campo.

Ato contínuo ao detalhado, sintetizando as percepções quanto à infraestrutura da ciclomobilidade e do modo de vida no entorno do local estudado, este autor descreve neste capítulo os resultados que envolvem a apuração dos principais indicativos de infraestrutura que afetam o modo de vida. Fica descrito ainda como essas estruturas contribuem no

desenvolvimento e no incentivo a ciclomobilidade, evidenciando a constante disputa do espaço urbano e de vias compartilhadas entre ciclistas e os automóveis.

Nesse contexto, as análises de campo reforçam a existência de novos desafios para os planejadores urbanos contemporâneos na efetiva transformação do entorno do CCJ e do impacto positivo no modo de vida dos habitantes da região. Assim, salienta-se a necessidade de haver a vivência de locomoção nas cidades, conforme conclusões de Jirón e Imillán (2018, p. 30).

...Mobilidade por ser mais complexo do que seu tratamento tradicional no planejamento, também levanta implicações muito mais difundidas na vida dos indivíduos. Entender o viver móvel implica compreender a complexidade das relações envolvidas na habitar, que inclui várias pessoas, tecnologias, escalas e espaços-tempo, que em síntese produzem territórios móveis. Isso vai além da compreensão da mobilidade sustentável, e requer novas formas de abordagem e planejamento para a cidade. (Jirón & Imillán, 2018, p. 30)

O detalhamento descrito a seguir conta com a análise dos locais pré-definidos indicados anteriormente no Tabela 6 do capítulo anterior, reintegrado abaixo no contexto para melhor entendimento.

Tabela 6: Locais de Pesquisa de Campo - Pontos de Observação

Ponto de Observação	Objetivo de análise de infraestrutura da ciclomobilidade	Local
1º Ponto de Observação	Via de Chegada ao CCJ	Confluência entre Avenida Deputado Emílio Carlos e Avenida Imirim
2º Ponto de Observação	Chegada ao CCJ	Acesso frontal do CCJ
3º Ponto de Observação	Via de saída ao CCJ	Confluência entre Avenida Deputado Emílio Carlos e Rua Edson Andrade Silva
4º Ponto de Observação	Chegada na principal Avenida da Região	Confluência entre Rua Edson Andrade Silva e Avenida Inajar de Sousa
5º Ponto de Observação	Esquina de acesso ao Terminal de ônibus Vila Nova Cachoeirinha e bicicletário	Confluência entre Avenida Inajar de Sousa e Avenida Itaberaba

Fonte: elaboração própria.

Local de Observação 1, conhecida como via de chegada ao CCJ, local de confluência entre duas avenidas de alto fluxo, a saber Avenida Deputado Emílio Carlos e Avenida Imirim. O lugar é considerado de alta circulação de pedestres; percebe-se desamparo total de infraestrutura, devido à ausência de ciclofaixas e ciclovias, nas duas

principais vias de chegada para à avenida do CCJ (Figura 8), a Avenida Itaberaba, a qual possui o Terminal de ônibus Cachoeirinha (Figura 9) e a avenida próprio do CCJ, descumprindo-se o PDE, artigo 351, item XIX. O item menciona necessidade de “medidas para tornar o sistema viário o mais propício e seguro possível para a circulação de bicicletas, além de prever um sistema ciclovitário local, articulado com o sistema de transporte coletivo, áreas verdes e principais equipamentos urbanos e sociais” (PMSP, 2014).

Figura 8 – Ponto de Observação 1, identificação do local de esquina de acesso à avenida do CCJ.



Fonte: elaboração do autor.

Figura 9 – Ponto de Observação 1, identificação do local de acesso à avenida do CCJ.



Fonte: elaboração do autor.

Seguindo análise quanto ao Ponto de Observação 2, que está relacionado à via de chegada ao CCJ, na porção frontal do centro cultural, observa-se que, na chegada ao CCJ, tem-se a constatação positiva da mudança entre o ano 2010 para 2020. Confirma-se que a

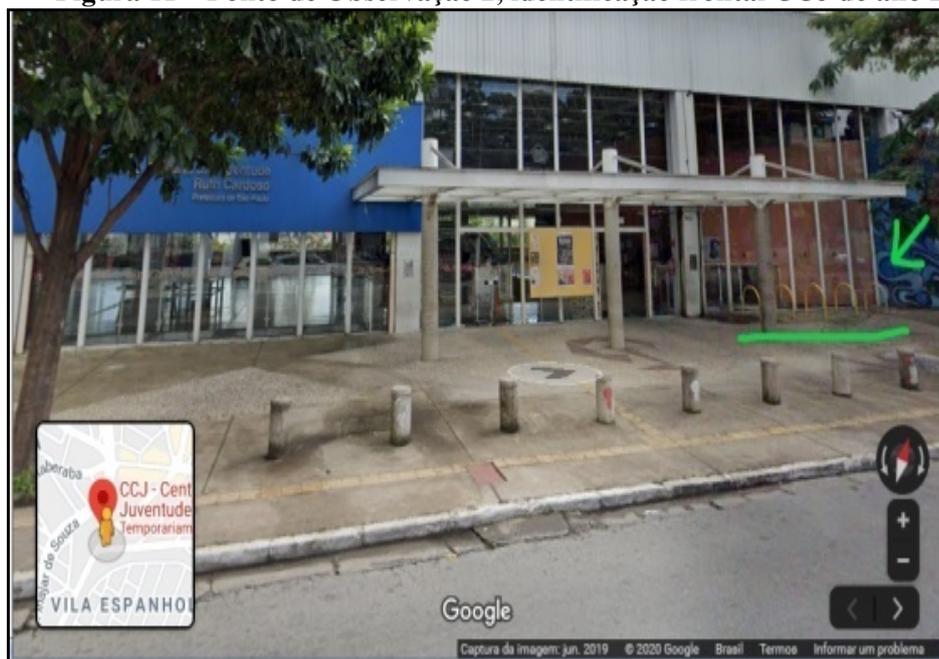
infraestrutura evoluiu quanto à implantação dos paraciclos na calçada frontal do CCJ, conforme comparativos entre Figura 10 e Figura 11, com o detalhe destacado em verde.

Figura 10 – Ponto de Observação 2, identificação frontal CCJ do ano 2010.



Fonte: Google (2020).

Figura 11 – Ponto de Observação 2, identificação frontal CCJ do ano 2020.



Fonte: Google (2020).

Neste ponto de avaliação, fica materializada a presença da barreira de infraestrutura relacionada à ausência de bicicletários seguros e exclusivos do centro cultural, conforme Figura 12.

Figura 12 - Identificação frontal do CCJ 2020 com paraciclos pintados de amarelo no centro da imagem.



Fonte: elaboração do autor.

Quanto ao Ponto de Observação 3, considerado via de saída do CCJ, representada pela confluência entre Avenida Deputado Emílio Carlos e Rua Edson Andrade Silva, novamente há constatação da situação identificada quanto à barreira. Há ausência de ciclofaixas ou ciclovias para os frequentadores que buscam saída com destino à Avenida Inajar de Sousa, e assim retirar-se da região ou acessar a ciclovía mais próxima ao CCJ (Figuras 13 e 14).

Figura 13 – Ponto de Observação 3, esquina de saída da avenida do CCJ.



Fonte: elaboração do autor.

Figura 14 – Ponto de Observação 3, esquina de chegada da Rua Edson Andrade Silva.



Fonte: elaboração do autor.

Quanto ao Ponto de Observação 4, que representa a chegada na Avenida Inajar de Sousa, considerada a principal avenida, mais extensa e única que contempla ciclovias estruturadas na região, as Figuras 15 e 16 apontam sinalização vertical de apoio para transição dos ônibus que se aproximam do Terminal. No entanto, não há nenhuma ciclovias estruturadas. Neste Ponto de Observação, nota-se a presença de ciclista, conforme Figura 15, o qual utiliza a avenida para transitar no sentido Bairro do Limão e Marginal do Tietê. Percorrendo mais 300 metros, o ciclista encontrará a ciclovias no canteiro central da Avenida Inajar de Sousa para transitar com segurança.

Figura 15 – Ponto de Observação 4, esquina à esquerda da Avenida Inajar de Souza.



Fonte: elaboração do autor.

Figura 16 – Ponto de Observação 4, esquina à direita da Avenida Inajar de Souza.



Fonte: elaboração do autor.

Partindo para o Ponto de Observação 5, representado pela esquina de acesso ao Terminal de ônibus Vila Nova Cachoeirinha e bicicletário, o local de estudo é considerado como a principal convergência de avenidas com maior fluxo de veículos, ônibus e pedestres da região.

Embora convivamos com a virada da mobilidade, ainda percebe-se que é preciso transformar e transcender questões de transporte e pesquisa urbana, conectando diferentes formas de transporte com padrões complexos da experiência social (Sheller & Urry, 2006). Percebe-se o vácuo estrutural atual dos projetos no transporte, que não geram a princípio a escala do tráfego previsto deste ponto de observação.

As Figuras 17 e 18 sinalizam a situação mais preocupante entre todos os pontos observados, pois fica evidente a presença de alto risco quanto à segurança dos ciclistas, que são desguarnecidos da infraestrutura para a ciclomobilidade da região no entorno do CCJ.

Figura 17 – Ciclista na faixa direita de veículos, com trajetória ao Ponto de Observação 5.



Fonte: elaboração do autor.

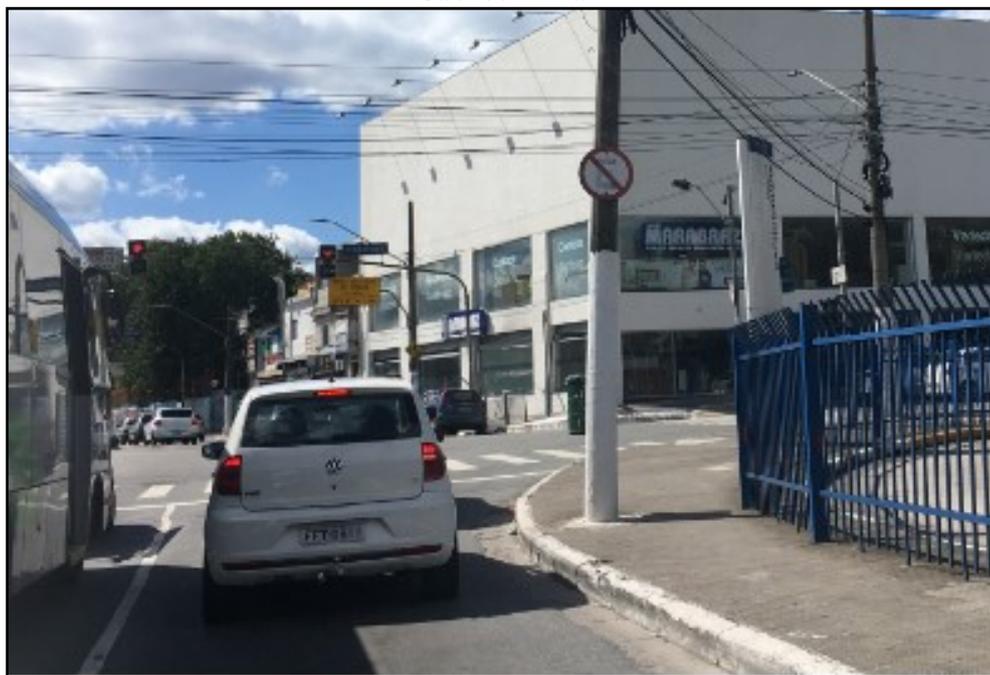
Figura 18 - Ciclista na faixa esquerda de veículos, com trajetória ao Ponto de Observação 5.



Fonte: elaboração do autor.

Naquele local, há uma real demanda ciclovária de acordo com a CET (2020), a infraestrutura ciclovária mais próxima ao ponto de observação, a ciclovia da Avenida Inajar de Souza, apresentou volume diário médio de 882 ciclistas, no ano de 2017, e de 958 ciclistas no ano de 2018 que não puderam usufruir de segurança de infraestrutura adequada de interligação objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte (Política Nacional de Mobilidade Urbana, 2012). A ausência de estrutura prejudica a circulação das bicicletas dos habitantes que se deslocam pela região e que usam o transporte público do Terminal Cachoeirinha (Figuras 19 e 20). Quanto ao acesso ao Terminal, percebe-se a barreira da sinalização insuficiente para os ciclistas, uma vez que este instrumento público possui bicicletário interno. Identifica-se a discordância da realidade quanto ao Artigo 228 do PDE, “Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes: IV - promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural ciclovária” (PDE, 2014).

Figura 19 – Ponto de Observação 5 na esquina de acesso a entrada do Terminal Cachoeirinha.



Fonte: elaboração do autor.

Figura 20 - Ponto de Observação 5 na entrada do Terminal Cachoeirinha.



Fonte: elaboração do autor.

No *website* da CET, é possível identificar que o Ponto de Observação 5 é desprovido de integração entre a ciclomobilidade e o transporte público, uma vez que o acesso dos ciclistas ao único bicicletário da região não é realizado por ciclovia ou faixa de

do CCJ. Além disso, toda a estrutura cicloviária acontece de forma periférica do local, tendo a presença das ciclovias da Av. Inajar de Souza distantes cerca de 500 metros dos Pontos de Observação 4 e 5, ao invés de conectar os principais modais. Com relação à demanda por infraestrutura, devido a sua topografia, a Avenida Inajar de Souza seria uma das principais avenidas a ser contemplada nos estudos de investimentos públicos no entorno do CCJ.

Concluindo esta análise, o estudo mostra que a iniciativa pública, é primeira responsável pela falta de infraestrutura cicloviária conectada de São Paulo. Implementando a ciclomobilidade, tanto regulamentada pelos marcos federal, estadual e municipal, de maneira insegura, com lentidão diante dos riscos vistos pelas imagens obtidas da região. Com ciclovias de difícil acesso para os frequentadores dos instrumentos públicos do entorno do CCJ e totalmente contra os novos conceitos de mobilidade urbana (Sheller & Urry, 2006; Jirón & Imillan, 2018) e do direito a cidade (Levy, 2016; Levy & Leite, 2020).

Diante da análise de campo desenvolvida, fica evidente a discussão sobre a necessidade do envolvimento da esfera pública e da sociedade civil de maneira participativa na criação do ambiente urbano das cidades inteligentes, para Levy e Leite (2020), a compreensão e construção destes espaços urbanos envolvem questões regulatórias, participativas e inovadoras, além de questões sociais,

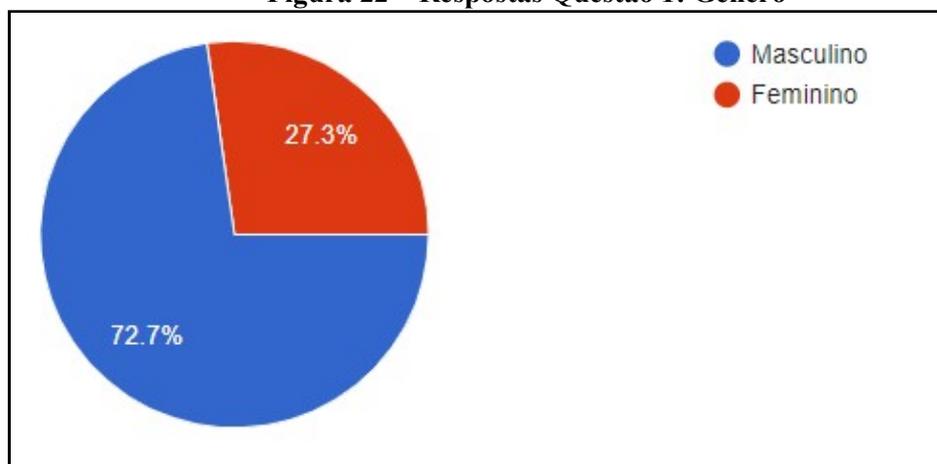
O ambiente democrático é, assim, o melhor espaço para produzir esse efeito desejado, pois no processo de aprendizagem social, no contexto da cooperação, há maior potencial para propiciar a emergência de uma esfera pública de proponentes que podem introduzir suas hipóteses, convicções e intuições, sem constrangimentos e com direitos iguais. (Levy e Leite, 2020).

Cabe ressaltar que este trabalho possui limitações quanto à dificuldade de obtenção das informações exclusivas nos trajetos para formação cultural dos jovens que frequentam o CCJ. Assim, busca-se apontar lacunas em determinado local da zona norte de São Paulo, com alta demanda de ciclistas que necessitam de apoio e amparo da administração pública.

Além das lacunas estruturais encontradas fisicamente no estudo de campo, apontadas até o parágrafo anterior, a partir deste ponto a representação dos dados respondidos pelos participantes do Questionário On-line (ii) contribuirá para entender a percepção destes frequentadores da região entorno do CCJ. O período de captação de respostas compreendeu entre os dias 17 de dezembro de 2020 a 08 de fevereiro de 2021,

obtido a atuação participativa (Harvey, 2014; Levy, 2016) de 66 respondentes da região de estudo.

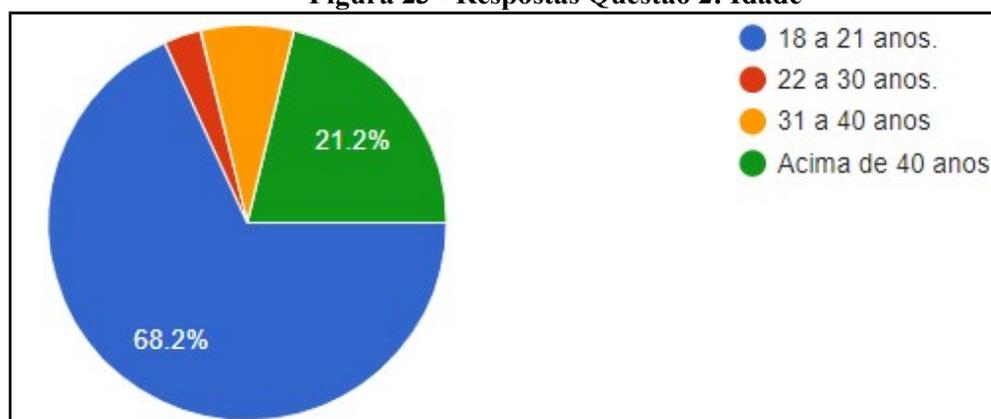
Figura 22 – Respostas Questão 1: Gênero



Fonte: elaboração do autor.

Percebe-se, pela predominância masculina dos respondentes, que o assunto ciclomobilidade e o uso das bicicletas usualmente são representados por este gênero. É interessante apontar que o resultado obtido neste estudo junto aos frequentadores do CCJ, de 72,7% de respondentes masculinos, segue a mesma tendência de estudos realizados por outras pesquisas, evidenciados, principalmente, por Harkot (2018).

Figura 23 - Respostas Questão 2: Idade

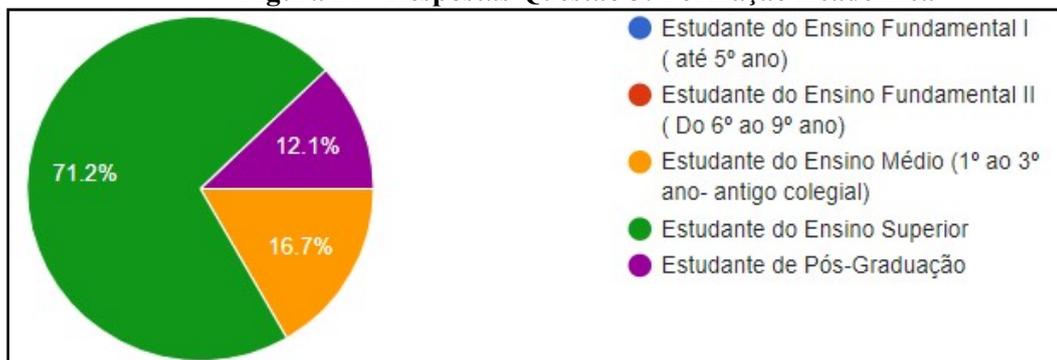


Fonte: elaboração do autor.

Quanto à faixa etária dos respondentes, nota-se que a participação de jovens entre 18 e 21 anos representa 68,2% da amostra, demonstrando que cerca de dois terços dos

respondentes encontra-se na fase de formação sociocultural e profissionalizante, que demandam transporte para deslocamentos diários.

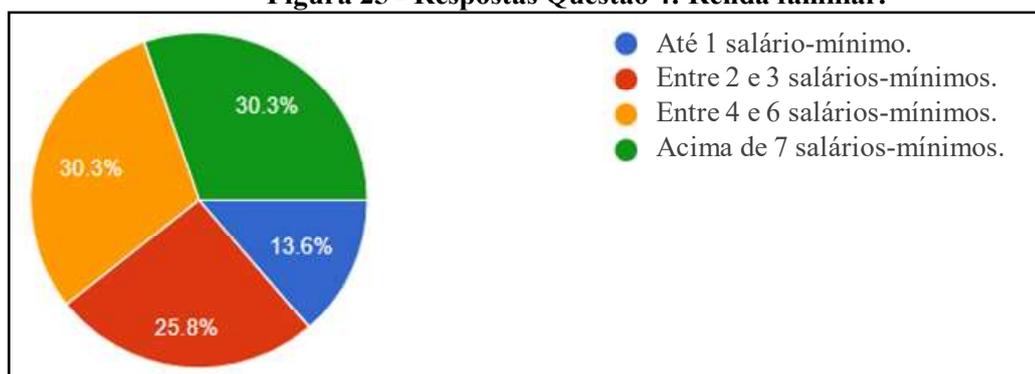
Figura 24 - Respostas Questão 3: Formação Acadêmica



Fonte: elaboração do autor.

Nota-se que estudantes do Ensino Superior representam 71,2% do total da amostra, consolidando a participação entre os respondentes. Demonstra-se assim, que o entorno do CCJ envolve habitantes com alta necessidade de deslocamentos diários de transporte com destino a formação escolar e cultural, reforçando indicadores da pesquisa OD (2017).

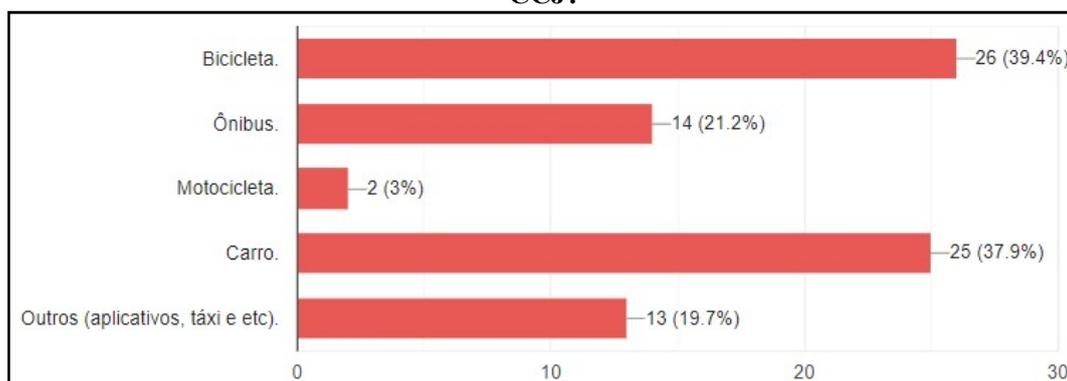
Figura 25 - Respostas Questão 4: Renda familiar.



Fonte: elaboração do autor.

Quanto à questão de identificação de faixa de renda familiar dos respondentes, nota-se equilíbrio socioeconômico entre as divisões dos respondentes, representado na consolidação a multiplicidade da região de estudo.

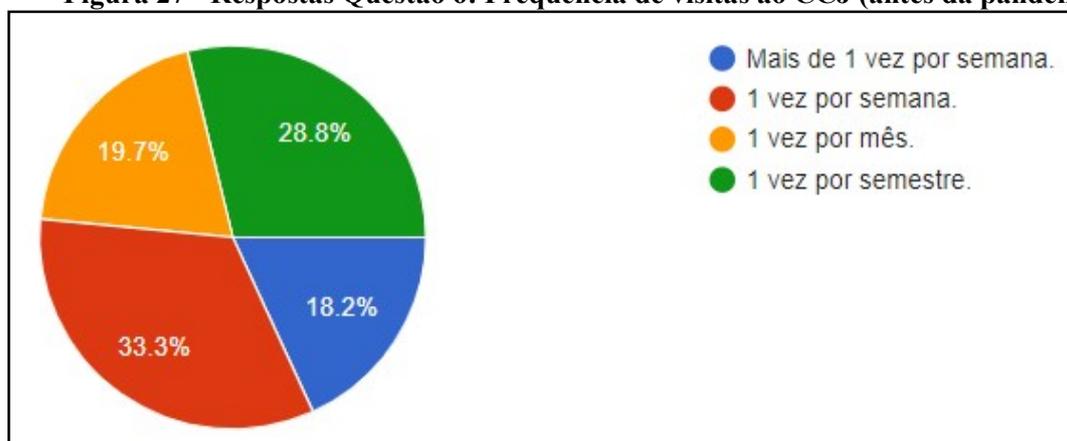
Figura 26 - Respostas Questão 5: Qual o meio de transporte utilizado para chegar ao CCJ?



Fonte: elaboração do autor.

Diante da servidão de transporte público aos arredores do CCJ, percebe-se a relação direta da maioria dos respondentes, com 39,4% que utilizam de bicicleta como principal meio de transporte para o deslocamento até o centro cultural. Reforça-se a ideia de demanda da região, confirmando as proposições do autor quanto à constatação pela observação participante do entorno do centro cultural.

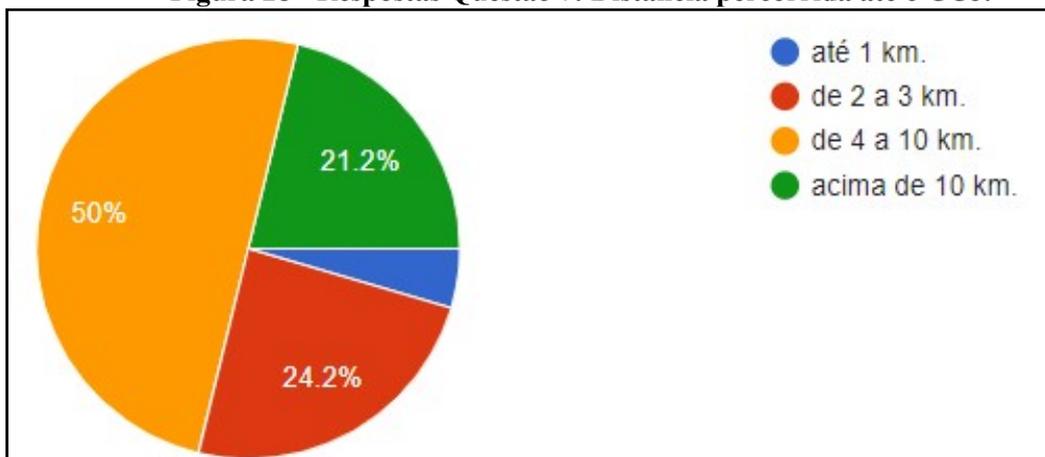
Figura 27 - Respostas Questão 6: Frequência de visitas ao CCJ (antes da pandemia).



Fonte: elaboração do autor.

Quanto à frequência de visitas ao CCJ, a apuração demonstra que os participantes que se deslocam entre uma vez por semana com destino ao centro cultural representam 33,3% dos respondentes. Este é um grupo relevante e adepto à ciclomobilidade com frequente atividades culturais.

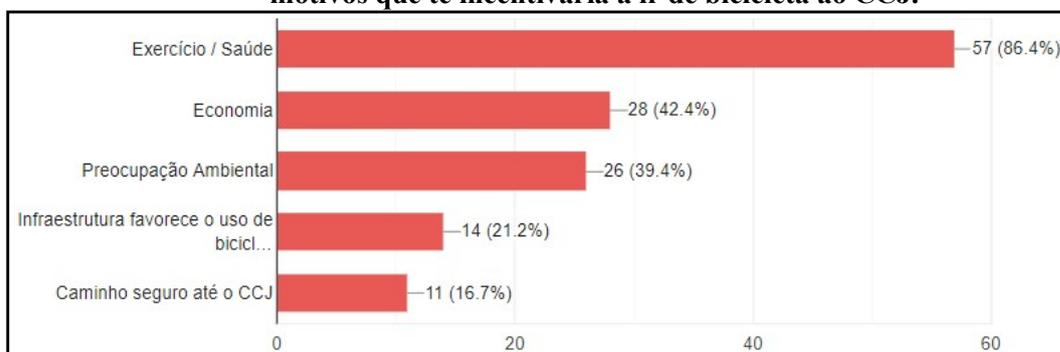
Figura 28 - Respostas Questão 7: Distância percorrida até o CCJ.



Fonte: elaboração do autor.

Apurando respostas sobre a distância percorrida até o CCJ, 50% dos respondentes confirmaram que percorrem entre quatro e dez quilômetros até o destino cultural. Considerando a alta oferta de ônibus, esta apuração demonstra que distância não é impeditivo para deslocamentos de transporte que vão além do entorno da região de estudo.

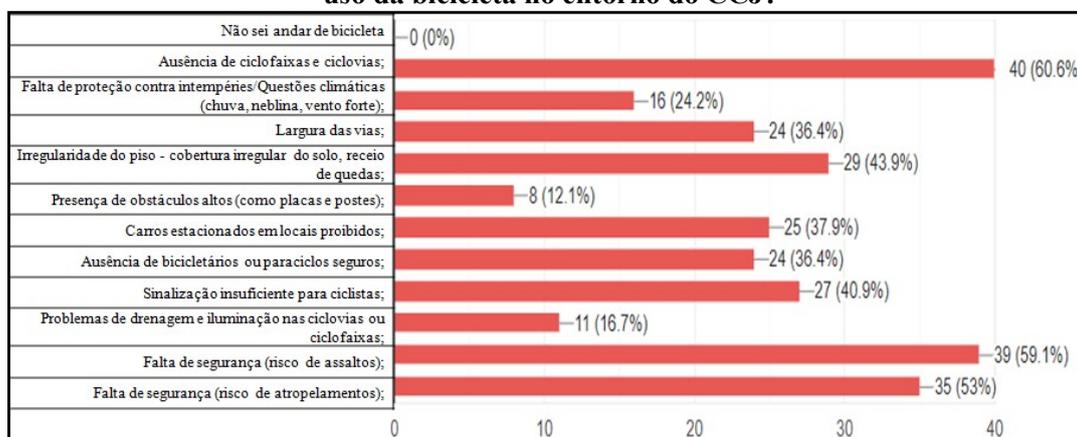
Figura 29 - Respostas Questão 8: Selecione uma ou mais opções para explicar os motivos que te incentivaria a ir de bicicleta ao CCJ.



Fonte: elaboração do autor.

Neste tópico do questionário *online*, além da constatação quanto ao incentivo à saúde, com 86,4% das respostas, o que chama a atenção é o baixo índice percebido sobre infraestrutura de favorecimento do uso da bicicleta, com 21,2% dos respondentes. Este resultado realça os pontos de observação e focos de análise apresentados anteriormente, os quais demonstraram a ausência da infraestrutura para ciclistas na região de estudo.

Figura 30 - Respostas Questão 9: Quais barreiras representam as dificuldades para o uso da bicicleta no entorno do CCJ?

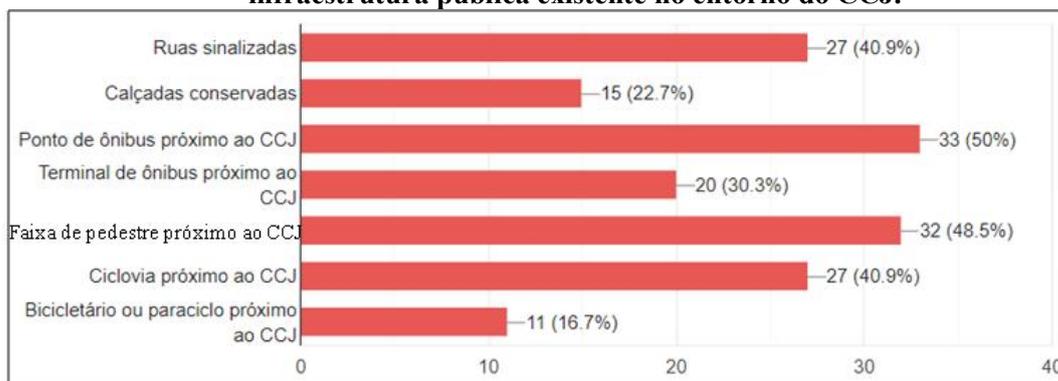


Fonte: elaboração do autor.

Quanto à pergunta 9, que apresenta envolvimento perceptível sobre barreiras ao uso da bicicleta, para 60,6% dos respondentes, a barreira que mais representa dificuldade está relacionada à Ausência de ciclofaixas e ciclovias. A resposta é seguida por Falta de segurança (risco de assaltos), com 59,1%, sendo que 53% apontaram a Falta de Segurança (risco de atropelamento). Estes itens formam o conjunto de fatores principais que representam dificuldades para os respondentes utilizarem a bicicleta no deslocamento com destino ao CCJ.

Quanto ao modo de vida e nova mobilidade (Sheller & Urry, 2006; Urry, 2007) dos habitantes sobre questões climáticas que fazem parte de seus cotidianos, percebe-se que as respostas para o item “Falta de proteção contra intempéries - Questões climáticas (chuva, neblina, vento forte) foi indicado por 24,2% dos respondentes. De certa forma, “apesar de incômodas, as condições climáticas da cidade parecem não impedir que as pessoas deixem de pedalar” (Harkot, 2018, p. 165).

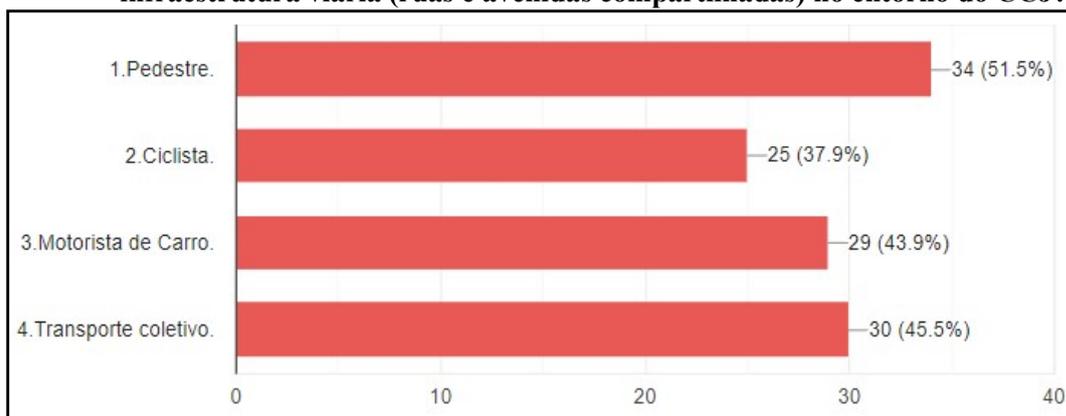
Figura 31 - Respostas Questão 10: Selecione uma ou mais opções sobre a infraestrutura pública existente no entorno do CCJ.



Fonte: elaboração do autor.

Dois respostas sobre infraestrutura existentes próximos ao CCJ tornaram-se destaques nas respostas, sendo uma das opções relacionada ao sistema de transporte de ônibus, com 50%, e a outra, faixa de pedestre próximo ao CCJ, com 48,5%. Ambos os itens foram identificados pela maioria, daí percebe-se a conotação direta que se deve possuir na interligação entre instrumentos públicos, determinante nas diretrizes do PDE (2014), conforme sugere o artigo 351. “(...) prever sistema cicloviário local, articular com o sistema de transporte coletivo, áreas verdes e principais equipamentos urbanos e sociais.”

Figura 32 - Respostas Questão 11: De quem deveria ser a prioridade de circulação da infraestrutura viária (ruas e avenidas compartilhadas) no entorno do CCJ?



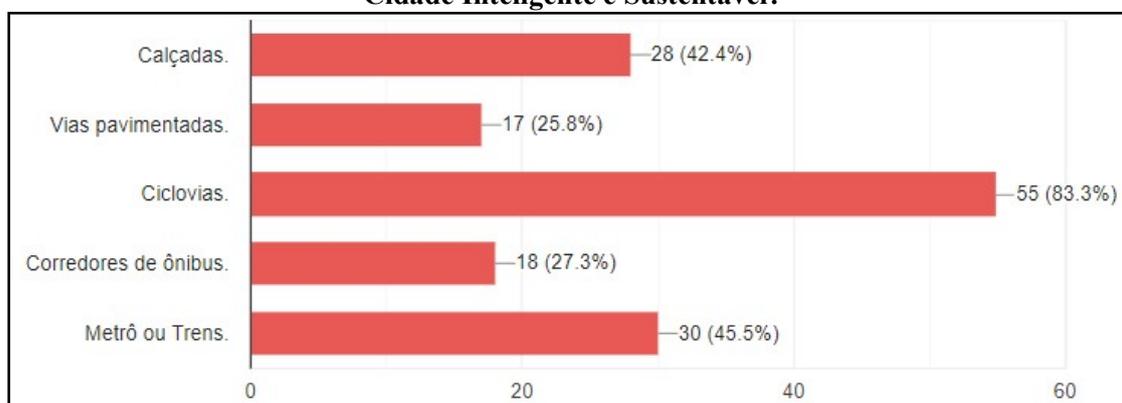
Fonte: elaboração do autor.

Em relação a esta questão, 51,5% dos entrevistados apontam que as vias pertencem ao pedestre, seguido por 45,5% para o transporte coletivo. Este resultado é um fator importante para desenvolver outras linhas de pesquisa para melhor compreensão da

prioridade das vias, em especial para o caso dos ciclistas que configurou 37,9% entre as indicações dos respondentes.

De certa forma, torna-se vital para a pesquisa a baixa indicação, 37,9%, que entendem que as vias compartilhadas também são para usufruto dos ciclistas. Com isto, percebe-se a necessidade de revitalizar no cotidiano as percepções de Gehl (2013), “é possível fazer que, naturalmente, a bicicleta conquiste seu espaço, já que programas de incentivos e treinamentos intensivos possibilitam o desenho da bicicleta na vida urbana...” (Gehl, 2013).

Figura 33 - Respostas Questão 12: Qual estrutura de transporte mais representa uma Cidade Inteligente e Sustentável?



Fonte: elaboração do autor.

Primordial entre a relação do tema de estudo de ciclomobilidade e dos centros urbanos, obtendo 83,3% de respostas entre os respondentes, as ciclovias, representam um indicador bem conceituado para acompanhar as tendências e evolução na representação das cidades inteligentes e sustentáveis.

Por fim, localizado na região norte de São Paulo, próximo ao Terminal de Ônibus Vila Nova Cachoeirinha, o Centro Cultural Municipal da Juventude Ruth Cardoso, equipamento da Secretaria Municipal de Cultura, inaugurado no dia 27 de março de 2006, é o maior equipamento público dedicado aos interesses da juventude da cidade de São Paulo. Segundo relatório da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET, 2020), a ciclovia da Avenida Inajar de Souza, infraestrutura cicloviária mais próxima ao equipamento, apresentou volume diário médio de 882 ciclistas, no ano de 2017, e de 958 ciclistas no ano de 2018 que certamente, almejam condições e vias estruturadas para ampará-los por seus trajetos cotidianos sobre bicicletas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS E CONCLUSÕES

Para a realização deste estudo, partiu-se do objetivo de desenvolver uma reflexão crítica a respeito da infraestrutura e modo de vida baseado na ciclomobilidade no entorno do Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso, na região norte da cidade de São Paulo. Foi possível, por meio da pesquisa qualitativa e da utilização do método da observação participante, avaliar a infraestrutura da ciclomobilidade no entorno do equipamento público municipal estudado.

De acordo com o referencial teórico utilizado, a ciclomobilidade como direito à cidade e modo de vida demanda interpretações interdisciplinares, como antropologia, planejamento urbano, geografia, engenharia, direito urbanístico, arquitetura e urbanismo (Battiston, 2017; Caballero et al., 2019; Ferraz et al., 2017; Frater et al., 2017; Gehl, 2013; Malatesta, 2014). O enfoque da abordagem está em reconhecer o modo de deslocamento como parte da experiência cotidiana. A infraestrutura cicloviária foi observada, assim como planos específicos para a mobilidade do entorno, além de documentos normativos, tais como leis e cartilhas.

Com base na avaliação, é possível constatar que a infraestrutura cicloviária no entorno do equipamento estudado é insuficiente para amparar este modo de vida, que se torna primordial nos centros urbanos e contemporâneos. Além disso, a infraestrutura cicloviária existente na Avenida Inajar de Souza, desconectada cerca de quinhentos metros do local de estudo, não fornece acesso ao equipamento cultural, e tampouco conecta outros modos de transporte, ou seja, não existe facilidade para mudança de modais.

Da conceituação à análise da infraestrutura de mobilidade urbana, este trabalho pretendeu contribuir com avanços na formulação e condução de políticas públicas para regiões descentralizadas ou periféricas. A finalidade da dissertação de oferecer uma visão da infraestrutura cicloviária e do modo de vida pautado na ciclomobilidade desenvolvidos nas imediações do CCJ demonstrou, por meio da constatação metodológica, que a temática e conceitos atuais que são esperados para contribuir na multiplicação da ciclomobilidade não estão conectados no entorno do instrumento público municipal analisado neste estudo.

Como foi visto, nota-se que a composição necessária da infraestrutura de conexão entre modais transforma-se a partir da escolha e das ações dos governantes (Vitiello et al., 2019), cabendo a estes planejar e repensar a demanda cicloviária na região de maneira transformadora para este novo modo de vida contemporâneo dos habitantes. A conclusão a

que se chega é a mesma encontrada na literatura que aborda o contexto paulistano, sobre como as políticas públicas devem influenciar a usabilidade do espaço urbano. Dessa maneira, acredita-se ser necessário mirar e obter “impactos positivos por meio de transformações das construções e da gestão dos espaços em prol do desenvolvimento sustentável(...)” (Vitiello et al., 2019, p. 179).

Observados como ausentes na infraestrutura urbana, os elementos obrigatórios e amparados por lei para incentivo à ciclomobilidade acabam desfavorecendo uma grande parcela da população no uso do seu próprio transporte individual. Os preceitos de cidadania, em especial dos jovens, que buscam ampliação de seu território democrático e cultural, bem como de sua emancipação dos modais de transportes oferecidos pela rede pública, devem ser considerados.

Ressaltado desde o princípio nos referenciais desta dissertação, o direito à cidade da ciclomobilidade como modo de vida demanda interpretações interdisciplinares e, muitas vezes, são estudados beneficemente entre diversos especialistas. Esses especialistas são sociólogos, arquitetos, advogados, administradores e, principalmente, profissionais do planejamento urbano, que visam contribuir com o alinhamento de políticas públicas que se tornam possíveis, devido à triangulação de dados entre poder público, movimentos sociais e ativistas, e na base de estudos gerados pela academia.

Desta forma, como detalhado ao longo deste trabalho, é notório que importantes pesquisas foram desenvolvidas para a cultura da ciclomobilidade, assunto que possui avanço positivo. No entanto, ressalta-se aqui que a utilização das vias compartilhadas para mobilidade dos habitantes, em especial a regulamentada e voltada para os mais jovens em formação cultural, deixaram de ser foco na condução de implantação de infraestrutura por inúmeros administradores públicos em prol da população. Este fenômeno ocorre desde o século passado, influenciando, assim, a cegueira do contexto dos transportes atuais e da mobilidade confusa nos arredores do local estudado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ajzen, I. (1991). *A teoria do comportamento planejado. Comportamento organizacional e processos de decisão humana*. 50 (2), 179-211.
- Anelli, R. L. S., (2007). *Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB*. Arquitectos. São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius.
- Archer, J., F., N., Symmons, M., & Corben, B. (2008). *O impacto da redução dos limites de velocidade nas áreas urbanas / metropolitanas* (nº 276).
- Battiston, M., Olekszechen, N., & Neto, A. D. (2017). *Barreiras e facilitadores no uso da bicicleta em deslocamentos diários: alternativas para a mobilidade urbana*. Revista de Ciências Humanas, 51(1), 269-286.
- Belotto, J. C. A. (2017). *Ciclomobilidade: um estudo de caso sobre a participação da UFPR na implantação do CICLOPARANÁ – Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta*. Matinhos. UFPR.
- Caballero, R., Franco, P., Tosi, J. D., Ledesma, R. D., Jakovcevic, A., (2019). *Use Of The Planned Behavior Theory To Explain Bicycle*. Vol. 37(2) / Pp. 283-294 / 2019 / Issne2145-4515. Recuperado em [Http://Dx.Doi.Org/10.12804/Revistas.Urosario.Edu.Co/Apl/A.6972,AvancesEnPsicologiaLatinoamericana/](http://dx.doi.org/10.12804/Revistas.Urosario.Edu.Co/Apl/A.6972,AvancesEnPsicologiaLatinoamericana/) Bogotá (Colombia), 2019.
- CCJ, (2020). Recuperado a partir de <http://ccj.prefeitura.sp.gov.br/>
- Cervo, A. L., Bervian, P. A., Silva, R. da. (1980). *Metodologia científica*. p.31.
- Companhia de Engenharia de Tráfego, (2020). Mapa de Infraestrutura Cicloviária, Recuperado a partir de <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx> Acesso: 12 março 2020.
- _____. 2021. Plano Cicloviário, Mapa do Plano Cicloviário – Meta 2020. Recuperado a partir de http://www.cetsp.com.br/media/1112161/plan_ciclo_2020A1.pdf
- Companhia do Metropolitanano de São Paulo - Metrô/SP, (2017). *Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017*.
- Ciclocidade, 2021. Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. Câmara Temática de Bicicleta. Recuperado a partir de <https://www.ciclocidade.org.br/camara-tematica-de-bicicleta>
- Cortese, T. T. P., Coutinho, S. V., Vasconcelos, M. P., Buckeridge, M. S., (2019). *Tecnologias e sustentabilidade nas cidades*. Estudos Avançados. São Paulo, v. 33, n. 97, p. 137-150, 2019. Recuperado em <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-4014.2019.3397.008>.

Dominguez, D., Beaulieu, A., Estalella, A., Gomez, E., & Schnettler, B. (2007) Forum: Qualitative social research 2007. Read R: Virtual ethnography. Recuperado em <http://www.qualitativerecherche.net/index.php/fqs/article/view/274/602>

Dutch Cycling Embassy, (2018). Dutch Cycling Vision, Amsterdam.

Ferraz, I. S., Gomes, N. S., Kobs, F. F., da Silva, M. C., & Júnior, E. F. C. (2017). *Avaliação do uso da primeira Via Calma em Curitiba/PR para ciclomobilidade*. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 9(2).

Freire, P., (1968). *Pedagogia do Oprimido*. Paz e Terra- P.31, São Paulo.

Freire, P. (2018). *Pedagogia da libertação em Paulo Freire*. Editora Paz e Terra.

Frater, J., Kuijer, R., & Kingham, S. (2017). *Why adolescents don't bicycle to school: Does the prototype/willingness model augment the theory of planned behaviour to explain intentions?*. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 46, 250-259.

Gehl, J. (2013). *Cidades para pessoas*. Tradução Anita di Marco, 2.ed., São Paulo, Perspectiva.

Geosampa, (2021). Mapa Digital da Cidade de São Paulo. Recuperado a partir de http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#

Glaeser, E. L. (2011). *Os centros urbanos: a maior invenção da humanidade*. Rio de Janeiro: Campus Editor. P. 69-78.

Gomide, A. (2003). *Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para políticas públicas*, ISSN 1415-4765, IPEA, Brasília.

Google, (2020). Figura 7 - Entorno do CCJ com destaque da linha cor verde. Adaptação do autor. Recuperado a partir de <https://www.google.com/maps/place/CCJ++Centro+Cultural+da+Juventude+Ruth+Cardoso/@-23.4753177,-46.6706987,677m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x0:0x4a61e1753d6cb642!8m2!3d-23.4761589!4d-46.6704006>

_____. 2020. Figuras 10 e 11 - Identificação frontal do CCJ, imagens comparativas do ano 2010 e do ano 2020 com paraciclos instalados destacados em verde. Recuperado a partir de <https://www.google.com/maps/@-23.4762846,-46.6702695,3a,75y,339.83h,100.98t/data=!3m7!1e1!3m5!1s1wH0hU-ztKExaBeiWO1OnQ!2e0!5s20190601T000000!7i16384!8i8192>

_____. 2020. Figura 20 - Ponto de Observação 5 na entrada do Terminal Cachoeirinha. Recuperado a partir de <https://www.google.com/maps/@-23.4742286,-46.6690427,3a,75y,185.13h,94.25t/data=!3m7!1e1!3m5!1s7ibc1pWhDp0v9lrtwTqj4w!2e0!5s20100201T000000!7i13312!8i6656>

Haguette, T.M.F. (1997). *Metodologias qualitativas na sociologia*. 5.ed. Petrópolis: Vozes.

Habermas, J. (2003). *Direito e Democracia V. 2*. Trad. de Flávio B. Siebeneichler. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, P. 91.

- Harkot, M. K. (2018). *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Harvey, D. (2014). *Cidades rebeldes – do direito à cidade à revolução urbana*. Trad. Jeferson Camargo. São Paulo. Martins Fontes.
- Honneth, A. (2001). *Democracia como Cooperação Reflexiva*. In: Souza, Jessé (Org.). *Democracia Hoje – Novos desafios para a teoria democrática hoje*. Brasília. Editora UNB.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2020). Painel do Panorama de Cidades, Recuperado a partir de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama> Acesso: 12 Março 2020.
- Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- Jirón, P., Imillán, W. (2018). *Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea*. QUID 16, Revista Del área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA, 10, 17-36.
- Lei Federal 8.069/90 de 13 de julho de 1990. (1990). Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília.
- Lei Federal 9.394/96 de 20 de dezembro de 1996. (1996). Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Diário Oficial da União. Brasília.
- Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. (2001). Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília.
- Lei Federal 12.587/12 de 03 de janeiro de 2012. (2012). Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília.
- Lei nº 16.050/14 de 31 de julho de 2014. (2014). Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo.
- Lefebvre, H. (1968). *A irrupção – a revolta dos jovens na sociedade industrial: causas e efeitos*. Revista internacional de pesquisas e sínteses sociológicas. São Paulo. Documento.
- Lefebvre, H. (2011). *Direito à cidade* (trad. Eduardo Farias). 3. reimp. São Paulo: Centauro.

- Leite, C. (2008). *Cidades da América do Sul: garantindo um futuro urbano - Urban Age*.
- Leite, C. (2013). *Territórios Híbridos + Reinvenção Urbana: Amerika*. Virus, São Carlos, n.9. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus09/?sec=8&item=1&lang=pt>>. Acesso em: 02 Mar. 2021.
- Levy, W. (2016). *Uma Teoria do Direito à Cidade: Reflexões Interdisciplinares*. Tese de Doutorado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.
- Levy, W., Leite, C. (2020) *Interação, democracia e governança urbanas. Um ensaio sobre o conceito de cidades inteligentes*. Arquitextos. São Paulo, ano 20, n. 237.01, Vitruvius.
- Netto, N., Ramos, H., (2017). *Estudo da Mobilidade Urbana no Contexto Brasileiro, Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade – GEAS, São Paulo*.
- Mann, C., Stewart, F. (2000). *Comunicação na Internet e pesquisa qualitativa: Um manual para pesquisar online*. Sábio.
- Malatesta, M. E. B. (2014). *A Bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo*, Tese de Doutorado, FAAUSP, São Paulo.
- Maricato, E. (2011). *O impasse da urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, p. 94.
- Marino, C. (2018). *Ativismo e apropriação do espaço urbano em São Paulo*. In: Anais Online do IX Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico. Florianópolis(SC). Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/9cbdu/51787-ativismo-e-apropriacao-do-espaco-urbano-em-sao-paulo/>. DOI 10.29327/15543.1-4. Acesso em: 08/12/2020 22:22
- Ministério das Cidades (2007). *Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades: programa brasileiro de mobilidade por bicicleta – Bicicleta Brasil*. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. ISBN: 978-85-60133-47-5, Brasília.
- Ministério da Educação (2019), *Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) Diretoria de Avaliação (DAV)*, Recuperado a partir de: <https://www.gov.br/capes/pt-br/centrais-de-conteudo/planejamento-urbano-pdf>
- Minayo, M. C. S., Sanches, O. (1993). *Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade?* Cad. Saúde Publ., 1993; 9(2):239-62.
- Minayo, M. C. S. (1998). *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. 5. ed. São Paulo/Rio de Janeiro: Hucitec-Abrasco.
- Mónico, L., Alferes, V., Parreira, P., Castro, P. A. (2017). *A Observação Participante enquanto metodologia de investigação qualitativa*. CIAIQ 2017, 3.

- Organização das Nações Unidas. (2015). Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. Recuperado a partir de <https://nacoesunidas.org/pos2015/>
- Organização Mundial da Saúde. (2020). OMS declarou, no dia 11 de março de 2020, que vivemos uma pandemia do novo coronavírus, chamado de Sars-Cov-2. Recuperado a partir de: <https://saude.abril.com.br/medicina/oms-decreta-pandemia-do-novo-coronavirus-saiba-o-que-isso-significa/>
- Parreira, J., & Marino, C. (2020). Cyclomobility and the Right to the City: the surroundings of the Ruth Cardoso Youth Cultural Center. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, 8(67).
- Peralva, A. (1997). *O Jovem como modelo cultural*. Faculdade de Educação, Universidade de São Paulo, Revista Brasileira de Educação - Anped 5 E 6, 15-24, São Paulo.
- Politize, (2020). <https://www.politize.com.br/orcamento-participativo-como-funciona/> Acesso Em: 15 Mar. 2020.
- Prefeitura de São Paulo. (2020). Recuperado a partir de https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758
- Ranking Connected Smart Cities, 2020. Recuperado a partir de: <https://ranking.connectedsmartcities.com.br/resultados.php>
- Rolnik, R., Klintowitz, D., (2011). *(I) Mobilidade na Cidade de São Paulo*, Estudos Avançados 25, (71), FAPESP, São Paulo.
- Sheller, M. & Urry J. (2006). *The new mobilities paradigm*. *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 38, N°. 2, pp. 207-226
- Sheller, M. (2017). *From spatial turn to mobilities turn*. *Current Sociology*, vol. 65, N°. 4, pp. 623-639
- Schwartz, E., Elsen, I. (2003). *Observação participante: uma metodologia para conhecer o viver, o adoecer e o cuidar das famílias rurais*. *Família, Saúde e Desenvolvimento*, 5(1).
- Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura da Cidade de São Paulo. Recuperado a partir de https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/centros_culturais/ Acesso: 24 abril 2020.
- Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. (2020). Recuperado a partir de https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/vida_segura/index.php?p=262859 Acesso: 24 abril 2020.
- Stein, P. P. (2013). *Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no campus São Carlos da USP*. Dissertação. Universidade de São Paulo. Recuperado em

13 de março de 2020 em <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-27062013-163702/pt-br.php>.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: London, Polity Press.

Valladares, L. (2007). *Os dez mandamentos da observação participante*. Revista brasileira de ciências sociais, 22(63), 153-155.

Vitiello, S. C. B., Conti, D. M., Oliveira, E. A. A. Q., Quaresma, C. C., Mizutani, M. N. P. (2019). *A influência das políticas públicas na produção do espaço urbano: o caso do bairro da Mooca/São Paulo–Brasil*, Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional G&DR. V. 15, N. 2, Edição Especial, P. 174-187. Taubaté, SP, Brasil. ISSN: 1809-239X.

Whyte, W. F. (2005). *Sociedade de esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada*. Tradução de Maria Lucia de Oliveira. Rio de Janeiro, Jorge Zahar. 390 páginas.

Yin, R. K. (2015). *Estudo de Caso: Planejamento e métodos*. Bookman editora.

APÊNDICES

Apêndice A – CARTA DE APRESENTAÇÃO DE PESQUISA CCJ

Pesquisa sobre a ciclomobilidade em São Paulo.
Instrumento de coleta de dados – Questionário CCJ

Prezado Gestor participante:

Sou pesquisador da Universidade Nove de Julho (UNINOVE) e estou realizando uma investigação científica sobre o tema da ciclomobilidade, contendo a questão de pesquisa: **Como a ciclomobilidade está inserida no entorno do Centro Cultural da Juventude (CCJ) Ruth Cardoso?** O objetivo deste estudo é identificar algumas razões que estão relacionadas aos frequentadores deste centro cultural a utilizar a ciclomobilidade com a finalidade de orientar ações para incentivo desta modalidade de transporte ativo.

Para a realização desta pesquisa, necessitamos coletar alguns dados, por meio de um questionário com 12 questões de múltipla escolha. Como você tem o perfil do público que estamos estudando, gostaríamos de contar com a sua participação nesta pesquisa respondendo ao nosso questionário que pode ser acessado eletronicamente clicando no link indicado. O tempo previsto para o preenchimento é de 3 minutos.

Esclarecemos que todas as respostas fornecidas serão recebidas e tratadas de forma confidencial.

Pela atenção e participação, antecipamos nossos agradecimentos e colocamo-nos à sua disposição para os esclarecimentos que forem necessários através do telefone (11) 9 89611671 ou pelo email: jcp220377@gmail.com

Atenciosamente:

Julio Cezar Parreira

Nome do Responsável da Instituição

ANEXOS

Anexo 1 – OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL



Fonte: ONU, 2015. Adaptado pelo autor.

Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS):

1. Erradicação da pobreza - Acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares.

2. Fome zero e agricultura sustentável - Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável.

3. Saúde e bem-estar - Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades.

4. Educação de qualidade - Assegurar a educação inclusiva, e equitativa e de qualidade, e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos.

5. Igualdade de gênero - Alcançar à igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas.

6. Água limpa e saneamento - Garantir disponibilidade e manejo sustentável da água e saneamento para todos.

7. Energia limpa e acessível - Garantir acesso à energia barata, confiável, sustentável e renovável para todos.

8. Trabalho de decente e crescimento econômico - Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todos.

9. Inovação infraestrutura - Construir infraestrutura resiliente, promover a industrialização inclusiva e sustentável, e fomentar a inovação.

10. Redução das desigualdades - Reduzir as desigualdades dentro dos países e entre eles.

11. Cidades e comunidades sustentáveis - Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

12. Consumo e produção responsáveis - Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis.

13. Ação contra a mudança global do clima - Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos.

14. Vida na água - Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares, e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável.

15. Vida terrestre - Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da Terra e deter a perda da biodiversidade.

16. Paz, justiça e instituições eficazes - Promover sociedades pacíficas e inclusivas par ao desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis.

17. Parcerias e meios de implementação - Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

Anexo 2 – LEI FEDERAL Nº 10.257. Estatuto das Cidades

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001.

[Mensagem de Veto nº 730](#)

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

[Vigência](#)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I**DIRETRIZES GERAIS**

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os [arts. 182 e 183 da Constituição Federal](#), será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o 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;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

- a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;
- b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;
- c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;
- d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;
- e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;
- f) a deterioração das áreas urbanizadas;
- g) a poluição e a degradação ambiental;
- ~~h) a exposição da população a riscos de desastres naturais;~~ [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\).](#)
- h) a exposição da população a riscos de desastres. [\(Incluído dada pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X – adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI – recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV – regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV – simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI – isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social.

XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais. [\(Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013\)](#)

XVIII - tratamento prioritário às obras e edificações de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento. [\(Incluído pela Lei nº 13.116, de 2015\)](#)

XIX – garantia de condições condignas de acessibilidade, utilização e conforto nas dependências internas das edificações urbanas, inclusive nas destinadas à moradia e ao serviço dos trabalhadores domésticos, observados requisitos mínimos de dimensionamento, ventilação, iluminação, ergonomia, privacidade e qualidade dos materiais empregados. [\(Incluído pela Lei nº 13.699, de 2018\)](#)

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I – legislar sobre normas gerais de direito urbanístico;

II – legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional;

~~III – promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;~~

III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; [\(Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

~~IV – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;~~

~~IV – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transportes urbanos e infraestrutura de energia e telecomunicações;~~ [\(Redação dada pela Lei nº 13.116, de 2015\)](#)

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; [\(Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

V – elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.

CAPÍTULO II

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA

Seção I

Dos instrumentos em geral

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;

III – planejamento municipal, em especial:

a) plano diretor;

b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;

c) zoneamento ambiental;

d) plano plurianual;

e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;

f) gestão orçamentária participativa;

g) planos, programas e projetos setoriais;

h) planos de desenvolvimento econômico e social;

IV – institutos tributários e financeiros:

a) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana - IPTU;

b) contribuição de melhoria;

c) incentivos e benefícios fiscais e financeiros;

V – institutos jurídicos e políticos:

a) desapropriação;

- b) servidão administrativa;
 - c) limitações administrativas;
 - d) tombamento de imóveis ou de mobiliário urbano;
 - e) instituição de unidades de conservação;
 - f) instituição de zonas especiais de interesse social;
 - g) concessão de direito real de uso;
 - h) concessão de uso especial para fins de moradia;
 - i) parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;
 - j) usucapião especial de imóvel urbano;
 - l) direito de superfície;
 - m) direito de preempção;
 - n) outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso;
 - o) transferência do direito de construir;
 - p) operações urbanas consorciadas;
 - q) regularização fundiária;
 - r) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos;
 - s) referendo popular e plebiscito;
 - ~~t) demarcação urbanística para fins de regularização fundiária;~~ [\(Incluído pela Medida Provisória nº 459, de 2009\)](#)
 - t) demarcação urbanística para fins de regularização fundiária; [\(Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009\)](#)
 - ~~u) legitimação de posse.~~ [\(Incluído pela Medida Provisória nº 459, de 2009\)](#)
 - u) legitimação de posse. [\(Incluído pela Lei nº 11.977, de 2009\)](#)
- VI – estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).

§ 1º Os instrumentos mencionados neste artigo regem-se pela legislação que lhes é própria, observado o disposto nesta Lei.

§ 2º Nos casos de programas e projetos habitacionais de interesse social, desenvolvidos por órgãos ou entidades da Administração Pública com atuação específica nessa área, a concessão de direito real de uso de imóveis públicos poderá ser contratada coletivamente.

§ 3º Os instrumentos previstos neste artigo que demandam dispêndio de recursos por parte do Poder Público municipal devem ser objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil.

Seção II

Do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios

Art. 5º Lei municipal específica para área incluída no plano diretor poderá determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação.

§ 1º Considera-se subutilizado o imóvel:

I – cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor ou em legislação dele decorrente;

II – (VETADO)

§ 2º O proprietário será notificado pelo Poder Executivo municipal para o cumprimento da obrigação, devendo a notificação ser averbada no cartório de registro de imóveis.

§ 3º A notificação far-se-á:

I – por funcionário do órgão competente do Poder Público municipal, ao proprietário do imóvel ou, no caso de este ser pessoa jurídica, a quem tenha poderes de gerência geral ou administração;

II – por edital quando frustrada, por três vezes, a tentativa de notificação na forma prevista pelo inciso I.

§ 4º Os prazos a que se refere o caput não poderão ser inferiores a:

I - um ano, a partir da notificação, para que seja protocolado o projeto no órgão municipal competente;

II - dois anos, a partir da aprovação do projeto, para iniciar as obras do empreendimento.

§ 5º Em empreendimentos de grande porte, em caráter excepcional, a lei municipal específica a que se refere o caput poderá prever a conclusão em etapas, assegurando-se que o projeto aprovado compreenda o empreendimento como um todo.

Art. 6º A transmissão do imóvel, por ato inter vivos ou causa mortis, posterior à data da notificação, transfere as obrigações de parcelamento, edificação ou utilização previstas no art. 5º desta Lei, sem interrupção de quaisquer prazos.

Seção III

Do IPTU progressivo no tempo

Art. 7º Em caso de descumprimento das condições e dos prazos previstos na forma do caput do art. 5º desta Lei, ou não sendo cumpridas as etapas previstas no § 5º do art. 5º desta Lei, o Município procederá à aplicação do imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU) progressivo no tempo, mediante a majoração da alíquota pelo prazo de cinco anos consecutivos.

§ 1º O valor da alíquota a ser aplicado a cada ano será fixado na lei específica a que se refere o caput do art. 5º desta Lei e não excederá a duas vezes o valor referente ao ano anterior, respeitada a alíquota máxima de quinze por cento.

§ 2º Caso a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar não esteja atendida em cinco anos, o Município manterá a cobrança pela alíquota máxima, até que se cumpra a referida obrigação, garantida a prerrogativa prevista no art. 8º.

§ 3º É vedada a concessão de isenções ou de anistia relativas à tributação progressiva de que trata este artigo.

Seção IV

Da desapropriação com pagamento em títulos

Art. 8º Decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o Município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública.

§ 1º Os títulos da dívida pública terão prévia aprovação pelo Senado Federal e serão resgatados no prazo de até dez anos, em prestações anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais de seis por cento ao ano.

§ 2º O valor real da indenização:

I – refletirá o valor da base de cálculo do IPTU, descontado o montante incorporado em função de obras realizadas pelo Poder Público na área onde o mesmo se localiza após a notificação de que trata o § 2º do art. 5º desta Lei;

II – não computará expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios.

§ 3º Os títulos de que trata este artigo não terão poder liberatório para pagamento de tributos.

§ 4º O Município procederá ao adequado aproveitamento do imóvel no prazo máximo de cinco anos, contado a partir da sua incorporação ao patrimônio público.

§ 5º O aproveitamento do imóvel poderá ser efetivado diretamente pelo Poder Público ou por meio de alienação ou concessão a terceiros, observando-se, nesses casos, o devido procedimento licitatório.

§ 6º Ficam mantidas para o adquirente de imóvel nos termos do § 5º as mesmas obrigações de parcelamento, edificação ou utilização previstas no art. 5º desta Lei.

Seção V

Da usucapião especial de imóvel urbano

Art. 9º Aquele que possuir como sua área ou edificação urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio será conferido ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º O direito de que trata este artigo não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Para os efeitos deste artigo, o herdeiro legítimo continua, de pleno direito, a posse de seu antecessor, desde que já resida no imóvel por ocasião da abertura da sucessão.

~~Art. 10. As áreas urbanas com mais de duzentos e cinquenta metros quadrados, ocupadas por população de baixa renda para sua moradia, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, onde não for possível identificar os terrenos ocupados por cada possuidor, são susceptíveis de serem usucapidas coletivamente, desde que os possuidores não sejam proprietários de outro imóvel urbano ou rural.~~

Art. 10. Os núcleos urbanos informais existentes sem oposição há mais de cinco anos e cuja área total dividida pelo número de possuidores seja inferior a duzentos e cinquenta metros quadrados por possuidor são suscetíveis de serem usucapidos coletivamente, desde que os possuidores não sejam proprietários de outro imóvel urbano ou rural. [\(Redação dada pela lei nº 13.465, de 2017\)](#)

§ 1º O possuidor pode, para o fim de contar o prazo exigido por este artigo, acrescentar sua posse à de seu antecessor, contanto que ambas sejam contínuas.

§ 2º A usucapião especial coletiva de imóvel urbano será declarada pelo juiz, mediante sentença, a qual servirá de título para registro no cartório de registro de imóveis.

§ 3º Na sentença, o juiz atribuirá igual fração ideal de terreno a cada possuidor, independentemente da dimensão do terreno que cada um ocupe, salvo hipótese de acordo escrito entre os condôminos, estabelecendo frações ideais diferenciadas.

§ 4º O condomínio especial constituído é indivisível, não sendo passível de extinção, salvo deliberação favorável tomada por, no mínimo, dois terços dos condôminos, no caso de execução de urbanização posterior à constituição do condomínio.

§ 5º As deliberações relativas à administração do condomínio especial serão tomadas por maioria de votos dos condôminos presentes, obrigando também os demais, discordantes ou ausentes.

Art. 11. Na pendência da ação de usucapião especial urbana, ficarão sobrestadas quaisquer outras ações, petições ou possessórias, que venham a ser propostas relativamente ao imóvel usucapiendo.

Art. 12. São partes legítimas para a propositura da ação de usucapião especial urbana:

I – o possuidor, isoladamente ou em litisconsórcio originário ou superveniente;

II – os possuidores, em estado de comosse;

III – como substituto processual, a associação de moradores da comunidade, regularmente constituída, com personalidade jurídica, desde que explicitamente autorizada pelos representados.

§ 1º Na ação de usucapião especial urbana é obrigatória a intervenção do Ministério Público.

§ 2º O autor terá os benefícios da justiça e da assistência judiciária gratuita, inclusive perante o cartório de registro de imóveis.

Art. 13. A usucapião especial de imóvel urbano poderá ser invocada como matéria de defesa, valendo a sentença que a reconhecer como título para registro no cartório de registro de imóveis.

Art. 14. Na ação judicial de usucapião especial de imóvel urbano, o rito processual a ser observado é o sumário.

Seção VI

Da concessão de uso especial para fins de moradia

Art. 15. (VETADO)

Art. 16. (VETADO)

Art. 17. (VETADO)

Art. 18. (VETADO)

Art. 19. (VETADO)

Art. 20. (VETADO)

Seção VII

Do direito de superfície

Art. 21. O proprietário urbano poderá conceder a outrem o direito de superfície do seu terreno, por tempo determinado ou indeterminado, mediante escritura pública registrada no cartório de registro de imóveis.

§ 1º O direito de superfície abrange o direito de utilizar o solo, o subsolo ou o espaço aéreo relativo ao terreno, na forma estabelecida no contrato respectivo, atendida a legislação urbanística.

§ 2º A concessão do direito de superfície poderá ser gratuita ou onerosa.

§ 3º O superficiário responderá integralmente pelos encargos e tributos que incidirem sobre a propriedade superficiária, arcando, ainda, proporcionalmente à sua parcela de ocupação efetiva, com os encargos e tributos sobre a área objeto da concessão do direito de superfície, salvo disposição em contrário do contrato respectivo.

§ 4º O direito de superfície pode ser transferido a terceiros, obedecidos os termos do contrato respectivo.

§ 5º Por morte do superficiário, os seus direitos transmitem-se a seus herdeiros.

Art. 22. Em caso de alienação do terreno, ou do direito de superfície, o superficiário e o proprietário, respectivamente, terão direito de preferência, em igualdade de condições à oferta de terceiros.

Art. 23. Extingue-se o direito de superfície:

I – pelo advento do termo;

II – pelo descumprimento das obrigações contratuais assumidas pelo superficiário.

Art. 24. Extinto o direito de superfície, o proprietário recuperará o pleno domínio do terreno, bem como das acessões e benfeitorias introduzidas no imóvel, independentemente de indenização, se as partes não houverem estipulado o contrário no respectivo contrato.

§ 1º Antes do termo final do contrato, extinguir-se-á o direito de superfície se o superficiário der ao terreno destinação diversa daquela para a qual for concedida.

§ 2º A extinção do direito de superfície será averbada no cartório de registro de imóveis.

Seção VIII

Do direito de preempção

Art. 25. O direito de preempção confere ao Poder Público municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares.

§ 1º Lei municipal, baseada no plano diretor, delimitará as áreas em que incidirá o direito de preempção e fixará prazo de vigência, não superior a cinco anos, renovável a partir de um ano após o decurso do prazo inicial de vigência.

§ 2º O direito de preempção fica assegurado durante o prazo de vigência fixado na forma do § 1º, independentemente do número de alienações referentes ao mesmo imóvel.

Art. 26. O direito de preempção será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para:

- I – regularização fundiária;
- II – execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- III – constituição de reserva fundiária;
- IV – ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- V – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- VI – criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes;
- VII – criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental;
- VIII – proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico;
- IX – (VETADO)

Parágrafo único. A lei municipal prevista no § 1º do art. 25 desta Lei deverá enquadrar cada área em que incidirá o direito de preempção em uma ou mais das finalidades enumeradas por este artigo.

Art. 27. O proprietário deverá notificar sua intenção de alienar o imóvel, para que o Município, no prazo máximo de trinta dias, manifeste por escrito seu interesse em comprá-lo.

§ 1º À notificação mencionada no caput será anexada proposta de compra assinada por terceiro interessado na aquisição do imóvel, da qual constarão preço, condições de pagamento e prazo de validade.

§ 2º O Município fará publicar, em órgão oficial e em pelo menos um jornal local ou regional de grande circulação, edital de aviso da notificação recebida nos termos do caput e da intenção de aquisição do imóvel nas condições da proposta apresentada.

§ 3º Transcorrido o prazo mencionado no caput sem manifestação, fica o proprietário autorizado a realizar a alienação para terceiros, nas condições da proposta apresentada.

§ 4º Concretizada a venda a terceiro, o proprietário fica obrigado a apresentar ao Município, no prazo de trinta dias, cópia do instrumento público de alienação do imóvel.

§ 5º A alienação processada em condições diversas da proposta apresentada é nula de pleno direito.

§ 6º Ocorrida a hipótese prevista no § 5º o Município poderá adquirir o imóvel pelo valor da base de cálculo do IPTU ou pelo valor indicado na proposta apresentada, se este for inferior àquele.

Seção IX

Da outorga onerosa do direito de construir

Art. 28. O plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno.

§ 2º O plano diretor poderá fixar coeficiente de aproveitamento básico único para toda a zona urbana ou diferenciado para áreas específicas dentro da zona urbana.

§ 3º O plano diretor definirá os limites máximos a serem atingidos pelos coeficientes de aproveitamento, considerando a proporcionalidade entre a infra-estrutura existente e o aumento de densidade esperado em cada área.

Art. 29. O plano diretor poderá fixar áreas nas quais poderá ser permitida alteração de uso do solo, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.

Art. 30. Lei municipal específica estabelecerá as condições a serem observadas para a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, determinando:

- I – a fórmula de cálculo para a cobrança;
- II – os casos passíveis de isenção do pagamento da outorga;
- III – a contrapartida do beneficiário.

Art. 31. Os recursos auferidos com a adoção da outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso serão aplicados com as finalidades previstas nos incisos I a IX do art. 26 desta Lei.

Seção X

Das operações urbanas consorciadas

Art. 32. Lei municipal específica, baseada no plano diretor, poderá delimitar área para aplicação de operações consorciadas.

§ 1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

§ 2º Poderão ser previstas nas operações urbanas consorciadas, entre outras medidas:

- I – a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;
- II – a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

III - a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais, e que comprovem a utilização, nas construções e uso de edificações urbanas, de tecnologias que reduzam os impactos ambientais e economizem recursos naturais, especificadas as modalidades de design e de obras a serem contempladas. [\(Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013\)](#)

Art. 33. Da lei específica que aprovar a operação urbana consorciada constará o plano de operação urbana consorciada, contendo, no mínimo:

I – definição da área a ser atingida;

II – programa básico de ocupação da área;

III – programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;

IV – finalidades da operação;

V – estudo prévio de impacto de vizinhança;

~~VI – contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I e II do § 2º do art. 32 desta Lei;~~

VI - contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nos incisos I, II e III do § 2º do art. 32 desta Lei; [\(Redação dada pela Lei nº 12.836, de 2013\)](#)

VII – forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

VIII - natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados, uma vez atendido o disposto no inciso III do § 2º do art. 32 desta Lei. [\(Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013\)](#)

§ 1º Os recursos obtidos pelo Poder Público municipal na forma do inciso VI deste artigo serão aplicados exclusivamente na própria operação urbana consorciada.

§ 2º A partir da aprovação da lei específica de que trata o caput, são nulas as licenças e autorizações a cargo do Poder Público municipal expedidas em desacordo com o plano de operação urbana consorciada.

Art. 34. A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação.

§ 1º Os certificados de potencial adicional de construção serão livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.

§ 2º Apresentado pedido de licença para construir, o certificado de potencial adicional será utilizado no pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação

de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pela lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

Art. 34-A. Nas regiões metropolitanas ou nas aglomerações urbanas instituídas por lei complementar estadual, poderão ser realizadas operações urbanas consorciadas interfederativas, aprovadas por leis estaduais específicas. [\(Incluído pela Lei nº 13.089, de 2015\)](#)

Parágrafo único. As disposições dos arts. 32 a 34 desta Lei aplicam-se às operações urbanas consorciadas interfederativas previstas no **caput** deste artigo, no que couber. [\(Incluído pela Lei nº 13.089, de 2015\)](#)

Seção XI

Da transferência do direito de construir

Art. 35. Lei municipal, baseada no plano diretor, poderá autorizar o proprietário de imóvel urbano, privado ou público, a exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o direito de construir previsto no plano diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o referido imóvel for considerado necessário para fins de:

I – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;

II – preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural;

III – servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social.

§ 1º A mesma faculdade poderá ser concedida ao proprietário que doar ao Poder Público seu imóvel, ou parte dele, para os fins previstos nos incisos I a III do caput.

§ 2º A lei municipal referida no caput estabelecerá as condições relativas à aplicação da transferência do direito de construir.

Seção XII

Do estudo de impacto de vizinhança

Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I – adensamento populacional;

- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.

Art. 38. A elaboração do EIV não substitui a elaboração e a aprovação de estudo prévio de impacto ambiental (EIA), requeridas nos termos da legislação ambiental.

CAPÍTULO III

DO PLANO DIRETOR

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;

III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

§ 5º (VETADO)

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I – com mais de vinte mil habitantes;

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no [§ 4º do art. 182 da Constituição Federal](#);

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do caput, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.

§ 3º As cidades de que trata o **caput** deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

I – a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;

II – disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;

III – sistema de acompanhamento e controle.

~~Art. 42-A. Os municípios que possuam áreas de expansão urbana deverão elaborar Plano de Expansão Urbana no qual constarão, no mínimo:~~ [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)

~~I – demarcação da área de expansão urbana;~~ [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)

~~II – delimitação dos trechos com restrições à urbanização e dos trechos sujeitos a controle especial em função de ameaça de desastres naturais; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~III – definição de diretrizes específicas e de áreas que serão utilizadas para infraestrutura, sistema viário, equipamentos e instalações públicas, urbanas e sociais; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~IV – definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e contribuir para a geração de emprego e renda; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~V – a previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, quando o uso habitacional for permitido; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~VI – definição de diretrizes e instrumentos específicos para proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural; e [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~VII – definição de mecanismos para garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes do processo de urbanização do território de expansão urbana e a recuperação para a coletividade da valorização imobiliária resultante da ação do Poder Público. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~§ 1º – Consideram-se áreas de expansão urbana aquelas destinadas pelo Plano Diretor ou lei municipal ao crescimento ordenado das cidades, vilas e demais núcleos urbanos, bem como aquelas que forem incluídas no perímetro urbano a partir da publicação desta Medida Provisória. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~§ 2º – O Plano de Expansão Urbana deverá atender às diretrizes do Plano Diretor, quando houver. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

~~§ 3º – A aprovação de projetos de parcelamento do solo urbano em áreas de expansão urbana ficará condicionada à existência do Plano de Expansão Urbana. [\(Vide Medida Provisória nº 547, de 2011\) – Vigência\)](#)~~

~~§ 4º – Quando o Plano Diretor contemplar as exigências estabelecidas no **caput**, o Município ficará dispensado da elaboração do Plano de Expansão Urbana. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 547, de 2011\)](#)~~

Art. 42-A. Além do conteúdo previsto no art. 42, o plano diretor dos Municípios incluídos no cadastro nacional de municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos deverá conter: [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

I - parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e a contribuir para a geração de emprego e renda; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

II - mapeamento contendo as áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

III - planejamento de ações de intervenção preventiva e realocação de população de áreas de risco de desastre; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

IV - medidas de drenagem urbana necessárias à prevenção e à mitigação de impactos de desastres; e [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

V - diretrizes para a regularização fundiária de assentamentos urbanos irregulares, se houver, observadas a [Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009](#), e demais normas federais e estaduais pertinentes, e previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas

especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, onde o uso habitacional for permitido. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

VI - identificação e diretrizes para a preservação e ocupação das áreas verdes municipais, quando for o caso, com vistas à redução da impermeabilização das cidades. [\(Incluído pela Lei nº 12.983, de 2014\)](#)

§ 1º A identificação e o mapeamento de áreas de risco levarão em conta as cartas geotécnicas. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

§ 2º O conteúdo do plano diretor deverá ser compatível com as disposições insertas nos planos de recursos hídricos, formulados consoante a [Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997](#). [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

§ 3º Os Municípios adequarão o plano diretor às disposições deste artigo, por ocasião de sua revisão, observados os prazos legais. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

§ 4º Os Municípios enquadrados no inciso VI do art. 41 desta Lei e que não tenham plano diretor aprovado terão o prazo de 5 (cinco) anos para o seu encaminhamento para aprovação pela Câmara Municipal. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

Art. 42-B. Os Municípios que pretendam ampliar o seu perímetro urbano após a data de publicação desta Lei deverão elaborar projeto específico que contenha, no mínimo: [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

I - demarcação do novo perímetro urbano; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

II - delimitação dos trechos com restrições à urbanização e dos trechos sujeitos a controle especial em função de ameaça de desastres naturais; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

III - definição de diretrizes específicas e de áreas que serão utilizadas para infraestrutura, sistema viário, equipamentos e instalações públicas, urbanas e sociais; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

IV - definição de parâmetros de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a promover a diversidade de usos e contribuir para a geração de emprego e renda; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

V - a previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, quando o uso habitacional for permitido; [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

VI - definição de diretrizes e instrumentos específicos para proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural; e [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

VII - definição de mecanismos para garantir a justa distribuição dos ônus e benefícios decorrentes do processo de urbanização do território de expansão urbana e a recuperação para a coletividade da valorização imobiliária resultante da ação do poder público.

§ 1º O projeto específico de que trata o caput deste artigo deverá ser instituído por lei municipal e atender às diretrizes do plano diretor, quando houver. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

§ 2º Quando o plano diretor contemplar as exigências estabelecidas no caput, o Município ficará dispensado da elaboração do projeto específico de que trata o caput deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

§ 3º A aprovação de projetos de parcelamento do solo no novo perímetro urbano ficará condicionada à existência do projeto específico e deverá obedecer às suas disposições. [\(Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012\)](#)

CAPÍTULO IV

DA GESTÃO DEMOCRÁTICA DA CIDADE

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;

II – debates, audiências e consultas públicas;

III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;

IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

V – (VETADO)

Art. 44. No âmbito municipal, a gestão orçamentária participativa de que trata a alínea f do inciso III do art. 4º desta Lei incluirá a realização de debates, audiências e consultas públicas sobre as propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento anual, como condição obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal.

Art. 45. Os organismos gestores das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas incluirão obrigatória e significativa participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, de modo a garantir o controle direto de suas atividades e o pleno exercício da cidadania.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES GERAIS

~~Art. 46. O Poder Público municipal poderá facultar ao proprietário de área atingida pela obrigação de que trata o caput do art. 5º desta Lei, a requerimento deste, o estabelecimento de consórcio imobiliário como forma de viabilização financeira do aproveitamento do imóvel.~~

Art. 46. O poder público municipal poderá facultar ao proprietário da área atingida pela obrigação de que trata o caput do art. 5º desta Lei, ou objeto de regularização fundiária urbana para fins de regularização fundiária, o estabelecimento de consórcio imobiliário como forma de viabilização financeira do aproveitamento do imóvel. [\(Redação dada pela lei nº 13.465, de 2017\)](#)

~~§ 1º Considera-se consórcio imobiliário a forma de viabilização de planos de urbanização ou edificação por meio da qual o proprietário transfere ao Poder Público municipal seu imóvel e, após a realização das obras, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas.~~

§ 1º Considera-se consórcio imobiliário a forma de viabilização de planos de urbanização, de regularização fundiária ou de reforma, conservação ou construção de edificação por meio da qual o proprietário transfere ao poder público municipal seu imóvel e, após a realização das obras, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas, ficando as demais unidades incorporadas ao patrimônio público. [\(Redação dada pela lei nº 13.465, de 2017\)](#)

~~§ 2º O valor das unidades imobiliárias a serem entregues ao proprietário será correspondente ao valor do imóvel antes da execução das obras, observado o disposto no § 2º do art. 8º desta Lei.~~

§ 2º O valor das unidades imobiliárias a serem entregues ao proprietário será correspondente ao valor do imóvel antes da execução das obras. [\(Redação dada pela lei nº 13.465, de 2017\)](#)

§ 3º A instauração do consórcio imobiliário por proprietários que tenham dado causa à formação de núcleos urbanos informais, ou por seus sucessores, não os eximirá das responsabilidades administrativa, civil ou criminal [\(incluído pela lei nº 13.465, de 2017\)](#)

Art. 47. Os tributos sobre imóveis urbanos, assim como as tarifas relativas a serviços públicos urbanos, serão diferenciados em função do interesse social.

Art. 48. Nos casos de programas e projetos habitacionais de interesse social, desenvolvidos por órgãos ou entidades da Administração Pública com atuação específica nessa área, os contratos de concessão de direito real de uso de imóveis públicos:

I – terão, para todos os fins de direito, caráter de escritura pública, não se aplicando o disposto no [inciso II do art. 134 do Código Civil](#);

II – constituirão título de aceitação obrigatória em garantia de contratos de financiamentos habitacionais.

Art. 49. Os Estados e Municípios terão o prazo de noventa dias, a partir da entrada em vigor desta Lei, para fixar prazos, por lei, para a expedição de diretrizes de empreendimentos urbanísticos, aprovação de projetos de parcelamento e de edificação, realização de vistorias e expedição de termo de verificação e conclusão de obras.

Parágrafo único. Não sendo cumprida a determinação do caput, fica estabelecido o prazo de sessenta dias para a realização de cada um dos referidos atos administrativos, que valerá até que os Estados e Municípios disponham em lei de forma diversa.

~~Art. 50. Os Municípios que estejam enquadrados na obrigação prevista nos incisos I e II do art. 41 desta Lei que não tenham plano diretor aprovado na data de entrada em vigor desta Lei, deverão aprová-lo no prazo de cinco anos.~~

Art. 50. Os Municípios que estejam enquadrados na obrigação prevista nos incisos I e II do **caput** do art. 41 desta Lei e que não tenham plano diretor aprovado na data de entrada em vigor desta Lei deverão aprová-lo até 30 de junho de 2008. [\(Redação dada pela Lei nº 11.673, 2008\)](#) [Vigência](#)

Art. 51. Para os efeitos desta Lei, aplicam-se ao Distrito Federal e ao Governador do Distrito Federal as disposições relativas, respectivamente, a Município e a Prefeito.

Art. 52. Sem prejuízo da punição de outros agentes públicos envolvidos e da aplicação de outras sanções cabíveis, o Prefeito incorre em improbidade administrativa, nos termos da [Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992](#), quando:

I – (VETADO)

II – deixar de proceder, no prazo de cinco anos, o adequado aproveitamento do imóvel incorporado ao patrimônio público, conforme o disposto no § 4º do art. 8º desta Lei;

III – utilizar áreas obtidas por meio do direito de preempção em desacordo com o disposto no art. 26 desta Lei;

IV – aplicar os recursos auferidos com a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso em desacordo com o previsto no art. 31 desta Lei;

V – aplicar os recursos auferidos com operações consorciadas em desacordo com o previsto no § 1º do art. 33 desta Lei;

VI – impedir ou deixar de garantir os requisitos contidos nos incisos I a III do § 4º do art. 40 desta Lei;

VII – deixar de tomar as providências necessárias para garantir a observância do disposto no § 3º do art. 40 e no art. 50 desta Lei;

VIII – adquirir imóvel objeto de direito de preempção, nos termos dos arts. 25 a 27 desta Lei, pelo valor da proposta apresentada, se este for, comprovadamente, superior ao de mercado.

~~Art. 53. O art. 1º da [Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985](#), passa a vigorar acrescido de novo inciso III, renumerando o atual inciso III e os subsequentes: [\(Revogado pela Medida Provisória nº 2.180-35, de 24.8.2001\)](#)~~

~~"Art. 1º~~

~~.....~~

~~III – à ordem urbanística;~~

....." (NR)

Art. 54. O art. 4º da [Lei nº 7.347, de 1985](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

["Art. 4º](#) Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar o dano ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem urbanística ou aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO)." (NR)

Art. 55. O art. 167, inciso I, item 28, da [Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973](#), alterado pela Lei nº 6.216, de 30 de junho de 1975, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 167.

I -

.....

[28\)](#) das sentenças declaratórias de usucapião, independente da regularidade do parcelamento do solo ou da edificação;

....." (NR)

Art. 56. O art. 167, inciso I, da [Lei nº 6.015, de 1973](#), passa a vigorar acrescido dos seguintes itens 37, 38 e 39:

"Art. 167.

I –

[37\)](#) dos termos administrativos ou das sentenças declaratórias da concessão de uso especial para fins de moradia, independente da regularidade do parcelamento do solo ou da edificação;

[38\)](#) (VETADO)

[39\)](#) da constituição do direito de superfície de imóvel urbano;" (NR)

Art. 57. O art. 167, inciso II, da [Lei nº 6.015, de 1973](#), passa a vigorar acrescido dos seguintes itens 18, 19 e 20:

"Art. 167.

II –

[18\)](#) da notificação para parcelamento, edificação ou utilização compulsórios de imóvel urbano;

[19\)](#) da extinção da concessão de uso especial para fins de moradia;

[20\)](#) da extinção do direito de superfície do imóvel urbano." (NR)

Art. 58. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação.

Brasília, 10 de julho de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO

*Paulo de
Geraldo Magela*

*Pedro
Benjamin*

Martus

José

Alberto Mendes Cardoso

HENRIQUE

*Tarso Ramos
da Cruz*

Benzaquen

Sarney

CARDOSO

*Ribeiro
Quintão*

Malan

Sicsú

Tavares

Filho

Este texto não substitui o publicado no DOU de 11.7.2001 e retificado em 17.7.2001

Anexo 3 – LEI FEDERAL Nº 12.587. Política Nacional de Mobilidade Urbana

Presidência da República

Secretaria-Geral

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

~~X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;~~

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [\(Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. [\(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

~~VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e~~

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; ([Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

~~IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.~~

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e ([Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. ([Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da [alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. \(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\) \(Regulamento\)](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições: [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [\(Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018\)](#)

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#) [\(Vide ADIN 5337\)](#)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos [arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002](#) (Código Civil). [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#) [\(Vide ADIN 5337\)](#)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [\(Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013\)](#) [\(Vide ADIN 5337\)](#)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [\(Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas [Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990](#), e [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#) :

I - receber o serviço adequado, nos termos do [art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#) ;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as [Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000](#), e [10.098, de 19 de dezembro de 2000](#).

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o [§ 1º do art. 25 da Constituição Federal](#) ;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o [§ 3º do art. 25 da Constituição Federal](#).

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da [Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000](#).

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

~~III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;~~

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; ([Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

~~§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.~~

~~§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019\)](#)~~

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.~~
~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016\)](#) Vigência encerrada~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016\)](#)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018\)](#)~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta~~

Lei. ~~(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016) — (Revogado pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 3º ~~(Revogado)~~. ~~(Redação dada pela Lei nº 14.000,00, de 2020)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~
~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.~~ ~~(Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~ ~~Vigência encerrada~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei.~~ ~~(Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.~~ ~~(Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~ ~~(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)~~

~~§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2021.~~ ~~(Redação dada pela Medida Provisória nº 906, de 2019)~~

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: ~~(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)~~

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; ~~(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)~~

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. ~~(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)~~

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.~~ ~~(Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~ ~~Vigência encerrada~~

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da ~~Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017.~~ ~~(Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)~~

~~§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput.~~ ~~(Incluído pela Medida Provisória nº 818, de 2018)~~

§ 6º (VETADO). [\(Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018\)](#)

~~§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do disposto no § 4º, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019\)](#)~~

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

~~§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 906, de 2019\)](#)~~

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. [\(Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020\)](#)

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA			ROUSSEFF	
<i>Nelson</i>	<i>Henrique</i>	<i>Barbosa</i>	<i>Filho</i>	
<i>Paulo</i>	<i>Sérgio</i>	<i>Oliveira</i>	<i>Passos</i>	
<i>Paulo</i>	<i>Roberto</i>	<i>dos</i>	<i>Pinto</i>	
<i>Eva</i>	<i>Maria</i>	<i>Cella</i>	<i>Chiavon</i>	
<i>Cezar</i>		<i>Santos</i>	<i>Alvarez</i>	
<i>Roberto de Oliveira Muniz</i>				

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

*

Anexo 4 – Notícia sobre Marina Harkot

<https://nev.prp.usp.br/noticias/nota-de-pesar-do-nev-sobre-o-falecimento-de-marina-kohler-harkot/>

- [NOTÍCIAS, VIOLÊNCIA URBANA](#)

Nota de pesar do NEV sobre o falecimento de Marina Kohler Harkot

É com extremo pesar que o Núcleo de Estudos da Violência recebeu a notícia do falecimento de Marina Kohler Harkot, vítima de atropelamento na madrugada deste domingo, dia 08 de novembro de 2020, na zona oeste de São Paulo. Marina pedalava quando foi atingida por um veículo, que não parou para prestar socorro, de acordo com as informações divulgadas pela imprensa. Ela faleceu no local.



Marina, 28, era ciclotivista e formou-se em Ciências Sociais pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Pesquisadora de mobilidade urbana e do ciclismo a partir da perspectiva de gênero, defendeu a dissertação “[A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo](#)” em 2018, na faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Seguiu sua pesquisa de doutorado no mesmo departamento, investigando como territórios são construídos e vividos pelos sujeitos com base em seus marcadores sociais – raça, gênero, sexualidade. Para além de sua formação acadêmica, Marina era reconhecidamente uma especialista na área, atuando em projetos do setor público e privado: atuou no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, foi coordenadora da Ciclocidade (Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo) e foi consultora de projetos pelo Banco Mundial. Mais que um objeto de pesquisa, a bicicleta, a mobilidade urbana e a construção de um espaço público mais igualitário orientavam sua visão de mundo. Não acidentalmente, foi mais uma vítima do problema sistêmico que se dedicava a analisar. Conforme investigou Marina, a violência no trânsito se configura como um dos principais desafios urbanos no país. Os dados sobre o tema evidenciam a gravidade da situação. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 2019, o Brasil foi o quarto país com mais mortes em acidentes de trânsito no mundo, atrás da China, Índia e Nigéria. Em 2018, atingimos 23,4 mortes por 100 mil habitantes. Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária, a cada 15 minutos 1 pessoa morre por acidente de trânsito. A imprudência do condutor é responsável pela grande maioria dos casos. Só em julho de 2020, o InfosigaSP registrou 402 mortes no estado. Parte expressiva dessas vítimas decorre de acidentes com automóveis. Para além de campanhas de conscientização para os riscos que carros e outros veículos pesados representam para os demais cidadãos em trânsito, é importante ressaltar a necessidade de políticas públicas de democratização do espaço público, proteção a ciclistas, pedestres e motociclistas. Ao contrário de segregar a via pública, tornando-a exclusiva para automóveis, é preciso construir uma cultura integrativa e inclusiva de transporte e de mobilidade. Marina nos deixa com o alerta de que a transformação social e a construção de uma cidade mais igualitária é premente, uma vez que a violência no trânsito faz vítimas todos os dias. Deixa-nos também com um legado: de que conceber uma cidade democrática é refletir sobre os fatores que estruturam nossa vivência dela – raça, gênero, sexualidade, classe. E uma proposta: que a participação social é indispensável para a construção de uma cidade menos violenta. Cumprimentamos a família e demais amigos e amigas de Marina Harkot, e seguimos na expectativa de que o responsável pela sua morte tão prematura seja localizado e sejam tomadas as providências cabíveis.

Anexo 5 – Publicação de questionário no canal oficial do CCJ no Facebook

CCJ - Centro Cultural da Juventude
@CCJuventude

Página inicial
Publicações
Grupos
Fotos
YouTube CCJ
Iconosquare
Vídeos
Vimeo
Sobre
Avaliações
Comunidade
Eventos

Curtir Compartilhar ...

CCJ - Centro Cultural da Juventude
18 de dezembro de 2020 · 🌐

Você mora no entorno do CCJ e anda de bicicleta?

A pesquisa sobre Ciclomobilidade, do programa de Mestrado Cidades Inteligentes e Sustentáveis, convida você a participar por meio de opinião sobre sua percepção das características funcionais da infraestrutura para ciclomobilidade no entorno do CCJ.

Sua participação é voluntária. O estudo leva cerca de 3 minutos para ser concluído com 12 questões objetivas. Os dados são confidenciais e anônimos e os pesquisadores responsáveis ... [Ver mais](#)

Pesquisa sobre uso de bicicleta no entorno do CCJ

10 3 compartilhamentos

Curtir Comentar Compartilhar

<https://www.facebook.com/CCJuventude/photos/a.149989301738210/4743361922400902/>

https://pt-br.facebook.com/pg/CCJuventude/posts/?ref=page_internal