

DIREITO AO TRANSPORTE NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL BRASILEIRA DE 1988: A bicicleta como meio de transporte alternativo para a mobilidade urbana

THE RIGHT TO TRANSPORTATION IN FEDERAL CONSTITUTION OF 1988:
BIKE AS A ALTERNATIVE MODAL TO URBAN MOBILITY

Alzira Carvalho Furtado¹

RESUMO

Este artigo tem como objetivo verificar em que medida o direito ao transporte vem sendo garantido pelas normativas institucionais, bem como a atenção dada à bicicleta como meio de transporte nas políticas de mobilidade urbana e nos planos diretores. O estudo fundamentou-se no direito ao transporte enquanto direito social e na questão da mobilidade urbana, com ênfase no uso da bicicleta, mediante fontes legais: a Constituição Federal do Brasil de 1988 (CF/88); Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade); Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e Planos Diretores, trazendo para discussão exemplos de cinco cidades brasileiras: São Paulo/SP, Porto Alegre /RS, Fortaleza/CE, Brasília/DF e Belém/PA. No aspecto doutrinário, utilizamos o direito urbanístico com linha de pensamento e base teórica. O método utilizado neste estudo caracteriza-se por uma pesquisa bibliográfica, de caráter exploratório, numa abordagem qualitativa, por meio de revisão de literatura. Verificou-se que no campo legal, doutrinário e social, a bicicleta vem ganhando destaque como modal de transporte alternativo que preza pela sustentabilidade e o desenvolvimento físico, social, econômico e ambiental nas cidades, para a melhoria da qualidade de vida das pessoas. O direito ao transporte como direito fundamental positivado, fundamenta-se na garantia, às pessoas, da satisfação de suas necessidades básicas, cabendo ao município, por meio de seus planos diretores, a responsabilidade de oferecer infraestrutura e incentivos necessários à mobilidade urbana por meio de alternativas de transporte que promovam qualidade de vida e bem-estar à população.

PALAVRAS-CHAVE: Constituição Federal de 1988. Direito ao transporte. Plano Diretor. Bicicleta. Mobilidade urbana.

ABSTRACT

This article aims to verify how the right to transportation is being guaranteed by institutional regulations, as well as the attention given to the bicycle as a mode of transport in urban mobility policies and in the master plans. The study was based on the right to transport as a social right and on the issue of urban mobility, with emphasis on cycling, through legal sources: the Federal Constitution of Brazil 1988 (CF / 88); Federal Law 10.257 / 2001 (City Statute); Federal Law no. 12.587 / 2012 (National Urban Mobility Policy) and Executive Plans, bringing to the discussion examples of five Brazilian cities: São Paulo / SP, Porto Alegre / RS, Fortaleza / CE, Brasília / DF and Belém / PA. In the doctrinal aspect, we use urban law as a line of thought and theoretical basis. The method used in this study is characterized by a bibliographical research, with an exploratory aspect, in a qualitative approach, through a literature review. It has been verified that in the legal, doctrinal and social field, the bicycle has been gaining prominence as a modal of alternative transportation that values for the sustainability and the physical, social, economic and environmental development in the cities, for the improvement of the quality of life of the people. The right to transport as a fundamental right is based on satisfaction of their basic needs of the people, and the cities, through their master plans, are responsible for providing the necessary infrastructure and incentives for urban mobility through alternatives of transportation that promote quality of life and well-being for the population.

KEYWORDS: Federal Constitution of Brazil of 1988. Right to transportation. Master Plan. Bicycle. Urban mobility.

¹ A autora é Bacharela em Direito pela Faculdade Integrada Brasil Amazônia/FIBRA, Pedagoga pela Universidade Federal do Pará/UFGPA, Especialista em Gestão Escolar e Lazer pela Universidade do Estado do Pará/UEPA

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo intitulado direito ao transporte na constituição federal brasileira de 1988: a bicicleta como meio de transporte alternativo para a mobilidade urbana tem o propósito de apresentar um estudo sobre o direito ao transporte, direito incluso recentemente como direito fundamental no rol dos direitos sociais no artigo 6º da CRFB/88, inserido por meio da Emenda Constitucional nº 90 de 15/09/15 (EC 90/15), que concretiza uma demanda evidenciada desde 2001 no campo normativo no que tange a mobilidade urbana, com a publicação do Estatuto da Cidade.

O desenvolvimento econômico, associado ao desenvolvimento urbano tem trazido grandes desafios para as cidades no que concerne à oferta e o uso dos meios de transporte, tornando-se urgente a criação de vias alternativas que possam atender à grande demanda populacional que vive em grandes centros urbanos.

É por meio dos transportes, que a população se mobiliza para seus afazeres diversos: trabalho, lazer, estudo, cuidados com a saúde, entre outros. Assim, em consequência do direito social ao transporte, efetiva-se a garantia de outros direitos sociais previstos na Carta Magna de 1988.

Apesar de o transporte ser necessário para o cotidiano das pessoas, vivencia-se uma série de problemas relacionados a ele nas cidades: falta de estrutura, preferência pelo transporte terrestre automotor tanto para pessoas quanto de cargas, grandes engarrafamentos, alto custo, poluição, precarização dos serviços, ineficientes sistemas alternativos de transportes, entre outros.

Nesse contexto, no ano de 2013, por iniciativa do Movimento Passe Livre², foi iniciada em São Paulo/SP manifestações populares, lideradas por estudantes e população em geral, na qual era reivindicado, entre outras pautas, um serviço de transporte

mais eficiente e menos oneroso. Essas manifestações se espalharam por várias cidades do Brasil mostrando que essa insatisfação não atingia somente os cidadãos paulistanos.

Em 2012 e 2013 a cidade de Porto Alegre foi sede do I e II Fórum Mundial de Bicicleta que, dentre outros debates, trouxe a discussão sobre a alteração das cidades para o uso da bicicleta como modal alternativo de transporte.

Mediante as situações elucidadas, surge a inquietação de estudar como está sendo garantido o direito ao transporte, enquanto direito social fundamental no contexto normativo brasileiro e nos planos diretores, a partir da Constituição de 1988, objetivando verificar, em que medida, o direito ao transporte vem sendo garantido e a atenção dada ao uso da bicicleta como modal de transporte alternativo para a política de mobilidade urbana, nos planos diretores de cinco cidades (capitais) brasileiras, quais sejam: São Paulo/SP, Porto Alegre /RS, Fortaleza/CE, Brasília/DF e Belém/PA.

O estudo desenvolveu-se por meio de uma pesquisa bibliográfica, de natureza exploratória, numa abordagem qualitativa. Sendo que, na fundamentação teórica procurou-se elucidar, de forma breve, o direito ao transporte na concepção do direito urbanístico, no qual se buscou conceitos e concepções históricas das formações das cidades. Por meio das vias legislativas, mostra-se a constituição das políticas urbanas de transporte no contexto brasileiro trazidas no direito positivado, fazendo recorte às questões concernentes à bicicleta como meio de transporte.

Por meio dos planos diretores apresentam-se as discussões da garantia do transporte por bicicleta, trazendo como exemplo as políticas de mobilidade formalizadas nesses planos, na perspectiva de visualização da política de mobilidade urbana por bicicleta em cinco cidades brasileiras: São Paulo/SP, Porto Alegre/RS; Fortaleza/CE,

² Movimento social instituído no Fórum Social Mundial em Porto Alegre/RS/2005.

Brasília/DF e Belém/PA, contemplando as cinco regiões do Brasil (Sudeste, Sul, Nordeste, Centro Oeste e Norte).

Nesse interim, o presente estudo divide-se da seguinte forma: fundamentação teórica, em que se apresenta a visão doutrinária acerca do direito urbanístico e seus desdobramentos jurídicos; análise das legislações brasileiras que tratam da temática; metodologia, delimitação do caminho percorrido para levantamento dos dados; análise e discussão crítica dos resultados e considerações finais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 DIREITO AO TRANSPORTE NA COMPOSIÇÃO DO DIREITO URBANÍSTICO

2.1.1 A cidade e o transporte

A história da evolução humana nos mostra que a partir da fixação do homem em um lugar determinado, foi dado os primeiros indícios para o surgimento das cidades, que aos ditames da vida social, foi alcançando patamares incalculáveis de aglomerados humanos. As cidades se formavam em torno de construções religiosas, comerciais e disposições de avenidas, monumentos, praças, etc., conforme a concepção econômica e política de cada época (MALUF, 2011).

Ainda de acordo com Maluf (2011), na composição urbana as cidades apresentavam certo grau de desenvolvimento, planejado ou não. Como é o caso, na antiguidade, da cidade de Babilônia, as cidades gregas (Atenas e Esparta) e cidades romanas, que em seus auge eram a representação do desenvolvimento econômico, intelectual e organizacional da humanidade.

Assim, Silva (2012), leciona que o processo de urbanização passou por três períodos: pré-urbano, em que são formados grupos habitacionais familiares, com função de subsistência; período industrial,

antecessor da Revolução Industrial, em que se constituíam os núcleos políticos e; por fim, o período da Cidade Industrial, em que as pessoas passaram a residir próximo ao trabalho, onde se constituíram habitações e atividades laborais bem como o núcleo político administrativo em um mesmo espaço.

De acordo com Maluf (2011), foram desses espaços que se formaram as cidades propriamente ditas. A partir dos séculos XI, XII e XIII, com o desenvolvimento do comércio, os núcleos urbanos foram atraindo muitas pessoas, que antes viviam no meio rural. Conforme as cidades se desenvolviam, ascendia também a preocupação com arquitetura, aquedutos, pavimentações, transportes e etc. No século XVIII o campo urbanístico encontrou seu apogeu. Além de palácios e igrejas, foram construídos hospitais, escolas, universidades, bairros, conjuntos habitacionais, e outras obras arquitetônicas em atendimento a coletividade. (MALUF, 2011).

Segundo Silva (2012), nos tempos modernos, a partir da Revolução Industrial, as cidades alcançaram altos patamares no que diz respeito aos transportes, agricultura, comunicação, economia e nas questões sociais. No que concerne ao transporte, o crescimento das cidades ratifica a necessidade de locomoção para diversos fins.

De acordo com Rubim e Leitão (2013), no século XIX há uma evolução dos transportes públicos e privados dentro das cidades, tanto de carga quanto de pessoas. Esse transporte se dava principalmente por animais, em especial cavalos, chegando a um patamar insustentável de animais circulando pelas grandes cidades europeias e Estados Unidos³. Com o grande número de animais circulando pelas cidades, já nasciam nessa época os problemas de congestionamento, acidentes, entre outras questões de cunho social e ambiental.

No século XX, com as mudanças tecnológicas e econômicas nas cidades e

³ No artigo intitulado "Plano de mobilidade urbana e futuro das cidades", dizem Rubim e Leitão (2013), que no século XIX, na cidade de Nova Iorque existia uma frota de aproximadamente 200 mil cavalos.

mercado de trabalho, o transporte público e particular, assim como o de carga, começa ser realizado por veículos automotores. Essa mudança foi impulsionada pelo fordismo, que representava a lógica do capital: produzir em massa e baratear o produto, ou seja, aumentar a produção de carros, barateá-los e aumentar o número de consumidores.

A expansão do carro trouxe inúmeros benefícios ao desenvolvimento tecnológico e econômico das cidades, introduzindo mudanças significativas na linha de produção e no mercado de trabalho (fordismo), cujas consequências – positivas e negativas – são sentidas até hoje. Esses fatores fizeram que os investimentos no setor se tornassem constantes, como forma de garantir sua crescente expansão. (RUBIM E LEITÃO, 2013, p. 55).

Com o desenvolvimento tecnológico da indústria automobilística, os meios de transportes só cresciam e se aperfeiçoavam. E assim como aconteceram os problemas trazidos pelos cavalos, as cidades de hoje precisam de reformulações para atender a grande demanda de veículos automotores e resolver os desafios que surgem no seu processo de mobilidade.

No Brasil, desde o processo de colonização, as cidades nasceram e cresceram em função da economia e iniciativa governamental. Os ciclos econômicos propiciaram surgimento de vilas e posteriormente cidades, em primeiro momento, litorâneas. Mas, de acordo com Maluf (2011), nessa época não havia planejamento nem organização e, tampouco, legislações que regulassem a organização das cidades, situação que se estendeu até 1930, quando se iniciou o processo de industrialização brasileira. O autor ressalta ainda que, na década de 1940, as cidades brasileiras sinalizavam avanços e ares de modernidade, porém, em 1990, a imagem das cidades já era associada à violência, poluição, marginalidade, tráfego caótico, etc., como acontece nos dias atuais.

Esses problemas também foram tratados por Domingues (2007), que comenta como a urbanização desenfreada tem trazido efeitos maléficos à sociedade, a saber: expansão de favelas, precariedade de serviços de transporte, saneamento básico precário, desemprego, assim como tantas outras necessidades humanas. Esses fatos revelam que junto ao crescimento das cidades, nascem novas necessidades humanas, e novos desafios a serem enfrentados.

2.1.2 Concepção de Direito Urbanístico

A fim de se entender como o direito ao transporte constitui-se como um objeto do direito urbanístico, mostra-se aqui algumas concepções dessa área de estudo com base em José Afonso da Silva (2012) e Mukai (2013).

Para Silva (2012), o direito urbanístico trata-se de um estudo normativo da urbanização da cidade. Já Mukai (2013) entende como uma ciência que estuda o direito urbanístico, traçando uma diferença entre os conceitos de urbanismo e direito urbanístico em que: o direito urbanístico como ciência se preocupa com a sistematização e desenvolvimento da cidade na organização do seu espaço físico, como a posição habitacional (edifícios), acesso (ruas), entre outros e o urbanismo, entendido como a arte de projetar e construir as unidades de concentração humana de forma que sejam satisfeitas todas as premissas que garantem a vida digna dos homens e a eficácia da cidade.

Neste sentido, urbanismo está relacionado a todas as formas de localização urbana, ou seja, a cidade e seus habitantes, em toda sua extensão. Enquanto o direito urbanístico corresponde ao estudo do conjunto de normas que tratam da urbanização da cidade, no seu processo legislativo, político e administrativo, em defesa da utilidade pública e interesses privados, com vistas à coordenação do espaço social que constitui a cidade. Trata-se de uma nova técnica social destinada à adequação dos espaços físicos às necessidades humanas, a fim de ir além do atendimento das quatro

funções do homem (habitação, trabalho, recreação e circulação).

No que tange a circulação como função do homem, a questão do transporte também constitui função do direito urbanístico com vistas ao ordenamento da mobilidade urbana (MUKAI, 2013).

2.2 VIAS LEGISLATIVAS DAS POLÍTICAS URBANAS DE TRANSPORTE

A partir da CF/88, a política urbana de transporte veio sendo disciplinada por diretrizes normativas que estabelecem a estrutura organizacional relativa à utilização das vias de circulação, mobilidade e meios de transporte, no sentido de regularização, fiscalização e oferta de modais de transportes terrestres condizentes com as necessidades de locomoção nas cidades brasileiras. Nesse sentido, aborda-se as principais normativas do ordenamento brasileiro no concernente ao uso da bicicleta como meio alternativo de transporte.

2.2.1 Código de Trânsito Brasileiro

Em se tratando da bicicleta como meio de transporte e objeto deste estudo, vale aqui registrar alguns conceitos trazidos pela Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB) quanto ao veículo bicicleta e seus elementos:

De acordo com a referida lei, bicicleta é o veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor; Bicicletário é o local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas; Ciclofaixa é a parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica; Ciclovia é a pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum e o trânsito é a movimentação e mobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

Com relação ao trânsito, como uma modalidade de circulação, também obedece a

diretrizes nacionais regidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB Lei nº 9.503/97), que entre outras orientações estabelece:

Art. 1º - O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.⁴

Com relação ao transporte por meio da bicicleta estabelece ainda ser de competência do Município promover segurança aos ciclistas, além de indicar aos entes executivos que criem medidas menos poluentes, conforme preceitua o art. 24, da Lei nº 9.503/97:

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas. XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes. Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via,

⁴ BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Instituiu o Código Nacional de Trânsito. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 6 nov. 2016.

será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.⁵

2.2.2 Estatuto da Cidade

A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade, nasce com a função de regulamentar os artigos 182 e 183, da Constituição Federal de 1988⁶. Neste tópico destacam-se somente os itens referentes à temática do transporte ou afins, como opção de recorte nas discussões traçadas, dando ênfase apenas ao art. 182.

O art. 182, CF/88, expressa que a política de desenvolvimento urbano, objetiva “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. No § 1º desse artigo verifica-se a presença do Plano Diretor como instrumento obrigatório de desenvolvimento e expansão urbana, para cidades com mais de 20 mil habitantes.

No que concerne a Lei nº 10.257/2001, em seu art. 2º, são elencadas as diretrizes do ordenamento da política urbana, entre estas, no inciso I, a garantia do direito a cidades sustentáveis, assim como moradia, infraestrutura e transporte.

O inciso V, da lei acima citada, dá como diretriz a oferta, pelo poder público, de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais. Não devendo (alínea d, inciso V) o poder público, oferecer instalação de empreendimento que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente.

Uma das atribuições dada pela legislação aos municípios é a elaboração do Plano Diretor, em seu art. 41, § 3º, Lei 10.257/01, estabelecendo que

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.⁷

Como dito acima, o Estatuto da Cidade ao instituir a obrigatoriedade do plano diretor às cidades com mais de 20 mil habitantes, também determinou que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborassem seu plano de transporte. Isso, ressalta o “vislumbre do legislador de se regular o setor de transporte de pessoas e cargas” (RUBIM E LEITÃO, 2013, p. 58).

Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (SARAIVA, 2015), 55% dos municípios com mais de 500 mil habitantes possui plano de transporte, por meio do Plano de Mobilidade Urbana – PMU – Lei orgânica, de competência do município.

2.2.3 Lei de Mobilidade Urbana

A Lei nº 12.587/2012, que trata da política nacional de mobilidade urbana instituiu (art. 3º) que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana constitui 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.

⁵ BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, 1997.

⁶Art 182, CF/88– dispõe que a política urbana é de responsabilidade do município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos. Além de estabelecer que o plano diretor municipal é o instrumentos básico do ordenamento territorial urbano, devendo definir o seu uso em função da função social da cidade. Já o art, 183, CF/88, trata da aquisição da propriedade pelo ocupante do imóvel urbano, que utiliza para moradia.

⁷ BRASIL. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 06 nov. 2016.

Como mencionado anteriormente, as mudanças tecnológicas e econômicas nas cidades, em que a cada dia se ampliam as necessidades humanas de mobilidade, tem trazido grandes desafios à sociedade atual.

No Brasil, por exemplo, o interesse de mobilidade por carro nasce na Constituição de 1934, quando da política de construção de rodovias. As posteriores Constituições de 1946 e 1967, já contemplam competência da União para legislar em matéria de transporte, para vias terrestres e interestaduais. (art. 5ª, CF/46 e art. 8º, XVII, n, CF/67).

Isso reflete a introdução da indústria automobilística associada às políticas de apoio a veículos automotores, carros e motocicletas. Esse tipo de veículo passou a representar um grande problema para as cidades e ser repensado como objeto de investigação. Segundo Rubim e Leitão (2013), passados 100 anos do uso dos cavalos como meio de transporte, os carros se tornaram um problema sério nas grandes cidades, resultando em dificuldades sociais e ambientais.

De acordo com Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (CAMPOS NETO, 2014) o brasileiro perde muito tempo no trânsito e em congestionamento, mostrando que a situação caótica dos transportes nas grandes cidades tem direcionado as discussões a outras soluções de mobilidade.

Somente em 2012, após 17 anos de tramitação no Congresso Nacional, o Brasil aprovou a Lei nº 12.587/2012, que define as diretrizes que devem orientar a regulamentação e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras (PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana).

A referida Lei, em obediência à Constituição Federal de 1988 e Estatuto da Cidade de 2001, expressa no seu art. 1º que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de

transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município.⁸

O art. 2º da mesma lei, dispõe que a 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.

Quando em seu art. 3º trata da coordenação de modos de transporte, no parágrafo 1º, II, do referido artigo, quer destacar que a lei tem o propósito de incentivar o deslocamento por meio de transportes não motorizados, individuais e coletivos. No caso de transporte não motorizado está a bicicleta.

De acordo com Rubim e Leitão (2013), os espaços destinados atualmente nas áreas públicas das cidades com estacionamento poderiam ser convertidos para instalação de espaços de convivência, como ciclovias, ciclofaixas, ou alargamento das calçadas.

Repensar um novo modelo de mobilidade urbana perpassa pela inclusão adequada de todas as instâncias sócio-ambiental-política-cultural-administrativa e jurídica, em benefício do bem-estar das pessoas. Como diz Saule Jr. (2007, p. 28), “para que haja cidades justas, humanas, saudáveis e democráticas, é preciso incorporar os direitos humanos no campo da governança”.

2.2.4 Emenda Constitucional nº 90/2015: Direito ao transporte como direito social

O mais recente e promissor direito em relação ao transporte vem com a Emenda Constitucional nº 90, que incluiu o direito ao transporte como direito social fundamental, garantido por meio da Proposta de Emenda Constitucional – PEC 90/2011, de autoria, na ocasião, da deputada Luiza Erundina.

⁸ BRASIL. Lei da Mobilidade Urbana. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 6 nov. 2016.

Desde a proposta até sua aprovação, a referida PEC 90 percorreu um grande caminho, permanecendo inerte de 2011 ao final do ano de 2012.

No ano de 2013, como dito, o Brasil vivenciou significativas manifestações populares, nas principais cidades do país, as quais reivindicavam melhorias nos sistemas de transporte, redução de altos valores tarifários, entre outras motivações. (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013). Nesse mesmo ano, a Câmara Federal, pressionada pelas manifestações públicas contra o aumento de tarifa nos transportes públicos de São Paulo e Porto Alegre, inicialmente e, se estendendo a todas as capitais do país, retoma as discussões em face da referida proposta.

No Congresso Nacional, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC 90/2011), que tramitava nessa casa desde 2011, tinha como objetivo incluir o transporte como direito social. As reivindicações das ruas incentivaram os deputados a retomarem a proposta e mobilizar os interessados por meio de discussões da mesma, com as principais instâncias da sociedade, conforme tramitação na Casa Legislativa (BRASIL, 2015a). No dia 15 de setembro de 2015, finalmente, a PEC 90/2011, se transforma em Emenda Constitucional (EC 90/2011), publicada no DOU em 16/09/2015⁹.

A principal justificativa da PEC 90, de incluir no art. 6º da Constituição Federal de 1988 (CF/88) o transporte no rol dos direitos sociais (capítulo II, do Título II, da Constituição Federal – Dos Direitos e Garantias Fundamentais) foi que nesse artigo estão elencados aspectos relevantes da vida em sociedade: educação, saúde, trabalho, lazer, dentre outros, como elementos centrais de políticas públicas necessárias ao alcance de uma coletividade, conforme preceitua o art.

3º, CF/ 88, sobre os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil.

O argumento de sustentação da PEC, ora citada, se fortaleceu no princípio de que o transporte é essencial para garantir os outros direitos:

sem transporte não há educação, não há saúde, não há alimentação e não há lazer, salvo aqueles eventualmente produzidos nas próprias residências, e que a sociedade não pode tomar por base¹⁰

No documento que propõe a inclusão do transporte, no rol dos direitos sociais, dispostos no art. 6º, CF/88, considera-se que, o transporte, notadamente o público, cumpre função social vital, uma vez que o maior ou menor acesso aos meios de transporte pode tornar-se determinante à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção (PEC 90/2011).

De acordo com o filósofo Bobbio (2009) os direitos sociais assim como os direitos fundamentais evoluem, adequando-se às necessidades da sociedade. Ele também destaca que antes de se reconhecer novos direitos é preciso identificar as particularidades que são cruciais à vida das pessoas. Neste sentido o transporte público, ou melhor, o direito ao transporte, é necessidade de milhões de pessoas, em especial, nas cidades.

Quanto ao direito fundamental social, Paulo e Alexandrino (2014), lecionam que há uma classificação dos direitos fundamentais, assim como os direitos humanos em, 1ª, 2ª e 3ª geração. No rol dos direitos fundamentais de 1ª geração estão os direitos civis e políticos; na 2ª geração, os direitos econômicos, sociais e culturais e, na 3ª geração, os direitos de solidariedade e fraternidade.

A luz da CF/88, o transporte nasce como direito de 2ª geração e como tal, cabendo ao

⁹ BRASIL. Constituição (1988). Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm>. Acesso em: 06 nov. 2016.

¹⁰ BRASIL. Proposta de Emenda Constitucional nº 90, de 29 de setembro de 2011. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/sileg/integras/925887.pdf>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

Estado desenvolvê-lo em favor da pessoa. Nesse sentido, é obrigação estatal em todos os níveis da Federação promover políticas de transporte.

Assim, o direito ao transporte, adotado no direito brasileiro por meio da EC 90/15, foi colocado junto aos demais direitos sociais, (art. 6º, CF/88), quais sejam: a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. E como mencionado anteriormente, a necessidade de transporte nasce junto ao desenvolvimento das cidades, e está vinculada às lutas sociais por mobilidade e qualidade de vida. Nesse ínterim, a conquista da sociedade brasileira, agora solidificada no que concerne ao transporte, amparada no art. 6º da CF/88, por se tratar de um direito subjetivo originário, de 2ª geração, está nas mãos do poder público no que tange a consolidação, garantia e gestão de tal direito.

2.2.5 Competência Constitucional em Matéria de Transporte

O Silva (2012) destaca que competência é faculdade juridicamente atribuída ao poder público para emitir decisões. Nesse sentido Canotilho (1993) complementa tal entendimento afirmando ser a competência um poder de ação e atuação dos órgãos, constitucionalmente investidos de atribuições para executarem tarefas que lhes foram confiadas.

A competência do direito ao transporte concernente ao direito constitucional tem suas raízes no direito urbanístico, apoiado no sistema federativo adotado pela CF/88 – União, Estados-membros, Distrito Federal e Municípios.

Uma das características do Estado Federado é a descentralização política-administrativa formada pelos entes federados, isto é, uma ordem jurídica global e outra ordem jurídica parcial, mediante

aplicação do princípio da autonomia, esta compreendida, como um governo próprio dentro do círculo de competências traçadas pela Constituição Federal de 1988 (SILVA, 2012).

Pelo princípio da autonomia é permitido a cada ente federado a capacidade de autolegislação, autogoverno, auto-organização, autoadministração e repartição de competências, organizado pelo Estado Brasileiro. Esta previsão consta nos artigos 21 a 25 e 30, da Constituição Federal de 1988.

No que tange o direito ao transporte, o artigo 21, XX, CF/88, expressa que é competência da União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”, assim como, legislar sobre as diretrizes nacionais de transporte e trânsito, conforme art. 22, IX e XI, CF/88, em que trata de competência privativa união (BRASIL, 1988).

O art. 23, XII, CF/88, expressa competência comum entre os entes para estabelecer e implantar política de educação para segurança no trânsito. Compete ao Município (art. 30, V, CF/88), “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, que tem caráter essencial.”

A lei nº 10.257/2001, em seu art. 3º, expressa que

compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana: IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público¹¹

Portanto, à União, Estados e Distrito Federal compete demarcar os campos de atuação e aos Municípios cumprir as diretrizes traçadas para política urbana. Nesse contexto a repartição de competências entre os entes federados comungam em: União com competência em matérias e questões de

¹¹ BRASIL. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

interesse nacional; os Estados e Distrito Federal tratam de matéria e questões de interesse regional; Município fica responsável pelas questões e matérias de interesse local. Vale ressaltar que, para política de desenvolvimento urbano, em nível de cooperação, há necessidade de lei complementar federal.

2.3 A BICICLETA COMO MEIO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE: PERCEPÇÃO DE UMA SOLUÇÃO SUSTENTÁVEL NAS CIDADES

Mundialmente o uso da bicicleta vem ganhando notoriedade, adeptos, estudos e fóruns de discussão (Fórum mundial da bicicleta, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016), em função da importância de se adotar, nas cidades, meios de transportes menos poluentes e mais eficientes, ambiental, social e economicamente.

Perez (2013) destaca que na Europa e na Ásia é comum o uso da bicicleta como meio de transporte. Na Europa, em especial, Holanda, Suíça, Alemanha e Dinamarca, a bicicleta é comum para os habitantes. Na região asiática, a Índia se destaca por ter a bicicleta como principal meio de transporte. Em Tóquio (Japão) e Amsterdã (Holanda), 25% dos trajetos nessas cidades são feitos por bicicleta.

Na América, o uso da bicicleta como meio de transporte também já é realidade em muitas cidades. As reformas estruturais para o uso da bicicleta podem ser percebidas na mudança, na adaptação ou construção de vias exclusivas. No ano de 2013, registrou-se em Nova Iorque (Estados Unidos), 675 quilômetros (km) de vias cicloviárias (ciclovias e ciclofaixas). Em Bogotá (Colômbia), contava-se com 359 km de ciclovias (PEREZ, 2013).

No Brasil, de acordo com o movimento Conviva e a Bradesco Seguros (2014), grandes capitais estão se reordenando para uso da bicicleta, por ser considerado um meio de

transporte mais barato, mais ecológico e eficiente. Além de diminuir os grandes problemas de engarrafamento nos grandes centros urbanos.

Conforme a Associação Nacional de Transporte Público (ANTP, 2014), entre 2004 e 2014, 1,3 bilhões de viagens foram feitas de bicicleta. Esse levantamento considerou municípios com mais de 60mil habitantes. Nas grandes cidades a média de percurso feito por bicicleta é 18,8km e em cidades pequenas, 5km.

Pesquisas realizadas pela ANTP¹² mostraram que há no Brasil 70 milhões de bicicletas. A pesquisa concluiu que este tipo de veículo é usado tanto para esporte como para mobilidade urbana. Em 2006, existiam apenas 26,6% de bicicleta e em 2013 este número já chegava aos 40,5%.

A pesquisa acima comentada revelou que a aquisição de bicicleta pela população de classe de poder aquisitivo mais baixo sofreu um declínio. Em 2008, foram vendidas 5,5 milhões de bicicletas e em 2013, caiu para 4,3 milhões. Revelou também algumas vantagens apresentadas por este meio de transporte como: melhor qualidade de vida, saúde, fácil mobilidade, diminuição de automóveis e congestionamento, menos fluxo, mais agilidade para pequenos percursos, etc.

Todavia, o estudo citado, apresentou também muitas desvantagens principalmente no Brasil, entre elas: lugar para guardar, não definição das estações do ano em algumas regiões, geografia da cidade, insegurança, uso da força física, tempo para chegar ao trabalho no horário certo em longos percursos, etc.

No que tange o uso da bicicleta como meio de transporte tem se destacado mobilizações da população e aperfeiçoamento das previsões legislativas, como é o caso das Leis Complementares, seja de caráter federal, estadual ou municipal.

A questão de se criar cidades sustentáveis vem sendo tema de discussão

¹² SISTEMA DE INFORMAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA/RELATÓRIO 2014/ANTP. Disponível em: <http://aliancabike.org.br/assets/docs/06_09_2016_13_40_sistema_de_informacao_da_mobilidade_antp.pdf>. Acesso em: 07 out. 2016.

desde o Fórum Social Mundial (FSM), em 2001, realizado no Brasil – Porto Alegre/RS - que, dentre outras pautas, discutiu as questões de direito ao transporte público e a mobilidade urbana. Um dos resultados desse Fórum foi a Carta Mundial pelo Direito à Cidade¹³, estimulando o uso de veículos não contamináveis, pedindo a reserva de áreas aos pedestres de maneira permanente ou para certos momentos do dia.

A cidade de Porto Alegre (RS) ainda foi palco do I e II Fórum Mundial da Bicicleta, nos anos de 2012 e 2013, respectivamente. Este evento vem sendo promovido, a partir de 2012, nos meses de fevereiro de cada ano. No II Fórum Mundial da Bicicleta, realizado em 24/02/13, foi publicada uma carta como forma de mobilização em favor de cidades mais humanas e democráticas. Entre as ideias presentes na carta (Amigos da Terra Brasil, Assembleia do 2º Fórum Mundial da Bicicleta, 2013) destacam-se: as cidades devem ser pensadas para as pessoas, com valorização de espaços verdes e de lazer; desenvolvimento de mobilidade urbana, por meios inteligentes e eficientes de transportes; Investimento e valorização de transporte coletivo público e de qualidade, dos pedestres e das bicicletas, com preferências sobre o fluxo de automóveis particulares, desde o planejamento das vias até as leis de trânsito.

2.3.1 Vantagens e Desvantagens da bicicleta como meio de transporte

Apresenta-se aqui, algumas discussões em torno das vantagens e desvantagem do uso da bicicleta como meio de transporte.

No concernente as vantagens da bicicleta, o Movimento União de Ciclistas do Brasil (2016)¹⁴ traz uma discussão em que traça as vantagens do uso da bicicleta de acordo com os objetivos para o

desenvolvimento sustentável (ODS) traçados pela Organização das Nações Unidas (ONU).

Quanto ao objetivo de erradicação da pobreza, o referido movimento argumenta que a bicicleta é um modo de transporte economicamente acessível e que negócios relacionados ao uso da mesma ganham espaço como: atividade comercial, ambulantes, turismo de bicicleta, *bike food*, além do transporte de curta distância;

Quanto ao objetivo da erradicação da fome, a bicicleta cumpre papel importante para pequenos produtores de alimentos, nas distribuições na comunidade;

Quanto à saúde, pedalar gera benefícios para saúde das pessoas e da cidade, pois, ajuda na redução de incidência de doenças ligadas ao sedentarismo. Para a cidade, colabora para redução do uso de carro, diminuindo assim, poluição ao ambiente;

Quanto à educação, o baixo custo da bicicleta e facilidade de uso proporciona acesso à escola para pessoas que vivem distantes das unidades educativas. Além da redução das desigualdades, a bicicleta não individualiza e sim socializa.

Quanto ao desenvolvimento econômico sustentável, de acordo com o movimento, acima citado, pesquisas mundiais tem mostrado que os ciclistas consomem mais nos comércios próximos, estimulando economia local e pequenos comerciantes;

Quanto à infraestrutura - o uso de bicicleta diminui dependência de grandes espaços, possibilitando equidade de acesso para todos.

Em se tratando das desvantagens da bicicleta como meio de transporte, conforme movimento Bicicleta pela Cidade (2013)¹⁵, as desvantagens mais discutidas para o uso da bicicleta como meio de transporte são:

¹³ FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. **Carta Mundial pelo Direito à Cidade**. Porto Alegre. 2011. Disponível em: < <http://normativos.confea.org.br/downloads/anexo/1108-10.pdf>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

¹⁴ UNIÃO DE CICLISTAS DO BRASIL. A bicicleta como promotora dos 17 ODS. Disponível em: <http://www.uniaodeciclistas.org.br/wp-content/uploads/2016/07/BicicletaEosODS.pdf>. Acesso em: 31 out. 2016.

¹⁵ PEREZ, Mariana Dasilva. Bicicleta pela cidade: benefícios e desvantagens. Disponível em: <http://bicicletapelacidade.blogspot.com.br/2013/01/beneficios-e-desvantagens.html>. Acesso em: 30 out. 2016.

Questões geográficas: muitos lugares são acidentados, montanhosos o que dificulta a circulação;

Questões climáticas: em algumas regiões do Brasil o calor excessivo dificulta pedalar a qualquer momento do dia;

Questões estruturais: as cidades ainda carecem de estrutura adequada no ordenamento urbano, que atenda com segurança os ciclistas. Outro inconveniente são as empresas que não estão preparadas para atender seus trabalhadores com uso de local para banho, por exemplo.

2.4 PLANO DIRETOR E MOBILIDADE URBANA

No que tange os direitos objetivos sobre o transporte, em especial, o transporte por bicicleta, a CF/88, art. 182, § 1º, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001, art.41,§ 2º; 42-B, III), assim como a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012, arts. 16 -18) estabelecem ser papel dos entes federados a promoção de políticas de mobilidade urbana, sendo disciplinado pelo art. 30, I e II da CF/88, o município como órgão competente para legislar sobre assuntos de interesse local, de forma suplementar às leis federais e estaduais. Assim, os municípios precisam atuar no que couber, na organização dos seus meios de transportes de interesse local (art. 30, V, CF/88), tendo como meio legal a elaboração do seu plano diretor, criado por via de lei municipal.

A política urbana (art. 182, CF/88), por via do Plano diretor do município, tem como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Neste sentido o Plano Diretor, é considerado como um instrumento básico de política de desenvolvimento e expansão urbana, tornando-o um instrumento obrigatório para a cidade com mais de 20 mil habitantes. Portanto, é atribuição do município cumprir os princípios e objetivos da política urbana,

inclusive quanto à oferta de meios de transporte.

De acordo com Gens (2015), o plano diretor, como instrumento de planejamento urbanístico, tem como função sistematizar o desenvolvimento físico, econômico e social do município, a fim de promover o bem estar da comunidade. A elaboração do plano diretor é um processo técnico, que se destina a transformar a realidade a fim de alcançar os objetivos propostos. Nesse sentido, a organização da mobilidade urbana, perpassa pela questão de desenvolvimento físico e estrutural da cidade para atender a política de transporte, motorizado ou não.

No que tange a garantia do direito ao transporte, enquanto direito social fundamental e as discussões em torno da valorização de transportes não motorizados, em especial a bicicleta, apresentamos as iniciativas das cidades de São Paulo/SP, Porto Alegre/RS, Fortaleza/CE, Brasília/DF e Belém/PA, mediante a previsão em seus Planos-Diretores da mobilidade urbana via bicicleta.

2.4.1.Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana da cidade de São Paulo/SP - Lei nº 16.050/14

O Plano de Mobilidade Urbana da cidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015, consolida as ações do Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE 2014, conforme Lei Municipal nº 16.050/14.

A elaboração do PlanMob/SP, em relação ao uso da bicicleta como meio de transporte tomou como base alguns indicativos de uma pesquisa desenvolvida pela Cia. do Metropolitano de São Paulo em 2012¹⁶. Dados da pesquisa mostraram que viagens por modal terrestre não motorizado, em 1987, eram de 6.664 (33,28%); em 1997, de 6.212 (31,70%); em 2007, 7.391 (31,40%); e em 2012, 8.140 (30,70%), apresentando pouca variação em questão numérica.

¹⁶ Fonte: METRO – Cia. do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa origem-destino 1997 e 2007 e Pesquisa de mobilidade da região metropolitana de São Paulo – 2012.

Porém, a mesma pesquisa mostra que em número de viagens por dia com uso da bicicleta como transporte ativo, de 1997 a 2012, teve um aumento da ordem de 172% nas viagens realizadas por bicicleta (São Paulo, 2015, p.17).

Em questão de tempo gasto nas viagens, foi detectado que em cinco anos, houve aumento no tempo médio de deslocamento em todos os modos motorizados de transporte e redução no deslocamento por modos ativos (inclui pedestre). As viagens por transporte individual duram, em média, metade do tempo do que as viagens nos modos coletivos, mesmo quando se considera faixas de distâncias semelhantes. Os dados acima citados, serviram de fonte para implementação de uma política de transporte mais intensa em favor do uso da bicicleta.

Nesse sentido, o Plano Diretor do município de São Paulo passou, recentemente, por uma nova alteração por meio da Lei nº 16.547, de 21 de setembro de 2016, a qual entrará em vigor em 1º de janeiro de 2017, o que expressa em seu art. 1º:

Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o Programa Bike SP, destinado ao incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte, com vistas a melhorar as condições de mobilidade urbana na cidade, através da promoção de modal de transporte não poluente.¹⁷

Entre os objetivos apresentados no art. 2º da referida lei, considera-se:

I- a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos ciclovitários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável, II – a redução de veículos automotores em circulação e dos índices de emissão de poluentes no ar; III – a melhoria das condições de saúde da população; IV – o desenvolvimento de ações voltadas à melhoria do sistema de mobilidade ciclovitária; V – a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do

veículo automotor nas locomoções urbanas;

VI – o incentivo ao uso da bicicleta para os deslocamentos ao trabalho;

VII – a promoção do programa de compartilhamento de bicicleta, em especial para os deslocamentos de integração ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Outra questão a destacar é a referente ao art. 3º, 16.547/2016, em que trata dos incentivos a serem implementados em função da realização de deslocamentos ciclovitários no município em substituição à modais de transporte automotores, por meio da concessão de créditos de mobilidade. Dentre essas concessões, prevê os créditos de mobilidade para usuários cadastrados no Bilhete Único do transporte público de passageiros no município de São Paulo.

Destaca-se ainda que é de competência do Poder Executivo fiscalizar, controlar e avaliar o programa “Bike SP” (art. 6º), por meio de relatório digital, com relação ao número de usuário, custo, entre outros. Vale ressaltar que o programa proposto, via legislativa, acompanha uma ação governamental do município, instituído pelo prefeito Fernando Haddad de construção de 400 quilômetros de vias ciclovitárias até o final do ano de 2015. (SÃO PAULO, 2016).

2.4.2 Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana da cidade de Porto Alegre/RS - Lei Complementar - LC 667/11 – Lei Orgânica do Município

O Plano Diretor da cidade de Porto Alegre/RS foi instituído pela Lei Complementar 667/11 (LC 667/11), Lei Orgânica do Município, que passou por uma alteração por meio da LC 744/14, em relação à prioridade de uso de transporte não motorizado, em obediência as diretrizes formalizadas no Estatuto da Cidade. O destaque ao município está na instituição do

¹⁷ SÃO PAULO. Lei nº 16.547, de 21 de setembro de 2016. Institui o Programa Bike SP no âmbito do Município de São Paulo. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16547.pdf>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

Decreto nº 18.848, de 14 de novembro de 2014. Este Decreto regulamenta a LC, nº 744/14, que cria o Fundo Municipal de Apoio à Implementação do Sistema Cicloviário (FMASC).

Entre os objetivos estabelecidos verifica-se o de “facilitar a captação de recursos e reduzir os empecilhos existentes ao desenvolvimento das ações de política pública municipal de implantação do Sistema Cicloviário” (PORTO ALEGRE, 2014), sendo sua operacionalização de responsabilidade da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e à Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). (art. 2º. e 3º, Dec. 744/14).

O art. 12, Dec. 744/14, expressa que constituem despesas do FMASC, entre outras, “o atendimento de despesas diversas, de caráter urgente e inadiável, necessárias à execução das ações voltadas à implantação do Sistema Cicloviário”.

O Art. 13, § 2º, do referido decreto, menciona que os trechos de ciclovias que serão executados devem obedecer alguns critérios, conforme Estatuto da Cidade, como: “as prioridades estabelecidas pelo Município de Porto Alegre, para implantação da Rede Cicloviária Estrutural; a continuidade da rede implantada e os custos de toda e qualquer intervenção necessária em cada trecho”¹⁸

Quanto à construção de ciclovias, é estabelecido pelo art. 17, do decreto citado, que fica autorizado a construção de ciclovias em menor extensão, assim como seus respectivos elementos:

Construção de obras de arte, tais como pontes e passarelas; acessórios de segurança, tais como guarda-corpos e defensas (proteção nas ciclovias); obras de infraestrutura, tais como muros de contenção; sinalização ostensiva em função de interferências, tais como cruzamentos. (PORTO ALEGRE, 2014)

A Prefeitura Municipal de Porto Alegre, ainda institui outros decretos, em função de dar executoriedade à questão do transporte por bicicleta, como exemplo: Dec. Nº 11675/2014, que Inclui o evento Pedalando Pela Vida; Decreto Municipal 18529/2014, que regulamenta a implantação de elementos integrantes do sistema cicloviário para a guarda de bicicletas e de Estações de Bicicleta; Lei Municipal 11265/2012, que inclui o Dia Municipal do Ciclista e de Incentivo ao Uso da Bicicleta como Meio de Transporte; Decreto Municipal 19265/2015, que autoriza o Município a delegar, mediante licitação, a permissão de serviço de bicicletas compartilhadas, incluindo instalação, manutenção e operação de estações de bicicletas, entre outras iniciativas.

2.4.3 Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Fortaleza/CE - Lei nº 10.303/2014

A política de transporte cicloviária da cidade de Fortaleza/CE foi instituída pela Lei 10.303, de 23 de dezembro de 2014 (FORTALEZA, 2014), a qual aprova o Plano Diretor Cicloviário.

Entre outras diretrizes a referida lei consolida a bicicleta como meio de transporte quando do seu art. 1º estabelece que “a política de transporte cicloviário (PTC) do município de Fortaleza, dispõe sobre o uso da bicicleta como meio de transporte e lazer”¹⁹.

Em seu art. 2º estabelece que a PTC, tem como princípio a “promoção das funções sociais da cidade”, promovendo à população modal cicloviário opção efetiva de transporte e mobilidade urbana, por meio da instituição do Plano Diretor Cicloviário. Estabelecendo como objetivos da política do transporte cicloviário (art.3º, Lei 10.303/2014): estimular o uso da bicicleta, construir espaço viário adequado para circulação de bicicleta; promover infraestrutura de estacionamento e

¹⁸ PORTO ALEGRE. Lei complementar nº 744, de 28 de outubro de 2014. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/LC%20744>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

¹⁹ FORTALEZA. Plano Diretor Cicloviário. Lei nº 10.303, de 23 de dezembro de 2014. Institui a política de transporte cicloviário. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/husfe>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

guarda das bicicletas em terminais e estações de transporte coletivo, municipal e intermunicipal; reduzir poluição, congestionamento e promover qualidade de vida e mobilidade urbana sustentável.

Dispõe ainda em seu art. 26 (Lei 10.303/14), que as instalações aos serviços de transportes coletivos no município, como terminais rodoviários de integração, metrô, intermunicipais ou regionais, deverão ser equipados com bicicletários ou paraciclos.

Quanto ao uso da bicicleta para a prática de lazer, expressa em seu art. 16, III, Lei 10.303/14, que o município de Fortaleza deve implantar nas ruas e avenidas faixas exclusivas para o trânsito de bicicletas aos domingos e feriados, denominadas de ciclofaixas de lazer e serão direcionadas preferencialmente aos parques, praças e orla de Fortaleza. Sendo que a referida Lei, em seu art. 21, §§ 1º e 2º, responsabiliza a Secretaria de Conservação de Serviços Públicos pela gestão do sistema cicloviário, sendo que à Secretaria Municipal de Infraestrutura cabe gerir projetos de execução de obras, em que serão destinados, anualmente, 2% do montante arrecadados com multas de trânsito para infraestrutura da rede cicloviária.

Vale ressaltar que a rede Cicloviária da cidade de Fortaleza, está pautada nos seguintes aspectos da vida cotidiana urbana: novo paradigma de mobilidade, em que a bicicleta seja entendida como um meio de transporte a ser respeitado; geração de benefício social, no que concerne à mobilidade e acessibilidade; integração do modal cicloviário com demais transportes públicos; ações educativas permanentes para convivência harmoniosa entre todos os meios de transporte. (art. 29, Lei 10.303/14).

2.4.4 Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana do Distrito Federal - Lei nº 4.566/2011

A questão da bicicleta, como meio de transporte, no Distrito Federal – Brasília, já é objeto normativo desde 2005. Em 28 de julho de 2005, a Câmara Legislativa do Distrito Federal (DF) aprovou a Lei 3.639, que dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do DF. Estabelece (art. 1º) que deverão ser previstas ciclovias em todos os projetos rodoviários bem como nas estradas em fase de construção, sendo que “somente serão construídas ciclovias nas estradas onde o relevo da região assim o permitir”²⁰ (§ único, art. 1º). O art. 2º da referida lei concebe a competência de regulamentar e adaptar a inclusão de ciclovias nos projetos rodoviários de acordo com a situação geográfica.

Por meio da Lei nº 4.216/2008, foram ampliados os instrumentos de incentivo ao uso da bicicleta, quando possibilita o transporte do referido veículo, no metrô ou VLT (veículo leve sobre trilho), em número de até cinco bicicletas por viagem (art. 1º, § 2º)²¹.

O Plano Diretor de Transporte do Distrito Federal, Lei nº 4.566/2011, rege entre outros objetivos, o de articular os vários modos de transporte a fim de atender as exigências e necessidades da população (art. 1º e 2º, Lei 4.566/2011) assim como estabelecido no Estatuto das Cidades. No concernente a bicicleta como meio de transporte, o referido Plano Diretor, apresenta como objetivo desenvolver e estimular meios não motorizados de transporte (art. 3º, III, Lei 4.566/2011)²².

Entre as diretrizes (art. 4º, IX) da presente lei está a implantação de medidas para “ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando conforto e segurança

²⁰ DISTRITO FEDERAL. Lei nº 3.639, de 28 de julho de 2005. Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal. Disponível em: <http://www.sinj.df.gov.br/SINJ/BaixarArquivoNorma.aspx?id_file=26c9c219-1bb9-3198-8ce1-cbdcf26cb442>. Acesso em: 06 nov. 2016.

²¹ DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4.216, de 06 de outubro de 2008. Dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares no metrô e VLT. Disponível em: <http://www.tc.df.gov.br/SINJ/Arquivo.ashx?id_norma_consolidado=58771>. Acesso em: 06 nov. 2016.

²² DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4.216, de 06 de outubro de 2008. Dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares no metrô e VLT. Disponível em: <http://www.tc.df.gov.br/SINJ/Arquivo.ashx?id_norma_consolidado=58771>. Acesso em: 06 nov. 2016.

para os ciclistas e para os pedestres". O incentivo ao uso desse modal de transporte está previsto, no art. 22, da referida lei, quando dos fundamentos do modo ciclovitário de transporte que prevê: a inclusão da bicicleta como elemento de mobilidade sustentável, redução de custo com mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental; construção de bicicletários e paraciclos, junto às estações e terminais, além das ciclovias sinalizadas; promover campanhas educativas para o trânsito, voltadas aos ciclistas e implementação de sistemas de bicicletas públicas.

Ressalte-se também que o incentivo dado ao uso da bicicleta como meio de transporte é considerado como uma contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana. Esta lei foi regulamentada pelo Decreto²³.

2.4.5 Plano Diretor da cidade de Belém/PA - Lei nº 8.655/2008

O Plano Diretor de Belém/PA, instituído pela Lei 8.655, de 30 de julho de 2008 preceitua, em seu art. 3º, os princípios da função social da cidade e desenvolvimento sustentável. No inciso I do referido artigo, expressa que o princípio da função social da cidade compreende os direitos à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura e serviços públicos, ao transporte coletivo, à mobilidade e acessibilidade, ao emprego, trabalho e renda, à assistência social, bem como os espaços públicos e ao patrimônio ambiental e cultural do município²⁴.

No art. 5º, entre os objetivos, contempla no inciso, IX, a garantia da acessibilidade universal, entendido como a possibilidade de acesso de todos os cidadãos a qualquer ponto do território, por meio da rede viária,

hidroviária e do sistema de transporte público.

Quanto à política de infraestrutura, no que se refere à mobilidade urbana, por meio de transporte não motorizado, o destaque da Lei 8.655/08, se dá no art. 42, em que traça as seguintes diretrizes:

VI - Buscar inovações tecnológicas na implementação dos sistemas de transporte público, objetivando o desenvolvimento ecologicamente sustentável da cidade e o atendimento às necessidades de serviços da população; XIII - Priorizar a circulação dos pedestres, das pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida e dos veículos não motorizados sobre o transporte motorizado; XV - Favorecer os deslocamentos não motorizados, por meio da ampliação ciclovitária, melhoria da qualidade das calçadas, paisagismo, iluminação, e sinalização, observadas as normas estabelecidas no código de posturas do município de Belém e na Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Vale aqui destacar, a preocupação de acentuar o uso de transporte não motorizado e ampliação das ciclovias (art. 42), em que a lei municipal destaca o sistema ciclovitário como estrutura de mobilidade sustentável.

No art. 45, da referida lei destaca-se as diretrizes para desenvolver a integração do sistema de mobilidade urbana - SMU com o sistema viário (pedestres, ciclovias e ciclofaixas (canteiro central) e estacionamento além da implementação de terminais e estações de integração intra e internados, isto é, integração feita entre dois ou mais modais de transportes urbanos, podendo ser realizada através de bilhetagem ou integração física - terminais de integração (art.45, III).

Ressalta-se que as discussões em torno de uma política ciclovitária em Belém/PA, não

²³ DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 33.529, de 10 de fevereiro de 2012. Regulamenta a Lei Distrital nº 4.216, de 6 de outubro de 2008, que dispõe sobre o transporte de bicicletas nos metrô e VLTs. Disponível em: <http://www.tc.df.gov.br/SINJ/Arquivo.ashx?id_norma_consolidado=70550>. Acesso em: 06 nov. 2016.

²⁴ BELÉM. Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N8655-08_plano_diretor.pdf>. Acesso em: 06 nov. 2016.

se originou a partir do Plano Diretor de 2008, mas sim por meio da Lei nº 8.381, de 28 de dezembro de 2004, na administração do prefeito Edmilson Rodrigues, em consonância à Lei Complementar de Controle Urbanístico, nº 02, de 19 de julho de 1999 que, entre outras questões, apresentava a seguinte abordagem sobre o tema, preceituando no art. 116, Lei nº 8.381/2004, que a prefeitura municipal de Belém indicaria as vias para o sistema cicloviário.

Pressupõe-se que Belém/PA, de modo geral, já traçava uma diretriz legislativa sobre o aspecto da mobilidade urbana, em especial por via do transporte não motorizado, se comprometendo com as diretrizes gerais nacionais traçadas pela lei federal de mobilidade urbana. Porém ainda, não conta com um plano de mobilidade urbana elaborado especificamente para bicicleta, sendo o tema contemplado por ações conjuntas com outros modos de transporte.

Segundo Gil (2016), em 2013, foi estabelecido um contrato de cooperação técnica com o WRI Brasil Cidades Sustentáveis (instituição internacional de pesquisa para cidades). Em novembro de 2015, o então prefeito Zenaldo Coutinho, assina termo aditivo para o estabelecimento do plano de mobilidade sustentável do município, sob responsabilidade da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém – SEMOB²⁵.

Quanto a um plano de mobilidade urbana exclusiva por bicicleta, o município de Belém, trabalha com ações pontuais, de acordo com o plano diretor do município. No início de 2015, tramitava na Câmara Municipal de Belém um projeto de lei, intitulado, “Lei da bicicleta”, por via do processo nº 762²⁶, que entre outras diretrizes, no art. 1º, da referida proposta de lei, autorizava o Poder Executivo a criar o sistema cicloviário para o município de Belém, sendo que no art. 10 estabelecia

que o mesmo, por meio da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém – SEMOB - teria prazo de 180 dias para apresentar estudos de ciclofaixas e ciclovias.

A justificativa da referida proposta de lei pautava-se na concepção de que a bicicleta, como meio de transporte, promove melhoria na qualidade de vida das pessoas e do meio ambiente. Esse projeto foi rejeitado pela maioria dos vereadores, na sessão do dia 15/06/2015, com a justificativa de esta matéria já está contemplada no Plano Diretor, não carecendo de lei específica (CÂMARA MUNICIPAL DE BELÉM, 2016).

Porém, com a negativa de aprovação de lei específica que regulamenta a bicicleta como meio de transporte, o município de Belém fica em desalinho em relação os municípios citados anteriormente, uma vez que, o plano diretor expressa somente as diretrizes gerais, não detalhando a política de desenvolvimento específico para atendimento da bicicleta como meio de transporte.

De acordo com a SEMOB (2016), a rede cicloviária de Belém, atualmente conta com 85.384m de vias implementadas, com previsão de implantar mais 44.820m.

A SEMOB (2016) também, em parceria com empresas de iniciativas privadas (Hapvida), deu início em 2016, o desenvolvimento do sistema de bicicleta compartilhado, definindo 11 estações, nos bairros centrais da cidade.

3. METODOLOGIA DO ESTUDO

O presente estudo se delineou mediante a questão norteadora de como está sendo garantido o direito ao transporte, enquanto direito social fundamental no contexto normativo, a partir da Constituição de 1988. Para tanto, delimitou-se sobre os reflexos desse direito nas legislações afins da política de mobilidade urbana e o plano

²⁵ GIL, Mariana. NOTÍCIAS/WRI. Brasil cidades sustentáveis. Disponível em: <http://wricidades.org/noticia/bel%C3%A9m-desenvolvimento-do-plano-demobilidade>. Acesso em: 29 out. 2016

²⁶ BELÉM. Projeto de Lei nº 762 da Câmara Municipal de Belém, de 19 de abril de 2016. Institui o sistema cicloviário de Belém e a bicicleta como modal de transporte regular do Aglomerado Urbano do município. Disponível em <http://www.cmb.pa.gov.br/site/attachments/article/2082/Proc.%20n%C2%BA%20762-2016.pdf>. Acesso em: 06 nov. 2016.

diretor, com foco no uso da bicicleta como modal alternativo de transporte, por meio de pesquisa exploratória de natureza qualitativa. Utilizando como principal meio de coleta dos dados leituras das fontes, abaixo citadas, por meio de fontes digitais, como no caso das legislações e artigos sobre a temática bicicleta e fontes impressas, como as doutrinas utilizadas.

Em atendimento ao objetivo geral do estudo que consistiu em verificar, em que medida, o direito ao transporte vem sendo garantido, mediante normativas institucionais, bem como a atenção dada ao uso da bicicleta como modal de transporte e política de mobilidade urbana e seus reflexos no plano diretor, foi necessário analisar a política nacional de transporte e mobilidade urbana, no contexto normativo; Mostrar a viabilidade da bicicleta como meio de transporte, seus pontos positivos e negativos discutidos e avaliar o desenvolvimento da política de transporte, por meio da viabilidade da política ciclovária, das cidades de São Paulo/SP, Porto Alegre /RS, Fortaleza/CE, Brasília/DF e Belém/PA, mediante diretrizes normativas dos seus respectivos Planos Diretores. Ressalta-se que a escolha dessas capitais se deu em função de as mesmas contemplarem projetos e ações relacionadas ao transporte por bicicleta, e representarem cada região do país e, em virtude de, já terem constituído legislação, instituindo seu Plano Diretor, prevendo neste a bicicleta como modal alternativo de transporte em atendimento às legislações federais para o setor.

A revisão bibliográfica seguiu leitura de doutrinas, com foco no direito urbanístico, com ênfase em Silva (2012); Mukai (2013) que contribuíram para a primeira parte do texto; normas legais: Constituição Federal de 1988 (CF/88), artigos 6º, 21, 30, 182; Lei Federal nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade; Lei Federal nº 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana, que objetivou a análise da política nacional brasileira sobre transporte, considerando a questão urbana,

buscando indicativos da instituição do modal bicicleta, os Planos diretores das cidades, objeto de estudo. Os artigos científicos e outros textos de apoio, que retratam a problemática da mobilidade urbana e uso da bicicleta como meio de transporte, foram necessários para o entendimento da perspectiva no contexto atual.

3 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

De acordo com as diretrizes normativas brasileiras de ordenamento da cidade e mobilidade urbana com previsão de ações referentes à garantia do direito ao transporte, em especial por bicicleta, identificou-se que no contexto legislativo a questão do transporte se constituiu a partir do desenvolvimento urbano, quando as cidades passam a apresentar grande concentração de pessoas e serviços. Porém, só se consolida como norma positivada a partir da Constituição Federal de 1988, em seu art. 21, XX, em que é estabelecida competência da União em “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive, habitação, saneamento básico e transportes urbanos”, além de disciplinar a política urbana, por meio do seu art. 182 e 183.

A partir de então, o direito ao transporte, como meio legal ganhou notoriedade e direito social constituído, com a Lei 10.257/2001, Estatuto da Cidade; a Lei 12.587/2011 de Mobilidade Urbana e, recentemente, com a EC 90/15.

Essas normativas fornecem aos cidadãos condições de maior participação nas discussões de políticas pública de transporte, além de exigir do poder público planejamento, recursos e ação efetiva em favor da garantia do direito constituído.

Quanto à competência para desenvolvimento da política de transporte verificou-se nas legislações analisadas que é de competência comum, privativa e exclusiva da União, Estados e Municípios.

A União, em sua competência privativa (art. 22, IX, CF/88), está garantindo o direito ao

transporte quando da elaboração das leis de Mobilidade Urbana e Estatuto da Cidade, além do Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto aos Estados e Municípios, no concernente a competência comum, o estudo demonstrou e os Municípios estão se reorganizando estruturalmente, por meio de ações concretas a fim de cumprir as diretrizes traçadas nas normativas federais, legislando e executando quando de interesse local.

Verificou-se também nas legislações federais que a política urbana de transporte é de competência do município e este, seja por meio de ações político-legislativas, como reordenamento das vias, reeducação da população quanto ao uso de diversos meios de transportes socialmente sustentáveis ou planejamento orçamentário, está tentando garantir esse direito, com a elaboração de planos de mobilidades que viabiliza o uso da bicicleta como meio alternativo de transporte para o desenvolvimento de cidades sustentáveis, econômica, social e ambientalmente.

Como direito social compreende-se um direito difuso. As garantias de meios de transporte não motorizados, como é o caso da bicicleta, se destina a todas as pessoas, seja para o trabalho ou para lazer. O importante é disponibilizar meios diferentes de transporte, promovendo oportunidades para que os cidadãos possam avaliar e fazer suas próprias escolhas.

Isso está contemplado nos planos diretores, em estudo, sendo que São Paulo/SP, Porto Alegre /RS e Fortaleza/CE, demonstram maior disponibilidade em seus Planos, em relação ao planejamento das vias e incentivos ao uso da bicicleta, pois além do Plano Diretor, estas já elaboraram seu próprio Plano de Mobilidade Urbana por Bicicleta com indicativos de recursos e malha viária.

O Distrito Federal (Brasília/DF), apesar de contemplar em seu Plano Diretor o fomento do uso da bicicleta como meio de transporte, ainda não contempla orçamento e plano detalhado da implantação e dimensão

da estrutura necessária para uso desse transporte.

Na cidade de Belém a política de mobilidade urbana por bicicleta ainda percorre timidamente, em relação às cidades: do sul, sudeste e nordeste, pois ainda não há planejamento exclusivo por meio legal, uma vez que não foi aprovada a lei da bicicleta. As diretrizes são oriundas das leis federais e Plano Diretor.

Quanto aos pontos positivos e negativos, o estudo mostrou que a bicicleta como meio de transporte, no sentido positivo, é resultado de um clamor da população pela criação de uma cidade mais sustentável, no sentido da convivência social, meio ambiente saudável, saúde física e mental dos usuários, menos congestionamentos, mais economia e atende aos outros direitos sociais, conforme os objetivos de desenvolvimento sustentável traçado pela ONU. Constatou-se também que a bicicleta é muito útil como transporte para percurso curto ou médio e em cidades planas. Como ponto negativo, a questão geográfica e a falta de vias adequadas na cidade para circulação de bicicleta, representa um distanciamento dos usuários.

O estudo apontou que, após a CF/88 e antes da EC 90/15, no campo do direito urbanístico, o ordenamento jurídico brasileiro já garante à política urbana diretrizes de uma mobilidade sócio e ambientalmente sustentável, no sentido de que seja observado que é por meio do transporte, que é garantido os demais direitos sociais previstos na CF/88.

Constatou-se também, que não bastam políticas de mobilidade sem atenção dada às pessoas e ao meio à que elas pertencem. Que a preferência dada aos meios de transportes não motorizados, expressos nas legislações afins, incentivaram os municípios, por meio de seus planos diretores, a implementar à política de mobilidade por bicicleta, dando a esta, um novo olhar no sentido de promoção de políticas públicas para o bem-estar social e ambiental nas cidades.

Vale aqui ressaltar as lições dadas por Sarlet (2015), o qual leciona que a garantia do

direito ao transporte como um futuro promissor, dentre outras discussões, deverá pelo menos possibilitar ações judiciais, caso ações injustificadas e desproporcionais, deixem de se efetivar o acesso ao transporte. É necessário, portanto, assegurar aos que precisam de transporte, uma vida mais digna, dando respostas concretas às demandas e reivindicações sociais ou deixar que o direito ao transporte se efetive como mais uma normativa ineficiente e ineficaz.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando o propósito de verificar, em que medida, o direito ao transporte vem sendo garantido, mediante normativas institucionais e a atenção dada ao uso da bicicleta como modal de transporte, como política de mobilidade urbana, constatou-se que o transporte como direito, já se constitui amparado pela CF/88, assim como pelas leis complementares, referentes ao ordenamento das cidades em todas as suas circunstâncias.

No que tange ao uso do modal bicicleta, há um significativo avanço nos planos diretores, em especial, nas cidades São Paulo/SP, Porto Alegre /RS, Fortaleza/CE, nas previsões legais do uso da bicicleta como meio de transporte, em que são previstos estímulos tanto por vias legislativas como orçamentárias.

As cidades apresentadas no estudo das regiões sul e sudeste, apresentam um histórico de demanda populacional que reclamam medidas alternativas, promovendo discussões, como o caso de Porto Alegre, em que já sediou Fóruns mundiais: social e de bicicleta.

Observa-se, no entanto, que a elaboração do Plano Diretor, é resultado de previsão legal e que estão sendo elaborados de acordo com a normativa nacional. Porém, isso não significa garantia do que está previsto nas legislações, especialmente quando se trata de municípios que ainda não demonstram inquietações com desenvolvimento urbano equilibrado.

A garantia do transporte como direito social, instituído pela EC 90/15, demanda novas diretrizes para sua efetivação em todo o país, e para isso, vai se exigir dos poderes públicos mais responsabilidades e ações afirmativas, inclusive orçamentárias, o que pode vir a representar uma satisfação à população por meio de implementação de políticas públicas mais eficientes e condizentes com as necessidades das pessoas.

Destarte, o estudo aqui apresentado indica que a EC 90/15, representa uma tomada de decisão quanto ao futuro da viabilidade do transporte como um todo, em busca políticas públicas de transporte mais eficientes para o atendimento das necessidades humanas e do meio ambiente e, que a eficácia do direito ao transporte refletido em ações afirmativas de política de mobilidade urbana, só futuros estudos dirão. E que o uso da bicicleta como viabilidade de transporte de grande escala perpassa por um longo processo de investimentos, mudança de comportamento, educação em torno de conscientização e vontade política de transformar as cidades mais sustentáveis e menos caóticas.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de Informações de Mobilidade Urbana**: Relatório Geral 2014. 2014. Disponível em: <http://aliancabike.org.br/assets/_docs/06_09_2016_13_40_sistema_de_informacao_da_mobilidade_antp.pdf>. Acesso em: 25 out. 2016.

BARBEIRO, Laís Carla da Silva. **Mobilidade Urbana Sustentável**. 2015. Disponível em: <<http://graltec.com/mobilidade-urbana-sustentavel-5-vantagens-uso-da-bicicleta-como-meio-de-transporte/>>. Acesso em: 07 out. 2016.

BELÉM. **Lei Complementar de Controle Urbanístico nº 02**, de 19 de julho de 1999. Dispõe

sobre o parcelamento, ocupação e uso do solo urbano do Município de Belém e dá outras providências. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/pdfs_legislacao/lccu.pdf?id_lei=724>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Lei nº 8.655**, de 30 de julho de 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lai_N8655-08_plano_diretor.pdf>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Lei nº 8.381**, de 28 de dezembro de 2014. Dispõe sobre a inclusão de ciclofaixas ou ciclovias nos projetos de construção e/ou pavimentação de ruas. Disponível em: <<http://cm-belem.jusbrasil.com.br/legislacao/573678/lei-8381-04>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Projeto de Lei nº 762 da Câmara Municipal de Belém**, de 19 de abril de 2016. Institui o sistema cicloviário de Belém e a bicicleta como modal de transporte regular do Aglomerado Urbano do município. Disponível em: <<http://www.cmb.pa.gov.br/site/attachments/article/2082/Proc.%20n%C2%BA%20762-2016.pdf>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

BOBBIO, Norberto. **Estado, governo e sociedade**: para uma teoria geral da política. 13 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

BRASIL. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil**, de 18 de setembro de 1946. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao46.htm>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 24 de janeiro de 1967. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Constituicao/Constituicao67.htm>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 06. nov. 2016.

_____. **Código Nacional de Trânsito**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Instituiu o Código Nacional de Trânsito. República Federativa do

Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 6 nov. 2016.

_____. **Estatuto da Cidade e Legislação Correlata**. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Proposta de Emenda Constitucional nº 90**, de 29 de setembro de 2011. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/sileg/integras/925887.pdf>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Lei da Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 6 nov. 2016.

_____. Câmara dos Deputados e do Senado Federal. **Ficha de Tramitação, PEC 2011 da Emenda Constitucional nº 90**, de 15 de novembro de 2015a. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm>. Acesso em: 06. nov. 2016.

_____. Constituição (1988). **Emenda Constitucional nº 90**, de 15 de setembro de 2015b. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm>. Acesso em: 06 nov. 2016.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva. **Investimentos na infraestrutura de transportes**: avaliação do período 2002-2013 e perspectivas para 2014-2016. Brasília - Rio de Janeiro: IPEA, 2014. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/porta/images/stories/PDFs/TDs/td_2014.pdf>. Acesso em: 31 out. 2016.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito Constitucional**. Coimbra: Almedina, 1993.

CICLOSAMPA E BRADESCO SEGUROS. **Benefícios de pedalar**. Disponível em: <<http://www.ciclosampa.com.br/oquee.php>>. Acesso em: 30 set. 2016.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 3.639**, de 28 de julho de 2005. Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal. Disponível em: <http://www.sinj.df.gov.br/SINJ/BaixarArquivoNorma.aspx?id_file=26c9c219-1bb9-3198-8ce1-cbdcf26cb442>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Lei nº 4.216**, de 06 de outubro de 2008. Dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares no metrô e VLT. Disponível em: <http://www.tc.df.gov.br/SINJ/Arquivo.ashx?id_norma_consolidado=58771>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade**. Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011. Disponível em: <http://www.tc.df.gov.br/SINJ/BaixarArquivoNorma.aspx?id_norma=68571>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Decreto nº 33.529**, de 10 de fevereiro de 2012. Regulamenta a Lei Distrital nº 4.216, de 6 de outubro de 2008, que dispõe sobre o transporte de bicicletas nos metrô e VLTs. Disponível em: <http://www.tc.df.gov.br/SINJ/Arquivo.ashx?id_norma_consolidado=70550>. Acesso em: 06 nov. 2016.

DOMINGUES, Rafael Augusto Silva. **Competência Constitucional em Matéria de Urbanismo**. Belo Horizonte, 2007.

FORTALEZA. **Plano Diretor Cicloviário**. Lei nº 10.303, de 23 de dezembro de 2014. Institui a política de transporte cicloviário. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/husfe>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. **Carta Mundial pelo Direito à Cidade**. Porto Alegre. 2011. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2016.

GENZ, Karin Sohne. **O Plano Diretor como instrumento de política urbana**. Disponível em:

<<https://www.mprs.mp.br/urbanistico/doutrina/id492.htm/>>. Acesso em: 09 nov. 2016.

GIL, Mariana. **Belém: desenvolvimento do plano de mobilidade é o próximo desafio**. Disponível em: <<http://wricidades.org/noticia/bel%C3%A9m-desenvolvimento-do-plano-demobilidade-%C3%A9-o-pr%C3%B3ximo-desafio>>. Acesso em: 29 out. 2016.

GUTH, Daniel. **II Fórum Mundial da Bicicleta**. Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/agenda/235/2o-forum-mundial-da-bicicleta.html>>. Acesso em: 22 set. 2016.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos da metodologia científica**. 7ªed. São Paulo: Atlas, 2010.

MALUF, Carlos Alberto e MALUF, Adriana Caldas. **Comentários ao Estatuto da Cidade: Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. São Paulo: Atlas, 2011.

MELO, Celso Antonio Bandeira de. **Eficácia das normas constitucionais e direitos sociais**, 1ª ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Disponível em: <<http://www.observatorioseguranca.org/documentos/METODOLOGIA%202011/Aula%204%202011/Biblioteca%20da%20Secretaria%20Nacional%20de%20Transporte%20e%20Mobilidade%20Urbana/P.N.%20de%20MobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>>. Acesso em: 28 set. 2016.

MOVIMENTO CONVIVA. **Uso da bicicleta como meio de transporte**. Disponível em: <<http://movimentoconviva.com.br/em-10-anos-uso-de-bikes-e-motos-dobrou-no-brasil>>. Acesso em: 10 out. 2016.

MOVIMENTO UNIÃO DE CICLISTAS DO BRASIL. **Como está a bicicleta nos planos?** 2016. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/como-esta-a-bicicleta-nos-planos.pdf>>. Acesso em: 31 out. 2016.

_____. A bicicleta como promotora dos 17

ODS. Disponível em:

<<http://www.uniaodeciclistas.org.br/wpcontent/uploads/2016/07/BicicletaEosODS.pdf>> Acesso em: 31 out. 2016.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. **O que é o movimento passe livre.** 2013. Disponível em:

<<http://noticias.universia.com.br/destaque/noticia/2013/06/18/1031242/entenda-e-movimento-passe-livre.html>>. Acesso em: 01 out. 2016.

MUKAI, Toshio. **Direito Urbanístico e ambiental**.
São Paulo: Saraiva, 2013.

RUBIM, Barbara e LEITÃO, Sergio. **O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades.**

Revista Estudos Avançados, vol. 27, n. 79, 2013.

Disponível em: <

<http://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a05.pdf>, Acesso em: 04 out. 2016.

SÃO PAULO. Plano Diretor Estratégico. **Lei nº 16.050**, de 31 de julho de 2014. Disponível em:

<<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/01/Plano-Diretor-Estrat%C3%A9gico-Lei-n%C2%BA-16.050-de-31-de-julho-de-2014-Texto-da-lei-ilustrado.pdf>>.
Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Plano de Mobilidade de São Paulo**, 2015.
Disponível em:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_1455546429.pdf>. Acesso em: 06 nov. 2016.

_____. **Lei nº 16.547**, de 21 de setembro de 2016.
Institui o Programa Bike SP no âmbito do
Município de São Paulo. Disponível em:

<<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16547.pdf>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

SAULE JUNIOR, Nelson (org). **Direito Urbanístico:** vias jurídicas das políticas urbanas. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Ed, 2007.

SARAIVA, Alessandra. IBGE: **Maior mobilidade levou à aglomeração de pequenos centros**

urbanos. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3974698/ibge-maior-mobilidade-levou-aglomeracao-de-pequenos-centros-urbanos>>. Acesso em: 29 out. 2016.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Direito fundamental ao transporte traz novos desafios a velhos**

problemas. Disponível:

<<http://www.conjur.com.br/2015-set-25/direitos-fundamentais-direito-fundamental-transporte-traz-novos-desafios-velhos-problemas>>. Acesso em: 06 nov. 2016.

SILVA, José Afonso. **Direito Urbanístico Brasileiro**. Ed. 7ª. São Paulo: Malheiros Editores, 2012.

_____. **Aplicabilidade das normas Constitucionais.** São Paulo: Malheiros Editores, 2000.

SUPERINTENDÊNCIA EXECUTIVA DE MOBILIDADE URBANA DE BELÉM. SEMOB. **Rede Cicloviária de Belém.** 2016. Disponível em:

<http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/wpcontent/uploads/2016/04/Rede_Ciclovitaria_Geral.pdf>
Acesso em: 04 nov. 2016.

PAULO, Vicente, ALEXANDRINO, Marcelo. **Direito Constitucional descomplicado**. Ed 12. Rio de Janeiro: Método, 2014.

PEREZ, Mariana Dasilva. Bicicleta pela cidade. **Benefícios e desvantagens**. Disponível em: <http://bicicletapelacidade.blogspot.com.br/2013/01/beneficios-e-desvantagens.html>. Acesso em: 30 out. 2016.

PORTO ALEGRE. Plano Diretor. **Lei complementar nº 667**, de 3 de janeiro de 2011. Disponível em:

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/planodiretortexto.pdf>. Acesso em: 06 out. 2016.

____. **Lei complementar n° 744**, de 28 de outubro de 2014. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/LC%20744>>. Acesso em: 06 out. 2016.

_____. **Decreto nº 18.848**, de 14 de novembro de 2014. Disponível em:

<<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000034391.DOCN.&l=20&u=%2Fmetahtml%2Fsirole%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT>>. Acesso em: 06 out. 2016.