



FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO E NEGÓCIOS DE SERGIPE - FANESE
CURSO DE DIREITO

ANA CAROLINA DE ALMEIDA SANTOS

MOBILIDADE VERDE, SAÚDE E CICLABILIDADE: UMA ANÁLISE DAS
POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE ARACAJU

ARACAJU
2019

ANA CAROLINA DE ALMEIDA SANTOS

**MOBILIDADE VERDE, SAÚDE E CICLABILIDADE: UMA ANÁLISE DAS
POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE ARACAJU**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Direito da Fanese como requisito
parcial e obrigatório para a obtenção do Grau de
Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Me. Edson Oliveira da Silva

**ARACAJU
2019**

S237m

SANTOS, Ana Carolina de Almeida

MOBILIDADE VERDE, SAÚDE E CICLABILIDADE: UMA ANÁLISE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE ARACAJU / Ana Carolina de Almeida Santos; Aracaju, 2019. 73p.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe. Coordenação de Direito.

Orientador(a) : PROF. ME. EDSON OLIVEIRA DA SILVA.

1. Mobilidade urbana 2. Bicicleta 3. Responsabilidade 4. Meio ambiente.

347.155 (813.7)

Elaborada pela bibliotecária Lícia de Oliveira CRB-5/1255

ANA CAROLINA DE ALMEIDA SANTOS

**MOBILIDADE VERDE, SAÚDE E CICLABILIDADE: UMA ANÁLISE DAS
POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE ARACAJU**

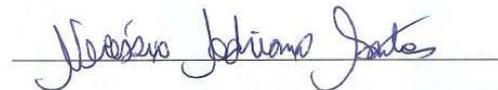
Monografia apresentada à Faculdade de
Administração e Negócios de Sergipe como
exigência parcial para obtenção do grau de
Bacharel em Direito.

Aprovado em 07/12/2019

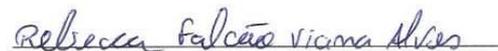
BANCA EXAMINADORA



Orientador: Prof. Me. Edson Oliveira da Silva
Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe



Avaliador nº 01: Prof. Me. Necésio Adriano Santos
Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe



Avaliador nº 02: Prof. Esp. Rebecca Falcão Viana Alves
Faculdade de Administração e Negócios de Sergipe

Agradeço a Deus pela oportunidade de estar estudando, com saúde para poder concluir com êxito o curso de Direito, e por me dar forças todos os dias por lutar pelo sonho da busca do conhecimento diário e a minha família por nunca deixar faltar nada de necessário para meu bom desempenho na faculdade e em minha vida pessoal, garantindo com isso a certeza de que um mundo bom se busca por meio dos estudos e que a vida é um estudo diário, nunca devendo abandonar o conhecimento.

RESUMO

O presente trabalho tem como problema principal identificar os desafios enfrentados pela sociedade para se atingir a mobilidade urbana verde por meio de um transporte alternativo sustentável na cidade de Aracaju/Sergipe. Para se atingir o objetivo principal serão necessários atingir alguns objetivos específicos, quais sejam, delinear os princípios ambientais constitucionais afetados com o aumento no índice de veículos nas vias públicas e tratar sobre a mobilidade urbana sustentável e os desafios enfrentados em busca da mobilidade verde, e com isso os benefícios aliados; analisar as legislações pertinentes sobre a ciclomobilidade e, por fim, descrever a responsabilidade do Município diante da omissão na conservação das vias públicas em casos de acidentes. Com isso, de forma a ter um trabalho inteligível será dividido em capítulos, os quais trata o primeiro sobre os princípios ambientais que serão afetados por conta do alto índice de veículos automotores nas ruas, aumentando com isso a emissão de gases poluentes contribuindo para o efeito estufa e ainda tratará sobre a mobilidade urbana sobre o olhar sustentável e quais os desafios que se encontram para atingir a mobilidade urbana sustentável, e os benefícios aliados, já no segundo capítulo serão abordadas as legislações pertinentes sobre a ciclomobilidade, e, por fim, no último capítulo apresentará a responsabilidade do Município diante da omissão na conservação das vias públicas em caso de acidentes.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Bicicleta. Meio ambiente. Responsabilidade. Sustentabilidade.

ABSTRACT

The present work has as its main problem to identify the challenges facing society to achieve green urban mobility through sustainable alternative transportation in the city of Aracaju / Sergipe. In order to achieve the main objective, it will be necessary to achieve some specific objectives, namely to delineate the constitutional environmental principles affected by the increase in the number of vehicles on public roads and address sustainable urban mobility and the challenges faced in the pursuit of green mobility, and thereby the allied benefits; to analyze the relevant legislation on cyclomobility and, finally, to describe the responsibility of the Municipality regarding the omission in the conservation of public roads in case of accidents. Thus, in order to have an intelligible work will be divided into chapters, which deals with the first on the environmental principles that will be affected due to the high rate of motor vehicles on the streets, thereby increasing the emission of polluting gases contributing to the effect. It will also deal with urban mobility on the sustainable look and the challenges that lie in achieving sustainable urban mobility, and the allied benefits. The second chapter will address the relevant legislation on cyclomobility, and finally The last chapter will present the responsibility of the Municipality regarding the omission in the conservation of public roads in case of accidents.

Keywords: Urban mobility. Bicycle. Environment. Responsibility. Sustainability.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 MEIO AMBIENTE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL	12
3 LEGISLAÇÃO SOBRE CICLOMOBILIDADE.....	37
4 A RESPONSABILIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DIANTE DA OMISSÃO NA CONSERVAÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS	51
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	63
REFERÊNCIAS.....	66

1 INTRODUÇÃO

Em busca de um cenário de mobilidade urbana verde vê-se necessário a prática de condutas sustentáveis como forma de uma melhora na condição de vida das pessoas. O Brasil é um país que foi desenvolvido especialmente para veículos automotores, visto que é um meio de transporte eficiente, de rápido deslocamento, com um conforto que permite que o indivíduo que está sob sua direção se isole do meio social, pois o carro é um ambiente mais reservado e não permite essa interação, visto que na sociedade atual a segurança se vê muito devastada.

Em contrapartida os veículos movidos a combustível apresentam diversos malefícios para o meio ambiente, como a emissão de gases poluentes, sendo também prejudicial para a saúde das pessoas, visto que essas se sentem incomodadas em sair da sua zona de conforto habitual e continuam utilizando um veículo que não exija a propulsão humana, como por exemplo as bicicletas, trazendo com isso diversos fatores negativos para sociedade atual, não incentivando a prática de atividades físicas, muitas das vezes alegadas sob o argumento de falta de tempo.

As bicicletas surgiram trazendo uma visão revolucionária de um meio de transporte alternativo e sustentável, a inclusão desta nos deslocamentos urbanos deve ser incentivada e implementada pelo poder público, seja criando ciclovias interligando bairros que não possuem a linha cicloviária, como também colocando segurança nas ruas para inibir o número de assaltos traçando tendo como objetivo a redução de carros nas ruas e o aumento de ciclistas deslocando-se para o seu trabalho de bicicleta, aliado a todos os benefícios para saúde do ser humano tem-se também a redução de gases poluentes, beneficiando a natureza e a preparando para as futuras gerações.

A implementação do ciclismo nas políticas de transporte do país é também uma busca por mobilidade urbana sustentável, conhecida também como a mobilidade verde, visto que muitos são os princípios ambientais que são feridos pela falta de políticas públicas sustentáveis suficientes em Aracaju. Com o crescimento desordenado urbano paralelamente cresce o número de veículos nas ruas, trazendo com isso malefícios para o meio ambiente e uma obrigação para o poder público investir nas suas cidades aumentando seus investimentos nas vias, ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, mas nem sempre os números são suficientes com as necessidades.

Conforme o artigo 58 do CTB: “a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes,

nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores” (BRASIL, 1997).

Neste contexto indaga-se: quais os desafios para se atingir a mobilidade urbana sustentável por meio de um transporte alternativo sustentável na cidade de Aracaju? Com isso, apresentam-se outros objetivos que nortearam a análise do tema: a. Delinear os princípios ambientais constitucionais afetados com o aumento no índice de veículos na rua e tratar sobre a mobilidade urbana sustentável e os desafios enfrentados em busca da mobilidade verde, e com isso os benefícios aliados; b. Analisar a legislação sobre ciclomobilidade; c. Descrever a responsabilidade do Município diante da omissão na conservação das vias públicas em casos de acidentes.

Apresentados os desafios da mobilidade urbana sustentável na cidade de Aracaju/SE, busca-se incentivar o poder público com o objetivo central de que sejam feitos investimentos nas ciclovias e ciclofaixas, bem como nas vias, acostamentos e até mesmo as rodovias quando não existirem locais apropriados para o fluxo das bicicletas, sendo responsabilizado o Município pela falta de manutenção, para que com isso possa chegar a redução do grande fluxo de automóveis, e no incentivo pela prática de um modal alternativo sustentável.

A melhora nas vias de deslocamentos dos ciclistas aumenta o índice de usuários. Sendo essa atitude relevante para o meio ambiente e meio social, visto que contribui de forma direta para o bem-estar do ser humano, como também para o viés econômico, uma vez que quanto mais pessoas utilizando um meio alternativo sustentável contribui para saúde pública, e reduzindo em contrapartida os gastos públicos nesse setor específico, pois menor será o número de pessoas necessitando de atendimento médico por conta de problemas com a sua saúde.

Além disso, quanto menos automóveis e mais ciclistas nas ruas propõe-se a preservação do meio ambiente para as presentes e futuras gerações, por conta dos benefícios aliados aos ciclistas, como a não incidência de gases poluentes e o uso de combustíveis fósseis. Em relação ao campo acadêmico é importante trazer a ideia de necessidade das pessoas para a preservação do meio ambiente, como também apresentar a responsabilidade objetiva do poder público diante desses desafios enfrentados, como por exemplo, as vias com vários buracos e/ou mal sinalizadas, muitas vezes sem nenhuma sinalização, podendo ocasionar diversos acidentes gravíssimos e o Município deve responder objetivamente diante dos danos causados por conta de sua omissão perante suas obrigações para com a sociedade.

Assim, de modo a responder o problema em linhas anteriores levantado cabe colocar que esta pesquisa tem o seguinte objetivo geral: Identificar os desafios enfrentados pela sociedade para se atingir a mobilidade urbana sustentável por meio de um transporte alternativo sustentável em Aracaju. Outrossim, cabe registrar como objetivos específicos, os seguintes: a. Delinear os princípios ambientais constitucionais afetados com o aumento no índice de veículos na rua e o conceito de mobilidade urbana sustentável; b. Analisar a legislação sobre ciclomobilidade; c. Descrever a responsabilidade do Município diante da omissão na conservação das vias públicas em casos de acidentes.

De modo a atingir os objetivos elencados, a pesquisa será alicerçada sob o método dedutivo, partindo da mobilidade urbana sustentável, os princípios ambientais afetados como também os desafios a serem enfrentados e os benefícios gerados, trazendo também doutrinas e ordenamentos jurídicos pertinentes acerca do tema mobilidade urbana sustentável na cidade de Aracaju/SE. Com isso, a pesquisa tem natureza qualitativa, uma vez que analisa e explica as políticas públicas na cidade de Aracaju/SE com enfoque na mobilidade verde por meio do uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável.

Quanto ao objetivo assume o caráter de descrever e explicar as políticas públicas e suas fragilidades. Quanto ao local é alicerçada em levantamento bibliográfico, visto que busca trazer os ordenamentos jurídicos e doutrinas que abordam sobre o tema, além da pesquisa de campo no qual vai se basear em coleta de dados da cidade de Aracaju/SE.

De modo a tornar inteligível o trabalho será dividido em capítulos, os quais trata o primeiro sobre os princípios ambientais que serão afetados por conta do alto índice de veículos automotores nas ruas e tratará também sobre a mobilidade urbana sobre o olhar sustentável e quais os desafios que se encontram para atingir a mobilidade urbana sustentável, e com isso os benefícios aliados, já no segundo capítulo será abordado a legislação sobre a ciclomobilidade, e, por fim, no último capítulo apresentará a responsabilidade do Município diante da omissão na conservação das vias públicas em caso de acidentes.

2 MEIO AMBIENTE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

O direito ao meio ambiente é um direito constitucional e de terceira geração dos direitos fundamentais, conforme prescrito no artigo 225 da Constituição Federal: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”. (BRASIL, 1988).

Um meio ambiente ecologicamente equilibrado é a garantia do princípio da dignidade da pessoa humana, sendo um dos princípios basilares de todo ordenamento jurídico e infere que temos que ter nossos direitos fundamentais resguardados pelo Estado que é o garantidor dos direitos. O direito ao meio ambiente é um direito fundamental de terceira dimensão, que são direitos difusos, coletivos e transindividuais, abrangendo toda a coletividade e de forma indeterminada. Sendo dever do Estado a garantia de um meio ambiente ecologicamente equilibrado e protegê-lo das ameaças fazendo o uso eficiente e racional de seus recursos. (PESTANA, 2017).

O princípio do meio ambiente ecologicamente equilibrado está previsto e assegurado na Constituição Federal de 1988, e é um direito de terceira dimensão do direito, para que todos indivíduos possam ter uma vida digna e atingir o objetivo de concretização dos direitos fundamentais devem buscar a preservação do meio ambiente e de todas as espécies com práticas sustentáveis e pensando nas presentes e futuras gerações. (PIRIS, PIRIS, 2016).

Ocorre que, em virtude do fascínio e dependência pelo automóvel, os grandes centros urbanos vêm sofrendo com a grande densidade de tráfego, onde os engarrafamentos estão por toda a parte, causando uma verdadeira antimobilidade, tendo como consequência, problemas sociais, econômicos, de saúde e ambientais que perturbam a vida de milhares de pessoas, tendo surgido nas grandes cidades, diversas medidas de contenção do uso de veículos. (SILVA, 2014, p.10).

É importante observar que de acordo com Silva (2014), o crescimento desordenado da população é desproporcional ao investimento nas cidades, portanto é notório o congestionamento, estresse e poluição gerados pela queima de combustíveis fósseis dos veículos na hora do trânsito trazendo com isso várias consequências negativas tanto para o ser humano, quanto para o meio ambiente que sofre diretamente o impacto do crescimento urbano deixando para pensar depois nos estragos.

Alguns princípios ambientais são elencados na lei nº12.587/2012 que merecem destaque, como o princípio do desenvolvimento sustentável das cidades, que segundo

Sirvinskas (2018, p.114) é atender as necessidades do ser humano de forma que não desequilibre o meio ambiente, para que assim possa manter a vida na terra, e melhorar tanto a qualidade de vida da população atual como de outras gerações; o princípio da acessibilidade universal, a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, segurança no deslocamento das pessoas, entre outros. Que asseguram o direito do ser humano em ter um desenvolvimento urbano sustentável priorizando os meios de transportes não motorizados. (BRASIL, 2012).

O princípio do desenvolvimento sustentável está previsto no artigo 170, VI, da Constituição Federal de 1988, logo para se obter uma existência digna é necessário fazer a defesa do meio ambiente, pois é garantia para todos um meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida, segundo o artigo 225 da Carta Magna. (BRASIL, 1988).

É importante saber utilizar dos recursos ambientais oferecidos de forma proporcional e equilibrada, fazendo com que seu uso seja moderado para garantir a preservação do meio ambiente. Segundo Silva (2015) tal princípio se encontra sobre três pilares importantes, quais sejam: crescimento econômico; preservação ambiental e equidade sociais utilizadas de forma conjunta para garantir o desenvolvimento sustentável gerando a geração atual sem comprometer as outras gerações futuras.

Com o crescimento desordenado de veículos por consequência está diretamente ligado a esse princípio, afetando a forma equilibrada de manutenção ambiental é um comprometimento para a atual e futura geração, causando diversos impactos negativos para o meio ambiente. Os recursos naturais não são ilimitados e se não forem preservados vão se acabar, logo ao se desfazer de uma área verde deve ser pensado duas vezes. (SILVA, 2015).

É importante observar o princípio ambiental da prevenção previsto na Constituição Federal de 1988 que busca proteger e preservar o equilíbrio ecológico para as presentes e futuras gerações diante de riscos ambientais que já são conhecidos e o princípio da precaução buscando evitar qualquer risco de dano ao meio ambiente se precavendo antes de qualquer atividade que venha a ferir o meio ambiente, como também o princípio da exploração sustentável da mobilidade urbana, sem trazer malefícios para o meio ambiente. (BRASIL, 1988).

A Carta Magna de 1988 garante vários direitos fundamentais ao ser humano, como por exemplo, o direito à vida e direito à saúde, sabendo-se que o Estado é garantidor desses direitos, do bem-estar social das pessoas, devendo buscar meios para garanti-los, seja com a prestação de saúde na área médica e hospitalar como também o incentivo de práticas

esportivas para manutenção da saúde, sendo interligado com o princípio da solidariedade, no qual toda sociedade deve buscar a proteção dos direitos do próximo, não pensando apenas em si mesmo, para que assim possa ajudar não só a geração presente, mas as gerações futuras. (BRASIL, 1988).

Portanto vislumbra-se que na busca pela mobilidade urbana sustentável, devem ser observados alguns fatores que estão diretamente ligados a degradação ambiental, que são ocasionados pelos gases poluentes emitidos pelos veículos automotores e como está sendo afetado o meio ambiente. Além disso, os princípios que devem ser levados em consideração quando se trata em impactos ambientais gerados pelo veículo automotor nas ruas.

Em consequência ao aumento de veículos em circulação, imediatamente temos quatro importantes problemas, a poluição sonora, a de emissão de gases poluentes, os congestionamentos e os acidentes de trânsito (SILVA, 2019, p.11).

O alto índice de veículos nas ruas traz diversos problemas aliados, seja o barulho das buzinas, os gases que emite para a atmosfera ocasionando o efeito estufa, que segundo Moreno (2019) é um fenômeno natural emitido por conta da emissão de gases poluentes, sendo um dos principais gases poluentes do efeito estufa, o dióxido de carbono, que é emitido pela queima de combustíveis fósseis, por meio do veículo automotor, por exemplo, e contribuindo ainda mais para a exacerbação do efeito estufa. (MORENO, 2019).

Em busca da preservação do meio ambiente e da mobilidade urbana sustentável, devem ser adotadas boas condutas diárias, seja ao utilizar o mínimo dos recursos naturais, ao trocar o veículo automotor por um veículo não-motorizado, como por exemplo, a bicicleta para os deslocamentos nas cidades, evitando com isso a degradação ambiental, a emissão de gases poluentes e contribuindo para um meio ambiente ecologicamente equilibrado, garantindo com isso também o princípio dignidade da pessoa humana, ao pensar nas presentes e futuras gerações do próximo.

A mobilidade urbana é segundo o Ministério das Cidades (2005), a facilidade de se deslocar no espaço urbano das cidades. Logo, as cidades para terem um bom fluxo devem ser organizadas para atingir tal finalidade, evitando congestionamentos pelo índice alto de veículos automotores nas ruas e pouco espaço público para seus deslocamentos, com isso devem ter pensamentos racionais e utilizar carros quando forem necessários. Já a mobilidade urbana sustentável é saber utilizar o espaço urbano de uma forma positiva que não comprometa as gerações futuras e que melhore a condição de vida da geração atual utilizando de forma racional os recursos ambientais, para que os mesmos não se acabem.

A mobilidade urbana sustentável deve ser observada de acordo com três visões: a social, econômica e ambiental, pois não tem como se atingir a mobilidade urbana sustentável sem recursos financeiros do governo para implementar políticas públicas capazes de gerir as necessidades do dia a dia no espaço público de quem utiliza um meio de transporte sustentável para se deslocar na cidade, além disso é necessário observar o uso sadio do meio ambiente, garantindo sempre os princípios ambientais, para que o meio ambiente seja ecologicamente equilibrado sem afetar as futuras gerações. (CARVALHO, 2016).

No Brasil, ao menos três fatores podem ser indicados para justificar esse problema: um de ordem demográfica; outro de ordem político-administrativa e o terceiro, de caráter econômico-social. O primeiro consiste no crescimento populacional das cidades desacompanhado das medidas necessárias de planejamento. O aumento demográfico induz urbanização, mas nem sempre as soluções urbanísticas individuais levam ao melhor resultado coletivo. Problemas de urbanização, de ocupação do espaço urbano, multiplicam-se quando o Estado não planeja, planeja tardiamente ou de modo falho. (MARRARA, 2018, p.3)

Para atingir a mobilidade urbana sustentável se mostra necessário os estudos dos impactos causados na sociedade com as mudanças trazidas para melhorar a mobilidade, para que essas não venham a trazer consequências danosas ao meio ambiente e para as pessoas, com uma preocupação com enfoque para os impactos ambientais gerados, garantindo o mínimo existencial.

O termo mobilidade sustentável, que é nada mais do que pensar a mobilidade urbana, o deslocamento das pessoas, através de meios de transporte que não prejudiquem, ou que prejudiquem o mínimo possível, o ambiente urbano, a saúde da população e a qualidade de vida. (CÉSAR, 2010, p.35).

Ao se analisar a mobilidade urbana sustentável deve observar a acessibilidade que caminha lado a lado. É importante observar que quanto mais capital existir por pessoa, menor será o impacto na criação de novas políticas públicas devido a falta de interesse em investir nas ciclovias, pois quem possui uma condição de vida econômica melhor utiliza seu veículo particular e diante de suas necessidades e recursos, se desloca ainda mais pela cidade do que uma pessoa com uma renda menor, visto que quanto menos dinheiro a pessoa possuir, menores serão as suas saídas pela cidade. (CARVALHO, 2016).

Já quem não possui uma boa renda, não tem obtido um bom serviço público seja no transporte coletivo público que tem que utilizar par ao seu deslocamento ou sejam nas ciclovias que não são tão bem estruturadas para a demanda que possui diariamente, e pior que nem existem muitos incentivos para sua manutenção ou para criação de novas ciclovias. Logo

é de se analisar que o mais pobre recebe as piores condições e os mais ricos que tem um maior poder econômico como não utilizam desses meios de transportes para seu deslocamento, não sentem os impactos gerados para as pessoas que necessitam do seu uso. (CARVALHO, 2016).

É importante trazer o conceito de acessibilidade de acordo com a Lei Federal 13.146/2015 do Estatuto da pessoa com deficiência em seu artigo 3º, inciso I:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2015).

Segundo Moura (2017), a sociedade em seu primórdio sempre utilizou de veículos automotores para o seu deslocamento, fazendo longas viagens em pouco período de tempo e como o automóvel no início era apenas para quem possuía um grande poder econômico, não haviam congestionamentos nas ruas da cidade. E com o avanço da sociedade, é importante observar o aumento no índice de automóveis nas ruas e a crescente busca por um carro novo, com isso as vias e rodovias se especializaram nesse mercado de veículos automotores, expandindo espaços de uso exclusivo para automóveis, deixando de lado os outros tipos de meio de transporte.

Como diz Moura (2017), a civilização não se preocupou em transportes coletivos, mas sim na mobilidade individualizada, no qual cada um possui o seu veículo automotor de forma que ele se isola do meio exterior e o proporciona uma segurança que outro meio não proporcionaria, trazendo com isso diversos prejuízos para outra parte da população que necessita do uso de um meio alternativo para seu deslocamento.

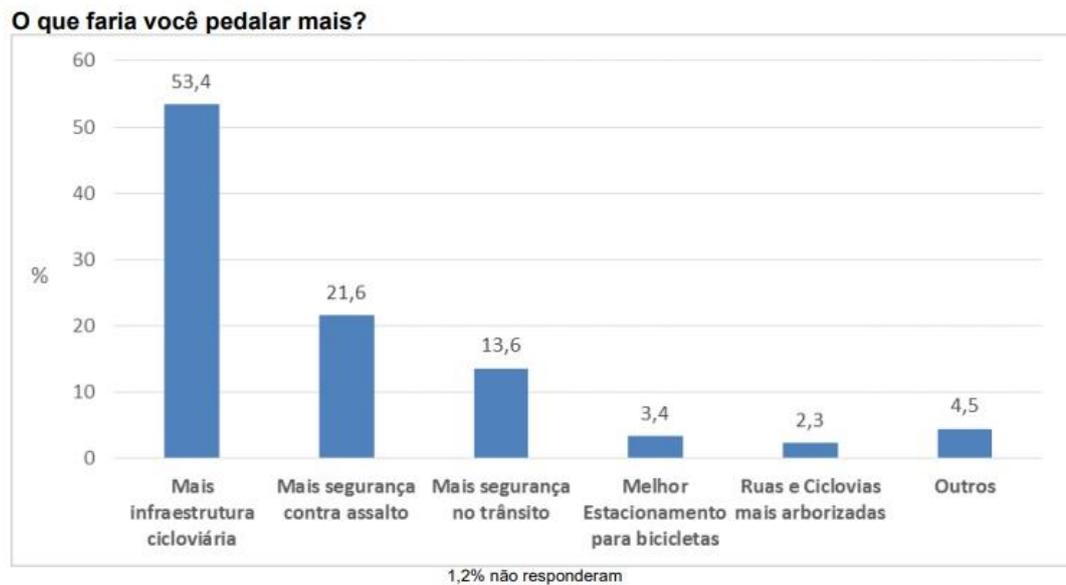


Figura 1 – O que incentiva o ciclista a pedalar
 Fonte: (Transporte Ativo, 2015, p.15).

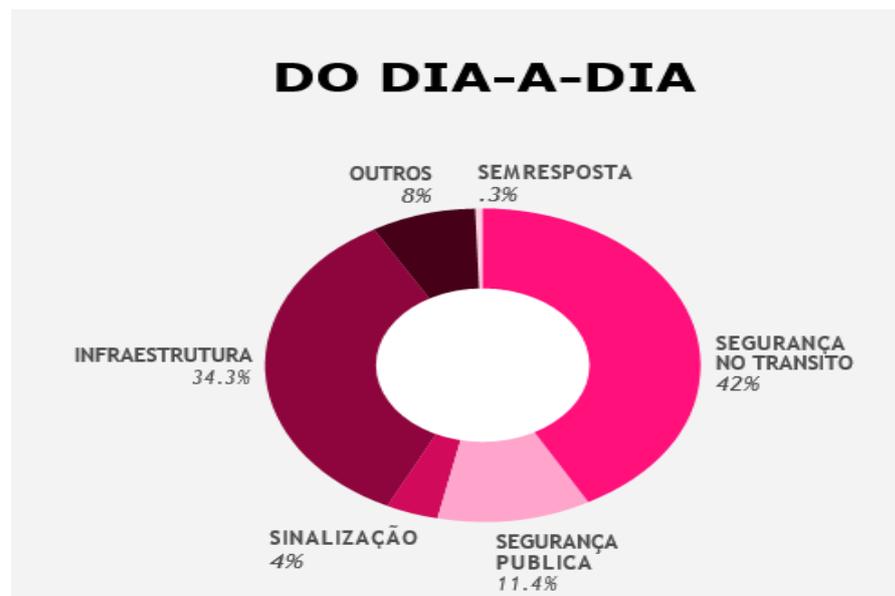
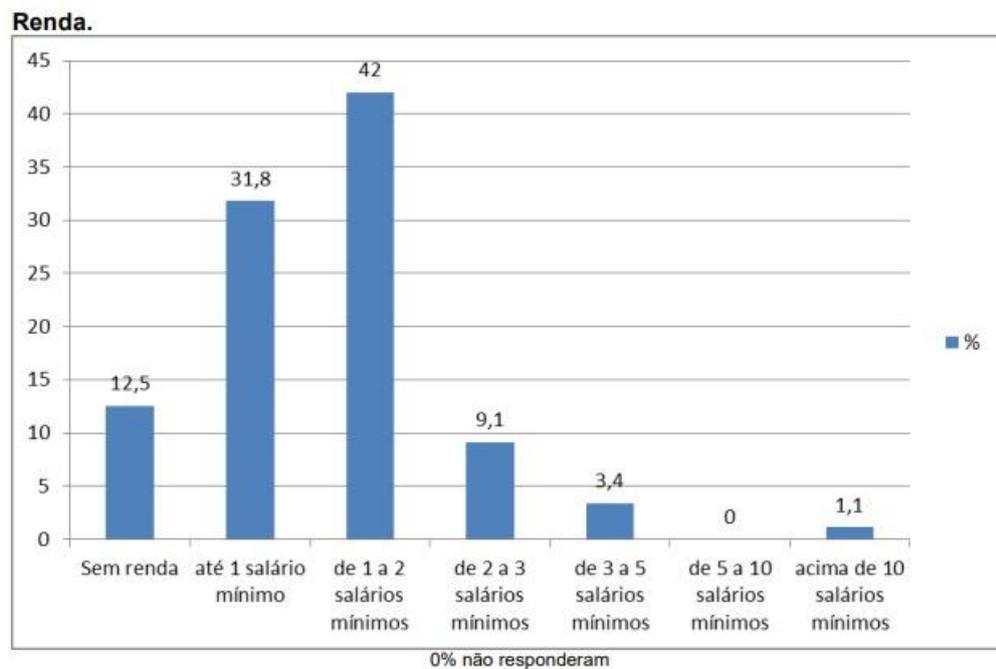


Figura 2 - Utilizando a bicicleta no dia-a-dia
 Fonte: (LOBO et al., 2019, p.9).

Nos gráficos acima apresentados, sendo o primeiro de pesquisa realizada no ano de 2015 e o segundo de 2018, é possível observar que os fatores principais para atingir o incentivo no uso da bicicleta no dia a dia é a infraestrutura cicloviária da cidade, que dificulta o deslocamento das pessoas e de forma mais segura tanto no deslocamento nas ciclovias como também nas vias quando da ausência destas e a falta de segurança necessária nas ciclovias a fim de inibir os assaltos que são recorrentes na capital, inibindo ainda mais o número de aderentes da prática esportiva.

Nesse tipo de sociedade têm-se a exacerbação de dois fenômenos que se complementam, a gestar circuitos predatórios no campo da mobilidade urbana: primeiro, a exacerbação da modalidade individual de transporte, via carros, cada vez mais sofisticados, e, ao mesmo tempo, a precarização extrema do transporte público. A rigor, o modal individual para as elites e as classes médias, e, em contrapartida, a extrema precarização do transporte coletivo para aqueles que estão às margens da vida social. (MOURA, 2017, p.6).

Na citação acima Moura explica como a sociedade justifica o uso do veículo automotor por conta de sua segurança e mais comodidade, excluindo de suas opções o deslocamento com uma bicicleta, um modal que precisa da propulsão humana para se locomover na cidade.



*Figura 3 – Renda de quem pratica o ciclismo em Aracaju/SE
Fonte: (Transporte Ativo, p.18).*

Como é observado no gráfico acima em pesquisa feita pelo Transporte Ativo que o maior índice de usuários de bicicleta tem uma renda na faixa de 1 a 2 salários-mínimos, até mesmo quem não possui renda utiliza da bicicleta como meio de transporte na cidade de Aracaju. Possuindo pouca adoção da prática para as pessoas com rendas melhores. Logo, quanto melhor a qualidade de vida dos que possuem recursos financeiros favoráveis ao seu modo de vida, melhores serão os carros que vão adquirir. Infelizmente, quanto melhor o conforto do particular com boas condições financeiras e em busca apenas da comodidade, menores serão os olhares voltados para os que possuem baixa aquisição, sendo precário o investimento na melhoria do menor

Devem ser observados alguns princípios urbanos de sustentabilidade para que sejam traçadas metas a serem seguidas para atingir a finalidade da mobilidade urbana sustentável, de acordo com a agência European Environmental Agency- EEA (1995), para que possam atingir metas, como a redução do consumo de recursos naturais, saúde pública, igualdade no acesso dos recursos, gerenciamento dos fluxos humanos, quais sejam, observar se a cidade possui capacidade ambiental para a obra que quer implementar; se for causar danos ao meio ambiente, se eles podem ser revertidos; as pressões que a cidade possa suportar diante do uso do meio ambiente; se trará benefícios e acessibilidade para todos.

Portanto, é considerável observar que muitas das ações realizadas são irreversíveis e com o aumento de pessoas e veículos nas ruas são causados diversos transtornos ao trânsito e saúde das mesmas. Mas deve sempre ser possibilitado o acesso de outros meios de transportes para dividir o espaço urbano com os veículos e pedestres e garantir com isso o princípio da igualdade, promovendo a acessibilidade do meio urbano para que todos possam usufruir de forma segura e atender as suas necessidades.

A sustentabilidade é agir de forma ecologicamente correta e justa, utilizando dos recursos naturais de forma correta sem prejudicar as presentes e futuras gerações, preservando o meio ambiente e reduzindo a emissão de gases poluentes para o efeito estufa e promover também a igualdade social, para que possa haver equilíbrio entre os povos.

A rigor, neste modo de vida, fundado na tecnologização, as cidades encarnam enigmas, de insustentabilidade, impondo, como exigência histórica do nosso tempo, decifrá-los e enfrentá-los. É este um desafio posto para as lutas ecológicas, ambientalistas e um horizonte para as próprias políticas públicas. Assim, dialeticamente, a insustentabilidade coloca em pauta a sustentabilidade que se configura como uma categoria-chave, a iluminar a reflexão em torno do ciclismo na contemporaneidade. (MOURA, 2017, p. 6).

Em busca de um modal ecológico, é importante verificar que quanto maior o número de carros nas ruas, maiores serão os impactos ambientais por conta dos poluentes existentes nos veículos que são emitidos, o uso da bicicleta como um transporte alternativo elucidada a ideia de sustentabilidade, deixando de lado a insustentabilidade, a partir do momento que utiliza de um veículo que não possui emissão de gases poluentes.

Com o crescimento no número de veículos automotores e as necessidades da sociedade, fez-se necessário uma lei para regulamentar no contexto brasileiro a mobilidade urbana, com isso a lei federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 foi criada com o objetivo de apresentar as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, sendo destacado e

incentivado o uso do meio de transporte não motorizado sobre o motorizado, com enfoque nesse trabalho para a bicicleta, no qual utiliza a propulsão humana para seu deslocamento.

O uso da bicicleta como meio de transporte é considerado um estilo de vida que hoje em dia é adotado por muitos praticantes da atividade na cidade, seja pela necessidade causada pela falta de opção de se locomover, ou seja, pela livre e espontânea vontade de pegar a bicicleta, colocar os itens obrigatórios de segurança e fazer uma viagem consigo mesmo em busca de felicidade, saúde, liberdade, força de vontade e segurança. (PRIESS; SAVOLDI, 2017).

A bicicleta é utilizada como um remédio para os ciclistas, traz saúde mental, livrando-os do estresse caótico gerado no dia a dia e seus problemas pessoais. É uma atividade ao ar livre e que permite ao ciclista contemplar as belezas naturais, verificar pontos da cidade que em um veículo automotor muitas das vezes passa despercebido, é ver a cidade de outro ângulo. Se permitir adotar uma prática esportiva de boa conduta, é dar valor as pequenas coisas, é ser sustentável. E a sustentabilidade é um dever de todos, devendo ser ecologicamente sustentável, pois o ciclista não polui o meio ambiente com o uso desse transporte alternativo. Pedalar é um estilo único de vida, todos devem praticar essa ideia visto os seus inúmeros benefícios. (PRIESS; SAVOLDI, 2017).

Segundo Pereira (2008), as medidas a serem adotadas pelo governo federal para que possam haver mudanças na atual situação são pautadas não apenas nas políticas públicas, mas também no orçamento, gestão pessoal e a transparência dos atos praticados para melhoria na atual realidade que a população vive.

O uso da bicicleta para o deslocamento no dia a dia traz a necessidade de aprimoramento e implementação de novas ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e as vias compartilhadas. Com uma infraestrutura melhor e com manutenção e segurança. É importante apresentar a diferença de alguns conceitos das diferentes vias para a bicicleta, segundo o Código de Trânsito Brasileiro.

A ciclovia é uma “pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum”. (BRASIL, 1997).

A ciclofaixa é “parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica”. (BRASIL, 1997).

A ciclorrota é quando se tem sinalizações no asfalto indicando o trajeto que deve ser observado pelo ciclista. (CRUZ, 2018, p.1).

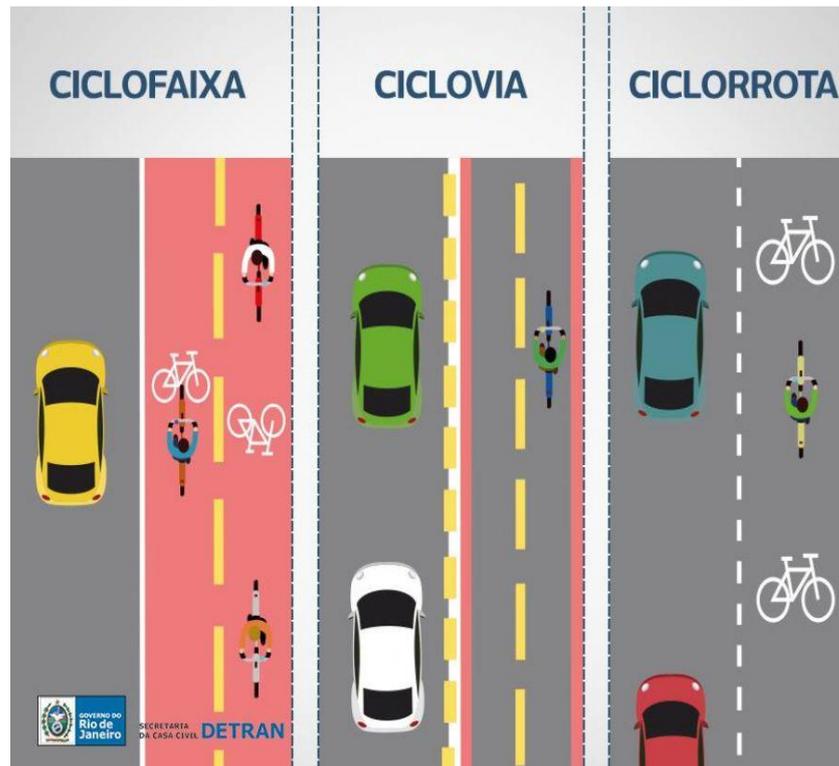


Figura 4 - Diferentes vias para a bicicleta
 Fonte: (FIGUEIREDO, 2016, p.5)

E como a mesma é um meio de transporte devem existir regras de trânsito que os abranja, visto que, no trânsito sempre o menor se prejudica, acaba sofrendo acidentes decorrentes da falta de divisão de espaço ou pelo não respeito quando tiver que dividir a via com um veículo automotor, pois as vias são feitas para o uso de todos. (FIGUEIREDO, 2016).

A mudança na infraestrutura das vias pode vir a causar desagrado, incomodo por parte de determinada parcela da população que muitas das vezes não precisam desse modal para seu deslocamento, mas mesmo havendo resistência por algumas pessoas da sociedade, se faz necessário a implementação de um plano para aperfeiçoamento no deslocamento entre trechos e bairros da cidade. Trazendo com isso fatores positivos e permitindo a acessibilidade para todos. (JESUS et al, 2018).

É evidente que nem todos possuem um suporte econômico que garanta o uso do meio de transporte coletivo sempre que precisar se deslocar na cidade, e, além disso, a falta de segurança nas ruas força as pessoas a não saírem das suas casas, logo é possível notar dois aspectos influenciadores diretos como a falta de renda para se deslocar diariamente e a falta de segurança existente nas ruas o que repudia ainda mais a adesão a prática esportiva. (PACHECO; BATISTA, 2019).

Com uma ciclovia bem sinalizada e com a sua manutenção regular, com seguranças cobrindo o perímetro incentiva o uso da bicicleta, para quem tem medo de sair nas ruas e

saber que tem alguém que vai proteger a sua integridade física e garantir seus direitos fundamentais definidos na Carta Magna. A segurança é dever do Estado, que é pago diariamente por todos os contribuintes, portanto é possível verificar no artigo 5º da Constituição Federal de 1988 que a segurança é um direito fundamental. (BRASIL, 1988).

Para quem não possui uma bicicleta e não tem condições de possuir um veículo particular ou prefere a bicicleta por conta dos diversos benefícios a saúde, econômico e social, vê-se plausível a iniciativa das bicicletas compartilhadas, que possibilita para quem utiliza evitar os trânsitos rotineiros, os engarrafamentos e estresses ao ter que dividir a via com outras pessoas muitas das vezes mal-educadas. Observando com isso uma cidade que promove os direitos fundamentais de seus habitantes, e como bônus preservando a área verde, visto que a bicicleta não degrada o meio ambiente. (PACHECO; BATISTA, 2019).



*Figura 5 – Bicicletas compartilhadas projeto Caju Bike
Fonte: (Infonet, 2018)*

Segundo notícia da Infonet (2018), a operação do Caju Bike em Aracaju, de bicicletas compartilhadas, foi encerrada por falta de renovação do contrato pela prefeitura, por entender que o valor do custo de sua manutenção era alto. Infelizmente, menos um projeto pensando na população vê-se devastado na capital sergipana, com falta de investimento na saúde das pessoas e melhoria na forma de deslocamento.

São necessárias políticas públicas atuantes para ser posto em prática efetivamente o que está previsto, sejam os direitos ou deveres atinentes a todos que utilizam do modal bicicleta para se deslocar no dia a dia por conta do seu baixo custo para se adquirir e a sua manutenção. Visto que existe uma grande necessidade da população em efetivá-las para com

isso instigar o crescimento exponencial de aderentes a prática do ciclismo, atividade esta que além dos benefícios aliados a ela para saúde de quem a exerce, traz também os benefícios para o meio ambiente, e com isso o poder público poderá investir nessa modalidade, pois também existem benefícios relacionados, visto que com o aumento no índice de aderentes, menor serão os gastos com saúde pública da sua população, que utilizará os espaços públicos para praticar a atividade e reduzindo drasticamente o número de carros e consequentemente os congestionamentos. (ANDRADE et al., 2016).



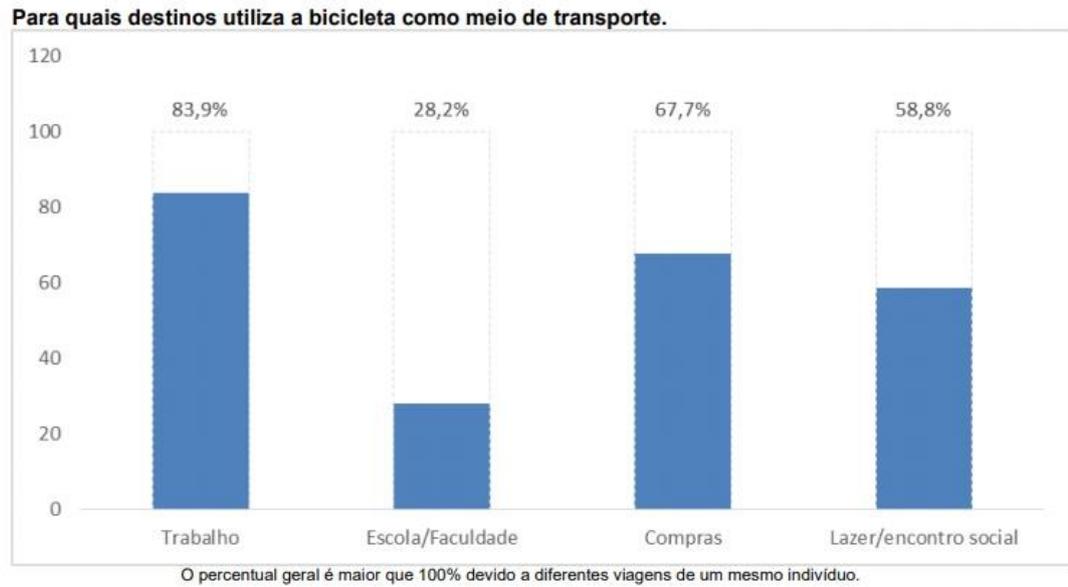
*Figura 6 – Uber eats
Fonte: (CNET, 2019, on-line, s.p.)*

Outro ponto de suma importância são as pessoas que precisam desse meio de transporte para o seu trabalho, sejam atualmente em Aracaju, os uber eats, nos quais pessoas utilizam de bicicletas para levar a comida até o cliente, que tem um grande número na cidade de Aracaju, muitas vezes dividindo a vias com os carros por ausência de ciclovias no seu deslocamento, seja também os trabalhadores, como por exemplo, em obras de construção civil, como é visto nos horários de pico da cidade o grande número nas ruas. Entre outras formas adotadas atualmente. Segundo Marrara (2018): “Se a cidade é o espaço dos contatos, das trocas e dos fluxos, uma cidade sem mobilidade não é capaz de cumprir suas funções sociais”.



*Figura 7 – Trabalhador utilizando a bicicleta para chegar ao trabalho em avenida Hermes Fontes da cidade de Aracaju sem ciclovia ou ciclofaixa às 7h35 da manhã.
Fonte: Pesquisa direta da autora (2019)*

Na imagem acima é possível observar uma pessoa de bicicleta indo ao seu trabalho utilizando o modal alternativo sustentável tendo que dividir a via com os veículos, conhecido como via compartilhada na ausência de uma ciclovia ou ciclofaixa. A avenida no qual foi tirada a foto é a Avenida Hermes Fontes, com um grande fluxo de carros diariamente e sem investimento em uma ciclofaixa para dividir o espaço do veículo automotor com as bicicletas que possuem um grande fluxo principalmente em horário de pico.



*Figura 8 – Destinos no uso da bicicleta na capital Sergipana
Fonte: (Transporte Ativo, 2019, p.16)*

Na pesquisa acima, é possível observar que 83,9% das pessoas utilizam a bicicleta como meio de transporte para chegar ao trabalho, portanto precisam de ciclovias ou ciclofaixas durante o seu trajeto para maior segurança em seu deslocamento, garantindo com isso a dignidade da pessoa humana ao ir em busca do seu trabalho para custear a qualidade de vida, outros destinos buscados são para as compras do dia-a-dia, lazer pessoal e escola/faculdade.

Com a grande demanda de veículos motorizados é de se analisar que há uma precariedade de investimentos nos veículos não motorizados, e que o espaço para eles ainda estão se desenvolvendo, apesar do avanço da população, muito ainda há de se fazer para conseguir alcançar diversos objetivos que vê-se prescrito na Lei de Mobilidade Urbana, conforme o artigo 7º da Lei nº12.587/2012, onde desde de 2012 o Brasil conta com uma política nacional de mobilidade urbana para promover o crescimento sustentável das cidades.

É possível observar alguns objetivos da política nacional de mobilidade urbana, como por exemplo: a redução das desigualdades e promoção da inclusão social; a promoção do acesso aos serviços básico e os equipamentos sociais; promoção de melhorias na condição urbana da população trazendo com isso acessibilidade e mobilidade; promoção do desenvolvimento sustentável com a redução de custos ambientais e socioeconômicos nos deslocamentos das pessoas e cargas; e consolidação da gestão democrática garantindo com isso a melhoria da mobilidade urbana.

São importantes os investimentos públicos para a população que tem a necessidade de se deslocar utilizando a bicicleta na cidade e se depara com a precariedade das ciclovias, e que não possuem condições financeiras para adquirir um veículo próprio ou utilizar do transporte coletivo, que a cada dia se torna mais caro e inacessível. Outro ponto que merece destaque é o tempo de deslocamento de uma pessoa com bicicleta se for comparado com o carro automotor, que, com certeza, é bem inferior.

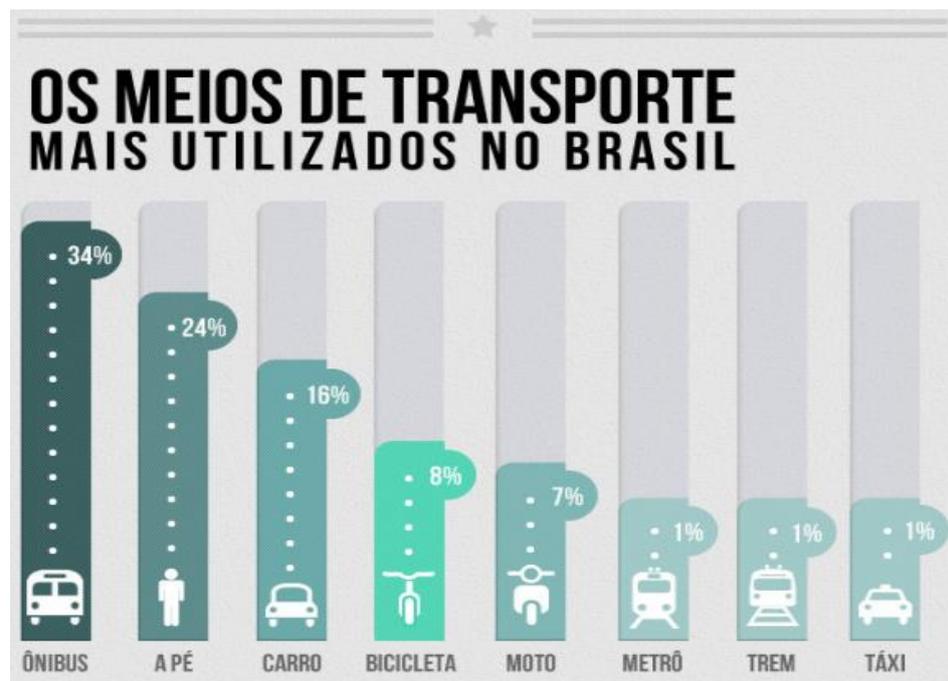


Figura 9 - Os meios de transporte utilizados no Brasil
 Fonte: (LOBO, 2019, p.4)

Com a evolução da tecnologia os carros começam a ficar mais sofisticados e mais interessantes, com um conforto que faz o motorista pensar duas vezes mais antes de deixar seu cômodo em um veículo para utilizar uma bicicleta para seu transporte. Mesmo sabendo que o custo é altíssimo para manter seu veículo e o dobro do tempo de desgaste para chegar ao destino do que se gastaria com uma bicicleta. A estrutura viária é destinada em sua maior parte para o deslocamento dos veículos automotores.



Figura 10 - A extensão das ciclovias nas cidades Brasileiras
 Fonte: (LOBO, 2019, p.2-3)

É possível analisar na figura acima que a capital sergipana se encontra em 4º lugar em extensão de ciclovias, deixando muito a desejar para os usuários da bicicleta. Para piorar a situação, nem todas as ciclovias são interligadas em Aracaju, e muitos bairros ainda carecem delas, tendo que trafegar entre os carros para poder chegar ao destino desejado, estando assim exposto aos riscos do trânsito.

Muitas das pessoas que necessitam da integração modal do ciclismo moram longe dos locais que possuem ciclovias, logo grande parte do seu trajeto é feito fora de áreas específicas para o seu deslocamento. Repensar na forma de locomoção com a ciclabilidade é pensar em sustentabilidade, é pensar em acessibilidade. A energia utilizada na bicicleta é para o transporte de seu passageiro, portanto ao se deslocar com ela é uma forma de manter sua saúde em dia e perdendo peso de uma maneira saudável e sustentável.

Com essas boas práticas adotadas os resultados serão vistos em menos gastos de combustível e uma mobilidade sustentável maior. Quanto mais carros nas ruas, maiores são os índices de acidentes e de poluição. Contribuindo assim para um meio ambiente mais harmonioso e menos estressante para o dia-a-dia das pessoas, e fazendo com que as pessoas vejam melhor as paisagens da cidade, apreciando melhor a natureza, fazendo novos amigos nas ruas.

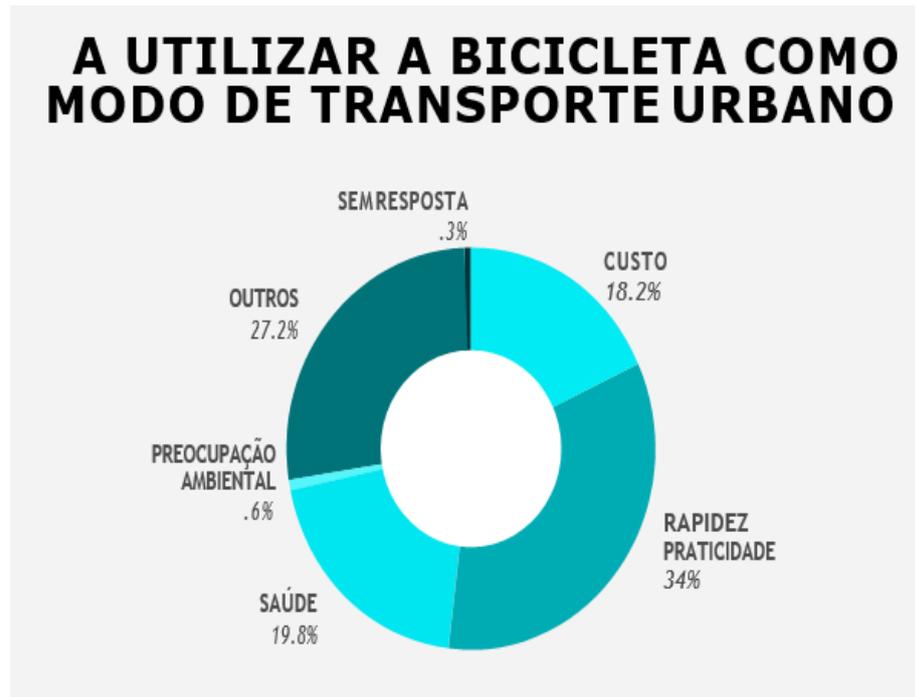


Figura 11 - A razão de utilizar a bicicleta como transporte urbano em Aracaju/SE.
 Fonte: (LOBO et al., 2019, p.9)

No gráfico acima demonstra a necessidade do uso de bicicleta como meio de deslocamento atrelado ao sinônimo de eficiência, pois o seu deslocamento torna-se mais prático e rápido se for comparado ao uso de um veículo na cidade, sendo o principal motivo optado pela maioria dos entrevistados no uso da bicicleta, além disso, a preocupação com a saúde também é um fator influenciador na hora de optar pela bicicleta como meio transporte, sem deixar de lado o seu custo que é baixo.

A organização das cidades é fundamental, visto que trazendo oportunidades melhores para as pessoas que moram nela estão atreladas a qualidade de vida. A bicicleta ainda não possui o devido respaldo por parte da administração pública da capital. O modal bicicleta como meio de transporte ainda é utilizado com diversos desafios, seja ao desviar de um buraco nas ruas, seja evitando se esbarrar com os carros que invadem e avançam no acostamento fechando os ciclistas. É uma luta diária. A qualidade das vias, dos transportes públicos atuais não facilitam a migração das pessoas, pois não é atrativo. Além de que, o veículo automotor individualizado tomou um sinônimo de status social. (ANDRADE, et al., 2016).

A sustentabilidade é buscar priorizar as pessoas em relação aos veículos, a priorização do transporte coletivo sobre o individual e a priorização do transporte não-motorizado sobre o

motorizado, buscando com isso uma melhoria na qualidade de vida da população e com isso trazendo diversos benefícios atrelados a prática sustentável. (PIRES; PIRES, 2016).

Importante destacar, que ações sobre uso e ocupação do solo são fomentadas e estudos de estratégias para que alcance a mobilidade urbana sustentável, seja com o incentivo de tarifas adequadas para transporte público, segurança para circulação de pedestres, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida. Necessário se faz a preservação da área verde, a redução do uso de combustíveis fósseis, redução do uso de transporte privado, incentivo de transportes alternativos, para haver a redução de congestionamentos, de acidentes e principalmente a poluição atmosférica e sonora. Ações relacionadas a mobilidade no contexto socioeconômico e a questão ambiental. (ANDRADE *et al.*, 2016).

O Brasil é um país que foi instituído sob um modelo de cidades para veículos automotores. Os representantes políticos não observaram outros modelos de transportes alternativos para diminuir a alta concentração de veículos nas ruas, causando com isso além dos sérios riscos ambientais, um congestionamento absurdo, gerando vários problemas de estresse na população que necessita do transporte para se deslocar no dia a dia, seja para o trabalho ou para lazer. (PIRES; PIRES, 2016).

Logo é fácil analisar que o Brasil é um país que não desenvolveu cidades sustentáveis, há uma falta de investimento em transportes que não poluem o meio ambiente, o olhar foi voltado apenas para os automotores, não sobrando espaços para bicicletas, que podem ser utilizadas em pequenas distâncias, evitando com isso o estresse com o trânsito, a poluição do meio ambiente com os gases poluentes emitidos por conta dos combustíveis, e utilizando o transporte alternativo sustentável traz consigo uma atividade física obtendo benefícios para saúde.

A proibição de estacionamento de bicicleta sobre calçadas ou sobre a pista de rolamento acarreta prejuízos econômicos sustentáveis. Coerente a proibição de estacionamento de bicicletas sobre calçadas quando estas são estreitas, mas mesmo assim há de ter proporcionalidade quanto à proibição, pois uma bicicleta, ou algumas bicicletas, não vai impedir o deslocamento de pedestres. Cada situação deve ser levada em conta. (PEREIRA, 2014, p.3)



Figura 12 – Estacionamento de bicicletas

Fonte: (Rede Atlântida, 2015, on-line, s.p.)

Na imagem acima é possível observar que foram estacionadas dez bicicletas em uma vaga que cabe um carro, portanto vê-se que o incentivo na utilização das bicicletas como meio de locomoção evita um grande número de veículos nas ruas e um melhor aproveitamento do espaço urbano, pois um carro equivale a dez bicicletas a mais nas ruas, e fazendo um comparativo quanto mais pessoas aderindo ao uso da bicicleta, menor será a poluição por combustíveis fósseis, pois maior será a redução de veículos automotores nas ruas.

A administração pública deve ponderar quando houverem choques de direitos, pois já existem vários impasses na cidade para o deslocamento do ciclista, seja pela ausência de ciclovias necessárias para o deslocamento das pessoas para seu trabalho ou para seu lazer ou da falta de manutenção das ciclovias existentes. É um descaso com a população, e um incentivo a insustentabilidade, desestimulando o uso de transportes sustentáveis por ausência de recursos suficientes para suprir as necessidades do coletivo. (PIRES; PIRES, 2016).

A longo prazo a tendência é destruir ainda mais as áreas verdes da cidade com a vasta quantidade de veículos, acabam por acontecer ampliações de vias e rodovias para melhor atendê-los, com isso trazendo diversos gastos adicionais ao Estado e pior, sem pensar na preservação do meio ambiente, pois os carros emitem diversos gases poluentes, e sem pensar

ainda nas pessoas que não detêm recursos financeiros para arcar com o custo de ter e manter um veículo nos dias atuais, precisando assim se deslocar com outro tipo de veículo.

A grande quantidade de veículos nas ruas gera diversas consequências negativas para a cidade, visto que quanto maior o número de carros maiores serão os poluentes emitidos por estes. Portanto, é importante apresentar novas modalidades de transportes, e torná-los atrativos para as pessoas, para que cada vez mais os veículos deem espaço a outros modais. (SAVOLDI, 2018).

Uma cidade construída especialmente para veículos automotores requer um alto investimento, sejam os gastos com manutenção das vias, construção de novas vias, sinalização e fiscalização. Com isso, há destruição de diversas áreas verdes para dar espaço para os veículos. Observa-se, portanto, a necessidade de construção de ciclovias para abertura de um novo meio de transporte alternativo e sustentável, mantendo com isso as áreas verdes, pois em uma cidade com um clima quente deve-se pensar em manter e aumentar o número de áreas verdes para evitar o alto índice de calor.

Com a emenda constitucional nº90/2015, o transporte passou a ser um direito social previsto na Constituição Federal como um direito fundamental. Portanto, as políticas públicas devem ter um enfoque para o garantir o direito ao transporte. (SAVOLDI, 2018). Direito ao transporte não se destina apenas ao veículo automotor, deve abranger todo e qualquer tipo de transporte, logo garantir o direito ao transporte é garantir diversos outros direitos sociais, como por exemplo, o direito ao lazer.

Segundo Pestana (2017), o conceito dos direitos fundamentais:

São prerrogativas legítimas, possibilitando que o homem tenha uma vida digna. Assim, através desses direitos, foram satisfeitos os anseios por liberdade, igualdade e dignidade humana. Tais direitos configuram núcleo inviolável dentro do contexto social, uma vez que não há como uma sociedade ser justa e próspera sem a real efetivação dos direitos fundamentais. (PESTANA, 2017, p. 1).

Como direito social o transporte deve ser possibilitado a todos, garantindo com isso o princípio da dignidade da pessoa humana primordialmente, logo é de se observar que o incentivo em políticas públicas para garantir o direito de ir e vir por meio de um transporte nas cidades é de grande valia para garantia de muitos direitos fundamentais do ser humano.

O Brasil é um país que anda na contramão para a utilização racional da bicicleta, que em vez de ter incentivado desde cedo o seu uso, investiu em montadoras de veículos. A bicicleta é um meio de deslocamento que auxilia a gestão das cidades quando incentivada e mantida. Infelizmente, o país não é apto para receber grande quantidade de ciclistas, visto que

o mesmo não possui ciclovias necessárias para abranger tamanha quantidade. É a culpa de um país criado apenas para um meio de transporte, esquecendo que existem outros meios mais econômicos e sustentáveis. (ANDRADE, et al., 2016).

Pensar que apenas a existência de ciclovias é suficiente para contemplar aqueles que utilizam a bicicleta é um erro. Ciclovias não são a solução para a mobilidade por bicicletas. Outras infraestruturas, como a instalação de paraciclos, bicicletários, ciclofaixas, a integração da bicicleta com os sistemas de transporte público e, principalmente, campanhas de conscientização e respeito por parte dos motoristas e fiscalização do Código de Trânsito Brasileiro¹ são mais importantes e eficazes que a simples construção de ciclovias de forma isolada e fora de uma rede cicloviária. (CÉSAR, 2010, p.12)

A mobilidade urbana é um meio de incentivar o transporte sustentável, que não prejudique a natureza na frente dos veículos automotores que emitem gases poluentes priorizando os transportes alternativos. Há uma inviabilidade do uso da bicicleta, visto que são poucos os incentivos, o alto número de automóveis na rua e a carência de ciclovias para o deslocamento, a falta de educação no trânsito e de segurança, são alguns dos fatores que influenciam bastante a redução de ciclistas nas ruas, visto que muitos tem receio de sair nas ruas por conta do trânsito muita das vezes desordenado que poluí o meio ambiente diariamente, tornando assim inacessível o ciclista em muitas vias, seja trancando eles nas ruas ou não dando a preferência.

A cidade que incentiva a bicicleta vai gastar menos com saúde pública, vai ter menos problemas com a emissão de gases, as pessoas vão ser mais felizes, o contato humano será maior, o rendimento no trabalho vai melhorar, o tempo gasto nos engarrafamentos vai diminuir, o stress vai ser reduzido e a cidade será mais acessível. (CÉSAR, 2010, p.47).

Os benefícios de andar de bicicleta são inúmeros, além desse meio de transporte alternativo não poluir o meio ambiente, não traz nenhum custo para seu deslocamento e sua manutenção é baixa, apenas se utiliza da propulsão humana conforme o Código de Trânsito Brasileiro que define a bicicleta, não provoca engarrafamentos, melhora a saúde, reduz o estresse causado pelo trânsito de automóveis, permite o deslocamento com menor espaço de tempo para locais que costumam ter grandes engarrafamentos, não faz barulhos e nem traz mal cheiros e não degrada o meio ambiente na mesma proporção que um veículo automotor.

É essencial o incentivo do uso de bicicletas, visto que os benefícios que ela traz são muitos e permite que as pessoas tenham acesso a diversos espaços da cidade de forma a efetivar a democracia. Com isso, devem ser propostas políticas públicas em prática para

efetivar os direitos de andar de bicicleta pela cidade, desestimulando o uso de veículos automotores para que com isso, além de reduzir o índice de poluição ao meio ambiente aliado a ele pode melhorar a saúde pública.

Mobilidade urbana, por conseguinte, designa o grau de movimento possível na cidade, ou melhor, a facilidade com a qual pessoas se locomovem e cargas são transportadas no tecido, quanto maior a mobilidade, mais simples e rápida se supõe que seja a movimentação de pessoas e objetos. (MARRARA, 2018, p.2)

Além disso, por meio de campanhas educativas lançadas que visem o respeito mútuo, pois apenas com a mudança cultural é que se pode mudar uma cidade, transformando-a em uma cidade democrática e abolindo preconceitos existentes por conta do fluxo alto de automóveis que tem a consciência de que podem tudo, que não respeitam os pedestres e nem os ciclistas, trazem diversos malefícios para a cidade, como por exemplo, a poluição ambiental e sonora, os engarrafamentos, o aumento de violência no trânsito visto que nem todos estão aptos a viver em sociedade. Deve ter uma mudança de paradigma para tornar a mobilidade urbana em mobilidade verde, priorizando meios de transporte que não agredem o meio ambiente.

As ciclovias devem ser planejadas em conjunto com uma rede cicloviária que contemple diversos tipos de benfeitorias aos usuários da bicicleta como meio de transporte como ciclovias, ciclofaixas, tráfego compartilhado, estacionamentos, bicicletas públicas de aluguel, medidas de moderação de tráfego e integração com o transporte público. Medidas de desestímulo ao uso do automóvel, como o pedágio urbano, também podem ser aplicadas em conjunto. (CÉSAR, 2010, p.51)

Portanto, é importante observar que em contrapartida ao uso do veículo automotor, temos a utilização de bicicletas para o deslocamento dentro da cidade, que mesmo trazendo diversos benefícios a pessoa, acaba não sendo tão bem estimulado. Seja por conta de falta de ciclovias, pela má conservação das já existentes, a falta de segurança nas ruas, ou pela falta de consciência do motorista ao impedir que o ciclista dê a via com ele na ausência das ciclovias. Uma cidade construída com uma pequena malha cicloviária que está defasada em vários pontos de Aracaju conforme será mostrado no decorrer do trabalho.

A administração pública por vezes mantém-se inerte as necessidades da população, visto que é crescente a quantidade de pessoas utilizando das bicicletas para seu deslocamento. Infelizmente, há uma falta de infraestrutura para aplicação de novas propostas de alternativa de um transporte sustentável, visto que a cidade se baseou em um conceito insustentável, voltado apenas para transportes automotores, poluentes. A população demanda por meio de

mobilizações pedindo vários ajustes por meio de políticas públicas voltadas ao bem-estar da população, seja pela criação de novas ciclovias para deslocamento entre os pontos principais da cidade ou por meio de preservação das ciclovias já existentes.

O atual modelo de mobilidade urbana adotado nos municípios do país, sobretudo nas grandes cidades, caminha para a insustentabilidade principalmente devido à baixa prioridade dada e inadequação da oferta do transporte coletivo; às externalidades negativas causadas pelo uso intensivo dos automóveis (congestionamento e poluição do ar); à carência de investimentos públicos e fontes de financiamento ao setor; à fragilidade da gestão pública nos municípios; e à necessidade de políticas públicas articuladas nacionalmente. (RODRIGUES, 2017, p.9)

A Lei que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana Lei nº12.587/2012 é fundamentada no artigo 21, inciso XX e o art.182 ambos da Constituição Federal, conforme o artigo 1º da referida lei, com objetivos de melhoramento do desenvolvimento urbano das cidades de forma democrática.

Diante do crescimento demasiado da população não houve tempo suficiente para atender a necessidades de todos, visto que os problemas foram surgindo com uma alta demanda e a estrutura não forneceu atendimento para todos. Diante disso, surgiu a necessidade de urbanificação, ou seja, a reforma urgente das cidades que cresceram de forma tão rápida que necessitou de reorganização por meio do poder público.

As expansões dos espaços urbanos se desenvolvem rapidamente e com isso é de se observar que nem sempre as políticas públicas acompanham o desenvolvimento, gerando com isso um congelamento no desenvolvimento urbanístico da cidade, deixando a desejar para várias camadas da população.

Alguns desafios são evidenciados, como o crescimento de carros nas cidades e a desproporcionalidade do acompanhamento das políticas públicas, a falta de investimento na mobilidade urbana da cidade acaba por gerar congestionamentos gigantes, estresse e mal estar a saúde das pessoas que precisam utilizar o transporte automotor para se deslocar, ou muitas das vezes preferiam utilizar de um meio de transporte alternativo para se deslocar, mas como há uma precariedade de incentivos em outros moldes, há também uma falta de segurança nas ruas, impedindo assim que as pessoas se desloquem de outra forma que não seja com veículo automotor.

A mobilidade! É a capacidade de se deslocar pelo tecido urbano com facilidade, velocidade, segurança e a um custo razoável que permite ao cidadão extrair das cidades os benefícios que elas, em sua essência, devem oferecer à coletividade. A mobilidade, a possibilidade real e plena de locomoção de pessoas e de movimentação de cargas, pelos mais diversos meios de transporte, são instrumentos

pelos quais a cidade se aproxima de sua função social ideal. (MARRARA, 2018, pp.2/3)

O uso da bicicleta deve ser incentivado, devem ter políticas públicas voltadas para o desenvolvimento sustentável da cidade, abertura para outras modalidades de deslocamento saudável para o ser humano e para o meio ambiente, sem utilizar de gases poluentes e para isso devem ter incentivos do governo. Não adianta apenas criar leis que regulem a criação de meios alternativos, de espaços verdes por conta do clima quente da cidade de Aracaju, tem que também pôr em prática as políticas públicas.

Aracaju conta com uma boa marcha cicloviária, mas ainda é pouco para o deslocamento dentro da cidade, devem ser aperfeiçoadas as já existentes, mas também devem ser criadas e ampliadas novas ciclovias. É difícil a divisão da via com um veículo automotor, sempre o menor é desfavorável, sempre o menor fica para trás. Segundo Marrara (2018): “Enquanto o crescimento assume caráter marcadamente quantitativo, o desenvolvimento representa uma marcha qualitativa”. Mas, com o crescimento da ciclovia não deve ter apenas quantidade, mas sim qualidade na prestação do serviço público.

Foram realizadas pesquisas pela Associação Transporte Ativo na cidade de Aracaju em 2018, analisando o perfil dos ciclistas. Tendo como enfoque buscar resultados para os dados estatísticos referentes a quantos dias a pessoa entrevista utiliza da bicicleta na capital, e a quantos anos ela utiliza como meio de transporte, e quantas pessoas usam da bicicleta interligando com outro meio de transporte para ser possível seu deslocamento no dia-a-dia, e a renda salarial de cada um para saber a condição dos praticantes da atividade esportiva, além disso, questionou-se quanto tempo a pessoa gasta em deslocamento com a bicicleta e por fim a faixa etária. Tendo como resultados os que serão expostos no gráfico abaixo:

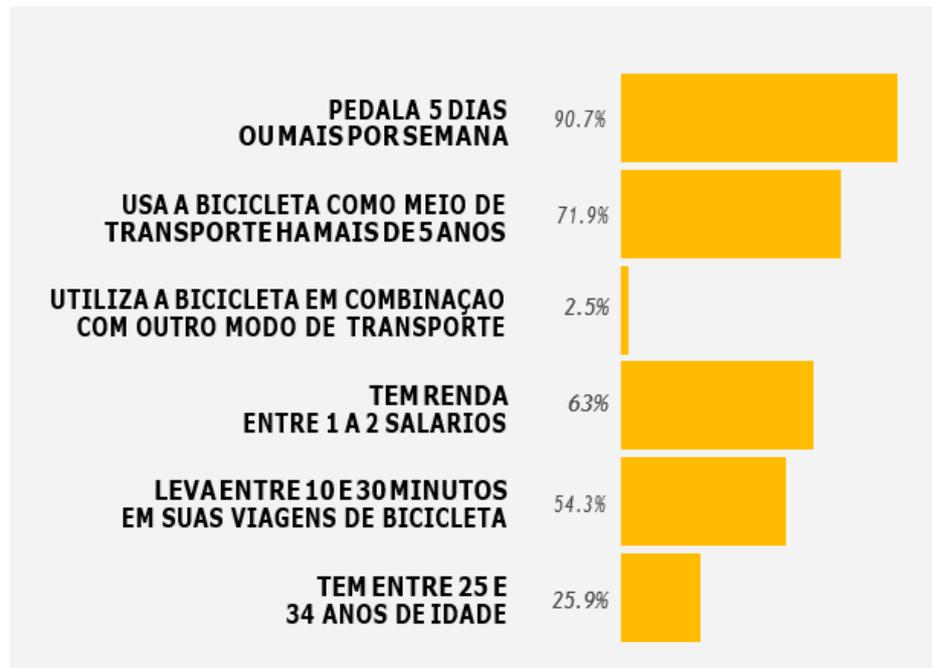


Figura 13 - O uso da bicicleta
Fonte: (LOBO et al., 2019, p.9)

Portanto, é notório observar que o uso da bicicleta está cada vez mais crescente na cidade de Aracaju, devendo com isso o poder público abrir as portas para novos projetos de mobilidade urbana sustentável por meio da bicicleta, que é um transporte alternativo sustentável e bastante utilizado diariamente.

3 LEGISLAÇÃO SOBRE CICLOMOBILIDADE

A mobilidade urbana está amparada em diversas legislações, é importante destacar a fundamentação jurídica do assunto e sua relevância no âmbito jurídico. Na Constituição Federal de 1988, é possível observar em seu artigo 6º, que o transporte é um direito social. E segundo Bertramello (2013) os direitos sociais foram consagrados como direito de 2º geração dos direitos fundamentais, sendo, portanto, um direito de exigir, ou seja, de cobrança por parte de quem o detém ao responsável que seja o Poder Público, sendo uma obrigação de fazer positiva, pois há uma prestação por parte dele para poder exercer seu direito. (BERTRAMELLO, 2013).

Sendo o transporte um direito social, é importante falar sobre o direito de locomoção consagrado no artigo 5º, inciso XV da atual Carta Magna de 1988, aliando-o ao direito ao transporte é conclusivo que observar que o direito ao transporte é de competência da União, devendo esta garantir a acessibilidade conjuntamente, e instituir as diretrizes para o desenvolvimento urbano, conforme artigos 21 e 22 da Constituição Federal de 1988. (BRASIL, 1988).

Mas, a responsabilidade não recai apenas sobre a União, devendo os Municípios organizarem e prestarem os serviços públicos de caráter essencial, conforme o artigo 30, V, CF. Logo, ao se falar em mobilidade urbana, é necessário que seja garantida a acessibilidade para todos que precisam se deslocar pela cidade e de forma segura cabendo ao Estado a segurança pública (BRASIL, 1988).

É importante tecer alguns conceitos, no que se refere ao assunto de acessibilidade, pois na sociedade devem ter direitos e deveres de forma equilibrada, observando sempre o seu próximo, que conforme a Lei Federal nº10.098/2000, a acessibilidade significa:

Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. (BRASIL, 2000).

A Lei nº10.098/2000 traz alguns conceitos importantes, sendo a pessoa com deficiência definida como aquela pessoa “tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”. Já a pessoa com mobilidade reduzida é aquela que por qualquer que seja o

motivo “dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso”. (BRASIL, 2000).

Observando o contexto atual, é possível observar a deficiência do poder público face os seus deveres estatais para com a população. Seja por falta de ambientes adequados para o deslocamento de bicicletas nas ruas ou pela falta de manutenção das já existentes. Devendo a bicicleta dividir o espaço nas vias urbanas e rurais de pista dupla na mesma direção de uso da via dos carros, quando não houver a ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, conforme o artigo 58, do Código de Trânsito Brasileiro. E havendo ciclofaixa, pode ser permitido pelo órgão da via que as bicicletas circulem em sentido contrário a via. Além disso, é importante observar o artigo 29, em seu parágrafo 2º do CTB, no qual traz que, os veículos maiores devem dar preferências aos menores.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

[...]

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. (BRASIL, 1997).

Portanto, a ordem para ser seguida deverá ser: caminhões, ônibus, carros, motos, ciclistas e pedestres. Devendo o motorista que observar a legislação, e ser consciente no trânsito para evitar acidentes, conforme o artigo 38, em seu parágrafo único do Código de Trânsito Brasileiro, onde o motorista deve estar atento ao trânsito, na hora de manobrar seu veículo observar a preferência dos pedestres e ciclistas. Sendo responsabilizado se dirigir de modo ofensivo, sendo punido por infração gravíssima de multa e suspensão do direito de dirigir, conforme o artigo 170, CTB, até mesmo quando o ciclista estiver terminando de atravessar a faixa ou a travessia, e o veículo estiver acelerando só porque o sinal ficou verde, sendo punido por multa, conforme o artigo 214, CTB. (FONSECA, 2017)

O ciclista é equiparado ao pedestre em deveres e direitos quando ele não estiver montado na bicicleta, mas sim a empurrando seja para atravessar uma avenida movimentada ou para circular nos locais apropriados para o deslocamento de pedestres, conforme o artigo 68, em seu parágrafo 1º, do Código de Trânsito Brasileiro. (FONSECA, 2017). Ao utilizar da bicicleta como meio de transporte é importante observar os equipamentos obrigatórios de acordo com a legislação de trânsito, em seu artigo 105, CTB:

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

[...]

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. (BRASIL, 1997).

Observando as regras de trânsito garante ainda mais a proteção do ciclista, como a campainha em uma via bastante movimentada em horário de pico na cidade, o salvando de algum acidente que pode ser gerado por conta de um veículo que não o observou na via, ou por algum pedestre que atravessa a via sem olhar para os lados e colidir com o ciclista. Outro instrumento essencial é a sinalização noturna, tanto traseira quanto dianteira, é importante ver e ser visto, logo a sinalização traseira permite que os veículos de longe estejam vendo os ciclistas evitando passar muito próximo, devendo reduzir sua velocidade sob pena de infração grave e penalidade de multa, conforme o artigo 220, CTB e o dianteiro permite que o ciclista veja o que está na sua frente, evitando colisões desnecessárias. (BRASIL, 1997).

É importante destacar o artigo 201, do Código de Trânsito Brasileiro, que impõe a regra para os veículos de distância lateral de 1 metro e cinquenta centímetros do ciclista que está dividindo a via, sob pena de infração média e a penalidade de multa. Portanto a sinalização lateral e nos pedais é importante para iluminar ainda mais de outros ângulos, deixando o ciclista mais seguro a noite. (BRASIL, 1997).

O espelho retrovisor é outro instrumento essencial para o ciclista, é só imaginar um carro sem espelho retrovisor. Não dá para negar que diversos acidentes ocorreriam, mesmo sabendo que muitos não o utilizam, mas é um equipamento importante para o deslocamento do ciclista, podendo ver quem está atrás dele, seja para sua própria segurança ou para de terceiro. Fugindo de perigos existentes na capital, por ausência de segurança em todos os locais de deslocamentos dos ciclistas. (BRASIL, 1997).

A bicicleta é classificada segundo o Código de Trânsito Brasileiro, como um veículo de propulsão humana, sendo movimentada com a força humana. Segundo o Ministério das Cidades:

Tratar da mobilidade urbana como uma política pública é associar, de forma eficiente e eficaz, ações integradas e integradoras que estabelecem regras e normas para o uso do solo, os transportes públicos motorizados e os meios de transportes não motorizados de deslocamento, principalmente o caminhar. É importante que, ao se pensar na produção da cidade, a mobilidade urbana seja vista com total atenção que lhe é devida, elegendo-a como condição básica para o convívio humano e para a boa qualidade de vida urbana. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p.18).

De acordo com o Ministério das cidades, as principais regras de implementação do Estatuto da Cidade são:

1º - Em todas as decisões tomadas para o futuro da cidade, o interesse do coletivo deverá prevalecer em relação aos interesses individuais ou de um grupo;

2º - Em todas as fases do planejamento e da gestão da cidade, é importante garantir a participação da sociedade e atribuir a ela o papel de decidir sobre o futuro da cidade e da função social urbana, pois cada indivíduo deve ser responsável pela melhoria da cidade; e,

3º - As decisões pertinentes ao desenvolvimento dos municípios devem ser cuidadosamente planejadas e discutidas com a sociedade e tem valor legal o que está aprovado no Plano Diretor. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p.62)

Portanto, o Estatuto visa adequar o ambiente para que o desenvolvimento sustentável se dê de forma a preservar o direito à cidade para todos de forma universal, ao sobrepor o direito do coletivo sobre individual, e que toda a sociedade possa decidir sobre o futuro da sua cidade, pensando sempre no melhor, dando prioridade a mobilidade. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

O Estatuto da cidade foi criado em 10 de julho de 2001, para regulamentar e estabelecer diretrizes acerca da política urbana, tendo como uma de suas diretrizes a garantia de uma cidade sustentável por meio do transporte, ou seja, ao utilizar da bicicleta, contribui tanto para o meio ambiente, pois as emissões de gases poluentes com esse meio de transporte são zero, como contribui para a manutenção da cidade sadia. Devendo implementar transportes que sejam eficientes para as necessidades da população como um todo, não pensando apenas em um local específico, para não haver benefício de uma parte da cidade, e esquecimento de outra. (BRASIL, 2001).

É importante a implementação de ciclovias na cidade de Aracaju para que com isso cumpra a finalidade da lei de garantir a cidade sustentável, de dar exemplo para as cidades de fora de como o número de ciclistas cresce com o investimento em ambientes adequados para eles. Uma cidade que pensa nas gerações futuras é uma cidade mais sustentável e mais limpa, contribuindo também para a saúde pública, por conta da consequência que gera que é a redução de resíduos poluentes.

De acordo com o Estatuto da Cidade, compete à União legislar sobre normas sobre política urbana buscando com isso o desenvolvimento urbano e o bem-estar social como também para o transporte, sempre buscando a cooperação entre os entes União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

O Estatuto da cidade prevê que na criação de novas ciclovias e ambientes voltados para acessibilidade do ciclista deve ser feito o estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e o

estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV), conforme o inciso VI do artigo 4º, da Lei nº10.257/2001, sendo o estudo prévio de impacto ambiental segundo a Resolução nº237/97, artigo 1º, inciso III:

[...] todos e quaisquer estudos relativos aos aspectos ambientais relacionados à localização, instalação, operação e ampliação de uma atividade ou empreendimento, apresentado como subsídio para a análise da licença requerida, tais como: relatório ambiental, plano e projeto de controle ambiental, relatório ambiental preliminar, diagnóstico ambiental, plano de manejo, plano de recuperação de área degradada e análise preliminar de risco. (BRASIL, 1997).

Já o estudo de impacto de vizinhança, segundo o artigo 37 da Lei nº 10.257/2001, deve ser executado observando sempre os impactos ocasionados, sejam eles positivos ou negativos, observando a quantidade populacional, o uso e ocupação do solo, o tráfego do local e iluminação que são requisitos essenciais para uma boa qualidade de vida e mobilidade urbana da região. (BRASIL, 2001).

Conforme o artigo 41, do Estatuto da Cidade, há obrigatoriedade de implementar um plano diretor para as cidades para consagrar a política urbana:

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. (BRASIL, 2001).

Com a criação da Lei Federal 10.257/2001, foi implementado em seu artigo 41, a obrigatoriedade para cidades com mais de vinte mil habitantes como é o caso de Aracaju a instituição do plano diretor, que tem como finalidade o desenvolvimento e a expansão urbana englobando todo o Município, sendo revista a cada 10 anos pelo menos, devendo ser garantida a participação da população nas audiências públicas e debate de acordo com o art. 40 da referida lei.

O plano direito de Aracaju foi elaborado em maio de 2015, tendo como um dos pontos de destaques importante para o tema tratado, a reestruturação do sistema cicloviário de Aracaju, criando novas ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e vias compartilhadas para o melhor uso do espaço público, visando com isso a melhoria na mobilidade urbana de Aracaju. Sendo previstos 285 quilômetros totais de ciclovias na cidade de Aracaju. (BRASIL, 2015).



*Figura 14 – Plano cicloviário apresentado no plano diretor de mobilidade urbana da cidade de Aracaju/SE.
Fonte: (Plano diretor de Aracaju)*

No plano cicloviário acima apresentado no plano diretor de mobilidade urbana de Aracaju, é possível observar nas linhas azuis as ciclovias já existentes, nas linhas vermelhas são as ciclovias e ciclofaixas propostas e em laranja as ciclorrotas propostas no projeto de implementação cicloviário de Aracaju. Observa-se, portanto, que a quantidade de ciclovias e ciclorrotas existentes na capital ainda deixa de satisfazer as necessidades diárias do ciclista, sendo um dos principais problemas que impedem que o número de aderentes seja bem maior.

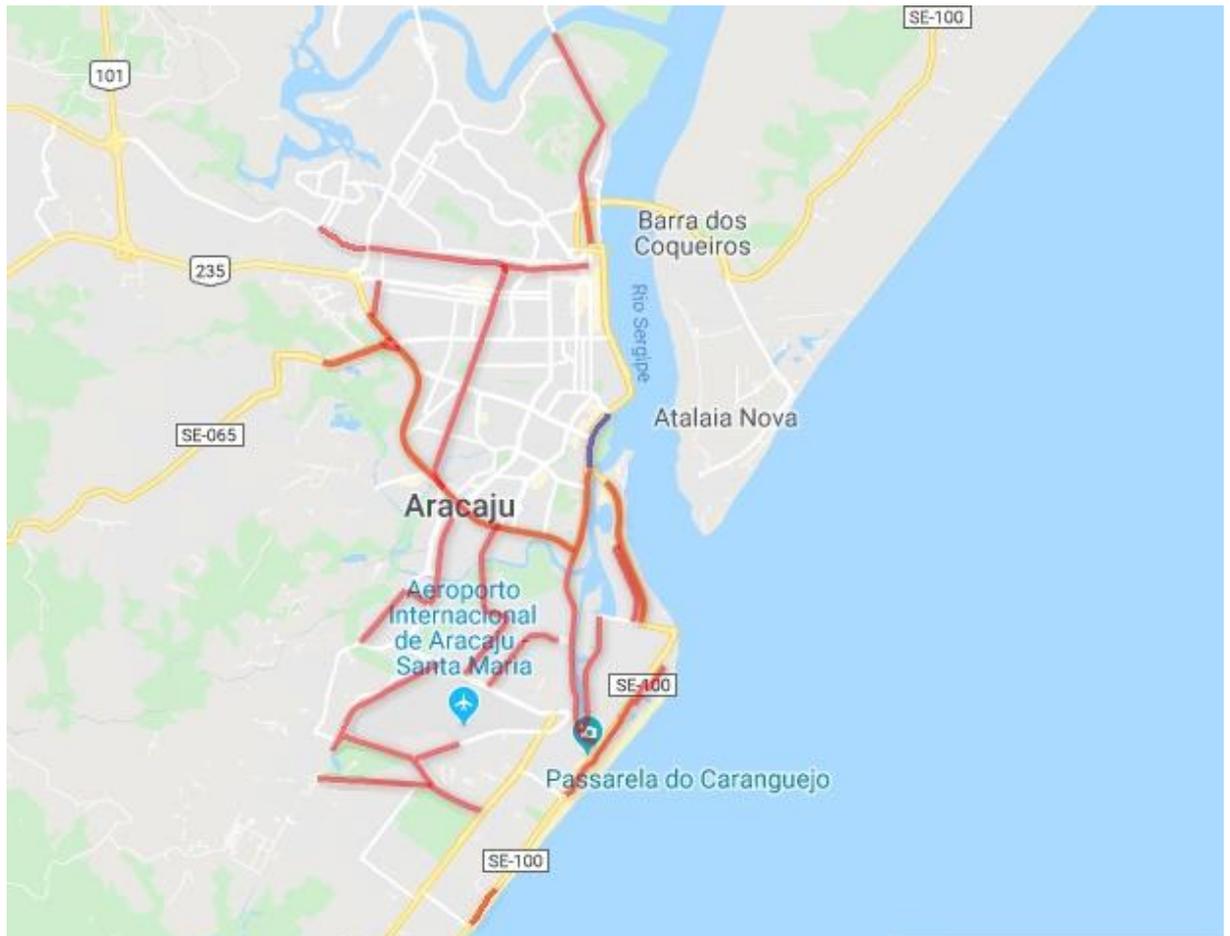


Figura 15 - O uso da bicicleta
 Fonte: (ONG CICLO URBANO)

No mapa ciclovitário acima é possível observar segundo a ONG CICLO URBANO (2019) as áreas que possuem ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas para bicicleta atual em Aracaju/SE. Vislumbra-se, portanto, o incumprimento no plano proposto pelo Poder Executivo.

É importante mencionar alguns objetivos importantes do plano diretor de Aracaju previsto no seu artigo 3º, como por exemplo, a ampliação dos benefícios sociais por meio de novas infraestruturas para servir a comunidade, transformações na área urbanística da cidade, distribuição isonômica dos serviços urbanos, políticas para o meio ambiente, garantir a qualidade ambiental como bem de uso comum do povo e a preservação do meio ambiente. (BRASIL, 2000).

O incentivo do uso da bicicleta atende a muitos dos objetivos do plano diretor, seja por meio de novas infraestruturas voltadas para quem utiliza da bicicleta para se deslocar para o trabalho todos os dias e não possui uma marcha cicloviária que atenda a sua necessidade, seja por lazer e saúde, seja por ser menos poluente ao meio ambiente e menos estressante que ter que enfrentar um trânsito desordenado na cidade, seja por qualidade ambiental.

A política nacional da mobilidade urbana, lei federal nº 12.587/2012 de acordo com seu artigo 2º, tem como 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. (BRASIL, 2012).

Portanto, a lei da mobilidade urbana surge como necessidade da sociedade em possuir uma lei que regulamente o desenvolvimento sustentável das cidades, a eficiência e eficácia dos serviços públicos, como por exemplo, a criação e manutenção de ciclovias permitindo o acesso a todos que queiram utilizar dela para seu deslocamento, como também a segurança no caminho, para com isso atingir os seus principais objetivos, como a redução das desigualdades, inclusão social, desenvolvimento sustentável com a redução de desgastes ambientais, como por exemplo, o uso da bicicleta para ir ao trabalho, para lazer, e com isso aprimorar a mobilidade urbana da cidade que tem como um dos principais desafios o trânsito intenso, dando prioridade para os modos de transportes não motorizados. (BRASIL, 2012).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana surgiu para regulamentar o artigo 21, inciso XX da Constituição Federal de 1988, que apresenta como competência da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano e transportes urbanos, como também o artigo 182 da referida Carta Magna que trata da política urbana de desenvolvimento urbano da seguinte forma: “Executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. Para com isso, integrar todos os meios de transportes disponíveis e melhorar a acessibilidade na cidade. (BRASIL, 2012).

É importante observar que a lei 12.587/2012 da mobilidade urbana, traz os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana em seu artigo 14, sendo entre eles, o serviço prestado de forma adequada, a participação e fiscalização da política urbana da mobilidade, e um ambiente seguro com acessibilidade para todos, sem nenhum tipo de discriminação. (BRASIL, 2012).

Portanto o serviço público deve ser equilibrado e atender a toda a população sem distinção alguma, pois de acordo com o art. 6º, da Lei 8.987/1995 toda concessão ou permissão de serviço público pressupõe a satisfação do seu usuário, possuindo as seguintes características: “regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas”, conforme o seu parágrafo 1º. (BRASIL, 1995).

E, além disso, a prestação do serviço público deverá dar prioridade para pessoas com deficiência, idosos ou com idade igual ou superior a 60 anos, gestantes, lactantes e as pessoas que possuam crianças de colo e obesos, conforme preceitua a Lei nº 10.048/2000, em seu primeiro artigo, para que com isso possa haver a promoção da acessibilidade nas cidades, e com isso as ciclovias se adequem cada dia mais as necessidades da população. (BRASIL, 2000).

Com isso, é dever da União contribuir para o desenvolvimento das instituições ligadas à Política Nacional da Mobilidade Urbana, trazer qualidade dos seus serviços e implementar projetos de transporte público, conforme artigo 16 da referida lei. E sendo principalmente a do Município, objeto de questão do trabalho, conforme o artigo 18, inciso I: “planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano”, para que com isso possam ser efetivados os objetivos da mobilidade urbana, prestando serviços de caráter essencial e capacitando as pessoas para desenvolver políticas voltadas a mobilidade urbana do Município. (BRASIL, 2012)

Garantido no artigo 24, inciso III, da Lei Federal da Política Nacional da Mobilidade Urbana nº 12.587/2012 a efetivação das políticas públicas da mobilidade urbana por meio de criação de ciclovias e ciclofaixas para melhor atender toda a população que precisa do meio de transporte alternativo para se deslocar no seu dia a dia ou que apenas quer o utilizar para fugir do caos que é o trânsito na cidade, e trazendo com isso mais saúde, além da física, a mental também.

O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto de transportes e serviços para deslocamento das pessoas no Município. E a Política Nacional de Mobilidade Urbana em seu artigo 5º, possui como um de seus objetivos, o desenvolvimento sustentável das cidades, seja de forma socioeconômica como de forma ambiental, para atingir tal finalidade é possível observar o uso de um transporte alternativo que não agride ao meio ambiente, como a bicicleta, mas para que seu uso seja incentivado deve-se garantir outro objetivo, qual seja, a segurança nos deslocamentos das pessoas na cidade, seja na manutenção das vias ou na iluminação que é dever do poder público instituir, devendo o mesmo ser responsabilizado caso haja algum tipo de acidente por ausência de tais condições. Conforme entendimento recente do Tribunal de Justiça de Pernambuco, com a seguinte ementa:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. AVARIAS EM AUTOMÓVEL. QUEDA EM BURACO NA VIA PÚBLICA. FALTA DE SINALIZAÇÃO. MANUTENÇÃO IRREGULAR DA VIA PÚBLICA. ATO OMISSIVO DO PODER PÚBLICO. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA. NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE O DANO E A SUPOSTA FALHA NA PRESTAÇÃO

DO SERVIÇO. COMPROVADO. DANO MATERIAL EXISTENTE. POSSIBILIDADE DE RESSARCIMENTO. DANO MORAL. NÃO CONFIGURADO. APELO PROVIDO. 1. Em regra, a responsabilidade do ente público é verificada de forma objetiva. No entanto, quando o tema diz respeito a *faute du service*, tem sido adotada a chamada teoria da culpa do serviço público, ou seja, quando o dano não decorreu de ato comissivo, mas sim de omissão do poder público, é de se aplicar a regra da responsabilidade subjetiva. 2. Nessas situações é preciso que fique demonstrada a culpa da pessoa política, de modo que reste caracterizado o nexo de causalidade entre o fato ocorrido e a omissão da Administração. 3. Resta incontroverso o agir ilícito da Edilidade que, de forma negligente, deixou de proceder à correta manutenção do local, caracterizando óbvia omissão da Administração Pública. 4. O Município tem o dever de zelar pela segurança das pessoas que transitam nas vias públicas, sendo manifesta a falha no serviço ao deixar um buraco aberto, o que provocou a queda do veículo de propriedade do autor. 5. Comprovado o dano material, em especial pela juntada de orçamento de despesas para o conserto do veículo, deve ele ser ressarcido. 6. O transtorno suportado pela parte autora, no entanto, trata de mero dissabor cotidiano e não configura dano moral indenizável, na medida em que não houve prejuízo à sua honra e integridade física. 7. Apelo provido.

(TJ-PE - APL: 5085521 PE, Relator: Democrito Ramos Reinaldo Filho, Data de Julgamento: 21/02/2019, 1ª Câmara Regional de Caruaru - 2ª Turma, Data de Publicação: 26/02/2019). (TJ-PE, 2019, on-line).

Portanto, vislumbra-se que todo dano causado a alguém deve ser reparado, e o artigo 186 do Código Civil Brasileiro, preceitua que: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”, sendo definido o ilícito no artigo 927, que: “Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”. (BRASIL, 2002).

Segundo o Ministério das Cidades, a mobilidade urbana está pautada em alguns princípios, quais sejam, a redução das viagens em veículos automotores, trazendo para maior uso os veículos de propulsão humana que não emitem nenhum gás poluente, como também a melhoria no acesso as ciclovias, organizando as cidades para melhor atender a proporção de pessoas sempre pautada na acessibilidade e sendo atribuição do Município regulamentar os serviços prestados.

Conforme os artigos 29, §2º, 58, 201 e o 220 em seu inciso XIII, do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. (BRASIL, 1997).

É importante observar que de acordo com esse artigo os veículos maiores têm que dar preferência aos menores, visto a sua fragilidade perante eles. Obedecendo com isso a

prioridade de cada um. Conforme será ilustrado abaixo por uma imagem disponibilizada no site do Senado Federal.



Figura 16- Responsabilidade de cada um no trânsito

Fonte: Senado Federal

A responsabilidade no trânsito é de todos, todas as pessoas em algum momento estão na posição de pedestres, conforme a imagem acima, e gostam de ser respeitadas, que deem a preferência correta na hora do deslocamento nas vias de veículos. Portanto, é um dever de todos o respeito ao menor no trânsito, sendo os veículos de maiores proporções responsáveis pelos de menores proporções. Respeitando o ciclista quando nas vias que ele se deslocar não houver trechos específicos para seu deslocamento. Conforme o artigo 58, Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa. (BRASIL, 1997).

Outra grande questão conforme Anexo I, do Código de Trânsito Brasileiro é o uso acostamento quando não houverem espaços exclusivos para o deslocamento dos ciclistas, no qual pode ser chamado também de vias compartilhadas, definido como: parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso

de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.



Figura 57- Ciclistas nas rodovias

Fonte: (Portal das Gerais, 2018, on-line, s.p.)

Os acostamentos nas rodovias são de uso dos ciclistas, pois não existem ciclovias para seu deslocamento, devendo os veículos automotores respeitar o espaço destinado as bicicletas e manter a distância adequada a fim de se evitar um acidente. Devendo ser penalizado o motorista que desobedecer às regras de trânsito, conforme os artigos 201 e 220 do Código de Trânsito Brasileiro:

- Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:
 Infração - média;
 Penalidade - multa.
- Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:
 XIII - ao ultrapassar ciclista:
 Infração - grave;
 Penalidade – multa” (BRASIL, 1997).

Ao descumprir a lei penalidades são impostas para reprimir as condutas ilícitas dos condutores que podem vir a causar acidentes pela não observância da norma, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro. Atitudes diárias simples que mudam a vida de todos. Portanto é observado que não deve haver distinções e nem exclusões de outros meios de deslocamento, pois a todos são assegurados o direito de ir e vir independente do meio de transporte utilizado. (BRASIL, 1997).

De acordo com a Constituição Federal de 1988, foi delegado para o Governo Federal a implementação das diretrizes nacionais, o que se deu em 2012 com a Lei nº12.587. Já para os Municípios foi delegado o planejamento, implementação e gestão dos transportes conforme o

Plano Diretor da cidade. E antes disso já existia o Ministério das cidades em 2003, trazendo as diretrizes para reverter a crise da mobilidade. Com a emenda constitucional nº90/2015, o transporte passou a ser um direito social previsto na Constituição Federal como um direito fundamental.

Segundo o artigo 6º da Constituição Federal, o transporte é um direito social resguardado, já no art.3º, da Lei 12.587/2012 que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana em seu §1º, II traz como transporte urbano aquele não motorizado, no qual pode-se observar a bicicleta, sendo um transporte de propulsão humana e de passageiros que segundo o art.96, inciso I, alínea “c” e o inciso II do Código de Trânsito Brasileiro. E na lei federal nº10.257/2001 intitulada de Estatuto da cidade, garante no seu art. 2º o direito a cidades sustentáveis, o planejamento do desenvolvimento das cidades para evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.

Portanto, o ciclista também possui direitos resguardados desde a carta magna até as leis ordinárias. No art.3º, inciso V da lei nº10.257/2001, traz que é competência de a União instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive transporte e mobilidade urbana. No art.41, §2º da lei nº10.257/2001 traz que o plano diretor é obrigatório para cidades: “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”. (BRASIL, 2001).

Em 05 de abril de 2010 foi instituída a Lei nº 3.841, referente à implantação obrigatória de ciclovias em vias públicas no Município de Aracaju, sendo importante destacar o artigo 3º da referida lei que obriga o Poder Executivo Municipal, que de forma gradativa, sejam construídas ciclovias para o trânsito exclusivo de bicicletas, tendo 36 meses para cumprir, nas seguintes vias:

- I - Av. Hermes Fontes;
- II - Av. Francisco Porto;
- III - Av. Beira Mar;
- IV - Av. Ivo do Prado;
- V - Av. Juscelino Kubischek;
- VI - Av. Euclides Figueiredo;
- VII - Av. Osvaldo Aranha;
- VIII - Av. João Ribeiro;
- IX - Av. Desembargador Maynard;
- X - Av. Barão de Maruim;
- XI - Av. Adélia Franco;
- XII - Av. Pedro Valadares;
- XIII - Av. Prof. Acrísio Cruz;
- XIV - Av. Anízio Azevedo;
- XV - Av. Rio Branco;

XVI - Av. João Rodrigues;
XVII - Av. Dep. Sílvio Teixeira. (BRASIL, 2010)

É possível observar acima as vias que foram instituídas pela Lei nº3.841 para cumprimento pelo Poder Municipal, pois são vias de grande movimento, principalmente em horário de pico, no qual diversos trabalhadores se deslocam para os seus empregos, e como já citado no trabalho, os uber eats que utilizam a bicicleta para levar refeições aos clientes das empresas contratadas, mas também muitos usam dessas vias para passear, ir a academia, fazer compras. Sendo de suma importância que sejam implementadas.

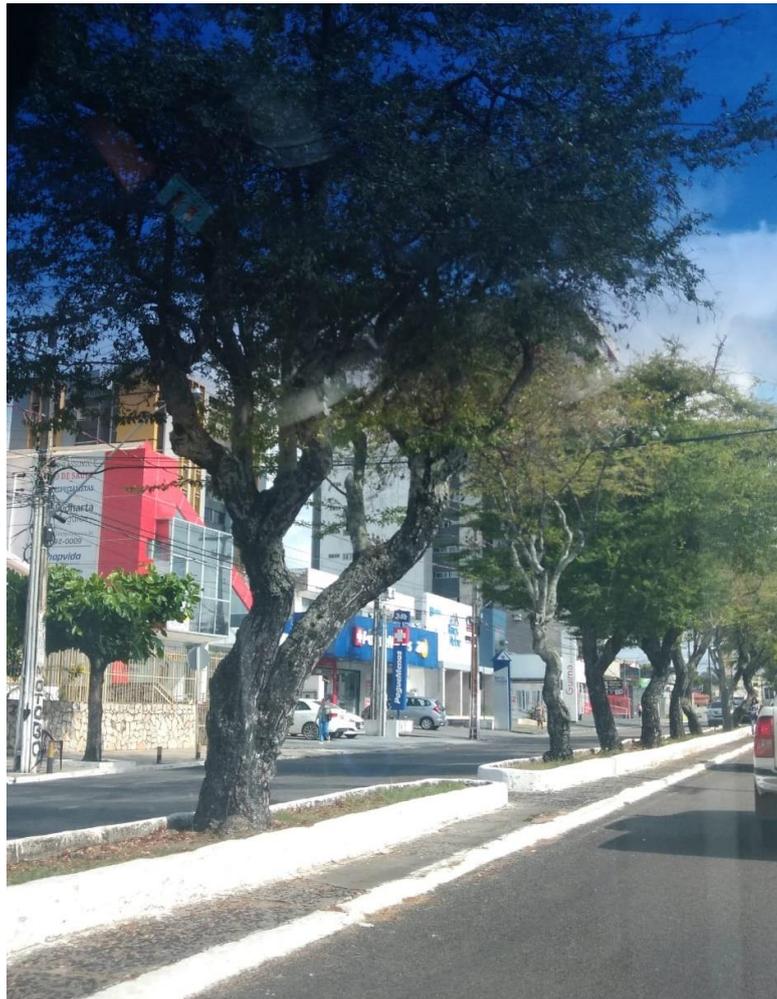


Figura 68- Avenida Hermes Fontes de Aracaju/SE sem ciclovia e nem ciclofaixa.

Fonte: Pesquisa direta da autora (2019).

A imagem acima refere-se a avenida Hermes Fontes da cidade de Aracaju/SE sendo clara ao mostrar a inexistência de qualquer ciclovia ou ciclofaixa para utilização exclusiva por ciclistas, portanto, é possível observar o descumprimento no que foi imposto na Lei Municipal nº 3841, de 5 de abril de 2010, ao Poder Público Municipal.

4 A RESPONSABILIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DIANTE DA OMISSÃO NA CONSERVAÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS

Como o Município é responsável pela manutenção das rodovias, quando é omissor se torna responsável pelos danos causados a terceiros, seja pela má conservação das vias de deslocamento das pessoas ou como a falta de sinalização nelas. Conforme o artigo 37, §6º da Constituição Federal de 1988: “§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa”. (BRASIL, 1988).

Deve ser observado que, o Estado, a mesma forma que qualquer outro sujeito de direito, pode vir a estar na situação de quem causou um dano a alguém e, desta forma, sujeito a obrigação de reparar danos causados a terceiros, de caráter comissivo, de seus agentes públicos (RIBEIRO, 2018, p.2).

Portanto, é dever estatal indenizar os terceiros lesionados, como também preceitua o artigo 43 do Código Civil de 2002 ao afirmar que as pessoas jurídicas de direito público interno: “são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo”. (BRASIL, 2002).

Logo, não restam dúvidas sobre a legalidade na cobrança do poder público em agir diante dos danos causados por suas omissões. A responsabilidade civil do Estado é uma obrigação legal, que pode ser imposta diante de atos jurídicos lícitos ou ilícitos, e de ações ou omissões do poder público. Essa responsabilidade do Estado é conhecida como extracontratual.

É importante esclarecer a diferença entre a responsabilidade civil contratual e a extracontratual, sendo a contratual decorrente de um contrato realizado entre as partes, no qual haverá responsabilidade civil caso uma das partes não cumpra com o que está descrito nas cláusulas, por conta do descumprimento da lei existente entre as partes, pois o contrato vincula as partes. Já a responsabilidade civil extracontratual é aquela na qual ocorre uma conduta unilateral que decorrente de uma ação ou omissão causa um dano a terceiro, que será objeto de estudo no presente capítulo. De acordo com CONCEIÇÃO (2013): “a responsabilidade extracontratual opera-se segundo a lei, que disciplina a obrigação geral de não lesar quem quer que seja”. (CONCEIÇÃO, 2013, pp. 48/49).

Conforme se visualiza no Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 1º:

Art. 1º o Trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, alertas à circulação, rege-se por este código. (...)

§2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e deveres do órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas 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 garantem o exercício do direito do trânsito seguro. (BRASIL, 1997).

É possível observar que o Código de Trânsito Brasileiro em seu primeiro artigo já traz um direito e dever garantido a todos, qual seja o trânsito seguro, portanto, devem ser observadas as leis de trânsito para que possa haver a circulação segura de todas as pessoas, sejam motoristas, passageiros e pedestres. Devendo o Sistema Nacional de Trânsito Brasileiro atuar garantindo o trânsito seguro.

É importante conceituar o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que é trazido pelo Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 5º, no qual o define como “o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”, que tem como um de seus objetivos “estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento”, conforme artigo 6º, I, CTB. Portanto, é possível perceber que o Município é parte integrante, tendo o dever legal de trânsito e a responsabilidade de assumir todos os danos causados por suas ações ou omissões em suas condutas legais. Outro artigo essencial é o artigo 90 no qual é claro ao responsabilizar o órgão ou entidade de trânsito que seja responsável pela via. Devendo o mesmo implementar a sinalização, e caso não a faça ou não faça manutenção da mesma, será responsabilizado pelos danos gerados por sua omissão. (GOMES, 2015).

APELAÇÃO CÍVEL. DIREITO ADMINISTRATIVO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS, MORAIS E ESTÉTICOS. ACIDENTE PROVOCADO POR BURACO EM VIA PÚBLICA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO ENTE PÚBLICO POR OMISSÃO ESPECÍFICA. DEVER LEGAL DE O MUNICÍPIO CONSERVAR VIAS E CALÇAMENTOS DENTRO DE SEU TERRITÓRIO, INCLUSIVE DE SINALIZAR ADEQUADAMENTE EVENTUAIS AVARIAS ATÉ QUE SEJAM CONSERTADAS, EVITANDO A OCORRÊNCIA DE DANO. TEORIA DO RISCO ADMINISTRATIVO. CONTEXTO PROBATÓRIO CAPAZ DE CONDUZIR AO ENTENDIMENTO DE QUE O ACIDENTE OCASIONOU A FRATURA DOS DOIS ANTEBRAÇOS E IMPOSSIBILITOU O DESEMPENHO DE SEU LABOR DURANTE O PRAZO DE CINCO MESES. DANO MATERIAL E MORAL RECONHECIDOS. AUSÊNCIA DE DANO ESTÉTICO. INVERSÃO DO ÔNUS DA SUCUMBÊNCIA. FIXAÇÃO DOS CONSECTÁRIOS LEGAIS. RECURSO DE

APELAÇÃO CONHECIDO E PROVIDO PARCIALMENTE. (TJ-AL - APL: 07298989520148020001 AL 0729898-95.2014.8.02.0001, Relator: Des. Domingos de Araújo Lima Neto, Data de Julgamento: 17/06/2019, 3ª Câmara Cível, Data de Publicação: 18/06/2019). (TJ-AL, 2019, on-line).

Conforme entendimento do Tribunal de Justiça de Alagoas, o acidente provocado na via por conta de um buraco que o Município como responsável não consertou, gera o dever legal de responder por todos os danos gerados aos terceiros que utilizam da rodovia.

Os entes públicos, Segundo Mello (2012) respondem pelos danos causados a terceiros, seja por sua omissão ou por uma ação praticada na prestação do serviço público, pois todo aquele que sofrer um dano deve ter a reparação, sendo adotado no Brasil a teoria do risco administrativo da atividade exercida.

A responsabilidade civil é do Estado perante acidentes ciclísticos, devido ao seu dever legal imposto pela Constituição Federal no artigo 37, §6º, no qual o Município é responsável pelo dano que causar à terceiro. (VIEGAS; MELO, 2019).

O fato de o Estado construir ciclovias de maneira equivocada, sem o mínimo de cuidado para com o ciclista, sem qualquer perícia ou prudência, pode gerar a este a obrigação de indenizar em face de danos decorrentes de acidentes envolvendo ciclistas, agentes de trânsito mais vulnerável e frágil entre os existentes no Brasil. (VIEGAS; MELO, 2019, p.3).

A criação de ciclovias deve ser precedida de planos estruturais e testes de segurança, para que o deslocamento das pessoas nas ciclovias seja seguro e não corram risco em contato com outros veículos, visto que no trânsito deve ser obedecida a preferência dos veículos, sendo as bicicletas as de menor porte.

Segundo Conceição (2013, p.49):

No que concerne à responsabilidade civil subjetiva, temos como elementos a conduta humana (fato), o dano, o nexo de causalidade e a culpa. E quanto à responsabilidade objetiva, temos como elementos a conduta humana (fato), o dano e o nexo de causalidade (não sendo necessária a análise de dolo ou culpa). (CONCEIÇÃO, 2013, p.49).

Portanto, na responsabilidade subjetiva é necessário que seja comprovada a culpa na ação ou omissão. Para haver a responsabilidade objetiva do Estado é necessário conter, segundo Pontieri (2018, on-line, s.p.) os seguintes pressupostos: “a) ação ou omissão imputável ao Estado; b) relação de causalidade; e c) dano”. Logo, a responsabilidade objetiva do Estado não precisa ser demonstrado o dolo ou culpa da conduta.

Diversas são as teorias que tratam sobre o tema responsabilidade extracontratual do Estado, que são: a teoria da culpa administrativa, teoria do risco administrativo, teoria do risco integral, sendo de grande importância tecer alguns comentários sobre cada teoria e qual é a teoria que foi adotada no direito brasileiro atual.

A primeira é a teoria civilista, que traz que o Estado apenas será responsável se for comprovada a culpa, conhecida como responsabilidade subjetiva. E para se falar da teoria publicista da responsabilização estatal, deve tratar das outras três teorias que a formam, sendo a teoria da culpa administrativa, no qual apenas a comprovação do serviço mal prestado ou a falta dele pelo ente estatal, ou seja, a precariedade era suficiente para responsabilizar o Estado. A segunda é a teoria do risco administrativo no qual o Estado deve assumir o ônus da atividade que exerce, e a terceira é a teoria do risco integral, que dispensa o nexo de causalidade. (PONTIERI, 2018).

Portanto o Estado não pode utilizar das causas que exclui o nexo causal, como: caso fortuito, força maior, fato exclusivo da vítima ou de terceiros. Logo, independente da culpa da vítima, o Estado é responsável pelo dano causado visto que foi omissivo. Para que o Estado seja responsabilizado é necessário analisar alguns pressupostos, como o fato administrativo, no qual o Estado por meio de uma ação ou de uma omissão gera responsabilidade perante terceiros, o dano que é nas palavras de Cavalieri Filho, a subtração ou diminuição de um bem jurídico, já o nexo causal é a relação entre a ação ou omissão do Estado com o dano causado ao terceiro, se estiverem presentes esses requisitos se impõe a responsabilidade estatal. Como exemplo, pode ser citada a falta de sinalização. (PONTIERI, 2018).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 90, §1º: “o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação”. Portanto, quando a administração pública que é responsável pela sinalização se omite, deverá ser responsabilizada por tal omissão, e pelos danos decorrentes de sua conduta. (BRASIL, 1997).

Segundo Pinto (2014), a teoria da culpa administrativa, também conhecida como teoria anônima é aplicada quando o Estado atua de forma omissiva, ou seja, passiva, em vez de se posicionar diante de uma situação que o exige ser ativo, acaba deixando de efetuar o serviço, o que gera a sua responsabilidade. Nesse caso, a responsabilidade será subjetiva, devendo ser analisado se houve dolo ou culpa na conduta.

A teoria do risco integral segundo Freitas (2015) independe de culpa, ao realizar uma atividade lucrativa, o ente deve arcar com os riscos da sua atividade, devendo reparar

possíveis danos gerados, sendo a responsabilidade objetiva, não se admitindo nenhuma forma de excludente da responsabilidade do ente estatal.

A teoria do risco administrativo segundo Demari (2017), deve comprovar o nexo causal da conduta do ente público com o resultado do dano. E ainda, devem ser analisadas as causas excludentes da responsabilidade Estatal, quais sejam: força maior, caso fortuito, culpa exclusiva ou culpa concorrente da vítima e ainda ato de terceiro. Essa teoria é adotada pelo Brasil.

Segundo entendimento do Tribunal de Justiça do Mato Grosso do Sul:

INDENIZAÇÃO – RESPONSABILIDADE CIVIL DE ENTE PÚBLICO – QUEDA DE MOTOCICLETA AO DESVIAR DE BURACO NA VIA PÚBLICA – RESPONSABILIDADE SUBJETIVA – DANOS DE ORDEM MATERIAL – DANOS MORAIS INDEVIDOS – RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. Em se tratando de omissão, a responsabilidade civil de pessoa jurídica de direito público, tanto na doutrina como a jurisprudência majoritária entendem que é subjetiva, devendo, portanto, ser demonstrada a ocorrência de uma das modalidades da culpa: negligência, imperícia ou imprudência. Trata-se de doutrina baseada no que os franceses chamaram de *faute du service* (falta do serviço). 2. Incumbe ao Município a manutenção e conservação das vias públicas, devendo tomar todas as cautelas necessárias a fim de impedir que os munícipes sofram acidentes em decorrência de sua má conservação. A inobservância deste dever, comprometendo a segurança, gera o dever de indenizar os danos materiais. [...] (TJ-MS - APL: 08013213820138120045 MS 0801321-38.2013.8.12.0045, Relator: Des. Sideni Soncini Pimentel, Data de Julgamento: 10/11/2015, 5ª Câmara Cível, Data de Publicação: 13/11/2015). (TJ-MS, 2015, on-line).

No entendimento acima, o Município foi responsabilizado por conta da má conservação da via, gerando com isso danos ao particular porque se acidentou ao desviar de um buraco na via, com isso a responsabilidade é garantida de acordo com artigo 37, §6º da Constituição Federal, corroborando ainda mais com a teoria do risco administrativo adotado na Constituição Federal de 1988. (SANTOS, 2017).

Em julgamento recente do Tribunal de Justiça de São Paulo:

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL – PROCEDIMENTO COMUM - RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO – ACIDENTE DE VEÍCULO - QUEDA DE CICLISTA – MÁ CONSERVAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS – FALTA DE SINALIZAÇÃO NO LOCAL DO ACIDENTE - CULPA DO SERVIÇO – DANOS MATERIAIS, MORAIS E ESTÉTICOS – INDENIZAÇÃO DEVIDA. 1. A responsabilidade civil do Estado é objetiva baseada na teoria do risco administrativo no caso de comportamento danoso comissivo (art. 37, § 6º, CF) e subjetiva por culpa do serviço ou 'falta de serviço' quando este não funciona, devendo funcionar, funciona mal ou funciona atrasado. 2. Queda de ciclista provocada por buraco na via pública. Responsabilidade do Município decorrente de omissão do dever de manutenção e conservação, fiscalização e sinalização, do local. Danos materiais, morais e estéticos caracterizados. Reparação devida. 3. Cuidando-se de crédito oriundo de relação jurídica não-tributária, sobre o principal devem incidir juros moratórios segundo o índice de remuneração da caderneta de poupança,

nos termos do art. 1º-F da Lei nº 9.494/97, com a redação dada pela Lei nº 11.960/09, e atualização monetária com base no IPCA-E. Questão decidida no julgamento do Tema nº 810 STF e Tema nº 905 STJ. Sentença mantida. Recursos desprovidos, com observação. (TJ-SP - APL: 00000474120128260070 SP 0000047-41.2012.8.26.0070, Relator: Décio Notarangeli, Data de Julgamento: 22/08/2018, 9ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 22/08/2018). (TJ-SP, 2018, on-line).

No julgamento recente acima do Tribunal de Justiça de São Paulo foi adotada a teoria do risco administrativo, onde o ente foi responsabilizado por sua má prestação do serviço público, essa teoria entende que o prestador de serviço deve arcar com os riscos da sua atividade, mas devendo observar as possíveis excludentes da sua conduta, corroborando também com o entendimento do Tribunal de Justiça do Paraná:

DECISÃO: ACORDAM os Desembargadores integrantes da Segunda Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, por unanimidade de votos, em dar parcial provimento ao recurso de apelação, modificando e complementando a sentença, em reexame necessário. EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL E REEXAME NECESSÁRIO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAL. QUEDA EM PISTA DE ROLAMENTO. ÁREA URBANA.RESPONSABILIDADE CIVIL. ARTIGO 37, § 6º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL.- MÁ CONSERVAÇÃO DE VIA PÚBLICA. BURACOS E ONDULAÇÕES. AUSÊNCIA DE SINALIZAÇÃO. QUEDA DE CICLISTA OCASIONADA POR OMISSÃO DO PODER PÚBLICO. NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE O EVENTO DANOSO E O COMPORTAMENTO ILÍCITO DO ENTE MUNICIPAL. INDENIZAÇÃO DEVIDA.- CULPA CONCORRENTE. ÔNUS DA PROVA DA PARTE RÉ. INEXISTÊNCIA. ARTIGO 333, II, DO CPC.- DANOS MATERIAIS. MATERIAL. VALORES, EM PARTE, NÃO COMPROVADAS. MEROS DEMONSTRATIVOS DE DESPESAS. EXCLUSÃO.- DANO MORAL. ARBITRAMENTO ELEVADO.MINORAÇÃO. OBSERVÂNCIA AOS CRITÉRIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE, BEM COMO DA REPERCUSSÃO IMPOSTA NA ESFERA DOS INTERESSES JURÍDICOS DA VÍTIMA, CONDIÇÃO ECONÔMICA E SOCIAL, ALIADO AO CARÁTER PEDAGÓGICO. PRECEDENTES DO STJ E DESTE TRIBUNAL.- HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. SUCUMBÊNCIA DA PARTE AUTORA EM PARTE DOS PEDIDOS ALUSIVOS AOS DANOS MATERIAIS. REDEFINIÇÃO, COM OS ACRÉSCIMOS LEGAIS.REEXAME NECESSÁRIO: - VALOR CONDENATÓRIO. CORREÇÃO MONETÁRIA.MODIFICAÇÃO DO ÍNDICE.- GRAÇA CONSTITUCIONAL (SÚMULA VINCULANTE Nº 17 DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL).APELAÇÃO PARCIALMENTE PROVIDA.SENTENÇA MODIFICADA E COMPLEMENTADA, EM REEXAME NECESSÁRIO. (TJPR - 2ª C.Cível - AC - 1576035-9 - Região Metropolitana de Maringá - Foro Central de Maringá - Rel.: Stewalt Camargo Filho - Unânime - - J. 11.04.2017). (TJ-PR - APL: 15760359 PR 1576035-9 (Acórdão), Relator: Stewalt Camargo Filho, Data de Julgamento: 11/04/2017, 2ª Câmara Cível, Data de Publicação: DJ: 2017 28/04/2017). (TJ-PR, 2017, on-line).

No entendimento acima do Tribunal de Justiça do Paraná, é possível observar o nexo de causalidade entre a conduta e o resultado, trazendo para o Município o dever de

responsabilização pela sua omissão na conservação das vias, levando o ciclista a uma queda causando danos.

Morte de ciclista em entendimento do Tribunal de Justiça do Ceará por omissão na prestação do serviço público pelo Município:

ADMINISTRATIVO E CIVIL. REMESSA NECESSÁRIA E APELAÇÃO CÍVEL. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO POR OMISSÃO. ACIDENTE FATAL QUE VITIMOU CICLISTA. QUEDA DO ALTO DE UMA PONTE. FALTA DE VARANDA DE PROTEÇÃO NO TRECHO. FALHA ESTATAL CONFIRMADA POR LAUDO PERICIAL. TEORIA DA FAUTE DU SERVICE. INCIDÊNCIA À ESPÉCIE. AUSÊNCIA DE EXCLUDENTES DA RESPONSABILIDADE. DEVER DE INDENIZAR CONFIGURADO. REEXAME E APELO DESPROVIDOS. 1. Trata-se de remessa necessária e apelação cível interposta contra sentença que julga parcialmente procedente a ação reparatória e condena ente municipal a indenizar a viúva e os três filhos de cidadão morto após cair de uma ponte situada na sua circunscrição. 2. A relação de causalidade entre a omissão estatal e o dano sofrido pelo particular, ensejadora do dever de indenizar, somente se configura na hipótese de descumprimento do dever legal de impedir a ocorrência do dano no caso concreto, quando este era evitável. 3. Na espécie, a prova pericial confirmou as alegações autorais no sentido de que a morte somente ocorreu porque a ponte em referência estava em mau estado de conservação, sem a varanda de proteção lateral no trecho onde ocorreu a queda. 4. De acordo com o laudo acostado, a ponte em referência mede quarenta e três metros de comprimento por três metros de largura e sua altura média em relação ao leito do riacho é de aproximadamente oito metros, o que torna essencial a instalação e preservação de mecanismos de proteção contra a queda de transeuntes, fenômeno previsível e evitável. 5. A ausência da varanda de proteção no trecho onde ocorreu a queda e o resultado morte são fatos incontroversos, evidenciando-se a relação de causalidade entre ambos, uma vez que o acidente se tornou fatal em virtude da falha indicada. 6. A alegação de que o ciclista não agiu com cautela e estava com excesso de velocidade não foi comprovada e carece de verossimilhança, diante do contexto em que ocorrido o acidente, razão pela qual não há falar em compensação da culpa. 7. Em virtude da má prestação de serviço público de sua incumbência (faute du service), consistente na manutenção das vias públicas sob sua responsabilidade para viabilizar o trânsito seguro, o Município de Cariús criou risco não tolerável que culminou na morte de um cidadão, do que decorre o dever de indenizar os familiares da vítima. 8. O quantum fixado a título de danos morais, no patamar de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) em prol de cada demandante (viúva e filhos), não se mostra exorbitante para reparar a dor da perda de um ente querido e conforma-se aos parâmetros obtidos a partir de precedentes desta Corte. 9. Quanto aos danos materiais, considerando que o de cujus era agricultor, percebia o equivalente ao salário mínimo legal e, de acordo com a construção jurisprudencial consolidada, despenderia em média 1/3 da sua renda com gastos pessoais se vivo fosse, deve ser mantida a indenização fixada em 2/3 da sua renda estimada até os 70 (setenta) anos, totalizando o montante de R\$ 34.800,00 (trinta e quatro mil e oitocentos reais). 10. Remessa necessária e apelação cível desprovidas. ACÓRDÃO Acordam os Desembargadores da Primeira Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, por julgamento de Turma e decisão unânime, em conhecer da apelação cível mas negar-lhe provimento, nos termos do voto do Relator. Fortaleza, 05 de junho de 2017. DESEMBARGADOR FERNANDO LUIZ XIMENES ROCHA Relator. (TJ-CE - APL: 00002598920088060060 CE 0000259-89.2008.8.06.0060, Relator: FERNANDO LUIZ XIMENES ROCHA, 1ª Câmara Direito Público, Data de Publicação: 05/06/2017). (TJ-CE, 2017, on-line).

No julgamento acima é possível perceber a falta de prestação do serviço público do Estado, gerando um dano ao particular e sendo responsabilizado pelos danos morais e materiais, sua conduta foi omissa e ocasionou o acidente de um ciclista por má conservação, havendo o nexo de causalidade.

Segundo Mazza (2018), o Supremo Tribunal Federal adotou um entendimento em 26 de agosto de 2008, que adota a teoria objetiva no caso de danos causados por concessionários, independentemente de quem seja o terceiro atingido, se foi usuário do serviço ou não usuário, devendo a indenização pelos danos ser observada:

O **Supremo Tribunal Federal** voltou a alinhar-se à doutrina majoritária, admitindo que a **responsabilidade dos concessionários** sujeita-se à aplicação da **teoria objetiva** para danos causados **a usuários** e também **a terceiros não usuários** (RE591.874/MS). O caso ensejador da mudança de entendimento foi o **atropelamento de um ciclista** por ônibus de empresa concessionária de transporte. Embora ostentando a condição de terceiro não usuário, o prejuízo causado à vítima foi considerado passível de reparação com base na aplicação da teoria objetiva. (MAZZA, 2018, pp. 490-491).

Ainda Segundo Mazza (2018), apresenta o entendimento atual do Supremo Tribunal Federal, permanecendo o mesmo desde o citado acima, aplicando a teoria objetiva da responsabilidade civil, buscando sempre garantir o princípio da isonomia, pois todos são iguais perante a lei, não podendo haver distinções, devendo arcar com o risco do negócio:

O entendimento atual do Supremo Tribunal Federal considera, portanto, que os concessionários de serviço público respondem primária e objetivamente pelos danos causados a particulares, quer usuários do serviço, quer terceiros não usuários. Por força do **princípio da isonomia**, a Constituição de 1988 não permite que se faça qualquer distinção entre usuários e terceiros não usuários, pois todos eles podem sofrer danos decorrentes da prestação de serviços públicos por meio de concessionários. Tal conclusão é **coerente com a natureza geral dos serviços públicos**, cuja prestação deve ser estendida a todos indistintamente. (MAZZA, 2018, p. 490-491).

A responsabilidade do ente público independe da atividade ou serviço que está prestando, será adotada a teoria da responsabilidade objetiva, respondendo independente de culpa pelos danos causados aos usuários dos serviços e até mesmo os terceiros. (MAZZA, 2018, p.472).

A responsabilidade baseada na teoria objetiva do risco administrativo é adotada no Brasil, no qual o ente público será responsabilizado independente de culpa, mas estará acobertado por três excludentes admitidas, quais sejam: culpa exclusiva da vítima, força maior e fato de terceiro. Sendo a culpa exclusiva da vítima, segundo Mazza (2018), é quando a própria vítima utilizou da situação para receber um benefício do Estado, causando um dano

a si mesmo. Já a excludente de força maior ocorre quando acontece algum fenômeno que não possa ser controlado, ocorre de forma imprevisível, já o fato de terceiro ou culpa de terceiro, é quando uma pessoa fora da administração pública ocasiona um dano dentro.

Existem situações em que o comportamento comissivo de um agente público causa prejuízo a particular. São os chamados danos por ação. Noutros casos, **o Estado deixa de agir** e, devido a tal inação, **não consegue impedir um resultado lesivo**. Nessa hipótese, fala -se em **dano por omissão**. Os exemplos envolvem prejuízos decorrentes de **assalto, enchente, bala perdida, queda de árvore, buraco na via pública e bueiro aberto sem sinalização causando dano a particular**. Tais casos têm em comum a circunstância de inexistir um ato estatal causador do prejuízo. (MAZZA, 2018, p.480).

Mazza na citação acima, exemplifica algumas omissões do ente público que geram a responsabilização do mesmo por conta dos danos gerados a um terceiro, como exemplo, o buraco na via pública e um bueiro sem qualquer sinalização, esses dois casos específicos são tratados de maneira exaustiva no trabalho, com vários entendimentos dos tribunais corroborando com a teoria do risco administrativo.

Conforme ensina Mazza (2018, p.485): “Todo aquele que for patrimonialmente lesado por conduta omissiva ou comissiva de agente público pode pleitear administrativa ou judicialmente a devida reparação”. A ação indenizatória em face do Estado tem prazo prescricional de 3 anos, segundo o artigo 206, em seu parágrafo 3º, inciso V do Código Civil Brasileiro vigente. Mas, de acordo com o Decreto nº20.910 de 6 de janeiro de 1932, quando houverem dívidas passivas da União, Estados e Municípios possuem um prazo diferenciado, qual seja, de 5 anos a contar do fato ocorrido, em seu artigo 1º, sendo entendimento adotado pelos Tribunais. (BRASIL, 1932). Conforme entendimento do Tribunal Regional Federal:

Ementa: ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. DNIT. DANOS MORAIS. PRESCRIÇÃO QUINQUENAL. INOCORRÊNCIA, NO CASO. RESPONSABILIDADE POR OMISSÃO. FAUTE DU SERVICE. CONSECTÁRIOS. ANÁLISE DIFERIDA PARA A FASE DE EXECUÇÃO DA SENTENÇA.

1. Quanto à prescrição, tratando-se de ação indenizatória contra a Fazenda Pública, aplica-se o prazo quinquenal previsto no Decreto 20.910/32, orientação firmada pelo Superior Tribunal de Justiça na sede do REsp. nº 1.251.993, submetido ao rito dos recursos repetitivos. (TRF-4, 2017, on-line).

O Tribunal Regional Federal traz outro ponto que merece destaque, qual seja, o prazo para ingressar com ação em face do ente responsável pelo dano, que será quinquenal, ou seja, em 5 anos prescreve o direito de cobrar os danos, conforme o artigo 1º do Decreto nº20.910 de 1932. (BRASIL, 1932).

Foi adotado pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, o entendimento pela teoria da culpa administrativa, com a seguinte ementa:

RESPONSABILIDADE CIVIL DO MUNICÍPIO - TEORIA DA CULPA ADMINISTRATIVA - QUEDA EM BURACO NA VIA PÚBLICA - DEVER LEGAL DE ADOTAR AS CAUTELAS NECESSÁRIAS A FISCALIZAÇÃO E CONSERVAÇÃO - COMPROVAÇÃO DA EXTENSÃO DOS DANOS SOFRIDOS PELA VÍTIMA - DESNECESSIDADE DE PERÍCIA MÉDICA - AGRAVO RETIDO PREJUDICADO - DANO MORAL QUE MERECE MAJORAÇÃO - DANO MATERIAL CONFIGURADO - JUROS QUE DEVEM FLUIR DO EVENTO DANOSO - RELAÇÃO EXTRA CONTRATUAL - CORREÇÃO MONETÁRIA A PARTIR DO JULGADO - CONDENAÇÃO IMPOSTA A FAZENDA PÚBLICA - JUROS E CORREÇÃO NA FORMA DO ART. 1º-F DA LEI 9.494/97, COM A REDAÇÃO DADA PELA LEI 11.960/09 - HONORÁRIOS SUCUMBENCIAIS MANTIDOS RESPONSABILIDADE CIVIL DO MUNICÍPIO - TEORIA DA CULPA ADMINISTRATIVA - QUEDA EM BURACO NA VIA PÚBLICA - DEVER LEGAL DE ADOTAR AS CAUTELAS NECESSÁRIAS A FISCALIZAÇÃO E CONSERVAÇÃO - COMPROVAÇÃO DA EXTENSÃO DOS DANOS SOFRIDOS PELA VÍTIMA - DESNECESSIDADE DE PERÍCIA MÉDICA - AGRAVO RETIDO PREJUDICADO - DANO MORAL QUE MERECE MAJORAÇÃO - DANO MATERIAL CONFIGURADO - JUROS QUE DEVEM FLUIR DO EVENTO DANOSO - RELAÇÃO EXTRA CONTRATUAL - CORREÇÃO MONETÁRIA A PARTIR DO JULGADO - CONDENAÇÃO IMPOSTA A FAZENDA PÚBLICA - JUROS E CORREÇÃO NA FORMA DO ART. 1º-F DA LEI 9.494/97, COM A REDAÇÃO DADA PELA LEI 11.960/09 - HONORÁRIOS SUCUMBENCIAIS MANTIDOS. (TJ-RJ, 2017, on-line).

No entendimento adotado acima percebe-se a menção da relação extracontratual, onde o Estado deve prestar o serviço público a coletividade e na sua falta ou má prestação será responsabilizado pelos danos advindos. Como serão apresentados abaixo vários entendimentos dos tribunais acerca da responsabilidade do ente público:

APELAÇÕES CÍVEIS. DIREITO CIVIL, ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL. ACIDENTE CICLÍSTICO. BURACO EM VIA PÚBLICA. RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO. DANOS MATERIAIS E MORAIS LARGAMENTE COMPROVADOS. GRAVES DEFICIÊNCIAS NO CONJUNTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS PELO ESTADO À APELANTE POR OCASIÃO DO ACIDENTE. AGRAVAMENTO DOS RISCOS IMPINGIDOS E, CONSEQUENTEMENTE, DOS DANOS MORAIS EXPERIMENTADOS. MANUTENÇÃO DAS CONDENAÇÕES. SUCUMBÊNCIA PARCIAL. CONDENAÇÃO TAMBÉM DA APELADA EM HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS. APELOS PROVIDOS PARCIALMENTE. (TJ-PE, 2019, on-line).

No entendimento acima o Tribunal de Justiça de Pernambuco plausivelmente alegou responsabilidade do Município pela sua má prestação de serviços públicos, gerando com isso consequências danosas ao ciclista que estava se deslocando e acabou caindo em um buraco que não foi fechado pelo ente.

RESPONSABILIDADE EXTRA CONTRATUAL DO ESTADO Queda de ciclista em buraco na via pública Lesões corporais e transtornos decorrentes da desfiguração do rosto Dever de indenizar Configuração Falha na adequada conservação e fiscalização da qualidade das vias Manutenção da sentença Apelação não provida. CONSOLIDAÇÃO DO QUANTUM INDENIZATÓRIO Juros de mora Incidência à razão de 1% ao mês, a contar da citação Atualização monetária nos termos da Tabela Prática do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. (TJ-SP - APL: 03845807520098260000 SP 0384580-75.2009.8.26.0000, Relator: Fermino Magnani Filho, Data de Julgamento: 24/06/2013, 5ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 01/07/2013). (TJ-SP, 2013, on-line).

O Tribunal de Justiça de São Paulo entendeu que o Estado deve ser responsabilizado, adotando a teoria do risco administrativo, pois responde pelos riscos da sua atividade, seja por sua ação ou por uma omissão como aconteceu no caso acima, no qual o ciclista sofreu lesões corporais e no rosto por conta de um buraco da via sem manutenção.

APELAÇÃO CÍVEL E REEXAME NECESSÁRIO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS DECORRENTES. LESÕES SOFRIDAS EM ACIDENTE CICLÍSTICO. RESSALTO EM BUEIRO NA VIA PÚBLICA. Omissão do município, diante da inobservância do dever de cautela, haja vista que, embora tenha admitido que "o buraco é conhecido e visível para todos", permitiu que o desnível ali permanecesse, assumindo, assim, a responsabilidade por eventuais danos causados a terceiros. Os danos sofridos pela autora decorreram da queda de bicicleta, permanecendo inalterada a omissão do réu quanto à obra própria ou, pelo menos, a sinalização e isolamento do buraco. Restaram caracterizados os requisitos necessários à configuração da responsabilidade civil, diante da conduta culposa do município, devendo ser mantido o valor da indenização a título de danos morais, arbitrado em R\$ 3.000,00 (três mil reais), haja vista que inegáveis o abalo psicológico e a dor decorrentes da queda da bicicleta, que ocasionou escoriações na face, no punho e na mão esquerda da autora. Os danos materiais restaram demonstrados pela nota fiscal referente ao conserto da bicicleta, no valor de R\$ 195,00, sendo que os lucros cessantes restaram comprovados pela rescisão do contrato de prestação de serviços. Por ter restado sucumbente, deve o município réu ser condenado ao pagamento da taxa judiciária, consoante o entendimento consolidado na parte final do verbete nº 145, da súmula deste TJRJ. Reforma da sentença, em sede de reexame necessário, para condenar o município réu ao pagamento da taxa judiciária. Fixação dos honorários recursais. Inteligência do § 11, do art. 85, do CPC. Recurso a que se nega provimento. (TJ-RJ - APL: 00010022320138190041, Relator: Des(a). DENISE LEVY TREDLER, Data de Julgamento: 29/01/2019, VIGÉSIMA PRIMEIRA CÂMARA CÍVEL). (TJ-RJ, 2019, on-line).

Outro entendimento agora do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, levando para o Município a responsabilidade pela omissão na conservação da via gerando acidentes. Com isso, sendo configurado o direito ao recebimento, além dos danos materiais gerados o dos danos morais diante da culpa do ente público.

APELAÇÃO CÍVEL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS - ACIDENTE COM CICLISTA EM VIA PÚBLICA - BURACO E PEDRISCOS - TRATAMENTO DENTÁRIO E MEDICAMENTOS - RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO MUNICÍPIO - ALEGAÇÕES INSUFICIENTES - DEVER DE INDENIZAR - SENTENÇA MANTIDA - RECURSO IMPROVIDO. (TJ-PR - AC: 7329082 PR 0732908-2, Relator: Rubens Oliveira Fontoura, Data de Julgamento: 21/06/2011, 1ª Câmara Cível, Data de Publicação: DJ: 674). (TJ-PR, 2011, on-line).

Com os entendimentos dos tribunais acima trazidos é possível verificar que as jurisprudências atuais sedimentadas estão voltadas a cobrar a indenização daquele responsável pelo dano causado a terceiro que se acidentou seja por conta de um buraco na via, pela falta de sinalização suficiente para a segurança no deslocamento das pessoas, na omissão na prestação do serviço público, entre outras causas, devendo ressarcir a todos que foram prejudicados pela ação ou omissão do ente público. Sendo adotado pelos tribunais ora uma teoria ora outra, sendo sempre analisado o caso concreto. Mas a prevalência atual das jurisprudências está de acordo com a teoria do risco administrativo, no qual o ente será responsabilizado, mas pode ser acobertado pelas causas de excludente de responsabilidade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É importante observar que o trabalho buscou analisar sob a ótica de princípios ambientais os desafios causados pela falta de investimento na bicicleta como transporte alternativo na cidade de Aracaju/Sergipe e o aumento no índice de veículos automotores nas ruas da capital sergipana, que acabam gerando diversos transtornos para a população, sejam os engarrafamentos em horários de pico na cidade, a demora no deslocamento em pequenos trechos na cidade trazendo estresse e também a poluição sonora, visual e ambiental gerada para o meio ambiente e com isso a contribuição para efeito estufa pelos gases poluentes emitidos pelos veículos, sendo o principal componente o dióxido de carbono.

O direito ao meio ambiente como direito de 3^o geração dos direitos fundamentais deve ser preservado e resguardado para as presentes e futuras gerações, com isso deve ter o uso eficiente e racional dos recursos ambientais, para que com isso as áreas verdes não sofram grandes perdas em prol de veículos automotores e para satisfação das necessidades do ser humano que não pense no próximo. Deve ser buscado o desenvolvimento sustentável das cidades, ou seja, o equilíbrio, dando prioridade aos veículos não motorizados.

Conclui-se, portanto, que na cidade de Aracaju os veículos têm crescido de forma desproporcional, e os investimentos em ciclovias ainda são poucos, não existem muitos incentivos para a sua utilização, seja pela falta de ciclovias suficientes para o deslocamento do ciclista na capital, tanto como a qualidade nas ciclovias já existentes, muitas sem sinalização, com buracos, pisos levantados, tudo por falta de manutenção regular, e também o problema da segurança em muitos locais da cidade que ainda deixa a desejar, inibindo ainda mais o número de aderentes a prática esportiva como modal de transporte alternativo.

Buscou-se com esse trabalho expor quais os desafios enfrentados pelos usuários de bicicleta na cidade de Aracaju/Sergipe, tendo como resultados expostos nos gráficos estatísticos apresentados no trabalho: a falta de um maior número de ciclistas nas ruas é resultante da falta de infraestrutura cicloviária suficiente na cidade, que deixa a desejar, pois são poucas ciclovias que interligam os bairros, e ausência dessas em muitos outros, além disso a falta de segurança suficiente contra assaltos e no trânsito ao ter que dividir a via com os veículos, visto que infelizmente o maior não tem respeito ao dividir a via com o menor. Uma ciclovia com uma baixa qualidade não é atrativa, portanto não facilita a migração das pessoas para sua utilização.

Outro grande ponto importante é a renda das pessoas que utilizam a bicicleta, que gira em torno de 1 a 2 salários-mínimos, até mesmo quem não possui renda utiliza da bicicleta

como seu meio de transporte, tendo um baixo número quando se trata de pessoas com melhor potencial econômico, que utilizam em contrapartida mais o veículo automotor, quando se trata de condições financeiras melhores, os investimentos são voltados para o público com melhor suporte econômico, sendo esquecidos aqueles com menor potencial econômico.

Um outro dado apresentado é o destino mais buscado pelos usuários, que utilizam a bicicleta para se deslocar até o trabalho no dia-a-dia, tendo que dividir muitas vezes a via com os veículos, ou seja para fazer compras e em seguida um dos principais motivos de utilizar a bicicleta é a busca pelo lazer e saúde, devendo ser reforçada a segurança nos horários de pico principalmente onde tem uma maior incidência de pessoas praticando a atividade, além disso a segurança em horários de grupos ciclísticos que tem crescido cada vez mais na capital é importante, para incentivar seu uso.

Infelizmente, ainda o veículo automotor é mais utilizado que a bicicleta, conforme pesquisas realizadas, onde o carro tem um índice de porcentagem de 16% dos entrevistados que utilizam e a bicicleta apenas 8% dos entrevistados, sendo observado de acordo com o resultado que o uso da bicicleta ainda é pouco difundido na cidade de Aracaju. Quanto a extensão das ciclovias, Aracaju é a 4º cidade brasileira com maior extensão de ciclovias, contando com 62 km em pesquisa realizada em 2018, sendo ainda insuficiente para a atual situação da capital, visto que essas ciclovias estão localizadas geralmente em bairros mais ricos, não tendo acessos a bairros mais pobres, que são os que mais utilizam do recurso da ciclovia para seu deslocamento. Portanto, o aumento da quilometragem de ciclovias na cidade é de essencial importância, visto que um grande número da população precisa se deslocar de bicicleta.

O maior número de ciclistas utiliza a bicicleta por sua rapidez e praticidade que lhe proporciona, visto que não pega trânsito e consegue se deslocar facilmente na cidade, além disso a preocupação com a saúde é um dos fatores que traz um bom número de aderente a prática esportiva, trazendo benefícios para saúde e seu custo é baixo, contribuindo significativamente para a redução do efeito estufa ao deixar o veículo automotor em casa, e deslocar-se de bicicleta.

Conclui-se que na cidade de Aracaju muitas pessoas utilizam a bicicleta entre 5 a mais dias na semana, e a mais de 5 anos como meio de transporte, com uma renda entre 1 a 2 salários-mínimos e gasta pouco tempo no deslocamento dentro da cidade, tendo como fatores negativos a falta de infraestrutura cicloviária e a segurança tanto nas ciclovias contra riscos de assaltos, como a segurança na via quando tem que dividir o espaço com os veículos.

E, além disso, o transporte é um direito social garantido na Constituição Federal de

1988, devendo, portanto, ser garantido a todos de forma igualitária, não podendo haver benefícios de uns em prol de outros. Com isso, é importante haver uma urbanificação do espaço, ou seja, uma reforma na cidade buscando reorganizar por meio do poder público as cidades.

Mas esse tema ainda é objeto de grandes debates, visto que com a tecnologização das cidades, os meios de transporte mais sustentáveis têm perdido um espaço, na luta para mudança da infraestrutura das vias é necessário se debater com diversas resistências da população e seu desagrado, pois ao tirar as pessoas de sua inércia, de seu comôdo, é possível observar que nem todos estão abertos a uma mudança cultural e quebrar um paradigma para que possa haver a abertura de espaço para outro modal de transporte na cidade por meio de ampliação das ciclovias e das áreas verdes na cidade, contribuindo assim para um meio ambiente ecologicamente equilibrado e sustentável.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO, Filipe; LOBO, Zé. **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<http://ta.org.br/educativos/docs/mbb.pdf>>. Acesso em: 4 ago. 2019.
- BERTRAMELLO, RAFAEL. **Os direitos sociais**: conceito, finalidade e teorias. JUS BRASIL, 2013. Disponível em: <<https://rafaelbertramello.jusbrasil.com.br/artigos/121943093/os-direitos-sociais-conceito-finalidade-e-teorias>>. Acesso em: 8 set. 2019.
- BOLZAN, Fabrício. **Responsabilidade Civil do Estado**. Jus Brasil, 2011. Disponível em: <<https://fabriciobolzan.jusbrasil.com.br/artigos/121819348/responsabilidade-civil-do-estado>>. Acesso em: 9 set. 2019.
- BROWN, Shelby. Uber eats pode ser incluso no plano de assinatura com outros serviços de transporte. CNET, 22 jul. 2019. Disponível em: <<https://www.cnet.com/news/uber-might-be-rolling-eats-rides-bikes-and-scooters-into-one-subscription/>>. Acesso em: 15 out. 2019
- CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. **Uma visão da mobilidade urbana sustentável**. Revista Revisada, [S. l.], 2006. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/267417557_UMA_VISAO_DA_MOBILIDADE_URBANA_SUSTENTAVEL>. Acesso em: 22 mar. 2019.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências E Reflexões**. IPEA, Maio 2016. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td_2194.pdf. Acesso em: 12 ago. 2019.
- CÉSAR, Yuriê Baptista. **A garantia do direito à cidade através do incentivo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos**. Brasília, 2010. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/a-garantia-do-direito-a-cidade.pdf>>. Acesso em: 26 mar. 2019.
- CICLO URBANO. Mapa ciclovitário de Aracaju. 2019. Disponível em: <<http://www.ciclourbano.org.br/mapa.html>> . Acesso em: 15 out. 2019.
- CONCEIÇÃO, Luís Cláudio da Silva. **Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado por Ato Ilícito: Uso Abusivo do Poder de Polícia**. 2013. 98f. Dissertação (Mestrado em Direito Administrativo) – Universidade de Coimbra – Faculdade de Direito 2º Ciclo de Estudos em Direito, Coimbra, 2013.
- DEMARI, Leonardo. **Causas Excludentes Da Responsabilidade Civil Do Estado**. JusBrasil, 2017. Disponível em: <<https://leonardodemari.jusbrasil.com.br/artigos/461921814/causas-excludentes-da-responsabilidade-civil-do-estado>>. Acesso em: 17 set. 2019.
- FONSECA, GUSTAVO. **O Que Todo Mundo Deve Saber Sobre o Código de Trânsito para Ciclistas**. Doutor multas, 12 set. 2017. Disponível em: <https://doutormultas.com.br/codigo-transitociclistas/?v=1&utm_expid=.OrIz14LGQWGeOFRwrTrObg.1&utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>. Acesso em: 8 set. 2019.

FOLLADOR, Brenda. **A responsabilidade extracontratual do Estado e suas teorias**. Jus Brasil, 2015. Disponível em: <<https://brendafollador.jusbrasil.com.br/artigos/235004854/a-responsabilidade-extracontratual-do-estado-e-suas-teorias>>. Acesso em: 8 set. 2019.

FIGUEIREDO, Gustavo. **Bicicletas, ciclistas e o Código de Trânsito Brasileiro**: Entenda suas obrigações e direitos para pedalar com mais segurança. [S. l.], 28 out. 2016. Disponível em: <https://www.pedal.com.br/bicicletas-ciclistas-e-o-codigo-de-transito-brasileiro_texto_11402.html>. Acesso em: 1 ago. 2019.

FERREIRA, Lucas da Silva Pinto. **Mobilidade Urbana**: Bicicletas e a Mobilidade Sustentável. Jus Brasil, 2015. Disponível em: <https://lucasferreira1910.jusbrasil.com.br/artigos/254137273/mobilidade-urbana?ref=topic_feed>. Acesso em: 6 set. 2019.

FREITAS, Elenilton. **Teorias do Risco**: O avanço da teoria do risco social. JusBrasil, 2015. Disponível em: <<https://eleniltonfreitas.jusbrasil.com.br/artigos/250885109/teorias-do-risco>>. Acesso em: 17 set. 2019.

GOMES, Adryelle. **Responsabilidade Civil Objetiva do Estado, da União e dos Municípios, em casos de acidentes ocorridos em obras nas Rodovias Federais**. Jus Brasil, 2015. Disponível em: <<https://adryellegomes.jusbrasil.com.br/artigos/294129680/responsabilidade-civil-objetiva-do-estado-da-uniao-e-dos-municipios-em-casos-de-acidentes-ocorridos-em-obras-nas-rodovias-federais>>. Acesso em: 9 set. 2019.

HUSCHER, Jane. **Bicicleta em Rodovia. Binômio mortal**. Portal das Gerais, 2018. Disponível em <<http://portaldasgerais.com.br/bicicleta-em-rodovia-binomio-mortal/>>. Acesso em: 14 set. 2019.

JESUS, Eduardo Natividade; SOUSA, Nuno; RÊGO, Rita; RODRIGUES, João Coutinho. **Bike-index**: um índice de acessibilidade urbana para a bicicleta. 8º CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL (PLURIS 2018) Cidades e Territórios - Desenvolvimento, atratividade e novos desafios, Repositório Aberto, p. 1-13, 26 out. 2018. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10400.2/7939>>. Acesso em: 6 ago. 2019.

JEREISSATI, Lucas. **O Direito a Cidades Sustentáveis, Sua Fundamentalidade e o Ativismo Judicial**. JusBrasil, 2015. Disponível em: <https://lucascj.jusbrasil.com.br/artigos/213635863/o-direito-a-cidades-sustentaveis-sua-fundamentalidade-e-o-ativismo-judicial>. Acesso em: 18 set. 2019.

LOBO, Zé; ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO, Filipe; BINATTIBRASIL, Gabriela (coord.). **Perfil do ciclista 2018**: Parceria nacional pela mobilidade por bicicleta. [S. l.]: TRANSPORTE ATIVO e LABMOB-UFRJ, 2019. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/perfil/perfil18.pdf>>. Acesso em: 5 ago. 2019.

LOBO, Renato. **Infográfico**: o uso da bike nas grandes cidades. Viatrolebus, 30 abr. 2013. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2013/04/infografico-o-uso-da-bike-nas-grandes-cidades/>. Acesso em: 06 ago. 2019.

MELO, Luiza Rabelo Freitas. **A Responsabilidade Civil do Estado**: A discussão acerca da

imprescritibilidade das Ações de Regresso. Jus Brasil, 2019. Disponível em: <<https://luizarfm.jusbrasil.com.br/artigos/689283741/a-responsabilidade-civil-do-estado-a-discussao-acerca-da-imprescritibilidade-das-acoes-de-regresso?ref=serp>>. Acesso em: 6 set. 2019.

MARRARA, Thiago. **Transporte Público e Desenvolvimento Urbano: Aspectos Jurídicos da Política Nacional de Mobilidade**. Jus Brasil, 2018. Disponível em: <<https://genjuridico.jusbrasil.com.br/artigos/611187599/transporte-publico-e-desenvolvimento-urbano-aspectos-juridicos-da-politica-nacional-de-mobilidade?ref=serp>>. Acesso em: 6 set. 2019.

MAZZA, Alexandre. **Responsabilidade do Estado**. In: _____. Manual de Direito Administrativo. 8ª Edição. São Paulo: Saraiva, 2018, p.464-536.

MOURA, Luciana Ribeiro. **MOBILIDADE URBANA E POLÍTICA PÚBLICA: uma análise de bicicletas integradas, na perspectiva da sustentabilidade**. Maranhão, 2017. Disponível em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2017/pdfs/eixo11/mobilidadeurbanaepoliticapublicaumaanalisedebicicletasintegradasnaperspectivadasustentabilidade.pdf>>. Acesso em: 5 ago. 2019.

MORENO, Ana Carolina. **Emissão de gases de efeito estufa na atmosfera atingiu novo recorde histórico em 2018, diz estudo**: Relatório anual compilado por centenas de cientistas traz os principais fenômenos climáticos registrados pelo mundo em 2018, que está entre os quatro anos mais quentes em mais de um século, junto com 2015, 2016 e 2017. **G1**: Natureza, G1 Globo, p. 1-7, 13 ago. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/natureza/noticia/2019/08/13/emissao-de-gases-de-efeito-estufa-na-atmosfera-atingiu-novo-recorde-historico-em-2018-diz-estudo.ghtml>. Acesso em: 18 set. 2019.

NOVAES, Ícaro. **Operação do Caju Bike é encerrada após fim de contrato**. 25 abr. 2019, Infonet. Disponível em: <<https://infonet.com.br/noticias/cidade/operacao-do-caju-bike-e-encerrada-apos-fim-de-contrato/>>. Acesso em: 12 de out. 2019.

PACHECO, Priscila; BATISTA, Bruno. **A evolução das bicicletas compartilhadas e seus benefícios para a mobilidade**. São Paulo, 28 jan. 2019. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/01/evolucao-das-bicicletas-compartilhadas-e-seus-beneficios-para-mobilidade>>. Acesso em: 4 ago. 2019.

PAMPLONA, Ju. **Quantas bikes cabem num estacionamento de carro? Isso vai te fazer pensar**. Atlântida, 01 jul. 2015. Disponível em: <<http://atl.clicrbs.com.br/mundobom/2015/07/01/quantas-bikes-cabem-num-estacionamento-de-carro/>>. Acesso em: 15 out. 2019.

PEREIRA, Sérgio Henrique da Silva. **Os descompassos das leis: cadeiras podem, e bicicletas não?**. Jus Brasil, 2014. Disponível em: <<https://sergiohenriquepereira.jusbrasil.com.br/artigos/167710181/os-descompassos-das-leis-cadeiras-podem-e-bicicletas-nao?ref=serp>>. Acesso em: 19 ago. 2019.

PEREIRA, José Matias. **Manual de gestão pública contemporânea**. São Paulo: Atlas, 2008. PONTIERI, Alexandre. Da responsabilidade extracontratual do Estado – decisões do STF. Jus

Brasil, 2018. Disponível em: <<https://alexandrePontieri.jusbrasil.com.br/artigos/567928266/da-responsabilidade-extracontratual-do-estado-decisoes-do-stf?ref=serp>>. Acesso em: 8 set. 2019.

PEREIRA, Wellington. **Responsabilidade Extracontratual do Estado**. Jus Brasil, 2017. Disponível em: <<https://wgpbru.jusbrasil.com.br/artigos/523192028/responsabilidade-extracontratual-do-estado>>. Acesso em: 8 set. 2019.

PIRES, Antonio Cecilio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira. **Mobilidade urbana: Desafios e sustentabilidade**. São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://cidadeemmovimento.org/wp-content/uploads/2016/10/Mobilidade-Urbana-Desafios-e-Sustentabilidade.pdf>>. Acesso em: 1 ago. 2019.

PINTO, Gabriel. **A evolução da responsabilidade extracontratual do Estado: a incidência controlada da teoria da culpa administrativa e da irresponsabilidade estatal**. JusBrasil, 2014. Disponível em: <<https://gabrielPinto.jusbrasil.com.br/artigos/118543087/a-evolucao-da-responsabilidade-extracontratual-do-estado-a-incidencia-controlada-da-teoria-da-culpa-administrativa-e-da-irresponsabilidade-estatal?ref=serp>>. Acesso em: 17 set. 2019.

SANTOS, Larissa Trigo Figueiredo dos. **A Responsabilidade Objetiva dos Municípios por danos causados em virtude da falta de manutenção e conservação das vias públicas: É possível que o cidadão busque judicialmente a reparação pelos danos suportados nesses casos**. JusBrasil, 2017. Disponível em: <<https://larissatrigo.jusbrasil.com.br/artigos/536464928/a-responsabilidade-objetiva-dos-municipios-por-danos-causados-em-virtude-da-falta-de-manutencao-e-conservacao-das-vias-publicas>>. Acesso em: 18 set. 2019.

PRIESS, Alexandre dos Santos; SAVOLDI, Pedro Adolfo. **Mobilidade urbana e o uso da bicicleta como método alternativo de locomoção**. Jus, out. 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/64941/mobilidade-urbana-e-o-uso-da-bicicleta-como-metodo-alternativo-de-locomocao>>. Acesso em: 21 ago. 2019.

PESTANA, Barbara Mota. **Direitos fundamentais: origem, dimensões e características**. Conteúdo Jurídico, Brasília-DF: 17 out. 2017. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/50756/direitos-fundamentais-origem-dimensoes-e-caracteristicas>>. Acesso em: 24 ago 2019.

RIBEIRO, Ana Victória. **Responsabilidade civil do Estado por atos omissos de seus agentes**. Revista Jus Navigandi, Set. 2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/68770/responsabilidade-civil-do-estado-por-atos-omissos-de-seus-agentes/1>>. Acesso em: 30 abr. 2019.

RODRIGUES, Jucelino. **O Direito como medida de política pública para ciclovias intermunicipais conurbados**. Jus Brasil, 2017. Disponível em: <<https://jucelinorodrigue5.jusbrasil.com.br/artigos/448404668/o-direito-como-medida-de-politica-publica-para-ciclovias-intermunicipais-conurbados?ref=serp>>. Acesso em: 19 ago. 2019.

SAVOLDI, Pedro Adolfo. **Mobilidade Urbana e o Uso da Bicicleta como Método Alternativo de Locomoção**. Jus Brasil, 2018. Disponível em: <<https://pedrosavoldi.jusbrasil.com.br/artigos/552166697/mobilidade-urbana-e-o-uso-da>>

bicicleta-como-metodo-alternativo-de-locomocao?ref=serp>. Acesso em: 19 ago. 2019.

SENADO. Hierarquia de responsabilidades definida na lei para o trânsito brasileiro, caminhões, ônibus e carros devem proteção a pedestres, ciclistas e motociclistas, para segurança nas vias públicas. Senado, “s.d.”. Disponível em:

<<https://jus.com.br/artigos/65464/da-responsabilidade-extracontratual-do-estado-decisoes-do-stf>>. Acesso em: 19 jul. 2019.

SILVA, Daisy Rafaela da; JUNIOR, Sérgio Luis Pacheco Machado. **A mobilidade urbana sustentável para promoção da dignidade humana e de direitos fundamentais.** Academia Brasileira de Direito Constitucional, Lorena, São Paulo, 22 mar. 2019. Disponível em: <<http://www.abdconst.com.br/revista13/mobilidadeDaisy.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2019.

SILVA, Romeu Faria Thomé da. **Princípios de Direito Ambiental.** In: _____. Manual de Direito Ambiental: Conforme Leu 13.081/2015. Salvador. Editora Jus Podivim, 2015. P.57-117.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Princípios de direito ambiental.** In: _____. Manual de Direito Ambiental. São Paulo: Saraiva, Educação, 2018. p.111-122.

TRANSPORTE ATIVO. **Pesquisa perfil do ciclista.** 2015. “s.l”. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2019.

VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida Rabelo; MELO, Igor Reingard Leão de. **A responsabilidade extracontratual objetiva do Estado em acidentes ciclísticos:** uma análise relacionada à mobilidade urbana de Belo Horizonte. Jus Brasil, 2019. Disponível em: <<https://claudiamaraviegas.jusbrasil.com.br/artigos/670813969/a-responsabilidade-extracontratual-objetiva-do-estado-em-acidentes-ciclisticos-uma-analise-relacionada-a-mobilidade-urbana-de-belo-horizonte?ref=serp>>. Acesso em: 7 set. 2019.

JURISPRUDÊNCIAS

TJ-PE. Apelação: APL 0002976-41.2016.8.17.1110 PE. Relator: Democrito Ramos Reinaldo Filho. DJ: 21/02/2019. JusBrasil, 2019. Disponível em: <<https://tj-pe.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/680828237/apelacao-apl-5085521-pe?ref=serp>>. Acesso em: 09 set. 2019.

TJ-AL. Apelação: APL 0729898-95.2014.8.02.0001 AL 0729898-95.2014.8.02.0001. Relator: Desembargador Domingos de Araújo Lima Neto. DJ: 17/06/2019. JusBrasil, 2019. Disponível em: <<https://tj-al.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/723461032/apelacao-apl-7298989520148020001-al-0729898-9520148020001?ref=serp>>. Acesso em: 10 set. 2019.

TJ-RJ. APELAÇÃO: APL 0362392-75.2012.8.19.0001 RIO DE JANEIRO CAPITAL 3 VARA FAZ PUBLICA. Relator: Edson Aguiar de Vasconcelos. DJ: 01/02/2017. JusBrasil, 2017. Disponível em: <<https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/426230291/apelacao-apl-3623927520128190001-rio-de-janeiro-capital-3-vara-faz-publica?ref=serp>>. Acesso em 09 set. 2019.

TJ-MS. APL 0801321-38.2013.8.12.0045 MS 0801321-38.2013.8.12.0045. Relator: Des. Sideni Soncini Pimentel. DJ: 10/11/2015. JusBrail, 2015. Disponível em: <<https://tj->

ms.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/255971851/apelacao-apl-8013213820138120045-ms-0801321-3820138120045?ref=serp>. Acesso em: 17 set. 2019.

TJ-SP. Apelação: APL 0000047-41.2012.8.26.0070 SP 0000047-41.2012.8.26.0070. Relator: Décio Notarangeli. DJ: 22/08/2018. JusBrasil, 2018. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/617607767/apelacao-apl-474120128260070-sp-0000047-4120128260070?ref=serp>>. Acesso em 17 set. 2019.

TJ-PR. Apelação: APL 15760359 PR 1576035-9 (Acórdão). Relator: Stewart Camargo Filho. DJ:11/04/2017. JusBrasil, 2017. Disponível em: <<https://tj-pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/455816271/apelacao-apl-15760359-pr-1576035-9-acordao?ref=serp>>. Acesso em: 17 set. 2019.

TJ-CE. Apelação: APL 0000259-89.2008.8.06.0060 CE 0000259-89.2008.8.06.0060. Relator: Fernando Luiz Ximenes Rocha. DJ: 05/06/2017. JusBrasil, 2017. Disponível em: <<https://tj-ce.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/466532057/apelacao-apl-2598920088060060-ce-0000259-8920088060060?ref=serp>>. Acesso em: 17 set. 2019.

TRF-4. Apelação/Remessa Necessária: APL 5011956-91.2015.404.7100 RS 5011956-91.2015.404.7100. Relator: Marga Inge Barth Tessler. DJ: 25/04/2017. JusBrasil, 2017. Disponível em: <<https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/464947360/apelacao-remessa-necessaria-apl-50119569120154047100-rs-5011956-9120154047100?ref=serp>>. Acesso em: 17 set. 2019.

TJ-PE. Apelação Cível: AC 0008326-08.2014.8.17.0810 PE. Relator: Alfredo Sérgio Magalhães Jambo. DJ: 30/07/2019. JusBrasil, 2019. Disponível em: <<https://tj-pe.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/750977358/apelacao-civel-ac-5254208-pe?ref=serp>>. Acesso em: 01 out. 2019.

TJ-RJ. APELAÇÃO : APL 00010022320138190041 - Inteiro Teor. Relator: Desembargadora Denise Levy Tredler. DJ: 29/01/2019. JusBrasil, 2019. Disponível em: < <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/692189314/apelacao-apl-10022320138190041/inteiro-teor-692189323?ref=serp>>. Acesso em: 01 out. 2019.

TJ-PR. Apelação Cível : AC 7329082 PR 0732908-2 - Inteiro Teor. Relator: Desembargador Rubens Oliveira Fontoura. DJ: 21/06/2011. JusBrasil, 2011. Disponível em: < <https://tj-pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/20101855/apelacao-civel-ac-7329082-pr-0732908-2/inteiro-teor-104808390?ref=serp>>. Acesso em: 01 out. 2019.

TJ- SP. Apelação : APL 03845807520098260000 SP 0384580-75.2009.8.26.0000 - Inteiro Teor. Relator: FERMINO MAGNANI FILHO. DJ: 24/06/2013. JusBrasil, 2013. Disponível em: < <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/116267174/apelacao-apl-3845807520098260000-sp-0384580-7520098260000/inteiro-teor-116267182?ref=serp>>. Acesso em: 01 out. 2019.

LEIS

BRASIL, Decreto n° 20.910, de janeiro de 1932. **Prescrição Quinquenal**. Rio de Janeiro, 1932.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição Da República Federativa Do Brasil de 1988**. Brasília, DF: promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 9 jul. 2019.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF, 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm. Acesso em: 9 jul. 2019.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF, 1997. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 9 jul. 2019.

BRASIL, Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira De Inclusão Da Pessoa Com Deficiência (Estatuto Da Pessoa Com Deficiência)**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm>. Acesso em: 10 jul. 2019

BRASIL, Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências**. Brasília, DF, 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 09 jul. 2019.

BRASIL. Lei nº 10.090, de 19 de dezembro de 2000. **Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências**. Brasília, DF, 2000. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm>. Acesso em: 09 jul. 2019.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília, DF, 2001. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 09 jul. 2019.

BRASIL, Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. **Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>. Acesso em: 11 jul. 2019.

BRASIL, Lei nº 3.841, de 05 de abril de 2010. **Dispõe sobre a Implantação Obrigatória De Cicloviás Em Vias Públicas No Município De Aracaju E Dá Outras Providências**. Aracaju, SE, 2010. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/se/a/aracaju/lei-ordinaria/2010/385/3841/lei-ordinaria-n-3841-2010-dispoe-sobre-a-implantacao-obrigatoria-de-ciclovias-em-vias-publicas-no-municipio-de-aracaju-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 15 out. 2019.

BRASIL. Resolução nº 237 de 19 de dezembro de 1997. **Conselho Nacional do Meio Ambiente**. 1997. Disponível em: <<http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>>. Acesso em: 15 out. 2019.

ARACAJU (Município). Lei nº 2941, de julho de 2001. **Dispõe sobre O Conselho Municipal De Desenvolvimento Urbano E Ambiental, O Fundo De Desenvolvimento Urbano E Ambiental, E Dá Outras Providências.** Aracaju, SE, 2001. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/se/a/aracaju/lei-ordinaria/2001/295/2941/lei-ordinaria-n-2941-2001-dispoe-sobre-o-conselho-municipal-de-desenvolvimento-urbano-e-ambiental-o-fundo-de-desenvolvimento-urbano-e-ambiental-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

BRASIL. Lei nº 12.724, de outubro de 2018. **Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.** Brasília, DF, 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13724.htm>. Acesso em: 12 jul. 2019.

ARACAJU (Município). Lei complementar nº42 de 04 de outubro de 2000. **Institui O Plano Diretor De Desenvolvimento Urbano De Aracaju, Cria O Sistema De Planejamento E Gestão Urbana E Dá Outras Providências.** Aracaju, SE, 2000. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/se/a/aracaju/lei-complementar/2000/4/42/lei-complementar-n-42-2000-institui-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-urbano-de-aracaju-cria-o-sistema-de-planejamento-e-gestao-urbana-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

BRASIL. Lei nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. **Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.** Brasília, DF, 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987compilada.htm>. Acesso em: 12 jul. 2019.

ARACAJU (Município). **Lei Orgânica do Município de Aracaju de 1990.** Aracaju, SE, 1990. Disponível em: <<https://www.aracaju.se.leg.br/leis/lei-organica-municipal/lei-organica.pdf/view>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

ARACAJU (Município). **Plano direito de mobilidade de Aracaju.** Aracaju, SE, 2015. Disponível em <<http://www.smttaju.com.br/mobilidade-urbana/PLANO-DIRETOR-DE-MOBILIDADE.pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2019