

**MOBILIDADE URBANA: A PARTICIPAÇÃO SOCIAL COMO UM CAMINHO PARA O DIREITO À CIDADE –  
O CASO DO MOBCIDADES EM ILHÉUS-BA****URBAN MOBILITY: SOCIAL PARTICIPATION AS A WAY TO THE RIGHT TO THE CITY - THE CASE OF  
MOBCITIES IN ILHÉUS-BA**

**Aniram Lins Cavalcante<sup>1</sup>**  
**Zina Angelica Caceres Benavide<sup>2</sup>**  
**Catrine Cadja Indio do Brasil da Mata<sup>3</sup>**  
**Erica Almeida Leal<sup>4</sup>**

**RESUMO**

Este trabalho visa demonstrar o processo de redemocratização da cidade, tendo em vista que o Brasil enquanto Estado democrático de Direito, necessita dos instrumentos de participação social, capazes de conferir ao cidadão o sentimento de pertencimento e de apropriação do espaço urbano. Para tanto, realizou-se um estudo de caso do Projeto MobCidades no Município de Ilhéus-BA, a partir de

---

<sup>1</sup> Pós-Doutorado em Economia Regional e Políticas Públicas. Doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente - PRODEMA/UESC. Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Santa Cruz/Ba (2006) e Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente - PRODEMA - UESC (2011). Professora das disciplinas: Gestão de Projetos; Economia; Metodologia, Economia e Mercado, dos cursos de Administração, Logística e Recursos Humanos da Faculdade Madre Thais em Ilhéus - Bahia até março de 2016. Afiliação: Universidade Estadual de Santa Cruz. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2006-2041>. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0304868455345274> E-mail: anyranlyns@gmail.com

<sup>2</sup> Doutora em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, da área de Estudos Internacionais Comparados pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (2005), e tema de tese Análise da Cadeia de Valor Global da Quinoa, Bolívia-Peru. Atualmente é Professora do departamento de economia da Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus Bahia e coordenadora do programa de doutorado DINTER/UESC-cpdaUFRRJ e vice-coordenadora do Programa de Incubadoras PIEES. Está especializada nos temas do Sistema agroalimentar, agronegócio, análise de cadeias, desenvolvimento territorial e agricultura familiar e na abordagem da Sociologia econômica sobre os Mercados agroalimentares de Qualidade específica (comércio justo/economia solidária, mercado orgânico, nutracêuticos e indicação geográfica), Integra os grupos de pesquisa "Desenvolvimento Territorial e Multifuncionalidade" e "Mercado, Redes e Valores", "Grupo de Estudos Socioeconômicos (GES)" do CNPq. Afiliação: Universidade Estadual de Santa Cruz. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4969-1829> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4025227752576820>. E-mail: zcb99@yahoo.com

<sup>3</sup> Advogada- OAB/BA. Pós-Graduada em Direito Público- cruzeiro do Sul Educacional. Mestranda em Economia Regional e Políticas Públicas - Universidade Estadual de Santa Cruz. Afiliação: Universidade Estadual de Santa Cruz. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1432-6338> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2042170192840552>. E-mail: catrinedamata.adv@gmail.com

<sup>4</sup> Advogada- OAB/BA. Especialista em Direito Constitucional e Administrativo- EPD Brasil. Mestranda em Economia Regional e Políticas Públicas- Universidade Estadual de Santa Cruz. Afiliação: Universidade Estadual de Santa Cruz. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0839-3091>. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0586946592346612>. E-mail: erica.eal@gmail.com

informações e dados obtidos do Instituto Nossa Ilhéus proponente do projeto e uma revisão bibliográfica, com base em livros, publicações periódicas e legislações que tratam sobre a matéria, e estudo de caso. Como resultado, constatou-se que a mobilização dos atores sociais e os mecanismos de democracia participativa ganham relevância no cenário político brasileiro, mostrando-se imprescindíveis para viabilizar a destinação de recursos públicos para ações e projetos que atendam aos interesses de diversos segmentos sociais e propiciem melhorias significativas no âmbito da acessibilidade e da mobilidade urbana. Apesar da legitimação da participação popular nas questões urbanas, percebe-se que poderes deliberativos ainda permanecem sobre o manto da máquina estatal, enquanto o cidadão encontra-se distante da gestão pública, o que nos faz questionar sobre o funcionamento dos mecanismos de participação social, visando incluir os anseios da população nas decisões referentes a políticas de mobilidade.

**Palavras-chave:** Redemocratização da cidade. Participação social. Inclusão.

#### **ABSTRACT**

This work aims to demonstrate the process of redemocratization of the city, considering that Brazil as a democratic State of Law, needs the instruments of social participation, capable of giving the citizen the feeling of belonging and appropriation of the urban space. To this end, a case study of the MobCidades Project was carried out in the Municipality of Ilhéus-BA, based on information and data obtained from the Instituto Nossa Ilhéus proponent of the project and a bibliographic review, based on books, periodicals and legislation dealing with on the matter, and case study. As a result, it was found that the mobilization of social actors and the mechanisms of participatory democracy gain relevance in the political scenario, proving to be essential to enable the allocation of public resources for actions and projects that meet the interests of different social segments and provide improvements significant in the scope of accessibility and urban mobility. Despite the legitimacy of popular participation in urban issues, it is clear that deliberative powers still remain under the mantle of the state machine, while the citizen is distant from public management, which makes us question the functioning of the mechanisms of social participation, aiming to include the population's concerns in decisions regarding mobility policies.

**Keywords:** Redemocratization of the city. social participation. Inclusion.

## INTRODUÇÃO

Com o advento da industrialização e urbanização no Brasil, o crescimento vultoso das cidades sem planejamento e o ordenamento territorial urbano parecem ter exacerbado a exclusão social. A atuação do Estado favoreceu o transporte individual com mecanismos que viabilizassem as necessidades da economia e das novas relações de trabalho, sem, contudo, fomentar políticas públicas capazes de desenvolver infraestruturas e equipamentos voltados à acessibilidade coletiva.

Na cidade pós-moderna ou pós-industrial<sup>1</sup>, caracterizada pelo desenvolvimento histórico do modo de reprodução capitalista, onde o espaço vem assumindo importância central na reprodução da força de trabalho e nas relações sociais de produção (BRITTO, 2016), há uma oscilação entre a cidade que permite o desenvolvimento espacial de modo funcional e social, rompendo barreiras entre usos e grupos sociais, e a cidade que mantém áreas homogêneas definidas, num enclave que se opõe a ideia de continuidade, sendo produzida de modo pontual e não contínua<sup>2</sup>, o que implica abordar de que forma se promove o deslocamento das pessoas dentro das cidades (ALVES; FERNANDES, 2014).

É certo que o grande debate da cidade contemporânea acerca da mobilidade urbana ultrapassa as questões técnicas e econômicas e a mobilidade figura como elemento essencial para alcance do desenvolvimento urbano, qualidade de vida da população, inclusão social, desenvolvimento local e direito à cidade, atingindo questões políticas, filosóficas e até mesmo existenciais, carecendo de um olhar mais atento e humano do Estado sobre este tema.

Muito embora as deficiências do sistema de mobilidade excludente<sup>3</sup> sejam sentidas há muito tempo, as questões de mobilidade urbana só passaram a fazer parte da agenda pública nos anos 2000, quando o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) estabeleceu alguns princípios gerais de política urbana atingindo políticas de mobilidade (CARVALHO, 2016). Somente em 2012 foi instituída a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), estabelecendo diretrizes regulamentadoras para os sistemas de mobilidade no Brasil, prevendo ações do poder público com abertura para a maior participação social. Uma abertura imprescindível, uma vez que são as pessoas os atores principais no contexto cidade-mobilidade.

Apesar da legislação conferir importância a participação popular quanto as decisões atinentes ao processo de mobilidade urbana, percebe-se que os poderes deliberativos ainda permanecem sobre o manto da máquina estatal, enquanto existe um hiato entre o cidadão e a gestão pública, o que nos faz questionar a respeito da existência e do funcionamento de mecanismos efetivos de participação popular que sejam capazes de incluir os anseios da população nas decisões referentes a políticas de mobilidade urbana.

Para Carvalho (2016), os sistemas ineficientes de mobilidade aumentam as desigualdades socioespaciais e contribuem para que os mais pobres sofram os prejuízos dos impactos sobre a renda, o emprego, o lazer e as condições de acesso a equipamentos de tratamento de saúde, de modo a pressionar as condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano. Logo, o presente trabalho justifica-se pela importância de discutir a questão da participação coletiva no debate sobre mobilidade urbana, uma vez que, somente através da inclusão desses atores sociais é que políticas públicas podem ser pensadas e realizadas para atingir as necessidades dos que mais sofrem com os efeitos do atual modelo de organização do espaço urbano.

A partir da percepção de que a população deve participar ativamente do processo de produção, movimento e trânsito nas cidades, este trabalho objetiva demonstrar em seu primeiro tópico o processo de (des)construção da mobilidade urbana no Brasil, analisando a evolução legislativa nacional e as implicações para o alcance ao direito à cidade, buscando no segundo tópico evidenciar o processo de redemocratização da cidade através dos meios legais disponíveis e possíveis pelo fato do Brasil se caracterizar como um Estado Democrático de Direito, debruçando-se ainda, em seu terceiro tópico, sobre o exemplo do projeto MobCidades –Mobilidade, Orçamento e Direitos na cidade de Ilhéus, região sul da Bahia. Neste se analisam os resultados gerados pela incidência do projeto promovido pelo Instituto Nacional de Estudos Socioeconômicos (INESC), vigente desde 2018, e que contempla Ilhéus-BA, dentre outras 10 cidades brasileiras, visando fortalecer e fomentar a participação popular na gestão da mobilidade urbana.

A orientação central do desenvolvimento metodológico deste artigo é gerar conhecimento através de pesquisa descritiva-exploratória para a aplicação prática na solução de problemas relacionados à mobilidade urbana. No que tange às noções teóricas do artigo e sua contextualização histórica fez-se um levantamento bibliográfico de livros, publicações periódicas, revistas especializadas e o estudo da legislação pertinente. Por outro lado, da observação de dados procedentes da análise documental e do estudo das normas locais vigentes e dispositivos do projeto MobCidades em Ilhéus-BA, caracterizou-se o processo de mobilidade urbana e traçou-se o perfil do comportamento de participação do cidadão ilheense, o mesmo que através de incidências propostas pelos agentes do projeto buscam melhorias e o controle/fiscalização da gestão local de mobilidade.

Assim, o objeto de estudo “projeto MobCidades de Ilhéus-BA” representa um espaço mediado pela participação da sociedade civil, representada pelo Instituto Nossa Ilhéus, onde são debatidos e colocados em prática as políticas locais de mobilidade urbana.

**A (DES)CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL: Organização do espaço e marcos regulatórios**

Desde a segunda metade do século XX as cidades brasileiras passam por processos acelerados de urbanização e crescimento populacional, sendo a década de 1960 um marco, quando pela primeira vez a população urbana ultrapassou a rural no país e nas décadas de 1970 e 1980 o Brasil sofreu um intenso processo de êxodo rural (BRITO, 2006). A mecanização da produção agrícola e o consequente desemprego agrícola propiciou que trabalhadores do campo se deslocassem para as cidades em busca de oportunidades de renda (GOMIDE, 2003).

O intenso processo de urbanização no Brasil gerou o fenômeno da metropolização (ocupação urbana que ultrapassa os limites das cidades) e, conseqüentemente, o desenvolvimento de grandes centros metropolitanos como São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador, Goiânia, Manaus, entre outros. Em 2015 a Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílio (PNAD) apontou que 84,72% da população brasileira vive em áreas urbanas, e, segundo Carvalho (2016), 40% da população brasileira está concentrada em apenas 36 cidades e suas regiões metropolitanas.

As novas formas de organização do trabalho impulsionaram a transição demográfica acelerada nas cidades, acompanhada por necessidades latentes do modo de viver urbano. Nesse contexto, as condições de moradia e de locomoção passaram por profundas transformações, sem que, para tanto, houvesse planejamento, embora fosse indispensável.

As conseqüências da falta de planejamento na organização das cidades são amplamente divulgadas, conhecidas, e sensivelmente sentidas pelos moradores dos centros urbanos que convivem diariamente com as deseconomias<sup>4</sup> geradas por este processo, sendo as dificuldades de mobilidade uma das questões mais desafiadoras para as cidades contemporâneas.

A industrialização foi propulsora do processo de urbanização do Brasil, contudo, no contexto neoliberal adotado a partir dos anos 1980, as cidades passam a configurar também objeto para a expansão generalizada de lucros advindos dos novos modos de acumulação de capital para além da produção. Bancos, mercado financeiro, imobiliário e serviços, são atores da reprodução da riqueza privada localizadas e centralizadas nas cidades pós-industriais, ampliando assim a desigualdade na chamada *metropolização* das cidades, fenômeno conceituado por Lencioni (2013), como processo potencializador da fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço.

O processo de organização espacial descrito, rearranja intencionalmente o espaço urbano buscando harmonizar questões geográficas e a distribuição de empreendimentos econômicos. O deslocamento envolve o controle do espaço no mercado imobiliário e conduz a mobilidade urbana, e

esta combinação de distâncias físicas e sociais desvela a desigualdade dentro do espaço urbano através das dificuldades de acesso.

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer (GOMIDE, 2003, p.303).

O uso e ocupação do solo, e das vias e rodovias, passaram a representar mais do que direitos de uso público do espaço, tornando-se ferramenta útil ao capital automobilístico e imobiliário, em consonância com a lógica estabelecida pelo sistema capitalista neoliberal. Os resultados desse fenômeno podem ser observados nos espaços gravados em nossas cidades, consistindo em espaços fragmentados de muros invisíveis estabelecidos pela condição financeira, em que, cada fragmento parece se organizar e funcionar de forma autônoma, com modos de locomoção distintos para acesso aos instrumentos cotidianos – bens, serviços, trabalho, lazer e direitos. Assim, embora as cidades brasileiras tenham se estruturado com base no trabalho desenvolvido por pessoas, as cidades não foram pensadas para acolher pessoas.

O crescimento das cidades brasileiras foi seguido pela expansão da frota de veículos particulares conduzido pela capitalização do ideal de velocidade, em que as cidades constituíam-se em verdadeiros núcleos de produção, atendendo aos interesses do grande capital e por isso tinham de obedecer a lógica “*just in time*”<sup>5</sup> (HARVEY,1994), caracterizada pela exigência de um funcionamento eficaz dos meios de escoamento da produção (portos e rodovias). Com isso, a evolução dos instrumentos de locomoção tornou desnecessária a concentração de atividades e serviços em apenas um lugar.

Segundo Balbim (2016), as cidades e seus habitantes passaram da lógica da proximidade física para a lógica da proximidade temporal e o automóvel como símbolo do fator tempo, passa a gerir seu modelo próprio de cidade.

O crescimento urbano é citado por alguns autores como fruto de abundância fundiária criada pela métrica automobilística, relacionada à vontade de certos atores sociais de aproveitar-se das oportunidades que lhes são oferecidas e a uma abstenção do poder público em arbitrar entre a lógica de apropriação individual e a do uso coletivo do espaço (BALBIM, 2016, p. 181).

O homem moderno independentemente da sua condição financeira necessita acessar ao que a cidade oferece, e, para tanto, necessita deslocar-se pela cidade por diferentes modais. No entanto, via de regra, é a sua condição financeira que vai determinar qual modal utilizar para locomover-se, o

que lhe conferirá ou não condições necessárias de desenvolver suas capacidades, acessar direitos e oportunidades.

Apesar de já existirem leis que buscam viabilizar a igualdade através da mobilidade, a política praticada no Brasil para esta questão ainda é arcaica, tendo em vista que busca o favorecimento do transporte motorizado individual, enquanto o transporte público encontra-se entregue às leis do mercado. De acordo com Carvalho (2016), a partir dos anos 1990 o Brasil passou por uma nova política de atração de investimentos para a indústria automobilística, o que desencadeou no aumento do transporte individual motorizado.

Em 2018 um estudo divulgado pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), que promoveu um verdadeiro censo da frota brasileira de veículos, apontou que existe no Brasil uma frota de 65,8 milhões de automóveis circulantes dos mais variados tipos. Nessa escalada, segundo o Departamento Nacional de Trânsito- DENATRAN (2017), o Brasil registrou a marca de 1 (um) carro para cada 4,4 habitantes.

O DENATRAN (2017), divulgou ainda que a cidade com a maior frota de veículos do Brasil é São Caetano do Sul, situada no ABC Paulista, região conhecida como berço da indústria automobilística no Brasil, que possui 99 mil carros para uma população de 156 mil pessoas – uma média de dois veículos para cada três pessoas. Não por acaso, a cidade de São Caetano do Sul ocupa o primeiro lugar no ranking nacional segundo o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), alcançando o IDH Municipal de 0,862, onde o componente renda mostrou-se determinante no contexto exposto.

Segundo estudo publicado pelo Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas (FGV) o Brasil passou por uma intensa mobilidade social<sup>6</sup> entre 2003 e 2009, em que 30% dos brasileiros ascenderam à classe média. Tal fato nos faz compreender que existe uma intensa relação entre o aumento da renda das famílias com as questões de mobilidade urbana, tendo em vista que o poder de consumo transforma o ideal de velocidade em objeto de desejo das pessoas, o que não passa de mera ilusão, já que o trânsito das cidades é degradador da qualidade de vida.

Para o economista Ladislav Dowbor em entrevista concedida ao portal G1 (2014), o favorecimento ao transporte individual se fez por pressão política das empreiteiras e montadoras de veículos para desenvolver infraestrutura para automóveis, e não para o transporte coletivo público. Nota-se, que as políticas de expansão do número de vias para favorecimento do transporte individual, bem como políticas de incentivos à aquisição de carro próprio, revelam a face do Estado neoliberal em fomentar o consumo na busca de garantir a manutenção da cidade como um meio utilitário para dinâmicas de poder econômico.

Barbosa (2016), alude que a mobilidade é encarregada de uma dimensão estratégica dentro das cidades, reconfigurando processos seletivos de produção e consumo dentro da economia dos fluxos<sup>7</sup>. O debate contemporâneo sobre mobilidade confronta a economia dos fluxos, quando a questão passa a ter sentido político e até mesmo existencial, assumindo caráter filosófico, o que pode ser sentido na obra de Lefébvre (1969), “O direito à cidade”, em que o filósofo e sociólogo descreve a crise da cidade com valor de troca, fomentando a reflexão a respeito da percepção do homem na sociedade urbana enquanto ator principal.

A obra de Lefébvre destaca os anseios humanos em gozar e usufruir dos espaços urbanos, convertendo-os em direito, o que denominou de “direito à cidade”. Na concepção filosófica do termo, as ideias Lefebvrianas destacam que o movimento do homem e o ato de transitar do homem pela cidade, é tão importante quanto sua necessidade de habitar na cidade. Dentro desse contexto, David Harvey discute o direito à cidade como o direito do homem em produzir o espaço em que se vive e quer viver.

O direito a produzir espaço ultrapassa em muito a capacidade de circular no interior de um mundo espacialmente estruturado, pré-organizado. Significa, além disso, o direito de reconstruir relações espaciais (formas, recursos de comunicação e regras territoriais) que transformem o espaço em um arcabouço absoluto de ação num aspecto mais maleável e relativo da vida social (HARVEY, 2004, p. 329).

Seguindo a linha de raciocínio encabeçada por Lefébvre (1969) e aprimorada por Harvey (2004), a mobilidade urbana passa por um processo de superação das questões territoriais, em que o sentido de movimentar e transitar pela cidade é reinventado a partir do modo como o homem lida com a cidade e redemocratiza a metrópole.

O reconhecimento do direito à cidade como um direito inerente ao ser humano, é uma pauta que passou a figurar em escala mundial apenas no final do século XX<sup>8</sup>, sendo protagonizado inicialmente por questões que dizem respeito à reforma urbana. No Brasil não foi diferente, pois a partir do Movimento Nacional Pela Reforma Urbana em 1985, que se intensificaram os debates e manifestações políticas de seguimentos diversos da sociedade civil, reivindicando melhorias nas cidades e na democratização do processo político. Nesse movimento adotou-se uma concepção de cidade em sua totalidade como um direito coletivo, para alcançar “a cidade de todos, a casa além da casa, a casa com asfalto, com serviços públicos, com escola, com transporte, com direito a uma vida social” (SAULE JR.; UZZO, 2009, p.260).

Não por acaso, tais discussões em meados dos anos 1980 em meio ao processo de democratização do Brasil, foram fundamentais para a ampliação da consciência do direito à terra com objetivo de construir a consciência do direito à cidade (MARICATO, 1985), dando uma nova qualidade às reivindicações dos movimentos populares. Em sequência, o Movimento Nacional pela Reforma

Urbana permitiu a formação de uma coalizão de organizações populares e da sociedade civil denominada de Fórum Nacional da Reforma Urbana (FNRU) criado em 1987:

[...] a partir de iniciativas de setores da igreja católica, como a CPT (Comissão Pastoral da Terra), com a intenção de unificar as numerosas lutas urbanas pontuais que emergiram nas grandes cidades, em todo o país, a partir de meados dos anos 70 (MARICATO, 1994, p.309-310).

Institucionalmente, este movimento pela reforma urbana resultou na conquista do capítulo “Da política urbana” na Constituição Federal de 1988 (SAULE, JR., 2005). Influenciando o preceito sobre a liberdade de locomoção, conhecido como o direito de “ir e vir”, estabelecido no rol dos Direitos e Garantias Fundamentais da Constituição brasileira, em seu art.5º, XV, configurando norma basilar para o desenvolvimento do pensamento crítico a respeito das questões de mobilidade urbana no Brasil.

Apesar das importantes inovações jurídicas contempladas pela Constituição Federal, a inclusão da mobilidade urbana na agenda pública brasileira é um fato recente. É somente a partir da segunda década do século XXI que a mobilidade ganha centralidade nas agendas políticas nacionais, quando as instituições internacionais organizadoras dos megaeventos esportivos que foram sediados no Brasil (Copa do mundo de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016), fizeram uma série de exigências para adequação do sistema de transporte público que influenciaram a aprovação da lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012).

Nessa fase de megaeventos mundiais que envolveram a adoção de exigências de governança internacional e de execução de investimentos públicos destinados à mobilidade urbana, resultou no aumento das tarifas do transporte coletivo em 2013 em diversas cidades brasileiras, ascendendo a maior manifestação popular no Brasil direcionada à reforma urbana, evidenciando muito mais que a necessidade de melhorias no transporte público, mas, sobretudo, revelando uma crise do espaço público.

A importância dos pronunciados protestos revelou a crise da mobilidade urbana brasileira para o mundo, fazendo com que uma série de problemas vinculados a mobilidade e ocupação do espaço nas cidades brasileiras ganhasse destaque, passando a figurar como uma das principais questões nos debates sobre políticas urbanas, o que foi amplamente divulgado pela mídia, discutido pelo governo e também pela população.

Há um ponto crucial neste debate que destaca um dos modos efetivos de associação social como meio de conseguir a inclusão de temas importantes na agenda pública - os movimentos sociais urbanos- que podem ser entendidos como as ações coletivas organizadas pelas classes populares em prol de melhores condições de vida urbana e de acesso à habitação, ao uso do solo, aos serviços e equipamentos de consumo coletivo (SOUTO, 2015).

Gohn (1991) afirma que o que caracteriza um dito Movimento Social Urbano (MSU) é conter uma problemática urbana que tem a ver com o uso, a distribuição e a apropriação do espaço urbano. Para Queiroz (2013, p.1), o que deve ser observado nas manifestações de 2013 é, antes de tudo, o fato de os jovens terem promovido um tipo de “associação inédita entre a crítica ao nosso modelo de cidade, de um lado, e a defesa de valores éticos que denunciam aspectos patrimonialistas do nosso Estado e a dinâmica excludente e segregacionista da vida de nossas cidades, de outro”.

O movimento que ficou conhecido mundialmente como “jornadas de junho”, elevou o patamar do debate, ultrapassando as perspectivas existentes sobre o tema: a mobilidade urbana deixou de ser encarada somente como mais um serviço a ser prestado e passou a ser compreendida também como um catalisador de demandas por inclusão social, paradigma de uma nova cultura política que questiona as instituições e estabelece o que Queiroz (2013, p.2) chama de Novo Civismo:

jovens movidos por uma agenda difusa de natureza pós-materialista - com ênfase na cobrança de comportamento ético das lideranças políticas -, a automobilização e a recusa de atribuição de legitimidade tanto às organizações políticas tradicionais (partidos, sindicatos e movimentos organizados) como a líderes carismáticos, com o espaço público ocupado por jovens ciosos de reconhecimento e de autoexpressão.

É o sentido de inclusão social para autoexpressão, que reverbera as expectativas do que se pretende com o direito à cidade e são as deficiências do sistema de mobilidade excludente que compõem uma das características capazes de evidenciar as desigualdades, demonstrando que a população mais pobre encontra-se efetivamente distante do processo de inclusão e direito à cidade, assim:

uma vez deficiente, a mobilidade urbana – instrumento de acesso a bens, serviços, cultura, oportunidades de empregos e a quase todos outros aspectos da vida moderna – é especialmente severa com aqueles já prejudicados pela desigualdade social. Para os grupos sociais pobres, que vivem na periferia, a falta de mobilidade faz com que a marginalização geográfica aprofunde a exclusão social (URETA, 2008, p.09).

De um modo geral nas nossas cidades a ideia de transporte público se relaciona com as classes sociais de renda mais baixa e o sistema de transporte coletivo no Brasil organiza-se apenas com o objetivo de levar as pessoas todos os dias em seus locais de trabalho e trazê-las de volta para casa, fenômeno mecanizado que ocorre em todas as regiões do país. A lógica do transporte coletivo voltado para o trabalho é tão evidente, que aos finais de semana e feriados, dias destinados ao lazer, as frotas de transporte em circulação são reduzidas.

A escolha dos meios de transportes pelas pessoas depende do comparativo de vantagens e desvantagens entre os modais disponíveis, assim, ao tratarmos de melhorias no sistema de transporte

coletivo como viés importante para o desenvolvimento urbano, estamos fazendo um convite as demais classes sociais para fazerem uso de um sistema que seja mais eficiente, conferindo condições de locomoção e movimento real à vida das pessoas de modo equitativo e sustentável.

Nesse contexto, o modo de locomoção sustentável revela seu protagonismo e o paradigma da mobilidade sustentável apontado por Banister (2005), consiste em reduzir as externalidades<sup>9</sup> geradas pelos transportes, como emissão de poluentes, acidentes, ruídos e congestionamentos que geram significativos impactos sobre o meio ambiente e a qualidade de vida da população. Assim, o Ministério da Cidades atribuiu o seguinte conceito para o paradigma:

A Mobilidade Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização de modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos (BRASIL, 2004, p.14).

Diante deste paradigma, lê-se que a mobilidade deve ser entendida como parte do planejamento para desenvolvimento de cidades com vistas a promover acesso equitativo às oportunidades urbanas, estimulando a preferência e adesão a modos de transporte coletivos e ativos (caminhada e bicicleta). Quando a noção de desenvolvimento urbano se vincula à utilização do transporte coletivo de qualidade, acessível e universal em detrimento do transporte particular, o Direito à cidade pode ser encarado como palpável e possível para os atores sociais.

É somente a partir da edição do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), que a concepção de direito à cidade busca espaço para avançar no contexto jurídico brasileiro, por ter sido um verdadeiro marco referencial legal e institucional para as experiências existentes nas cidades brasileiras para questões de política e mobilidade urbana (SAULE JR.,2005). Seguindo esse prisma, o Fórum Nacional de Reforma Urbana, protagonizou, juntamente com outros atores sociais, a primeira Conferência Nacional das Cidades em 2003, que teve como objetivo o estabelecimento de:

diretrizes e metas das políticas nacionais de desenvolvimento urbano, habitação, saneamento ambiental e transporte e mobilidade urbana e da implantação do Conselho Nacional das Cidades (abril de 2004), composto de diversos segmentos do Poder Público e da Sociedade Civil (SAULE, JR., 2005, p. 2).

O Estatuto das Cidades e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), lançaram diretrizes importantes para a política urbana no país em todas as esferas de governo (União, Estado e Município). O Estatuto exigiu que planos de transportes fossem criados (Plano Diretor de Transportes e Mobilidade – PlanMob) para cidades com mais de 500 mil habitantes, que devem incluir em seus planos diretores os planos de transportes (BRASIL, 2005). Em 2012, a PNMU determinou também que

todas as cidades com mais de vinte 20 mil habitantes e aquelas integrantes das regiões metropolitanas deveriam ter um Plano de Mobilidade Urbana. A lei original previa como limite que a implantação dos planos pelos municípios fossem feitas até abril de 2015, contudo, o prazo já foi modificado por duas vezes, sendo a mais recente alteração feita em 20 de novembro de 2019 através da medida provisória nº 906/2019 que estabeleceu novo prazo com termo em 12 de abril de 2021.

A Medida Provisória editada em 2019 mantém a abrangência em municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, que deverá elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana (BRASIL, 2019). A MP prevê ainda que os municípios que não tiverem aprovados seus planos até o final do prazo ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União até que seja cumprida a exigência previstas (BRASIL, 2019).

O texto segue para análise de uma comissão mista e somente após analisada a medida poderá ser votada nos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado, para então, se aprovada, tornar-se lei.

Diante do desenvolvimento da legislação sobre questões urbanas, entende-se que o PlanMob constitui ferramenta essencial para pôr em prática políticas de mobilidade urbana, ao constituir diretrizes, instrumentos, ações e projetos direcionados à organização dos espaços de circulação, sistemática de trânsito e de transporte público. O processo de constituição do PlanMob exige uma pesquisa minuciosa das condições de mobilidade das cidades, com análise sistemática da situação existente, com o fito de direcionar ações do poder público com abertura para maior participação social, visando com essa parceria obter projetos mais adaptados às necessidades da população com mais integração ao seu entorno.

Observa-se que os debates atuais em torno da deliberação e das potencialidades da democracia participativa preveem a participação cidadã nos processos de tomada de decisão também em ocasiões mais regulares e institucionalizadas (BRASIL, 2004), o que será abordado de modo mais detalhado a seguir.

## A PARTICIPAÇÃO SOCIAL NO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO E NA CONCRETIZAÇÃO DE POLÍTICAS URBANAS

De acordo com Cunill-Grau (1997 apud BRASIL, 2004)<sup>10</sup>, no contexto contemporâneo evoca-se o conceito de participação como instrumento para o aprofundamento da democracia e para a reinvidicação de democracia participativa, assumindo papel complementar aos mecanismos de representação.

Para Dagnino (2004) existe um dilema no modo como se tem colocado as inflexões necessárias para análise no processo de construção democrática entre o Estado e a sociedade civil. Em sua obra “Sociedade Civil, participação e cidadania: de que estamos falando?”, a autora diz que:

O processo de construção democrática enfrenta hoje no Brasil um dilema cujas raízes estão na existência de uma confluência perversa entre dois processos distintos, políticos distintos. De um lado, um processo de alargamento da democracia, que se expressa na criação de espaços públicos e na crescente participação da sociedade civil nos processos de discussão e de tomada de decisão relacionados com as questões e políticas públicas (Teixeira, Dagnino e Silva, 2002). O marco formal desse processo é a Constituição de 1988, que consagrou o princípio de participação da sociedade civil (DAGNINO, 2004, p.95).

Apesar de existir discrepância entre as providências políticas adotadas pelos governantes e as providências políticas prioritárias para a comunidade, o certo é que, conforme ensinamento de Norberto Bobbio, “a democracia é o sistema político que nos permite a maior aproximação possível entre as exigências da moral e as da política” (BOBBIO, 2011, p. 98). Logo, faz-se necessária a busca, no próprio regime democrático, por medidas que propiciem o aprimoramento do exercício da cidadania, na ampliação de direitos civis e políticos, como afirma Silva, Jaccoud e Beghin (2005, p. 390):

(...) o resultado de conquistas dos movimentos populares e da sociedade civil. Trata-se de um processo em construção que assinala possibilidades concretas de desenvolvimento de novas arenas públicas de intermediação de interesses e de novos formatos de mecanismos decisórios que poderão ter a capacidade de incorporar no aparato estatal a crescente complexidade das demandas da sociedade.

Esse contexto de cidadania ampliada<sup>11</sup> começou a ser formulado no Brasil pelos movimentos sociais que, entre o fim dos anos 1970 e ao longo dos anos 1980, se organizaram em torno de demandas de acesso a equipamentos públicos urbanos, tais como habitação, água, luz, transporte, educação e etc., em que os sujeitos sociais incluíram construções culturais no processo de democratização do país, através de movimentos sociais que expressaram um sentido de cidadania para além de uma estratégia política.

O ponto de partida para compreensão deste novo sentido de cidadania, é a percepção de um “direito a ter direitos” (DAGNINO, 2004, p.104). Nessa concepção, há o requerimento de se constituir sujeitos sociais ativos (agentes políticos), que reivindiquem mais que acesso, inclusão, participação e pertencimento a um sistema político já estabelecido, o que se impõe, é o direito de participar da origem do sistema, reforçando a ideia de um cidadão-sujeito que seja coparticipante em governos locais.

Ainda nas lições de Dagnino (2004), a importância da noção do sentido ampliado de cidadania corresponde às lutas para abertura de espaço em prol do controle democrático do Estado, com participação efetiva de cidadãos no poder, já que o Estado Democrático se assenta no pilar da soberania popular, pois a base do conceito de Democracia está ligada à noção de governo do povo, pelo povo e para o povo (CUNHA JR., 2012).

Assim é que a carta da república federativa brasileira (1988) estabelece que “todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição” (BRASIL, 1988). Ou seja, o regime democrático brasileiro compreende a democracia representativa, exercida através do voto, oportunidade em que os cidadãos elegem representantes para atuar na esfera do poder legislativo e executivo, e a democracia participativa, cujas formas de exercício ainda são pouco utilizadas no país.

No âmbito institucional, órgãos como o Ministério Público e os Tribunais de Contas são encarregados de realizar o controle externo da administração pública, assim como o poder legislativo tem a função de fiscalizar a atuação do poder executivo, especialmente no que tange ao respeito das diretrizes estabelecidas nas leis orçamentárias e na lei de responsabilidade fiscal. Todavia, apesar destas instituições serem autônomas, com uma estrutura robusta, verifica-se que os poderes deliberativo e fiscalizatório ainda permanecem sobre o manto da máquina estatal, enquanto o cidadão é mantido alheio à atuação da gestão pública.

Nos termos do artigo 29, XIII da Constituição Federal de 1988, a democracia participativa também pode ser exercida através do plebiscito e referendo, sendo espécies de consultas formuladas ao povo para que delibere sobre matéria de acentuada relevância, de natureza constitucional, legislativa ou administrativa. Também poderá o cidadão valer-se da elaboração de projetos de lei de iniciativa popular que, no caso dos Municípios, necessita de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros, através de manifestação de, pelo menos, cinco por cento do eleitorado.

Sob outro prisma, a Constituição Federal de 1988 dispõe sobre os remédios constitucionais, tais como o *habeas corpus*, *habeas data*, mandado de segurança e mandado de injunção, colocados à disposição dos indivíduos para provocar a intervenção das autoridades competentes, visando sanar

ilegalidades ou abuso de poder em prejuízo de direitos e garantias individuais. Todavia, a hipótese de provocação do poder judiciário para apreciar questões de natureza administrativa, bem como determinar as prioridades para os gastos públicos não é suficiente para sanar ou amenizar os problemas de ordem social, e se mostra altamente contestável, por um lado, porque o órgão julgador não tem a oportunidade de analisar de forma conjunta toda a demanda social de determinada localidade, por outro, porque interfere na autonomia e independência dos poderes, de modo a despertar discussões sobre quais são os limites para o exercício da atividade administrativa e da atividade jurisdicional.

Frateschi (2016), ao tratar sobre a participação social na formulação e gestão de políticas públicas, assevera que o legislador constituinte brasileiro institucionaliza uma nova forma de articulação entre representação e participação, de modo que as instâncias participativas institucionalizadas, com regras e procedimentos formais, encontram-se sujeitas à Constituição e não substituem, de modo algum, o poder legislativo.

Mostram-se relevantes, portanto, os mecanismos de democracia participativa, colocados à disposição do cidadão e desenvolvidos com a finalidade de ampliar a participação social na tomada de decisões políticas e no monitoramento e fiscalização da atuação dos agentes públicos. Sobre o tema, Reale (2005), salienta a necessidade de acompanhar a atuação estatal e de denunciar irregularidades, como forma de fortalecer o regime democrático, conforme explanação a seguir:

Ninguém poderá contestar o valor dessas instâncias fiscalizatórias da higidez do processo democrático. Todavia, mais relevante do que todo o aparelho institucional é o comportamento dos próprios cidadãos, quer por seus atos, quer por sua vigilância constante e corajosa em prol dos valores democráticos. Cabe, com efeito, a cada um de nós cumprir espontaneamente as leis, bem como denunciar as tentativas de substituição da vontade da lei pelo arbítrio dos líderes partidários ou dos órgãos governamentais. (...) Somente assim teremos uma democracia participativa, sendo imensa a responsabilidade dos homens de maior saber e cultura que devam afrontar corajosamente todos os riscos sempre que se tentar estabelecer doutrinas conflitantes com a tese basilar da democracia, que consiste na solução dos conflitos ideológicos na forma da lei (REALE, 2005, p. 12 e 13).

De acordo com o autor, o controle da atuação estatal não deve limitar-se ao exercício das instituições públicas, fazendo-se necessário o acompanhamento assíduo dos cidadãos acerca da atividade política, que envolva a tomada de decisões sobre questões de relevante interesse público e afete diretamente na vida de cada indivíduo. Para tanto, é imprescindível a combinação entre a vontade política (do gestor), a vontade popular e o conhecimento adequado sobre os instrumentos de participação social contemplados pelo ordenamento jurídico.

Para Benhabib (2007) a democracia se constitui num modelo organizador do exercício público e coletivo do poder institucional na sociedade, compatível com aplicação dos princípios éticos do discurso político-institucional e nos princípios do respeito moral universal e da reciprocidade igualitária, que só se consideram como válidas as normas resultantes de processos de deliberação. Num regime democrático, o acordo entre os cidadãos deve ser gerado através de processos de diálogo público, para que haja legitimidade nas instituições.

Neste sentido, é importante trazer à baila as Conferências Nacionais como mecanismos de diálogo, deliberação e participação na promoção de diretrizes para formulação de políticas públicas. Segundo Yara Frateschi (2016) as Conferências Nacionais são convocadas pelo Poder Executivo através de seus ministérios e secretarias, organizadas tematicamente, e contam, em regra, com a participação paritária de representantes do governo e da sociedade civil. Tais Conferências são precedidas por etapas municipais, estaduais ou regionais, e os resultados das decisões tomadas são objeto de deliberação na conferência nacional, em que participam delegados das etapas anteriores, resultando num documento final contendo diretrizes para a formulação de políticas públicas na área objeto da conferência.

Para melhor compreensão sobre a importância de conferências como forma de participação social em âmbito nacional e internacional, volta-se ao tópico anterior, para ressaltar que o protagonismo do Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU)<sup>12</sup> foi originário do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, que constituiu-se num importante mecanismo para pressionar o congresso à regulamentar o capítulo “Da política urbana” da Constituição Federal de 1988, luta que perdurou por doze anos até a promulgação da lei federal denominada Estatuto da cidade em 2001.

Nesse contexto, o Estatuto das Cidades elenca importantes instrumentos que deverão ser utilizados para a gestão democrática da cidade, tais como a criação de órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; a realização de debates, audiências públicas e consultas públicas; conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Quanto às audiências públicas, o Estatuto das cidades estabelece que estas deverão ser garantidas pelos poderes legislativo e executivo no processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, e que devem ser realizadas para a discussão sobre propostas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e do orçamento anual, sendo condição obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal. Este instrumento de democracia participativa também está previsto na Lei Geral de Licitações (Lei nº 8666/93), segundo a qual é obrigatória a realização de

audiência pública quando a Administração instaurar procedimento licitatório cujo valor estimado para a contratação seja superior a 100 vezes o valor de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais).

A Lei de Mobilidade Urbana, por sua vez, assegura a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana através de órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; ouvidorias, audiências e consultas públicas e procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

A democracia participativa na forma de governar compreende a existência de um Estado que além de reconhecer o direito dos cidadãos, compartilha com eles o poder de estabelecer critérios para políticas públicas (PINTAUDI, 2004). A participação cidadã pode se realizar através da formação dos conselhos de políticas públicas urbanas, nos âmbitos municipais, estaduais e federais, que apresentam-se como instrumento estratégico de articulação entre atores e lideranças comunitárias, em prol da inclusão na agenda política de projetos que viabilizem a melhoria nas condições de mobilidade no ambiente urbano.

Os conselhos são compostos por representantes eleitos (ou indicados) pela sociedade civil e representantes do governo, formalmente institucionalizados por meio do ordenamento jurídico do ente a que está vinculado e são providos, em geral, de normas específicas de funcionamento estabelecidas num regimento, elaborado e aprovado pelos próprios conselheiros, desde que estejam de acordo com a legislação vigente. Os conselhos agregaram variados segmentos na sociedade em torno de um tema de natureza específica, que seja de interesse econômico e social para a sociedade local, e que tenha por necessidade uma espécie de autoridade própria para seu enfrentamento.

Em se tratando do âmbito municipal, a institucionalização dos conselhos é imprescindível para que este modo de participação seja reconhecido e os resultados das suas deliberações possam ser submetidos formalmente à câmara de vereadores, lembrando que é a câmara de vereadores quem aprova a Lei Orçamentária Anual, o Plano Plurianual ou Orçamento Anual (PINTAUDI, 2004).

Nessa perspectiva, merece destaque o orçamento participativo, que permite o acompanhamento da gestão dos recursos públicos por diversos seguimentos sociais. No Brasil, este modelo de gestão pública foi adotado, pioneiramente, pelo Município de Porto Alegre, no ano de 1989, alcançando mais de 300 Municípios brasileiros entre 1989 e 2004 (WAMPLER, 2007). Em estudo sobre a administração pública democrática e orçamento participativo, Matheus Carneiro Assunção (2013, p. 1) fez as seguintes considerações:

O aperfeiçoamento das formas de participação cidadã no processo orçamentário, nesse contexto, pode contribuir para o fortalecimento dos canais de aproximação e diálogo entre a população e a Administração Pública. A introdução do cidadão na

cena política orçamentária amplia o debate em torno das escolhas alocativas, mediante redes sociais de participação democrática. Passa-se, assim, de uma situação de impotência — refletida na incapacidade do Estado de dar respostas efetivas às demandas da população — para o desenvolvimento de um novo potencial agregador.

O orçamento participativo permite a elaboração das leis orçamentárias em conjunto com a comunidade. Nesse sentido, a definição dos gastos públicos para o exercício financeiro seguinte não será elaborada isoladamente pelo gestor público, uma vez que os representantes de diversos segmentos sociais, tais como, associações, organizações da sociedade civil, organizações não governamentais e universidades, terão a oportunidade de opinar e deliberar sobre as necessidades emergentes, de modo a influenciar nas prioridades orçamentárias estabelecidas.

A proposta do orçamento participativo consiste em oportunizar aos atores sociais o protagonismo no processo de alocação dos gastos públicos, o que implica também uma visão consciente do processo de tomada de decisão, no tocante ao que se espera das aplicações de recursos públicos (GOMES, 2013).

Este fato confere significativa importância no âmbito municipal à aproximação existente entre os gestores municipais e os munícipes, destinatários diretos das ações decorrentes desta esfera de governo, contribuindo para a implantação do orçamento participativo, com vistas a aperfeiçoar o atendimento das demandas de interesse local com maior e melhor controle de ações públicas, maior eficácia e equidade na alocação de recursos humanos ou financeiros, e sustentabilidade dos planos de governo através de uma educação política cidadã (PINTAUDI, 2004).

#### **ESTUDO DE CASO:** projeto MobCidades no município de Ilhéus / Bahia

Conforme explanado no tópico anterior, a participação cidadã configura-se como um ponto de partida para a democratização das políticas públicas atreladas à perspectiva da garantia dos direitos sociais e da possibilidade da diminuição das desigualdades. Partindo desta premissa, Brasil (2004, p. 39) enfatiza que “as instâncias participativas constituem espaços de publicização de conflitos, de negociação de interesses distintos dos segmentos sociais, e de afirmação e (re)construção de identidades coletivas.”

Deste modo, observa-se que a participação cidadã nos governos locais, constitui um ponto central de tematização no campo das políticas urbanas, compondo a agenda de reforma urbana construída no interior de seus espaços públicos, implicando na partilha de informações entre técnicos, políticos e cidadãos que se interessam por problemas desta natureza, ou que de fato os vivenciam (PINTAUDI, 2004).

A partir da concepção de que o acompanhamento e envolvimento de diferentes atores sociais no processo político urbano confere um maior grau de proximidade com os desejos da sociedade local, o trabalho apresentará um estudo de caso do Projeto MobCidades: Mobilidade, Orçamento e Direitos, que tem o objetivo de fortalecer Organizações da Sociedade Civil (OSC) para o monitoramento do orçamento e a incidência na Política de Mobilidade Urbana. segundo o Instituto Nacional de Estudos Socioeconômicos (Inesc), instituição coordenadora do projeto a nível nacional, a iniciativa visa o fortalecimento e o fomento da participação popular na gestão de mobilidade urbana, focando em garantir o Direito à cidade e ao transporte como um direito social

O MobCidades é um projeto financiado pela União Europeia e coordenado nacionalmente pelo Inesc em parceria com 10 movimentos da Rede Cidades por Territórios Justos, Democráticos e Sustentáveis (INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, 2018). O projeto contempla 50 Organizações da Sociedade Civil de 10 cidades do Brasil: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Ilhabela (SP), Ilhéus (BA), João Pessoa (PB), Piracicaba (SP), Recife (PE), São Luís (MA), Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP).

Observa-se que o município de Ilhéus localizado no litoral sul da Bahia<sup>13</sup>, a 309, 2km de distância de Salvador, é uma das cidades contempladas com o projeto e, neste município, o MobCidades é coordenado pelo Instituto Nossa Ilhéus<sup>14</sup> e pelas instituições co-executoras: Associação de Surdos de Ilhéus (ASI), Rotary Club de Ilhéus, Associação Hernani Sá Criativo e Universidade Federal do Sul da Bahia -UFSB (INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, 2018).

As atividades desempenhas pelo Projeto MobCidades em Ilhéus no primeiro ano de atuação, compreendido entre junho de 2017 e agosto de 2018 contempla cinco eixos de atuação, a saber: a) planejamento, b) mobilização e articulação, c) social, d) incidência no orçamento e mídia (INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, 2018).

No âmbito da mobilização e articulação, o Projeto MobCidades conseguiu no Ano I desenvolver e fortalecer parcerias com outras instituições, como a Universidade Estadual de Santa Cruz – UESC, Faculdade Madre Thaís, Tenda do Teatro Popular de Ilhéus, Associação dos Moradores do Bairro Hernani Sá, Associação Beneficente de Deficientes Físicos – ABEDEFI, Associação de Deficientes Físicos – ADEFI, Casa de Apoio ao Deficiente Físico – CADEFI, Grupo de Apoio às Pessoas Deficiência – GAPDEFI, Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE, Sindicato dos Agentes de Trânsito de Ilhéus, Associação Ilheense de Ciclismo, Rotary Club Jorge Amado, Instituto Municipal de Ensino Eusínio Lavigne (IME), Colégio da Polícia Militar de Ilhéus, Centro Educacional de Educação Profissionalizante Álvaro de Melo (CEEP-AMEV), Portal l’Mídia, Movimento Delibera Brasil (INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, 2018).

A principal ação definida no Plano de Ação do Ano I no eixo social foi a Semana da Mobilidade de Ilhéus 2017. O evento foi realizado entre os dias 14 e 24 de setembro de 2018 e reuniu debates, júri de cidadãos, concursos de fotografia e de arquitetura e urbanismo, bicicletaço, entre outras atividades. Foram realizadas atividades de educação e sensibilização de crianças, jovens e adultos sobre segurança no trânsito. Durante o evento, os secretários municipais e diretores de órgãos da prefeitura também apresentaram as ações e projetos que estavam sendo desenvolvidos na área de mobilidade, infraestrutura e planejamento urbano e puderam ouvir as perguntas, críticas e sugestões do público que participou dos debates. Durante o evento, representantes da sociedade civil formaram uma espécie de “júri-popular” para discutir a regulamentação dos serviços de moto táxi e “táxi-lotação” no município (INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, 2018).

Com o apoio das instituições de ensino do Município, foram desenvolvidas ações com a finalidade de introduzir o debate da mobilidade como direito social nas salas de aula. Em dezembro de 2017, uma parceria com o Colégio da Polícia Militar permitiu a realização da ação “Essa rua tem história”, um passeio guiado pelo centro histórico da cidade, onde os educandos puderam conhecer um pouco da história das ruas, praças e monumentos, além de identificar os principais problemas de acessibilidade desses locais. Por fim, um concurso premiou as melhores “*selfies*” tiradas pelos alunos nos pontos visitados. O vencedor ganhou um troféu esculpido pelo artista ilheense Goca Moreno (INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, 2018).

Outra ação planejada no Ano I pelo Instituto Nossa Ilhéus, em parceria com a UFSB, é a realização de uma série de workshops nas cinco associações de deficientes de Ilhéus (Associação Beneficente de Deficientes Físicos – ABEDEFI, Associação de Deficientes Físicos – ADEFI, Casa de Apoio ao Deficiente Físico – CADEFI, Grupo de Apoio às Pessoas com Deficiência – GAPDEFI e Associação de Surdos de Ilhéus – ASI), no mês de agosto. O objetivo é unir as instituições para mapear os principais locais e problemas de acessibilidade enfrentados pelas pessoas com deficiência em Ilhéus (INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, 2018).

Durante o primeiro ano, o projeto MobCidades em Ilhéus alcançou maior aproximação do Instituto Nossa Ilhéus e instituições co-executoras com o Poder Executivo e Poder Legislativo na busca por um maior acompanhamento das ações e projetos de lei desenvolvidos na área da mobilidade, incidência na política municipal de mobilidade urbana e monitoramento do orçamento.

Dentre as incidências já alcançadas no âmbito do projeto MobCidades, destaca-se a formulação pelo Poder Executivo da minuta do Projeto de Lei (PL) para a regulamentação do serviço de moto táxi no Município. Além disso, o Instituto Nossa Ilhéus teve 36 proposições acolhidas no Plano Plurianual 2018-2020.

Na área de mobilidade urbana foram acolhidas sete sugestões de projetos: promover a revisão do Plano Diretor Urbano; implantação de piso tátil em vias públicas; alargar calçadas nas ruas Araújo Pinho e Coronel Paiva, como objetivo de impedir estacionamento nestas vias; elaboração do plano de mobilidade urbana; realizar padronização das calçadas; realizar o projeto ATIVA ILHÉUS com criação de ciclo faixas, interligando a zona sul à zona norte do Município ilheense; concessão para exploração do transporte hidroviário para as localidades de Rio do Engenho, Teotônio Vilela, Banco da Vitória, Avenida Esperança e Vila Lídia.

Outra incidência alcançada no Ano I foi a instituição do “Projeto Pista Fechada – Vida Saudável” como lei municipal. Desenvolvida pela Associação de Moradores do Bairro Hernani Sá, a ação teve início durante a Semana da Mobilidade de Ilhéus. O programa prevê o fechamento das vias públicas com a colocação de cavaletes que constará a expressão "Pista fechada, vida saudável", que terá a incumbência da Secretaria de Transporte e Trânsito e Guarda Municipal para atuar na manutenção da segurança nos locais de funcionamento do espaço que será das 14 às 19 horas.

Outra incidência no período foi a mobilização do Instituto Nossa Ilhéus junto à prefeitura para a implementação do Plano de Metas, obrigação inserida na Lei Orgânica Municipal em 2008, mas que até o momento não foi realizado. O documento funciona como uma bússola, no qual estão previstas metas que todos os governos municipais devem apresentar, até noventa dias de início de gestão, informando quais indicadores propõem melhorar, e o quanto devem melhorá-los até o fim da gestão.

No dia 18 de julho de 2018, foi realizada uma audiência pública de abertura da Campanha do Plano de Metas 2017-2020, na qual foi estabelecida a criação do Comitê Estratégico Ilhéus Sustentável (CEIS) e foram definidas as datas dos encontros temáticos para discussão e construção dos indicadores junto com a população local. No dia 26 de setembro, será a vez de discutir os temas Infraestrutura, Transporte, Trânsito e Defesa Civil para a construção das metas e indicadores para essas áreas.

O Plano de Metas passa a se tornar instrumento de transparência da gestão pública municipal, como parte do Programa Cidades Sustentáveis, do qual Ilhéus é signatária. O Programa, que tem o Instituto Nossa Ilhéus como parceiro e mobilizador local, oferece, gratuitamente, a centenas de governos municipais de todo o Brasil ferramentas para o levantamento de indicadores sociais, que permitem a avaliação da efetividade das ações implementadas por estes governos.

Para realizar o monitoramento do orçamento no Município de Ilhéus, o Instituto Nossa Ilhéus elaborou o Orçamento Temático da Mobilidade Urbana de Ilhéus, a partir do método desenvolvido pelo Inesc, que consiste no levantamento de dados referentes à área de mobilidade urbana presentes no Plano Plurianual (PPA) 2018-2021, na Lei Orçamentária Anual (LOA) 2018 e nas Prestações de Contas de 2018. Posteriormente, as informações foram comparadas para que fosse analisada a relação

entre o planejamento e a execução orçamentária. Para análise, foram definidas 10 categorias e 4 subcategorias relacionadas à temática mobilidade urbana Quadro 1.

Quadro 1 – Categorias de mobilidade urbana

<b>Mobilidade por transporte público</b>	<b>Ônibus</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento, manutenção, regulamentação e fiscalização do sistema de transporte público por ônibus interurbano e interdistrital.
	<b>Aquaviário</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento, manutenção e fiscalização dos sistemas de transporte público realizado através de embarcações.
	<b>Tarifa</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas à criação e manutenção de subsídios públicos para a redução do preço da tarifa dos sistemas de transporte público interurbano e interdistrital.
<b>Mobilidade ativa</b>	<b>Bicicleta</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento e manutenção da infraestrutura ciclo viária.
	<b>Pedestre</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento e manutenção da infraestrutura de mobilidade à pé.
<b>Mobilidade por transporte individual motorizado</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento e manutenção da infraestrutura rodoviária, moderação de tráfego e fiscalização do trânsito.	
<b>Acessibilidade</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento e manutenção de infraestruturas que favoreçam a acessibilidade.	
<b>Transporte escolar</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento e manutenção do transporte escolar de estudantes do ensino básico e superior.	
<b>Iluminação pública</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento e manutenção da iluminação pública;	
<b>Urbanização de morros e áreas de risco</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao investimento em urbanização de morros e outras áreas de risco.	
<b>Planejamento da mobilidade</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas ao planejamento da mobilidade urbana.	
<b>Gestão da mobilidade</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas à gestão da Secretaria de Infraestrutura e a Superintendência de Transporte, Trânsito e Mobilidade.	
<b>Educação para a mobilidade</b>	Referente às ações orçamentárias relacionadas à elaboração e divulgação de campanhas e demais ações educativas sobre trânsito, transporte e mobilidade em geral.	

De acordo com os dados analisados, o valor orçado para a área da mobilidade em 2018 foi de R\$ 53.474.266,53, o que representa 15,47% do orçamento total do Poder Executivo. Deste valor, foram autorizados R\$ 44.531.100,80, empenhados R\$ 22.939.050,03, liquidados R\$ 23.075.479,50 e pagos R\$ 22.236.357,16.

Os dados analisados demonstram um desequilíbrio na aplicação dos recursos, uma vez que grande parte do orçamento está direcionada para a sinalização, pavimentação e reforma de vias, enquanto os modais ativos e o transporte público tem participação mínima na composição orçamentária. Se somados os recursos previstos em 2018 para investimentos em mobilidade a pé, por bicicleta e por transporte coletivo (R\$ 3.285.000,00), o valor representa apenas 11,6% de todo o orçamento previsto para o transporte motorizado individual.

O monitoramento do orçamento do Município de Ilhéus permite inferir que as políticas públicas de mobilidade urbana do Município priorizam o transporte individual automotivo, visto que os recursos orçamentários analisados são majoritariamente destinados para a pavimentação e recuperação de ruas, avenidas e rodovias. A análise permite ainda identificar de forma mais segura as prioridades, diretrizes, estratégias e metas para a aplicação dos recursos públicos, com vistas ao desenvolvimento de uma mobilidade urbana menos poluente e menos dependente do transporte individual motorizado, de modo a adequar-se aos avanços estabelecidos a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012).

Com o estudo de caso ora explanado, observa-se que o Projeto MobCidades no Município de Ilhéus representa um novo paradigma no âmbito das políticas públicas, ao protagonizar a participação social na definição da destinação nos recursos públicos municipais, através da utilização de instrumentos de democracia participativa, de modo a promover melhor acessibilidade e mobilidade urbana.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Os resultados revelaram que o Brasil, enquanto Estado democrático de Direito, necessita de um aperfeiçoamento da participação cidadã nas ativas, que seja capaz de conferir ao cidadão não só o sentimento de pertencimento, mas de apropriação do espaço urbano. Nessa perspectiva, o trabalho evidenciou que, historicamente, as políticas públicas de mobilidade urbana privilegiam a mobilidade por transporte individual motorizado associado a direito individual e privado baseado na propriedade, o que favorece determinado grupo social, em detrimento da classe trabalhadora, que depende da

mobilidade por transporte público e da mobilidade ativa (pedestre e bicicleta) para transitar no espaço urbano e satisfazer necessidades básicas, tais como, acesso à serviços, trabalho e lazer.

Nesse, contexto, a prioridade estabelecida pelo poder público para o transporte individual motorizado indica a predominância da atuação estatal em desconformidade com as reais necessidades e anseios enfrentados pela sociedade, o que resulta na disseminação de sérias deseconomias de aglomeração, a exemplos do aumento da poluição do ar, crescentes congestionamentos com a respectiva de perda tempo (seja em horas de trabalho também) e acidentes de trânsito, cada vez mais frequentes nos grandes centros urbanos. Indica, ainda, a existência de falhas e incompletudes no modelo de democracia representativa, já que o exercício do poder legislativo e executivo não tem se mostrado suficiente para atender aos anseios dos diversos segmentos sociais. Dada essa realidade, a mobilização dos atores sociais e os mecanismos de democracia participativa ganham relevância no cenário político.

É o caso do projeto MobCidades no Município de Ilhéus, que influência na agenda política e na tomada de decisões do poder público municipal, em prol dos interesses da coletividade no âmbito da mobilidade urbana, devido à combinação das seguintes ações: a) articulação entre organizações da sociedade civil (OSC), associações, organizações não-governamentais (ONGs), e outras instituições, que representam distintos grupos de interesses (deficientes físicos, escolas públicas, moradores, etc.) cujas demanda na inclusão de direito à cidade sobrepassa o critério renda; b) e utilização dos mecanismos de democracia participativa, tais como, elaboração de projetos de lei, audiências públicas, orçamento participativo, monitoramento do orçamento, e outras. Dentre os resultados positivos, destaca-se a destinação de recursos públicos para ações e projetos que buscam atender aos interesses de distintos segmentos sociais, de modo a propiciar melhorias significativas no âmbito da acessibilidade e da mobilidade urbana.

Detalhar o tipo ou natureza dos atores da sociedade civil surdos, etc mobilizados pelo o direito de ir e vir e pela sua inclusão na cidade, relacionar essa inclusão ao tipo de rede que integra projeto, isto é a Rede Cidades por Territórios Justos, Democráticos e Sustentáveis. Uma rede bastante específica quanto valores e cidadania.

---

<sup>1</sup> Os autores Ley e Mercer (1980), Salgueiro (1998) e Mendes (2011) denominam de cidades pós-industriais o contexto urbano em que as cidades se encontram, à medida que se aprofundou o arrefecimento da indústria, ampliando-se as atividades financeiras, de informação, comerciais e de serviços. De acordo com Alves e Fernandes (2014, p.2017) “É esta a cidade pós-industrial, pós-fordista e pós-moderna, aquela que resulta de alterações substanciais no modo de produção, na caminhada para a sociedade do lazer e do consumo em territórios menos regulados por um contexto de capitalismo flexível”.

<sup>2</sup> O sentido de continuidade utilizado se refere ao “balanço entre continuidade e descontinuidade, entre espaço público e espaço privado, que se deve entender o polvilhar destas cidades contemporâneas por microterritórios como os centros comerciais e os condomínios fechados” (FERNANDES; ALVES, 2014p. 17).

<sup>3</sup> A mobilidade excludente está relacionada com o intenso crescimento urbano ocorrido no Brasil desde a década de 1950, isso envolveu profundas mudanças no sistema de mobilidade das pessoas, e decorreu num aumento dos deslocamentos feitos com veículos motorizados, utilizando-se transportes particulares e ônibus. Segundo Vasconcellos (2012, p.57) “Os investimentos e as ações públicas foram canalizados para viabilizar esse aumento no número de deslocamentos de maneira exclusiva, sem viabilizar também ou conjuntamente outros modos de transporte que poderiam compartilhar as vias de tráfego. (...) Além das políticas de mobilidade, decisões sobre o uso e a ocupação do solo urbano foram determinantes para criar ou ampliar a segregação espacial das camadas de renda mais baixa, que aumentaram o isolamento e a dificuldade de ter acesso à cidade, ao trabalho e aos serviços públicos”.

<sup>4</sup> Pires *et al.* (2018, p. 207)) ao tratar de deseconomias de aglomeração diz que: “As deseconomias externas não são menos reais que as economias. Manifestam-se sob a forma de congestionamento urbano, poluição e outros inconvenientes associados à concentração geográfica de pessoas e indústrias”.

<sup>5</sup> *Just In Time* é um sistema de administração da produção que determina que tudo deve ser produzido, transportado ou comprado na hora exata. Pode ser aplicado em qualquer organização, para reduzir estoques e os custos decorrentes.

<sup>6</sup> Segundo Ribeiro (2012) o que ocorreu com a mobilidade social e a desigualdade de oportunidades entre 1996 e 2008 é extremamente relevante, tendo em vista que o país passou por mudanças significativas neste período. Em particular, entre meados da década de 1990 e o fim da década de 2010 houve uma diminuição significativa da desigualdade de renda.

<sup>7</sup> Fluxo econômico – Fluxo real e monetário: O primeiro fluxo é conhecido como o Fluxo Real, que representa, por um lado, o envio dos recursos produtivos das famílias para as empresas e, por outro, o envio das mercadorias (bens e serviços) das empresas para as Unidades Familiares. Paralelamente a esse fluxo tem-se o Fluxo Monetário, que representa o envio de recursos financeiros das Unidades de Produção para as Unidades Familiares, como remuneração pelos recursos produtivos fornecidos anteriormente.

<sup>8</sup> Nas décadas de 1980 e 1990 houve uma inserção gradativa de discussões sobre o direito à cidade nos fóruns internacionais urbanos (SAULE JR., 2005), são exemplos: A Conferência da Sociedade Civil sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada durante a conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre meio ambiente e desenvolvimento (ECO-92) no Rio de Janeiro, que resultou num tratado sobre a questão urbana em que o direito à cidade é concebido como direito à cidadania; a Conferência Mundial sobre os Assentamentos Humanos, Habitat II, da ONU, realizada em 1996, na cidade de Istambul, onde foi reconhecida pelas instituições internacionais, por meio de um documento oficial, o direito à moradia como um direito humano, além de ter sido acordada uma série de compromissos para que os países pudessem promover medidas relacionadas a essa pauta; e o Fórum Social Mundial, que representa um marco sobre o reconhecimento internacional do direito à cidade. Deste resulta a Carta Mundial do Direito à Cidade, elaborada com contribuições de várias organizações populares militantes da questão urbana.

<sup>9</sup> Em economia o termo “externalidades” é utilizado para caracterizar efeitos colaterais sobre terceiros, quando da produção ou consumo de bens ou serviços Segundo Pires *et al.* (2018, p.92) “Tudo o que sucede ao nosso redor e de nossas ações tem um impacto sobre os custos e benefícios”, nesse contexto, externalidades negativas ou deseconomias externas, se referem a geração de custos para os agentes (poluição, contaminação, engarrafamento e etc.).

<sup>10</sup> CUNNIL-GRAU, N. Repensando o público através da sociedade: novas formas de gestão pública e representação social. Rio de Janeiro: Revan/Brasília: Enap, 1998. 302p.

<sup>11</sup> Segundo Dagnino (2004, p. 103) Cidadania ampliada ou Nova cidadania foi “Inspirada na sua origem pela luta pelos direitos humanos (e contribuindo para a progressiva ampliação do seu significado) como parte da resistência contra a ditadura, essa concepção buscava implementar um projeto de construção democrática, de transformação social, que impõe um laço constitutivo entre cultura e política.”

<sup>12</sup> O FNRU produziu ativamente a interlocução da sociedade civil em muitos eventos internacionais, entre eles a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (ECO-92), em 1992, onde se elaborou consensualmente o “Tratado por Cidades Justas, Democráticas e Sustentáveis”. Em 1995, o FNRU participou do Comitê Preparatório para a Conferência Internacional Habitat II e organizou, em conjunto com outras entidades, a Conferência Brasileira da Sociedade Civil para o Habitat II – pelo Direito à Moradia e à Cidade. Acompanhou, em julho de 1996, a Conferência Habitat II, realizada em Istambul, e participou da delegação oficial que representou o Brasil neste evento, em que se estabeleceu o direito à moradia adequada como direito humano – inscrito na Agenda Habitat. Essas Conferências estabeleceram diversos compromissos com as autoridades em relação aos direitos humanos e o desenvolvimento sustentável dos assentamentos humanos. Foi a partir da

---

Conferência dos Assentamentos Humanos (Habitat II), realizada em Istambul, que os compromissos assumidos pelo governo brasileiro com o direito à moradia possibilitaram, por pressão dos movimentos populares urbanos, o reconhecimento do direito à moradia na Constituição Brasileira como um direito fundamental, no ano 2000; e a aprovação do Estatuto da Cidade, no ano de 2001.

<sup>13</sup> O município de Ilhéus está localizado na região imediata Ilhéus-Itabuna, sua população foi estimada em 148.437 mil habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010). Ilhéus é uma cidade turística, retratada nos romances do escritor Jorge Amado e possui o mais extenso litoral entre os municípios do estado da Bahia.

<sup>14</sup> O Instituto Nossa Ilhéus foi fundado por iniciativa da sociedade civil organizada no ano de 2012, e tem por objetivo fortalecer a cidadania, a democracia participativa e o empreendedorismo na cidade de Ilhéus-BA, tendo por base a sustentabilidade e o monitoramento social.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Luiz Rodolfo S.; FERNANDES, João Luís J. **Os processos de Fragmentação da Cidade e a territorialidade dos residentes nos condomínios fechados. Relação com o planejamento estratégico dos lugares.** GeoTextos, vol. 10, n. 2, dez. 2014.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS DETRANS (AND). **Brasil já tem 1 carro a cada 4 habitantes, diz Denatran.** Disponível em: <<http://www.and.org.br/brasil-ja-tem-1-carro-a-cada-4-habitantes-diz-denatran/>> Acesso em 15 de nov. de 2019.

ASSUNÇÃO, Matheus Carneiro. **Administração Pública democrática e orçamento participativo.** Fórum de Contratação e Gestão Pública - FCGP, Belo Horizonte, ano 12, n. 144: Fórum, dez. 2013.

BALBIM, Renato. **Mobilidade: uma abordagem sistêmica.** (Org.). Cidade e movimento: Mobilidades e Interações no Movimento Urbano. Brasília-DF: Ipea: ITDP, 2016.

BARBOSA, Jorge Luiz. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade.** In: BALBIM, R; KRAUSE, C; LINKE, C. C (Org.). Cidade e movimento: Mobilidades e Interações no Movimento Urbano. Brasília-DF: Ipea: ITDP, 2016.

BANISTER, D. **Unsustainable transport: city transport in the new century.** Londres: Routledge, 2005.

BENHABIB, Seyla. **Sobre um modelo deliberativo de legitimidade democrática.** In: MELO, R.; WERLE, D. Democracia Deliberativa. São Paulo: Esfera Pública, 2007.

BOBBIO, Noberto. **Elogio da Serenidade e outros escritos morais.** São Paulo - SP: Unesp, 2011.

BRASIL, Flávia de Paula Duque. **Participação Cidadã e Reconfigurações nas políticas urbanas nos anos 90.** R. B. ESTUDOS URBANOS E REGIONAIS V.6, N.2 / nov. 2004.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)> . Acesso em: 11 de nov. de 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)> . Acesso em: 11 de nov. de 2019.

---

BRASIL. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.** Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8666cons.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm)> . Acesso em: 11 de nov. de 2019.

BRITO, Fausto. **O deslocamento da população brasileira para as metrópoles.** São Paulo, v.20, n. 5, mai. 2006. Disponível em: < [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142006000200017](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142006000200017)> Acesso em 10 de nov. de 2019.

CARVALHO, Henrique Ribeiro. **Mobilidade Urbana: Avanços, Desafios E Perspectivas.** Brasília-DF: IPEA, 2016.

CUNHA JR, Dirley da. **Curso de Direito Constitucional.** Salvador – BA: Juspodivm, 2012.

CUNNIL-GRAU, N. **Repensando o público através da sociedade: novas formas de gestão pública e representação social.** Rio de Janeiro: Revan/Brasília: Enap, 1998. 302p.

GOMES, Ana Paula de Oliveira. **A construção da democracia brasileira na perspectiva da participação dos atores sociais na elaboração das leis orçamentárias.** Revista Controle. Belo Horizonte - MG, ano 11, n. 1: Fórum, jan. / jun. 2013.

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas.** Brasília: Ipea, 2003. (Texto para Discussão, n. 960).

DAGNINO, Evelina. **Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando.** In: MATO, Daniel. **Políticas de Ciudadanía y Sociedad Civil en tiempos de globalización.** Caracas- Venezuela: FACES, Universidad Central de Venezuela, 2004.

GOHN, M. G. **Movimentos Sociais e a Luta pela Moradia.** São Paulo: Loyola, 1991.

FRATESCHI, Yara. **Participação social institucionalizada para a democratização da democracia.** Dois Pontos:. Curitiba, São Carlos, vol. 13, num. 2, p. 3-14, out. 2016.

HARVEY, David. **Traduzido do original em inglês “The righttothecity”,** por Jair Pinheiro, professor da FFC/UNESP/ Marília. Esta versão foi cotejada com a publicada na New LeftReview, n. 53, 2008.

IBPT, Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação. **Real frota circulante no brasil é de 65,8 milhões de veículos, indica estudo.** [S.l.], 2018. Disponível em: <<https://ibpt.com.br/noticia/2640/REAL-FROTA-CIRCULANTE-NO-BRASIL-E-DE-65-8-MILHOES-DE-VEICULOS-INDICA-ESTUDO>> Acesso em 14 de novembro de 2019.

INSTITUTO NOSSA ILHÉUS, **Relatório Executivo ano I.** Projeto Mobicidades Mobilidade, Orçamento e Direitos, Ilhéus, 2018.

LEFBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5ª Ed. São Paulo:Centauro, 2011.

LENCIONI, S. **Metropolização do espaço: processos e dinâmicas.** In: FERREIRA, Á.; RUAS, J.; MATTOS, R. C. (Orgs.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais.** Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

LEY, D.; MERCER, J. **Locational conflict and the politics of consumption.**

---

---

Economic Geog-raphy, v. 56, n. 2, p. 89-109, abr. 1980.

MARICATO, Ermínia. **Reforma Urbana: Limites e Possibilidades Uma Trajetória Incompleta**. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; JUNIOR, Orlando Alves dos Santos (org.). *Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana: O futuro das cidades Brasileiras na Crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. P. 309 – 310.

MENDES, L. **Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado**. *Cadernos Metrôpole*, São Paulo, v. 13, n. 26, p. 473-495, 2011.

MOVIMENTO NACIONAL PELO DIREITO AO TRANSPORTE. **Mobilidade, Inclusão e direito à cidade: novas conquistas**. São Paulo-SP: [s.n], 2015.

PINTAUDI, Silvana Maria. **Participação cidadã e gestão urbana**. *Cidades*. V.1, n.2, 2004, p.169-180.  
PIRES, Monica de Moura *et al.* **Economia Urbana e Regional: território, cidade e desenvolvimento**. Ilhéus, BA: Editus, 2018.

QUEIROZ, L. C. A. **Explosão nas Ruas: como podemos aprender?** Observatório de Metrôpoles, 2013. Disponível em: < [http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1775%3Aas-explosoes-da-rua-o-que-e-como-podemoscompreender&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt.](http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1775%3Aas-explosoes-da-rua-o-que-e-como-podemoscompreender&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt.) > Acesso em: 20 de dez. de 2019.

REALE, Miguel. **O Estado Democrático de Direito e o conflito de ideologias**. São Paulo – SP: Saraiva, 2005.

REIS, Thiago. **Com o aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes**. Portal G1, São Paulo: 10/03/2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>> Acesso em: 10 de nov. de 2019.

SÁ BRITTO, Natália Daniela S. **Da cidade industrial segregada à cidade pós-industrial fragmentada: reflexões sobre a (re)produção do espaço urbano na cidade de Pelotas-RS**. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v. 20, n. 3, p. 585-601, 2016. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geosp/issue/view/6465>> Acesso em: 07 de mai. de 2020.

SALGUEIRO, Tereza B. **Cidade Pós-moderna: espaço fragmentado**. *Revista território*, v. III, n. 4, jan./jun. 1998.

SAULE JR, Nelson. **O Direito à cidade como paradigma da governança urbana democrática**. Instituto Polis, 2005.

SAULE JR., N. & UZZO, K. **A trajetória da reforma urbana no Brasil”. Diálogos, propostas, histórias para uma cidadania mundial**. 2009. Disponível em: < <http://base.d-p-h.info/pt/fiches/dph/fiche-dph-8583.html>> Acesso em: 3 mai. de 2020.

SOUTO, Luisa Santiago Vieira. **O Movimento Passe Livre e as Jornadas de Junho: Mobilidade e direito à cidade em pauta nas ruas**. 2015. 94 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da PUC-Rio, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

---

SILVA, F. B.; JACCOUD, L.; BEGHIN, N. 2005. **Políticas sociais no Brasil – participação social, conselhos e parcerias.** In: JACCOUD, L. Questão social e políticas sociais no Brasil contemporâneo. Ipea, pp. 373-408.

URETA, Sebastian. **To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile.** *Mobilities, Chile*, v. 3, n. 4, p. 269-289. 07/2008.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana, segregação urbana e exclusão.** São Paulo: ANTP, 2012.

WAMPLER, Brian. **A difusão do Orçamento Participativo brasileiro: "boas práticas" devem ser promovidas?** *Opinião Pública*, vol.14 nº.1 Campinas-SP: Junho, 2008. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-62762008000100003#graf2](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-62762008000100003#graf2) . Acesso em 10 de nov.de 2019.

**Trabalho enviado em 02 de abril de 2020**

**Aceito em 15 de maio de 2020**