

PLANO MUNICIPAL DE
CAMINHABILIDADE
DE FORTALEZA

ESTRATÉGIAS



**Prefeitura de
Fortaleza**

Secretaria Municipal de
Urbanismo e Meio Ambiente

PREFEITO MUNICIPAL DE FORTALEZA

Roberto Cláudio Rodrigues Bezerra

VICE-PREFEITO MUNICIPAL DE FORTALEZA

Moroni Bing Torgan

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MEIO AMBIENTE

Maria Águeda Pontes Caminha Muniz

SECRETÁRIO EXECUTIVO DE URBANISMO E MEIO AMBIENTE

Adolfo César Silveira Viana

COORDENADORA DE POLÍTICAS AMBIENTAIS DA SEUMA

Maria Edilene Silva Oliveira

GERENTE DE SUSTENTABILIDADE E MUDANÇAS CLIMÁTICAS DA SEUMA

Cássia Liliane Alves Cavalcante

ARTICULADORA DE SUSTENTABILIDADE E MUDANÇAS CLIMÁTICAS DA SEUMA

Lara Aragão Barroso Fernandes

EQUIPE TÉCNICA

Aline Caetano Zumba Cysne – Arquiteta e Urbanista
Ana Elisa Pinheiro - Arquiteta e Urbanista
André Araújo Almeida - Arquiteto e Urbanista
Cássia Liliane Alves Cavalcante - Cientista Ambiental
Clarissa Fonseca Azevedo de Melo - Arquiteta e Urbanista
Débora Andrade de Lima - Economista
Dicélio Souza Feitoza Junior - Arquiteto e Urbanista
Flávio Nunes de Arruda - Publicitário
Iara Silva Rodrigues de Oliveira - Engenheira Agrônoma
Isabelly Campos Egot - Arquiteta e Urbanista
Lara Aragão Barroso Fernandes - Arquiteta e Urbanista
Leonardo Costa de Vasconcelos - Sociólogo
Leonardo Reis Martins – Estagiário de Arquitetura e Urbanismo
Luiz Tavares Viana Júnior - Jornalista
Maria Edilene Silva Oliveira – Pedagoga
Maria Raquel do Vale Lima – Arquiteta e Urbanista
Pamela Pimentel Paula - Arquiteta e Urbanista
Rojestiane Ferreira Nobre Diógenes - Arquiteta e Urbanista
Ticiania Gadelha Ponte - Arquiteta e Urbanista

CONTRIBUIÇÃO TÉCNICA

Agência de Fiscalização de Fortaleza

Márcio Adriano Barbosa Bezerra
Nádia Santos Costa
Rogério Mayer Torres

Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania

André Luis

Câmara Municipal de Fortaleza

Ricardo Eugênio Saraiva Serpa

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Ceará

Nadja Glheuca da Silva Dutra Montenegro

Instituto de Planejamento de Fortaleza

Iara Silvia Rodrigues de Oliveira
Ana Elisa Pinheiro Campelo de Castro
Larissa de Miranda Menescal
Rodolfo Sydrião Sanfor

Ministério Público do Ceará

Fabiano Santiago Mendes

Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos

Mariana Carvalho Gomes

Secretaria Regional VI

Adriana Maria Oliveira Moura

José Eudes

Mauro Ranieri

Secretaria Municipal de Infraestrutura

Renata de Paula Oliveira
Sueli Nogueira Rodrigues

Sociedade de Assistência aos Cegos

André Tupinambá Frota

Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente

Cláudio Benevides
Mylena Duarte Sampaio

Universidade de Fortaleza

Cristina Maria Aleme Romcy
Euler Sobreira Muniz

Universidade Federal do Ceará

Zilsa Maria Pinto Santiago

Sociedade Civil

Bárbara Maia
Manoel Marcelino da Silva
Maria do Socorro Marques
Rafael Carvalho
Renata Veras Muniz Farias
Valdemarina Ferreira

SUMÁRIO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO.....	05
2. JUSTIFICATIVA.....	19
3. IDENTIDADE ESTRATÉGICA DO PMCFOR.....	20
4. OBJETIVOS DO PLANO MUNICIPAL DE CAMINHABILIDADE.....	23
5. O PMCFOR A PARTIR DO ESCOPO DE SEUS PRODUTOS.....	23
6. PARCERIAS INSTITUCIONAIS ESTRATÉGIAS.....	27
7. O PAPEL DA REDE INTERDISCIPLINAR E INTERSETORIAL DO PMCFOR.....	28
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	29
REFERÊNCIAS.....	31

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

O Caderno de Estratégias compõe o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFFor) e, por sua vez, estabelece as premissas que embasam a elaboração do referido Plano, assim como, a relação que este estabelece com os desafios no âmbito do planejamento urbano instaurados pela Agenda 2030¹ e a Nova Agenda Urbana². Entre estes, está a garantia do direito de caminhar com segurança, conforto e autonomia, independente da sua condição ou eventual restrição de mobilidade, temporária ou permanente. Para tanto, o espaço urbano deve estar preparado para o ir e vir de todos tipos de pedestres: idosos, gestantes, crianças, pessoas com baixa estatura ou com deficiência. Isto deve ser uma premissa básica de qualquer política de mobilidade urbana, pois Segundo Mandel Lins (2014) o termo “pedestre” inclui os cadeirantes, inclusive os que utilizam cadeiras motorizadas.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei Federal N° 12.587, de 03 de janeiro de 2012) destaca os princípios e objetivos que promovem acessibilidade universal, segurança, equidade e eficiência nos deslocamentos das pessoas, priorizando os modos não motorizados sobre os motorizados. Tais medidas embasam uma importante responsabilidade para as cidades brasileiras: garantir a infraestrutura da mobilidade adequada para que todos se desloquem de forma equânime. Isto é um desafio, especialmente, para os cidadãos que transitam na cidade a partir de bairros periféricos, pois estes tendem a ser mais dependentes dos percursos e das conexões com a rede de transporte público, muitas vezes estruturados por caminhos inadequados, inseguros e desconfortáveis.

Portanto, é indispensável que as calçadas sejam mantidas em bom estado e adaptadas às necessidades de todos, pois são essenciais para uma cidade mais acessível e inclusiva que, como afirma Pacheco (2013), deve dispor de “caminhos de uso público feitos para garantir que as pessoas, independentemente de idade e condição física, possam circular pela cidade com segurança e conforto³”. Esse processo envolve questões práticas, como obras, melhorias e adequações, além de um trabalho educativo e orientativo sobre normas e cuidados.

¹ Consiste em uma Declaração dos países membros da ONU (Org. das Nações Unidas), 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e as suas 169 metas, uma seção sobre meios de implementação e de parcerias globais, e um arcabouço para acompanhamento e revisão. Representa uma ferramenta orientadora para planejamento de ações e políticas públicas, capazes de levar as cidades brasileiras ao efetivo alcance do desenvolvimento sustentável.

² Define os padrões globais para o alcance do desenvolvimento urbano sustentável, repensando a forma como construímos, gerenciamos e vivemos nas cidades de forma alinhada às diretrizes da Agenda 2030, sendo os ODS o horizonte onde queremos chegar, com seus objetivos metas e indicadores, a Nova Agenda Urbana apresenta os compromissos, diretrizes e ações efetivas para orientar a urbanização sustentável global, pelos próximos 20 anos.

³ Disponível em: <http://www.thecityfixbrasil.org/2013/05/21/o-papel-das-calçadas-na-dinâmica-das-cidades/>. Acesso em 27/12/2019

Neste sentido, o PMCFFor é uma iniciativa da Prefeitura de Fortaleza lançada em 2017 com a intenção de atender às estas demandas urbanas, contribuindo assim, com a preservação e melhoria contínua do município para o pedestre que nela transita. Com essa iniciativa, Fortaleza passa a ser um dos poucos municípios⁴ a construir um plano específico sobre caminhabilidade, capaz de qualificar o ambiente urbano de acordo com a realidade local, colocando assim, o pedestre como protagonista por meio da promoção contínua da acessibilidade e do desenho universal.

A construção do Plano Municipal de Caminhabilidade se dá a partir da parceria com diversos órgãos públicos, instituições de ensino superior e associações da sociedade civil. Para tanto, a Coordenadoria de Políticas Ambientais (SEUMA/PMF) assumiu a execução do Plano de Caminhabilidade e estruturou a Rede Interdisciplinar e Intersectorial do PMCFFor, formalizada por meio da Portaria SEUMA Nº 53 de 16 de setembro (revogada pela Portaria SEUMA nº 10/2020 de 14 de fevereiro), com o intuito de acompanhar e subsidiar tecnicamente a elaboração e execução do mesmo.

No decorrer das reuniões iniciais do Plano foram estruturadas consultas públicas e oficinas contando com a participação da sociedade civil no intuito de delimitar a compreensão do que compõe os critérios de caminhabilidade no âmbito de Fortaleza. A partir destas premissas, ao longo do ano de 2018, os representantes da Rede Interdisciplinar e Intersectorial de Caminhabilidade demandaram da Prefeitura de Fortaleza a elaboração de um Caderno Técnico de Boas Práticas para Calçadas com intuito de, no curto prazo, orientar a fiscalização e a sociedade quanto à regularização das calçadas da cidade, conforme legislação vigente, gerando informações técnicas e específicas para obras e melhorias no passeio para os cidadãos, valorizando e estimulando o caminhar.

Na sequência, foi elaborada a Cartilha de Boas Práticas para calçadas de Fortaleza, visando a capacitação dos servidores envolvidos no Plano Calçada Acessível, bem como a orientação de hábitos positivos para a coletividade com linguagem didática. O referido plano foi criado em 2019 a partir da parceria entre a Agência de Fiscalização de Fortaleza (AGEFIS) e a Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (SEUMA) com a seleção de 70 (setenta) grandes corredores da cidade, sendo 10 (dez) em cada Regional, para que os empreendimentos irregulares fossem notificados e adequassem suas calçadas.

⁴ Outras iniciativas de referência no tema no País podem ser exemplificadas pela elaboração do Plano Diretor de Transporte Ativo (PDTA) de Joinville (SC), o Programa de Proteção à Vida (PPV), em São Paulo (2015) e em Curitiba, o Plano Estratégico de Calçadas (2014).

Paralelamente, a Rede Interdisciplinar e Intersetorial foi dividida em Grupos de Trabalho - GTs, sendo eles:

- Planejamento Estratégico;
- Participação Social;
- Metodologia e Diagnóstico;
- Mobilidade Reduzida;
- Meios de Financiamento e Regulamentação.

Dentre as atividades dos GTs, estão a elaboração dos seguintes documentos:

- Caderno de Estratégias;
- Caderno de Participação Social;
- Caderno de Diagnóstico;
- Caderno de Boas Práticas e Proposições;
- Caderno de Financiamento;
- Minuta de Lei.

Complementarmente, o PMCFFor observou as diretrizes do Plano Estratégico Fortaleza 2040 que preconiza para a cidade de Fortaleza o uso dos corredores de urbanização orientados pelo transporte público, em que em seus desenhos devem estar incorporados para o apoio à caminhabilidade e à segurança. Destaca-se que as vizinhanças situadas nesses corredores são previstas como de alta densidade e formadas a partir da mistura de usos urbanos, de maneira a favorecer a caminhabilidade, a vitalidade do espaço público, com usos compartilhados de forma comunitária, e as demais formas de transporte ativo.

Entretanto, a percepção geral inicial oriunda dos grupos de trabalho acima mencionados é que as condições de infraestrutura relacionadas à mobilidade em Fortaleza não são favoráveis a uma Caminhabilidade acessível, segura, confortável, autônoma, atrativa, integrada, sustentável, inclusiva, entre outros fatores. A baixa qualidade das calçadas, quando existem, padece de conectividade deficiente, ausência de arborização suficiente, sinalização precária, dimensionamentos inadequados, além de superfície e drenagem inapropriados. Desta forma, analisou-se a necessidade premente da elaboração de um plano integrado com as demais políticas urbanas para requalificar, regulamentar e fiscalizar a execução e a manutenção de calçadas e passeios. Além disso, como todo plano eficiente e eficaz, a compreensão presente nos grupos de trabalho do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza é que este deve ser revisado continuamente como forma de se ajustar às demandas da sociedade.

1.1. Referencial Teórico

Walkability é uma palavra da língua inglesa que faz parte do vocabulário internacional utilizado mais comumente por arquitetos e engenheiros. Todavia, segundo Lins (2014), por se tratar de um termo fortemente relacionado ao meio ambiente urbano, sua utilização está cada vez mais popularizada entre biólogos, sociólogos, psicólogos, cientistas políticos, juristas e outros profissionais, destacando sua característica de vocábulo interdisciplinar.

O conceito de *Walkability* ou, em português, Caminhabilidade abrange a avaliação do nível de facilidade das pessoas se locomoverem pela cidade, ou seja, se o caminho do deslocamento é considerado agradável e seguro. De acordo com Bradsham (1993), o caminho percorrido está relacionado à qualidade de vida do pedestre a partir da qualidade dos espaços destinados à caminhada, permitindo a este, com ou sem dificuldades de locomoção, boas condições de acesso aos diversos setores da cidade.

Para Speck (2016), a caminhabilidade está além do uso do solo e da gestão urbana dos espaços públicos, uma vez que poderá influenciar e trazer benefícios para a saúde física e mental dos cidadãos, além de contribuir para a vitalidade urbana local. Esta perspectiva corrobora com que afirma Cambra (2012), que entende o caminhar como o meio mais elementar de movimento, de integração e de vivência do espaço urbano. Esta visão da caminhada vem sendo nos últimos anos comumente associada pela comunidade médica como uma medida para o enfrentamento das enfermidades dos tempos modernos, como o estresse causado pelos engarrafamentos, o sedentarismo e doenças causadas pela poluição. Dados tais benefícios, é posta a questão de como motivar as pessoas a andarem mais, e de saber em que termos e com que intensidade pode o ambiente urbano influenciar a caminhabilidade.

Neste ponto, para Lins (2014), a promoção e manutenção de ambientes acessíveis, fáceis de andar está ligado ao *design* dos espaços urbanos, o que pode tornar tais ambientes favoráveis e indutores de mais viagens de pedestres⁵. Nesta perspectiva, a questão da caminhabilidade está integrada em vários estudos a partir da relação entre a influência do ambiente construído e o comportamento da caminhada em campos de pesquisa como transporte, planejamento urbano e saúde pública.

Atualmente há um movimento global em que as cidades estão procurando alternativas para oferecer maior acessibilidade e mitigar os impactos negativos causados pela dependência de

⁵ Conforme registrado na apresentação, vale ressaltar que o termo “pedestre” inclui os cadeirantes, inclusive os que utilizam cadeiras motorizadas

veículos motorizados. Os atuais Planos de Mobilidade Urbana focam estrategicamente em metas políticas globais e na necessidade de mobilidade de todos os grupos populacionais. O planejamento abrangente e inclusivo da mobilidade provou ser um modo eficaz de identificar as prioridades e medidas certas para alcançar um sistema de transporte urbano seguro, eficiente e acessível que atenda a necessidade da população e da economia. Ao mesmo tempo os planos de mobilidade podem identificar opções de financiamento e apoiar a otimização do uso de fundos públicos (BÖHLER-BAEDEKER *et al*, 2014).

1.2. Legislação relacionada

No Brasil as especificidades do passeio são definidas pelas leis municipais, pois deve ser conteúdo obrigatório a ser definido pelo Plano Diretor, conforme estabelece o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), e também, como foco nos Códigos de Obras, de Posturas e normas de uso e ocupação do solo, em cada cidade, em consonância com as determinações do artigo 182, §1º, da Constituição Federal.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, 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. § 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

A partir deste arcabouço legal e desta movimentação política em torno da questão urbana no Brasil, a Mobilidade Urbana como ferramenta para a construção de cidades sustentáveis, é instituída como pauta pelo Ministério das Cidades, principalmente, a partir de 2007, quando as políticas públicas passam a priorizar os modos coletivos e não motorizados de transporte, com o propósito de eliminar ou reduzir a segregação espacial, contribuindo assim, para a inclusão social e a sustentabilidade ambiental.

Neste sentido, a movimentação política e construção da referência legislativa para o tema foi construída ao longo do final dos anos 2010 e instituída por meio da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012), que estabelece princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos desta política. Seu Art.24, estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana consiste no instrumento de efetivação da PNMU no âmbito do município, definindo um conteúdo mínimo a ser observado abaixo.

Este deve versar sobre a circulação viária, as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, os polos geradores de viagens, as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos, as áreas e os horários de acesso e circulação restrita ou controlada, os mecanismos e instrumentos de financiamento e da infraestrutura de mobilidade urbana; e a sistemática avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a dez anos. A conquista obtida com este marco legal trouxe consigo o desafio de desenvolver planos para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes. Com isso, o universo de municípios obrigados a desenvolver um planejamento para o tema passou de trinta, em 2000, para 1.650, em 2010 (NETO e GALINDO, 2015).

Nesta perspectiva, a Prefeitura Municipal de Fortaleza elaborou em 2015, no âmbito do Plano Estratégico Fortaleza 2040, o Plano de Mobilidade de Fortaleza – PLANMOB, iniciativa inovadora na história do tema na Cidade, que trouxe metas e estratégias que devem ser observadas nas próximas duas décadas na gestão local. Aliado a este documento estratégico, o Poder Municipal instituiu em 2019 o Código da Cidade (Lei Complementar Nº 270, de 02 de agosto), que substituiu o Código de Obras e Posturas de 1981. A legislação possui mais de mil artigos e traz inovações urbanas, unindo o cidadão e o poder público nos cuidados com Fortaleza. O documento está dividido em quatro temas: Ambiente Natural; Ambiente Construído; Posturas Municipais e Ética na Relação entre Poder Público e a Sociedade.

Dentre as inovações do Código, estão a regulamentação de normas, critérios, parâmetros e padrões de qualidade ambiental, estabelecendo diretrizes para o licenciamento, monitoramento e controle das atividades que comprometam a qualidade do bem-estar público, do solo, da água e do ar.

Para a Construção Civil as principais inovações são as regulamentações das unidades compactadas e unidades modulares, significando mais possibilidades de modelos de moradias para o cidadão. No processo construtivo, a legislação insere os conceitos e práticas de sustentabilidade, com a determinação de certificação ambiental não só para construções, mas também, para produtos e estabelecimentos que se utilizem de técnicas sustentáveis, como o aproveitamento de água pluvial, entre outras regularizações relativas às atividades econômicas.

Adicionalmente, vale destacar que, além das legislações existentes, o PMCFOR deve também atender a normatizações estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)⁶, como, por exemplo, a NBR 9050 de 11 de outubro de 2015, que trata da acessibilidade a edificação, mobiliários espaços e equipamentos urbanos. Estas normativas são referências técnicas que devem guiar os projetos e intervenções nos espaços de acesso público.

Insere-se ainda a necessidade da observância dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), estabelecidos pela Organização das Nações Unidas⁷ (ONU), especialmente, o ODS 3 - Saúde e Bem-Estar, ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis e ODS 17 - Parcerias e Meios de Implementação, os quais serão detalhados a seguir. Os ODS são objetivos globais a serem alcançados até 2030, que, de forma inseparável, combinam o alcance do desenvolvimento econômico com a justiça e inclusão social e a urgência em encontrar caminhos para a sustentabilidade ambiental, atendendo às necessidades das gerações presentes sem comprometer as das gerações futuras. Nesta perspectiva, a seguir serão explicitadas a Agenda 2030 criada em 2015 e a Nova Agenda Urbana (NAU) chancelada em 2016, na 3ª Conferência das Nações Unidas.

1.3. Agenda 2030 e a Nova Agenda Urbana

Em setembro de 2015, 193 governos signatários das Nações Unidas chegaram ao entendimento de que a solução para as dificuldades que irão enfrentar nas próximas décadas está no desenvolvimento sustentável. Isso se deu com a adoção da Agenda 2030, que consiste em uma Declaração com 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e suas 169 metas, uma seção sobre meios de implementação e de parcerias globais, bem como, de um roteiro para acompanhamento e revisão, conforme apresenta a Figura 1 abaixo.

Figura 1: Objetivos definidos na Agenda 2030 para o desenvolvimento global



Fonte: ONU Brasil.

⁶ Fonte: http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/NBR9050.pdf

⁷ Entre os dias 25 e 27 de setembro de 2015, mais de 150 líderes mundiais estiveram na sede da ONU, em Nova York, para adotar formalmente uma nova agenda de desenvolvimento sustentável. Esta agenda é formada pelos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que devem ser implementados por todos os países do mundo até 2030.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) são um arranjo de objetivos globais, a serem alcançados até 2030 que, de forma inseparável, combinam o alcance do desenvolvimento econômico com a justiça e inclusão social e a urgência em encontrar caminhos para a sustentabilidade ambiental, atendendo às necessidades das gerações presentes, sem comprometer as das gerações futuras.

À medida que o mundo continua a se urbanizar, o desenvolvimento sustentável depende, cada vez mais, da gestão bem-sucedida do crescimento urbano. Além da busca por soluções que atendam às necessidades crescentes das populações urbanas por habitação, transporte, infraestrutura, emprego, segurança e serviços básicos, as gestões públicas precisam garantir que as cidades sejam viáveis, habitáveis, acessíveis, saudáveis, agradáveis, prósperas, seguras, e, principalmente, sustentáveis.

Para isso, é preciso melhor compreensão de como se dá o processo de urbanização das cidades à luz da sustentabilidade. A Agenda 2030, da qual o Brasil é signatário desde 2015, é ferramenta poderosa para adquirir essa compreensão, forçando-se que se tenha um diagnóstico da real situação de uma cidade em relação aos ODS, especialmente o ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, responsável pela territorialização da Agenda 2030.

A Organização das Nações Unidas (ONU) incentiva os países a levarem em consideração suas realidades e prioridades nacionais no momento de definição das estratégias a serem adotadas para o alcance dos objetivos da Agenda 2030. Nesse sentido, em 2018, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) coordenou o processo governamental de adaptação das metas estabelecidas pela ONU às prioridades do Brasil. As Metas Nacionais e um conjunto de indicadores necessários para seu acompanhamento foram levados à audiência pública para contribuição aprimoramento e discussão pela sociedade civil.

Com essa iniciativa, o Brasil passa a ser um dos poucos países a construir suas Metas Nacionais alinhadas com as políticas públicas, programas e legislações nacionais, sem perder a essência das Metas Globais dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (IPEA, 2018). Já em 2016, a 3ª Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável, a ONU-Habitat III, em Quito, em outubro de 2016, foi a primeira das Conferências Globais após a Agenda 2030. Seu principal objetivo era debater e projetar novos caminhos para responder aos desafios da urbanização e as oportunidades para a implementação dos ODS. Nessa conferência foi criada a Nova Agenda Urbana (NAU), documento que reconhece as mudanças na dinâmica da civilização humana e nas cidades do século 21.

A NAU define os padrões globais para o alcance do desenvolvimento urbano sustentável, repensando a forma como construímos, gerenciamos e vivemos nas cidades de forma alinhada às diretrizes da Agenda 2030, em especial ao ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis. Pode-se afirmar que, sendo os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável o horizonte onde queremos chegar, com seus objetivos metas e indicadores, a Nova Agenda Urbana apresenta os compromissos, diretrizes e ações efetivas para orientar a urbanização sustentável global pelos próximos 20 anos.

A construção de um Plano de Caminhabilidade para a cidade de Fortaleza, por meio de uma Rede Interdisciplinar organizada, contribui para atingir, principalmente os ODS, da Agenda 2030 da ONU, em especial os Objetivos: ODS 3 - Saúde e Bem-Estar, ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis, ODS 17 - Parcerias e Meios de Implementação. A seguir são identificados os ODS e Metas relacionadas ao Plano de Caminhabilidade de Fortaleza:



Objetivo 3. Saúde e Bem-Estar

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

A contribuição do Plano de Caminhabilidade para o alcance deste objetivo, vai diretamente ao encontro de duas de suas metas específicas: Meta 3.4 e Meta 3.9.

Meta 3.4 - até 2030, reduzir em um terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar.

Um dos maiores problemas, em nível global, relacionados com a saúde são as doenças crônicas não transmissíveis (DCNT) — que mais acometem a população são as doenças do aparelho circulatório, neoplasias malignas (tumores), diabetes e doenças respiratórias crônicas⁸. A inatividade física e o sedentarismo são os principais fatores de risco para as DCNT e os aspectos do ambiente construído, como padrões de uso e de ocupação do solo, mobilidade urbana, infraestrutura urbana, qualidade dos espaços públicos, e até mesmo, as características estéticas do espaço urbano, podem influenciar direta ou indiretamente na saúde dos indivíduos, uma vez que determinam o nível de Caminhabilidade de uma cidade.

⁸ Fonte: <http://www.saude.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=3420>

Meta 3.9 - até 2030, reduzir substancialmente o número de mortes e doenças por produtos químicos perigosos, contaminação e poluição do ar e água do solo.

Apesar da dificuldade em definir indicadores locais e globais capazes de correlacionar o número de mortes com o nível de poluição do ar, é certo que a diminuição na emissão de gases poluentes, advinda da priorização do transporte ativo (pedestre e ciclista) em detrimento do transporte motorizado, impacta diretamente nesta meta. Diversas doenças, como alergias, doenças respiratórias, entre outras, estão diretamente associadas à poluição atmosférica. A melhora da qualidade do ar que respiramos faz-se necessária em prol do desenvolvimento sustentável.



Objetivo 11. Cidades e Comunidades Sustentáveis

Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

O ODS 11 é o único Objetivo focado em cidades e assentamentos humanos, pode-se dizer que é o responsável pela territorialização de vários outros ODS. No documento intitulado "Acompanhando a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável", o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - (PNUD), aponta para o fato do Brasil já possuir dados relevantes sobre vários temas urbanos, contudo, no caso do ODS 11, há insuficiência de dados e informações no âmbito das políticas e do acesso para pessoas portadoras de deficiências (PNUD,2015).

As Metas deste objetivo, que se relacionam diretamente com a elaboração e implementação do Plano de Caminhabilidade para Fortaleza, são:

Meta Global 11.2 - até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos (NAÇÕES UNIDAS, 2018).

Meta Nacional 11.2 - Até 2030, melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis, inclusivos, eficientes e justos, priorizando o transporte público de massa e o transporte ativo, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como aquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas (BRASIL - IPEA, 2018).

Este Objetivo está alinhado, tanto em relação à Meta Global quanto à Meta Nacional, com a Lei Nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e define acessibilidade como a “[...] possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Importante observar que na redação da Meta Nacional foi incluída a priorização dos modos de transporte não motorizado (transporte ativo), nesse caso, o caminhar e a bicicleta, ressaltando a relevância da promoção do transporte ativo para promoção de sistema de transporte inclusivos e sustentáveis.

A nova redação segue as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como, recomendações do Ministério das Cidades e instituições internacionais como a Organização Mundial de Saúde e UN Habitat.

Meta Global 11.3 - Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e a capacidade para o planejamento e a gestão participativa, integrada e sustentável dos assentamentos humanos, em todos os países (Nações Unidas).

Meta Nacional 11.3 - Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, aprimorar as capacidades para o planejamento, para o controle social e para a gestão participativa, integrada e sustentável dos assentamentos humanos, em todas as unidades da federação.

A gestão participativa pressupõe o envolvimento da sociedade civil nos processos de elaboração e planejamento de políticas públicas, assim como, nas etapas de controle e avaliação (controle social). A construção do Plano de Caminhabilidade de Fortaleza apresenta-se como um exemplo de gestão participativa, tendo em vista a multidisciplinariedade e vasta participação social no seu processo de elaboração, bem como, em sua proposta de monitoramento e controle social, por todos os envolvidos no processo.

A noção de urbanização sustentável consolida-se entre os membros das Nações Unidas a partir da pactuação da Nova Agenda Urbana (NAU). Este conceito aborda desde a adoção de soluções de sistemas de transporte mais ecológicos. No documento final da Conferência, que define a Nova Agenda Urbana (NAU), destacam-se, entre outros temas, as disposições sobre a igualdade de

oportunidades para todos, a importância das cidades mais limpas, a redução das emissões de carbono e a implementação de melhores iniciativas verdes e de conectividade. Dessa maneira, a adoção da NAU levaria as cidades e os assentamentos humanos a tornarem-se espaços mais inclusivos e sustentáveis.

1.4. Desafios do Planejamento

Quando o conceito de Planejamento Estratégico aplicado ao setor privado chegou ao Brasil, em meados de 1950, foi gradativamente disseminado e adotado pela maioria das grandes corporações privadas brasileiras, em função da sua aplicabilidade em diversos setores da economia e por ser uma ferramenta determinante para o alcance dos objetivos das organizações. Foi rapidamente considerado pelos líderes corporativos como uma boa prática para implementar a estratégia, uma vez que tem como característica o fortalecimento da competitividade de cada unidade organizacional (OTA, 2014).

De acordo com Silva (2014), nas Instituições Públicas não é diferente, apesar do produto/serviço oferecido estar ligado diretamente às demandas do cidadão e não há preocupação com a concorrência, existem fatores, principalmente, os externos, que influenciam o alcance destas demandas e a preparação do gestor é fundamental para transpor estes obstáculos com maior facilidade.

Na Administração Pública a função planejamento começou a ganhar força no final do século XVIII e início do século XIX. Já no século XX, durante os anos 1980, em razão da constante mudança nas tendências políticas, alterações demográficas, demanda por novos padrões urbanos, inovações tecnológicas e fatores econômicos, houve a necessidade de aprimorar o planejamento nas organizações públicas (FREITAS e BONTEMPO, 2019).

Nesse contexto, surge um novo modelo de administração pública, conforme a Confederação Nacional dos Municípios (2008), voltado para a eficiência, eficácia e a efetividade, com foco em resultados. Diante dessas prerrogativas, é de fundamental importância que os municípios aperfeiçoem a sistemática de planejamento, tanto na elaboração das peças orçamentárias, quanto na execução e controle delas, objetivando não somente o cumprimento da legislação e normas técnicas, mas a adequação à realidade do município.

O processo de planejamento é distinto e complementar ao processo de gestão. Existe uma diferença estrutural e temporal entre planejamento e gestão. Segundo Souza (2004), o termo gestão remete

ao presente e trata-se de gerir, de administrar uma situação dentro das possibilidades e com os recursos disponíveis no momento vigente, para resolver necessidades imediatas. Quanto ao planejamento, este remete ao futuro e remete à tentativa de prever a evolução de um fenômeno ou tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra problemas previstos. Planejar não significa prever o futuro, mas conceber vários cenários possíveis e alternativos e trilhar o caminho em direção aos cenários desejados, traçando os desvios para longe dos cenários indesejados.

Essa construção de cenários de forma efetiva, consistente e realista necessita de uma rede interdisciplinar e intersetorial que congregue os mais diferentes profissionais em seu processo de construção, além um de processo participativo da sociedade como forma de evitar o risco de chegar-se a um planejamento onde a vontade e visão de realidade de uma minoria se apresenta como verdade absoluta de um caminho a se seguir.

1.5. Análise dos Cenários Internos e Externos

A análise dos cenários internos e externos, também conhecida como Análise SWOT (Strengths - Forças, Weaknesses - Fraquezas, Opportunities - Oportunidades e Threats - Ameaças), representa uma das ferramentas da administração que permite sistematizar a análise dos cenários, macroambiente e microambiente.

No macroambiente (ambiente externo) identificam-se as oportunidades e as ameaças. É o ambiente que a instituição não controla, porém, recebe os impactos em relação à dinâmica dos setores político, econômico, social e tecnológico. As oportunidades são as forças positivas nesses fatores que podem ser aproveitadas pela organização para sua atuação no mercado. Logo as ameaças são as forças negativas desses fatores, limitações, que podem atrapalhar a atuação no mercado. No Microambiente (ambiente interno) identificam-se os pontos fortes e pontos fracos da instituição. Nesse ambiente, o órgão tem controle, identifica suas potencialidades, fortalezas, e aprende a lidar com suas limitações (SEBRAE, 2018).

Com base no conhecimento do cenário, é possível traçar estratégias para melhor aproveitar as oportunidades e os pontos fortes e minimizar os entraves, as ameaças e seus pontos fracos. Neste sentido, o PMCFFor conta com análise de cenários dos fatores internos, ou seja, as forças e fraquezas dentro da Prefeitura; e os fatores externos, as oportunidades e ameaças da cidade que podem impulsionar ou prejudicar a excelência do Plano.

O Plano possui como forças as vantagens e benefícios que trará à população de Fortaleza, podendo ser citado a disposição para o debate com abertura da participação da sociedade civil para que sejam ouvidas as necessidades dos usuários dos serviços urbanos, além da qualificação da equipe participante; o ambiente integrador pessoa/espço público/meio ambiente que as calçadas adequadas proporcionarão; plano específico com a possibilidade de intervenção urbana envolvendo a acessibilidade dos passeios e calçadas e a realização de políticas públicas inclusivas.

As fraquezas são pontos do plano que possam gerar problemas futuros e dificultar ou inviabilizar a adequada execução de ações do produto. Tais pontos são: a não existência de um setor responsável exclusivamente pelo planejamento e gestão das calçadas, além da capacidade limitada de investimento; a insuficiência de controle e fiscalização; a fragilidade/necessidade da lei que regulamenta a responsabilidade das calçadas ao proprietário do lote; a carência de conscientização e estímulo por parte dos órgãos públicos; a dificuldade de integração nas intervenções urbanas relacionadas ao plano; o conflito de interesses gerado pela influência do poder econômico no poder público.

O PMCFFor tem como oportunidades a mudança cultural por meio da inclusão social e envolvimento da sociedade nas questões urbanas; melhoria da qualidade de vida da população, principalmente das pessoas que fazem deslocamentos utilizando as calçadas; atração de turismo para a cidade por proporcionar uma boa caminhabilidade e inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida; melhoria do espaço urbano assim como o progresso em proporcionar, em áreas ambientais, espaços caminháveis e permitir a substituição do veículo motorizado; a existência de legislação e normatização que regulem e estabeleçam padrões para as calçadas; e ser exemplo de experiência modelo em nível nacional e internacional, impulsionando a consciência da inclusão social por meio da acessibilidade.

Por outro lado, o Plano é ameaçado devido à dimensão da cidade e as diversidades/complexidades nos seus territórios, tornando mais desafiadoras as ações a serem feitas; as atividades que devem ser elaboradas para a execução do Plano, como a alteração das caixas viárias e desapropriações; a desconexão entre as leis vigentes em debate e o Plano em formação; a resistência por parte da sociedade ao processo de mudança; a falta de integração entre concessionárias dos diversos serviços públicos, empresas privadas/públicas que atuam nas instalações do espaço urbano; os novos desafios produzidos pelos avanços tecnológicos na educação e na conscientização da população; o vandalismo no uso do espaço público; a apropriação das calçadas por comerciantes, ambulantes e empreendimentos privados de toda ordem; o risco de descontinuidade do Plano em mudança de gestão.

2. JUSTIFICATIVA

O Município de Fortaleza é a primeira capital do país a construir um Plano voltado exclusivamente para a caminhabilidade. Esta ação visa tornar os deslocamentos a pé proveitosos, seguros, confortáveis e interessantes. Isto se faz necessário, pois, entre outros fatores, de acordo com dados preliminares de 2019 da Prefeitura Municipal de Fortaleza, cerca de 33% dos deslocamentos totais na Capital são realizados a pé ou de bicicleta, sendo o atropelamento de pedestres a segunda causa de morte nos acidentes viários.

Visando atender aos desafios desta realidade e considerando que estes deslocamentos geram benefícios para saúde, não produzem gases do efeito estufa (GEE) e fortalecem a vitalidade urbana, Fortaleza está inovando na implementação desta Política Pública. O Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFOR) está sendo construído de maneira participativa com órgãos públicos, conselhos de classe, instituições de ensino, conselhos que tratam da temática de acessibilidade e membros da sociedade civil.

Por isso, o Plano de Caminhabilidade possibilita o desenvolvimento de ações que reconhecem as complexidades e as demandas que caracterizam os processos sociais, os quais envolvem diferentes atores que apresentam interesses conflitantes. No tocante aos estudos sobre caminhabilidade, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por meio do Censo 2010, revelaram, por exemplo, a existência da calçada no entorno dos domicílios, no comparativo entre as capitais. Fortaleza, neste quesito, ocupou, à época, a sétima posição com 82,95% dos domicílios dispondo de calçadas em seu entorno, ou seja, quase 20% dos domicílios localizados na capital cearense estão sem calçadas, meio indispensável para uma caminhada segura.

De acordo com a mesma pesquisa, entre os bairros onde este fato é mais revelado, são os bairros periféricos da Capital, como o Parque Dois Irmãos, o Siqueira, o Jangurussu e a área de confluência entre os bairros Henrique Jorge, Genibaú e Conjunto Ceará. Bairros como a Praia do Futuro I e II e Sabiaguaba também obtém destaque quanto a ausência de calçadas nas adjacências dos seus domicílios. Vale ressaltar a relevância de outros elementos que constituem as condições de caminhabilidade, situados na pesquisa do IBGE, tais como: arborização, lixo acumulado no logradouro, esgoto à céu aberto, identificação de logradouro, iluminação pública, pavimentação, bueiro/boca de lobo, meio-fio/guia, entre outros, cujos dados, estudos e análises encontram-se explicitados no Caderno de Diagnóstico do PMCFOR.

Ao mesmo tempo, de acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2014), nas

idades brasileiras com mais de 60.000 habitantes, 36% das viagens são realizadas a pé até os seus destinos, enquanto 27% são realizadas em transporte individual motorizado e 29%, em transporte público coletivo. O alto percentual de viagens feitas a pé acentua a importância de se desenvolver ferramentas para analisar a qualidade de espaços urbanos sob o ponto de vista do pedestre, assim como, investimentos em infraestrutura urbana destinados a melhorar as condições de Caminhabilidade em cidades brasileiras (ITDP Brasil, 2018).

Em Fortaleza, segundo a Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP) da Prefeitura Municipal de Fortaleza, a partir de dados preliminares da Pesquisa Origem-Destino 2019, tem-se que uma grande participação da mobilidade não-motorizada nos deslocamentos urbanos. De acordo com a referida pesquisa, o fato é que cerca de 33% dos deslocamentos totais na Capital são feitos a pé ou de bicicleta, ou seja, por meio da mobilidade ativa (PAULINO, 2019). Isso impõe a necessidade imediata de criar políticas públicas que resguardem o bem-estar dos pedestres e, nesta perspectiva, o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza (PMCFOR) surgiu com o intuito de tornar a cidade acessível, priorizando o pedestre para a construção de uma Fortaleza mais compartilhada e gentil.

3. IDENTIDADE ESTRATÉGICA DO PMCFOR

O PMCFOR foi elaborado para proporcionar a mudança desse panorama de ausência de priorização do pedestre no âmbito da Mobilidade Urbana em Fortaleza. Nesta perspectiva, pauta-se aqui a identidade estratégica que permita evidenciar a relevância do Plano de Caminhabilidade, suas atribuições e contribuições para a política pública de Fortaleza, considerando Missão, Visão e Valores⁹ que serão apresentados ao longo do presente documento.

a. Diretrizes, Missão, Visão e Valores

Antes de abordar as diretrizes, missão, visão e valores do PMCFOR é válido especificar o planejamento estratégico. Segundo Fischmann e Almeida (2007), trata-se de uma técnica administrativa que proporciona a empresa/órgão identificar a sua missão, seus pontos fracos e fortes, conhecer as oportunidades e as ameaças, por meio da análise do ambiente em que a instituição está inserida, resultando na determinação da direção que a organização deverá seguir.

O estabelecimento de diretrizes é de suma importância para o Plano de Caminhabilidade, partindo

⁹ A Missão como a razão de ser do PMCFOR; sendo a Visão a situação futura que o Plano pretende alcançar em um determinado período de tempo (que será concretizada pela consecução dos objetivos e metas estabelecidas no referido Plano); e os Valores que representam os resultados a serem alcançados em parceria de forma integrada entre as três esferas do governo, universidades, sociedade civil, dentre outros órgãos e instituições.

da missão, razão da existência do Plano; seguida da visão, ou seja, onde se pretende chegar. Trata-se do seu direcionamento fortalecido pela tomada de decisão por meio dos valores, considerados os resultados que devem ser alcançados por todos os envolvidos na realização das ações do Plano. Esse planejamento proporciona a melhor direção a ser seguida pela Prefeitura, atuando de forma inovadora e diferenciada.

Neste âmbito são diretrizes para a implantação, gerenciamento e monitoramento contínuo do PMCFFor:

- Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres, valorizando e incentivando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas;
- Integrar o Plano de Caminhabilidade à política de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- Considerar os deslocamentos a pé como um meio de transporte na formulação das políticas de mobilidade urbana;
- Melhorar as condições das viagens a pé, por meio de tratamento dos passeios e vias de pedestres, eliminação de barreiras arquitetônicas, tratamento paisagístico adequado e tratamento das travessias do sistema viário, adotando os preceitos da acessibilidade universal;
- Integrar a acessibilidade entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Estimular o aumento de viagens que utilizem os modos de transporte não motorizados, por meio da implantação de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos;
- Fomentar a colaboração entre autoridades internacionais, regionais e locais, operadores e grupos de interesse;
- Promover a distribuição mais equilibrada das atividades no território de forma a minimizar a necessidade de viagens motorizadas;
- Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de transporte;
- Desenvolver procedimentos internos para avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade, acessibilidade e caminhabilidade;
- Desenvolver bases de dados compartilhadas envolvendo informações sobre as políticas urbanas, a mobilidade e a caminhabilidade;
- Capacitar técnicos da administração municipal que atuam na gestão das políticas urbanas voltadas para a mobilidade, acessibilidade e caminhabilidade;
- Promover a disseminação do Plano de Caminhabilidade e a conscientização da população em relação aos seus direitos e deveres por meio de campanhas educativas;

Isto exposto, é relevante assinalar que a estratégia tem como característica a mudança, é um processo dinâmico e ajustável, à medida que a implementação acontece, detectam-se os pontos que precisam ser repensados e estabelecem as ações que deverão ser realizadas. Trata-se de uma forma de pensar no futuro, integrada no processo decisório, com base em método formalizado e articulador de resultados.

4. OBJETIVOS DO PLANO MUNICIPAL DE CAMINHABILIDADE

Os objetivos estão relacionados com a eficiência, eficácia e efetividade do Plano e serão alcançados por meio de ações de curto, médio e longo prazos. Eis abaixo o objetivo geral e os específicos do PMCFFor:

4.1 Geral

O PMCFFor tem como objetivo geral garantir a adequação e qualificação das calçadas de Fortaleza, tornando o espaço público atrativo, seguro, acessível e inclusivo, contribuindo para a qualidade de vida, bem-estar da população e redução da emissão de gases poluentes.

4.2 Específicos

- Elaborar o diagnóstico e as diretrizes de Caminhabilidade para a cidade por meio de um documento legal;
- Determinar critérios a serem seguidos para tornar os espaços públicos acessíveis a todas as pessoas, independentemente de suas condições ou restrições de mobilidade;
- Servir de parâmetro para intervenções futuras no espaço urbano do município.

5. O PMCFOR A PARTIR DO ESCOPO DE SEUS PRODUTOS

Serão apresentados de forma objetiva os produtos que compõem o PMCFFor. Além do Caderno de Estratégias aqui apresentado estão em construção, como se afirmou anteriormente, o Caderno de Memórias, Manual Técnico para Calçadas, Cartilha “As Calçadas que queremos”, Caderno de Diagnóstico, Caderno de Participação Social; Caderno de Boas Práticas e Proposições; Caderno de Financiamento e a Minuta de Lei.

5.1. Caderno de Memórias

O Caderno de Memórias foi concebido como o registro histórico do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFFor, apresentando toda a trajetória de desenvolvimento e elaboração do Plano. Neste caderno o cidadão encontrará registros documentais de todos os processos que contribuíram com o PMCFFor, como as oficinas, os questionários de consultas públicas, as reuniões, fóruns, as atas de cada reunião, listas de presença e registros fotográficos.

Este caderno contará com atualização permanente ao longo de todo o processo de elaboração do PMCFFor, dando a oportunidade para que o cidadão esteja ciente de toda a trajetória e visualize as contribuições dos órgãos públicos e da sociedade civil no Plano.

5.2. Manual Técnico para Calçadas

O Manual Técnico para Calçadas de Fortaleza tem como escopo esclarecer os critérios da legislação Federal, Estadual e Municipal vigentes, atentando ainda às Normas Técnicas Brasileiras de Acessibilidade (NBR 9.050 e NBR 16.537) e as recomendações de Desenho Universal. Observando práticas inovadoras ou já consagradas em outras localidades, elucidando as orientações técnicas de acessibilidade para aplicação destas na construção, *retrofit*¹⁰, ampliação, reforma e/ou na manutenção das calçadas, dos espaços públicos e dos espaços privados de uso público.

Igualmente, busca proporcionar, através de uma política de mobilidade, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, mitigando as barreiras urbanas e arquitetônicas, focando na Caminhabilidade Ativa, garantindo o direito de ir e vir por meio de ações sustentáveis, trazendo vitalidade urbana, visando a conscientização da sociedade, a fim de respeitar às necessidades desta para que possa usufruir a cidade de maneira justa e igualitária.

1.3. Cartilha “As Calçadas que Queremos”

A Cartilha “As Calçadas que Queremos” é um compilado do Caderno Técnico de Boas Práticas para Calçadas que busca conscientizar e ilustrar para o cidadão os pontos mais relevantes na construção, adaptação e/ou adequação do passeio público acessível. É, ainda, uma ferramenta que instrumentaliza a fiscalização no que diz respeito às edificações de uso coletivo, públicos e/ou privadas de uso público, incentivando assim, práticas exitosas na melhoria da interface destas

¹⁰ Segundo o Art. 207 do Código da Cidade de Fortaleza, “considera-se ‘retrofit’ um conjunto de ações, visando a modernização, requalificação e a revitalização de edificação existente com mais de 10 (dez) anos de construção [...] com ou sem aumento de área e com ou sem mudança de uso, buscando a eficiência da sua utilização.” (FORTALEZA, 2019)

construções com as calçadas que as integram com a Cidade.

1.4. Caderno de Diagnóstico

O Caderno de Diagnóstico tem como objetivo compreender o que caracteriza os principais dos percursos a pé em Fortaleza e, para tanto, o documento tem como foco analisar a relação entre o contexto social, econômico e cultural de Fortaleza com o cenário da infraestrutura urbana voltada à caminhabilidade na Cidade.

Neste sentido, a análise compreenderá: 1) a discussão do histórico do papel das calçadas e dos percursos a pé nas disputas sociais ao longo da formação da Capital; 2) uma análise da infraestrutura existente do entorno dos domicílios na Cidade, a partir do levantamento dos dados do Censo do IBGE (2010); 3) O levantamento de indicadores sociais que expressam a relação entre desigualdade socioeconômico e os percursos a pé em Fortaleza; 4) A análise da integração das políticas públicas no tema da caminhabilidade; 5) a compreensão de como a legislação e os instrumentos de planejamento da Cidade tratam o tema; 6) a análise das principais dificuldades quanto à gestão das calçadas; e 7) a percepção do usuário quanto à situação da caminhabilidade em Fortaleza

Este estudo se dará como base em dados secundários, levantados em órgãos públicos e organizações não governamentais, trabalhos acadêmicos, assim como, a partir de pesquisa em documentos oficiais, mas também se dará, com foco em consultas públicas e oficinas participativas realizadas no âmbito do PMCFFor, como forma de expressar a percepção do cidadão sobre o atual cenário da caminhabilidade em Fortaleza. A partir disto, o documento indicará, de forma sintética, os desafios a serem superados pela Gestão Municipal no tema.

1.5. Caderno de Participação Social

O Caderno de Participação Social tem como foco refletir de forma detalhada os processos participativos efetuados ao longo da execução do PMCFFor. Neste sentido, este documento apresentará os resultados de todas as oficinas, consultas públicas e audiências realizadas, seja por meio de relatórios de cada evento, dos resultados quantitativos expressados pelos instrumentos de consulta, ou ainda, por meio de fotos, áudio e vídeo dos eventos do PMCFFor.

1.6. Caderno de Boas Práticas e Proposições

O Caderno de Boas Práticas e Proposições estabelece os critérios para Benchmark (zoneamento das calçadas e caracterização de cada tipologia), bem como o seu estudo com a apresentação dos cenários locais, nacionais e internacionais de boas práticas; e adaptação a realidade local, definindo as áreas prioritárias de intervenção por tipologia e caracterização, estabelecendo cronograma de implementação progressiva das ações na cidade.

1.7. Caderno de Financiamento

O Caderno de financiamento tem como objetivo realizar coleta e analisar os diversos meios de financiamentos que se enquadrem para o projeto de execução do Plano de Caminhabilidade, bem como, definir os possíveis meios de financiamento para as áreas de intervenção de curto e médio prazo, além de prever a realização de um fundo específico de caminhabilidade para as requalificações de longo prazo e manutenção das calçadas de Fortaleza.

São contemplados no caderno temas sobre a contextualização dos meios de financiamento; a importância da governança na gestão dos recursos municipais; a perspectiva dos fundos municipais, tais como, o Fundo de Defesa do Meio Ambiente, Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, Fundo Municipal dos Direitos Humanos da Pessoa Idosa, Fundo Municipal de Defesa dos Direitos Difusos, Fundo Municipal para Proteção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas do Município de Fortaleza.

Estão abordados os Programas Municipais que possuem interface com a caminhabilidade e a otimização de recursos com Parcerias Público Privadas. Os instrumentos de controle urbano e a otimização da gestão da caminhabilidade, como Habite-se e Código da Cidade. As metas previstas para mobilidade no âmbito do Plano Plurianual Participativo (2018-2021), a Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2020, a Lei Orçamentária Anual de 2020, bem como os projetos relacionados ao Plano Fortaleza 2040.

Referencia, ainda, as oportunidades para a captação de recursos no âmbito dos Governos Estadual e Federal, fontes de recursos nacionais e internacionais, além da criação de um fundo específico para a Caminhabilidade. Por fim, são elencadas as diretrizes de ação e propostas construídas no âmbito do PMCFFor e avaliação das principais oportunidades para o financiamento das propostas relativas à caminhabilidade.

1.8. Minuta de Lei

A Minuta de Lei tem como objetivo regulamentar o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza, de acordo com o diagnóstico e as propostas de curto, médio e longo prazo elaboradas e previstas para a cidade de Fortaleza.

6. PARCERIAS INSTITUCIONAIS ESTRATÉGICAS

As parcerias estratégicas são de suma importância para a otimização e sustentabilidade dos processos, planos e projetos. A colaboração, o trabalho em conjunto e a troca de conhecimento representam o caminho prático para realização de planos sustentáveis que, ao longo de seus ciclos de atividades, possam criar apoios contínuos. Nesta perspectiva, as parcerias, a seguir relacionadas, foram firmadas com o intuito de contribuir para a eficácia do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza:

Agência de Fiscalização de Fortaleza – AGEFIS;
Alternativa Consultoria;
Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania – AMC;
Autarquia de Urbanismo e Paisagismo de Fortaleza – URBFOR;
Bloomberg Initiative for Global Road Safety – BIGRS;
Câmara dos Dirigentes Lojistas de Fortaleza – CDL;
Câmara Municipal de Fortaleza – CMF;
Câmara dos Vereadores de Fortaleza – CV;
Centro Universitário 7 de Setembro – UNI7;
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Ceará – CREA;
Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza – ETUFOR;
Instituto de Planejamento de Fortaleza – IPLANFOR;
Ministério Público do Ceará – MPCe;
Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos – SCSP;
Secretaria Municipal de Infraestrutura – SEINF;
Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Desenvolvimento Social de Fortaleza – SDHDS;
Secretaria Regional do Centro – SR CENTRO;
Secretaria Regional IV – SR IV;
Secretaria Regional VI – SR VI;
Sociedade de Assistência aos Cegos – SAC;
Universidade de Fortaleza – UNIFOR;

7. O PAPEL DA REDE INTERDISCIPLINAR E INTERSETORIAL DO PMCFOR

A Rede Interdisciplinar e Intersetorial do Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFOR, formalizada por meio da Portaria SEUMA Nº 53/2019 de 16 de setembro ((revogada pela Portaria SEUMA nº 10 de 14 de fevereiro de 2020), tem como intuito acompanhar e subsidiar tecnicamente a elaboração e execução do mesmo. A atribuição dos participantes desta Rede consiste em:

- Participar das reuniões; engajar os grupos de trabalho;
- Contribuir com os mecanismos de registro, divulgação, participação e controle social;
- Acompanhar o processo de elaboração, implantação, desenvolvimento e monitoramento do Plano;
- Colaborar com o levantamento, a geração de dados e de conhecimento referente à caminhabilidade;
- Contribuir com o estabelecimento de metas e indicadores, desenvolvimento de metodologias e diagnósticos de trabalho, identificação de mecanismos de financiamento e de mecanismos de regulamentação.

Os Grupos de Trabalho (GT) são compostos e divididos por integrantes da Rede Interdisciplinar e Intersetorial do PMCFOR e tem como objetivo principal colaborar com o levantamento e geração de dados referentes à caminhabilidade, bem como, acompanhar o processo de elaboração, implantação e monitoramento do Plano. A formação dos Grupos de Trabalho são fundamentais para que os indivíduos possam contribuir de maneira distinta para o mesmo objetivo, possibilitando aproveitar diferentes habilidades para aprimoramento do Plano.

GT Participação social – Responsável pela elaboração do Caderno de Participação Social e tem como objetivo contribuir com os mecanismos de registro, divulgação, participação e controle social, por meio de fóruns, audiências, consultas públicas, campanhas, entre outras metodologias.

GT Metodologia e diagnóstico – Responsável pela elaboração do Caderno de Diagnóstico e tem como objetivo elaborar a metodologia de análise e estudo da cidade, bem como a coleta de dados, legislações e pesquisas para elaboração do diagnóstico de Fortaleza no conceito da Caminhabilidade.

GT Mobilidade reduzida – Responsável pela elaboração do Caderno de Diagnóstico e tem como objetivo coletar dados, legislações e pesquisas voltados para pessoas com deficiência, permanente

ou temporária, para elaboração do diagnóstico de Fortaleza no conceito da Caminhabilidade.

GT Planejamento estratégico - Responsável pela elaboração do Caderno de Boas Práticas e Proposições e tem como objetivo analisar as boas práticas de caminhabilidade em nível internacional, nacional e local, bem como adaptar as boas referências para a realidade local e propor intervenções a curto, médio e longo prazo.

GT Meios de financiamento – Responsável pela elaboração do Caderno de Financiamento e tem como objetivo analisar os tipos de financiamentos propícios para a caminhabilidade e propor financiamento para as intervenções prioritárias de curto e médio prazo e um possível fundo para as intervenções de longo prazo.


8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para um Plano de Caminhabilidade efetivo é imprescindível realizar múltiplas ações, tais como o mapeamento dos atores e participação social, definindo áreas de intervenção, metas, prioridades, horizontes e cenários, por meio da avaliação de propostas e impactos para elaboração de um programa de ação com indicadores de desempenho, cujos assuntos serão referidos no caderno de propostas do PMCFor.

As experiências de sucesso revelam valiosas lições, nomeadamente a construção de um inventário de todas as calçadas que pode ser acessado por qualquer pessoa por meio de um aplicativo interligado pela internet. As cidades precisam mapear suas calçadas para que se possa entender o tamanho do desafio para uma auditoria eficiente das ruas; estruturar as condições e estabelecer prioridades para desenvolver metas de melhoria por regiões; criar indicadores para monitoramento da qualidade da infraestrutura física e social da Caminhabilidade; incluir as ações de caminhabilidade no processo de aprovação de construção de empreendimentos com a devida fiscalização.

É fundamental a promoção de uma rede de bairros mais densos, caminháveis e conectados entre si, com prioridade para o transporte ativo e coletivo, juntamente com oportunidades de emprego e renda, áreas de moradia e lazer, comércio, escolas e demais serviços urbanos, elementos próximos o suficiente para tornar os deslocamentos cotidianos viáveis a pé ou de bicicleta.

Vale ressaltar no quesito “boas práticas” a construção de estacionamentos abaixo do nível do solo, onde o espaço desocupado na superfície possa ser destinado à criação de praças, espaços públicos e



zonas exclusivas para os pedestres, conectadas e acessíveis, interligando as principais áreas verdes e de lazer da cidade.

São essenciais diretrizes para a avaliação quantitativa e qualitativa de calçadas e vias cicláveis estabelecer os padrões de infraestrutura e sinalização que deverão ser considerados em legislações complementares, incluindo critérios de segurança viária; dispor de novas tecnologias; estabelecer orientações para um sistema de informações e para campanhas educativas.

Quanto mais elementos incorporados no Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza, maior segurança, mais saúde e melhor qualidade de vida as pessoas terão em suas cidades. Uma mobilidade eficiente e integrada permite que as pessoas realizem seus deslocamentos cotidianos sem precisar de carro. Desta maneira, acontecerá a priorização do pedestre, dos trajetos de mobilidade ativa, equilibrando a distribuição do espaço e construindo uma cidade mais justa para todos.

REFERÊNCIAS

BÖHLER-BAEDEKER; S.; KOST, C.; MERFORTH, M.; KUMAR, K. Plano de Mobilidade urbana: abordagens nacionais e práticas locais. 2014. Plano Federal da Cooperação Econômica E Do Desenvolvimento. Publicado por Internationale Zusammenarbeit (GIZ). ITDP (Institute for Transportation and Development Policy). Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/03/td13_urbanmobilityplans_pt.pdf>. Acesso em: 19 nov 2019.

BRADSHAW, C. Creating and using a rating system for neighborhood walkability. Presented to the 14th Intern. Pedestrian Conference, Boulder CO. Ottawa, Canada, 1993 in LINS, Alane N. J. Mandel. Walkability no Município do Recife. Soluções para efetivar a adequação das calçadas à norma técnica. Revista On-line IPOG. 2015. Disponível em: <<http://www.ipoggo.com.br/revista-ipog/download/walkability-no-municipio-do-recife-solucoes-para-efetivar-a-adequacao-das-calçadas-a-norma-tecnica->>. Acesso em: 18 nov 2019.

BRASIL. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 20 dez. 2019.

BRASIL: MINISTÉRIO DAS CIDADES. PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2007.

BRYSON, J. M. Strategic planning for public and nonprofit organizations: a guide to strengthening and sustaining organizational achievement. 3 ed. San Francisco: Jossey-Bass Publishers, 2004 in FREITAS, Simone; BONTEMPO, Paulo. Os desafios da implementação do planejamento estratégico no poder judiciário do Estado de Goiás. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais. 2019. Disponível em: <<https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/198>>. Acesso em 18 nov 2019.

CACCIA, Lara; PACHECO, Priscila. WRI BRASIL. 5 exemplos de caminhabilidadeCaminhabilidade. 2019. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/10/5-exemplos-de-caminhabilidadeCaminhabilidade>>.

CAMBRA, Paulo Jorge Monteiro de. Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment. Dissertação para a Obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo e Ordenamento do Território Júri. 2012. Disponível em: <<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395144992898/Dissertacao.pdf>>. Acesso em: 19 nov 2019.

CARVALHO, Eduardo da N.; SANTOS, Rita Maria G. dos. As diretrizes organizacionais: uma análise prática da missão, visão e valores em uma pequena empresa em Mossoró-RN. 2016. Periódico de Graduação e Pós-graduação em Administração e Recursos Humanos. Disponível em: <<http://revistafocoadm.org/index.php/foco/article/download/165/139>>. Acesso em: 18 nov 2019.

CERVERO, R., and K. Kockelman. 1997. "Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity and Design." Transportation Research Part D: Transport and Environment 2 (3): 199-219 in CAMBRA, Paulo Jorge Monteiro de. Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment. Dissertação para a Obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo e Ordenamento do Território Júri. 2012. Disponível em: <<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/95144992898/Dissertacao.pdf>>. Acesso em: 18 nov 2019.

DIÓGENES, Beatriz Helena Nogueira. Transformações Recentes na Área Metropolitana de Fortaleza - A Expansão no Eixo Sudeste. Dispersão Urbana e Mobilidade Populacional. São Paulo, 2015. V.12 N.21. P. 400 – 440.

ECOMOBILITY WORLD FESTIVAL. Festival Mundial da EcoMobility. 2017. Disponível em: <<http://kaohsiung.ecomobilityfestival.org/festival/>> Acesso em: 20 nov 2019.

FADUL, E. M. SOUZA, A. R. Políticas de reformas da administração pública brasileira: uma compreensão a partir de seus mapas conceituais. In: ENCONTRO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 24, 2005, Brasília. Anais...Brasília: ANPAD, 2005

FISCHMANN, Adalberto Américo; ALMEIDA, Martinho Isnard Ribeiro de. Planejamento Estratégico na Prática. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2007 in CARVALHO, Eduardo da N.; SANTOS, Rita Maria G. dos. As diretrizes organizacionais: uma análise prática da missão, visão e valores em uma pequena empresa em Mossoró-RN. 2016. Periódico de Graduação e Pós-graduação em Administração e Recursos Humanos. Disponível em: <http://revistafocoadm.org/index.php/foco/article/download/165/139>>. Acesso em: 18 nov 2019.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal de. Código da Cidade .Lei Complementar Nº 0270, 02 de agosto de 2019. Disponível em: <https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/infocidade/codigo-da-cidade/codigo_da_cidade_-_lei_complementar_n_270_de_02_de_agosto_de_2019.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2019.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal de. Código de obras e postura do município de fortaleza. Lei Nº 5.530 de 23 de dezembro de 1981. Disponível em:<<https://portal.seuma.fortaleza.ce.gov.br/fortalezaonline/portal/legislacao/Res%C3%ADduos%20S%C3%B3lidos/3.%20Legisla%C3%A7%C3%A3o%20Municipal/Lei%20n%C2%BA%205.530%20de%202017%20de%20dezembro%20de%201981.pdf>>. Acesso em: 20 dez. 2019.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal de. Prefeito Roberto Cláudio autoriza a elaboração do Plano de Acessibilidade Sustentável de Fortaleza. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-assina-ordem-de-servico-que-autoriza-a-elaboracao-do-plano-de-acessibilidade-sustentavel-de-fortaleza>>. Acesso em: 20 dez. 2019.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal de. Prefeitura lança Caderno Técnico e Cartilha de Boas Práticas para Calçadas de Fortaleza. Canal Meio Ambiente. 19 dez. 2018. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-lanca-caderno-tecnico-e-cartilha-de-boas-praticas-para-calcadas-de-fortaleza>>. Acesso em: 18 dez. 2019.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal de. Segurança no Trânsito. Disponível em: <<https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/menu-programas/seguran%C3%A7a-no-tr%C3%A2nsito.html>>. Acesso em: 20 dez. 2019.

FREITAS, Simone; BONTEMPO, Paulo. Os desafios da implementação do planejamento estratégico no poder judiciário do Estado de Goiás. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais. 2019. Disponível em: < <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/198>>. Acesso em 18 nov 2019.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo. Perspectiva, 2013.

Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento. ITDP. Índice de Caminhabilidade. 2.0. Ferramenta. 2018. Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/01/ITDP_TA_CAMINHABILIDADECAMINHABILIDADE_V2_ABRIL_2018.pdf> Acesso em: 18 nov 2019.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Agenda 2030. ODS - Metas Nacionais dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. 2018. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=33895&Itemid=433>. Acesso em: 18 nov 2019.

KEMP, R. *The need for strategic planning in the public and nonprofit sector*. European Management Journal.-Elsevier, Vol. 8.p. 202-205. 1990 in FREITAS, Simone; BONTEMPO, Paulo. Os desafios da implementação do planejamento estratégico no poder judiciário do Estado de Goiás. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais. 2019. Disponível em: <<https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/198>>. Acesso em 18 nov 2019.

LINS, Alane N. J. Mandel. Walkability no Município do Recife. Soluções para efetivar a adequação das calçadas à norma técnica. Revista On-line IPOG. 2015. Disponível em: <<http://www.ipoggo.com.br/revista-ipog/download/walkability-no-municipio-do-recife-solucoes-para-efetivar-a-adequacao-das-calçadas-a-norma-tecnica->>. Acesso em: 18 nov 2019.

LOPES, Rafael. Revista Linha Direta. 2019S/d. Disponível em: <<https://www.portalinhadireta.com.br/publico/images/pilares/f139ccc75b3f27ace03087948b75f20d.pdf>><https://linhadireta.com.br/publico/images/pilares/f139ccc75b3f27ace03087948b75f20d.pdf>> Acesso em: 18 nov 2019.

MANDEL LINS; KOHLMAN RABBANI. Evaluation of side walks on a busy avenue in a Brazilian metropolis. In: AREZES, Pedro (Org.). Occupational Safety and Hygiene II. 1ed.London: Taylor & Francis, 2014 in LINS, Alane N. J. Mandel. Walkability no Município do Recife. Soluções para efetivar a adequação das calçadas à norma técnica. Revista On-line IPOG. 2015. Disponível em: <<http://www.ipoggo.com.br/revista-ipog/download/walkability-no-municipio-do-recife-solucoes-para-efetivar-a-adequacao-das-calçadas-a-norma-tecnica->>. Acesso em: 18 nov 2019.

MINTZBERG, H.; QUINN, J. B. O Processo de Estratégia. Porto Alegre: Bookman, 2001.

MORATO, Jessica Arielle Queiroz; SILVA, Bruno Cezar. Planejamento estratégico situacional: um instrumento para formação e gestão de políticas. Revista Gestão Pública: práticas e desafios RGPD. 2016. Disponível em: <<https://periodicos.ufpe.br/revistas/gestaopublica/article/download/22310/18525>>. Acesso em: 18 nov 2019.

NETO, Vicente Correia Lima; GALINDO, Ernesto Pereira. Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade? 2015. Texto para discussão / Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5274/1/td_2115.pdf>. Acesso em: 18 nov 2019.

ONU, Organização das Nações Unidas, Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o desenvolvimento Sustentável. 49p. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>>. Acesso em: 31 de julho de 2019.

OTA, E. T. Os desafios para o uso do planejamento estratégico nas organizações públicas: uma visão de especialistas. 2014. 112 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Escola Brasileira de Administração Pública e Empresas, Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa, Rio de Janeiro.

PAIVA. Lincoln. Urbanismo caminhável: a caminhabilidade como prática de

construção de lugares. 2017. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo. Disponível em: <<http://tede.mackenzie.br/jspui/bitstream/tede/3400/5/Lincoln%20Paiva.pdf>>. Acesso em: 18 nov 2019.

PAULINO, Nicolas. Um em cada 3 percursos de Fortaleza é feito a pé ou de bicicleta. DIÁRIO DO NORDESTE. DN. 2019. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/metro/um-em-cada-3-percursos-de-fortaleza-e-feito-a-pe-ou-de-bicicleta-1.2150007>>. Acesso em: 19 nov 2019.

PEREIRA, C. A. R. DE FREITAS; SILVA, J. G. DA; LOPES, E. L. 2014. Estratégia: uma revisão teórica. III Simpósio Internacional de Gestão de Projetos. II Simpósio Internacional de Inovação e Sustentabilidade. Disponível em: <<https://singep.org.br/3singep/resultado/465.pdf>>. Acesso em: 19 nov 2019.

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Acompanhando a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável: subsídios iniciais do Sistema das Nações Unidas no Brasil sobre a identificação de indicadores nacionais referentes aos objetivos de desenvolvimento sustentável. Brasília: PNUD, 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARACRUZ. Plano de mobilidade do município de Aracruz. Estado do Espírito Santo. 2014. Disponível em: <http://www.aracruz.es.gov.br/arquivos/planejar_arquivos/Plano_Mobilidade_Aracruz_Abril_2015.pdf>. Acesso em 18 nov 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. Plano Diretor Cicloviário Integrado. Fortaleza. Fortaleza, 2014. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/images/pdf/PDCI_FORTALEZA.pdf>. Acesso em: 18 jul 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. Plano Fortaleza 2040: cidade conectada, acessível e justa. Fortaleza, 2016. v. 3.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOINVILLE. Plano de Mobilidade de Joinville. Joinville, 2016. Disponível em: <https://www.joinville.sc.gov.br/publicacoes/plano-de-mobilidade-de-joinville-planmob/>. Acesso em: 18 jul 2019.

RUTZ, N.; MERINO, E.; PRADO, F. H. 16 Companhia Brasileira de Trens Urbanos. CBTT. 2007. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/antp_16congr/resumos/arquivos/antp2007_206.pdf>. Acesso em: 18 nov 2019.

SANTOS, E. C.; Cruz, I. A. Recuperação da área central com base no aumento do índice de caminhabilidade. Caminhabilidade. Universidade Positivo. Núcleo de ciências exatas e tecnológicas. 5(1), pp. 21-49, 2008 in LINS, Alane N. J. Mandel. Walkability no Município do Recife. Soluções para efetivar a adequação das calçadas à norma técnica. Revista On-line IPOG. 2015. Disponível em: <<http://www.ipoggo.com.br/revista-ipog/download/walkability-no-municipio-do-recife-solucoes-para-efetivar-a-adequacao-das-calcadas-a-norma-tecnica->>. Acesso em: 18 nov 2019.

SANTOS, Elizete de Oliveira. Produção do Espaço, Habitação e Circuito Imobiliário em Fortaleza-CeE: temporalidades e espacialidades no eixo sudeste de valorização da metrópole. 2015. Tese (Doutorado em Geografia do Programa de Pós-Graduação) – Universidade Estadual do Ceará. Ceará, 2015.

SCHUMACHER, Ernst Friedrich. O negócio é ser Pequeno. Um estudo de economia que leva em conta as pessoas. Editora Zahar, 1983.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS. SEBRAE NACIONAL. Planejamento estratégico. Três ferramentas para auxiliar no planejamento estratégico do negócio. 2018. Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/tres-ferramentas-para-auxiliar-no-planejamento-estrategico-do-negocio,c55b6d461ed47510VgnVCM1000004c00210aRCRD>>. Acesso em: 19 nov 2019.

SILVA, Juliano. A importância do planejamento nas ações da gestão pública. 2014. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/a-importancia-do-planejamento-nas-acoes-da-gestao-publica>>. Acesso em: 19 nov 2019.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Mudar a Cidade: Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbana. 6ª. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SPECK, J. Cidade Caminhável. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

WRI BRASIL. Sobre o WRI Brasil. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/sobre>>. Acesso em: 20 dez. 2019.



Prefeitura de
Fortaleza

