

DESENVOLVIMENTO (IN)SUSTENTÁVEL EM SERGIPE: MÚLTIPLAS ABORDAGENS

ORGANIZADORES:

MARIA JOSÉ NASCIMENTO SOARES

ROBSON ANDRADE DE JESUS

JONIELTON OLIVEIRA DANTAS

CLÁUDIA FERNANDA TEIXEIRA DE MÉLO

MARÍLIA BARBOSA DOS SANTOS

INAJÁ FRANCISCO DE SOUSA



Criação Editora

EDITORA CRIAÇÃO
CONSELHO EDITORIAL

Ana Maria de Menezes
Christina Bielinski Ramalho
Fábio Alves dos Santos
Ítalo de Melo Ramalho
Jorge Carvalho do Nascimento
José Afonso do Nascimento
José Eduardo Franco
José Rodorval Ramalho
Justino Alves Lima
Luiz Eduardo Oliveira
Martin Hadsell do Nascimento
Rita de Cácia Santos Souza

COMISSÃO CIENTÍFICA:
Anézia Maria Fonsêca Barbosa
Auceia Matos Dourado
Cláudia Fernanda Ferreira de Melo
Giane Florentino Rodrigues de Brito
Jonielton Oliveira Dantas
José Genivaldo Martires
Laura Jane Gomes
Luciana Gomes Machado Nascimento
Marília Barbosa dos Santos
Moema de Souza Esmeraldo
Paulo Heimar Souto
Paulo Sérgio Maroti
Pedro Alves da Silva Filho
Sérgio Luiz Lopes

Obra financiada com os recursos da Coordenação de
Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)
Código de Financiamento 001, conforme Portaria nº 206/2018

DESENVOLVIMENTO (IN)SUSTENTÁVEL EM SERGIPE: MÚLTIPLAS ABORDAGENS

ORGANIZADORES:

MARIA JOSÉ NASCIMENTO SOARES
ROBSON ANDRADE DE JESUS
JONIELTON OLIVEIRA DANTAS
CLÁUDIA FERNANDA TEIXEIRA DE MÉLO
MARÍLIA BARBOSA DOS SANTOS
INAJÁ FRANCISCO DE SOUSA



Criação Editora
ARACAJU | 2022

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS AOS ORGANIZADORES

É proibido a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio. A violação dos direitos de autor (Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998.) é crime estabelecido pelo artigo 184 do código penal.

Este livro segue as normas do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, adotado no Brasil em 2009.

O rigor e a exatidão do conteúdo dos artigos publicados são da responsabilidade exclusiva dos seus autores. Os autores são responsáveis pela obtenção da autorização escrita para reprodução de materiais que tenham sido previamente publicados e que desejem que sejam reproduzidos neste livro.

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do(s) autor(es) e não necessariamente refletem a visão dos órgãos de fomento.

PROJETO GRÁFICO: Adilma Menezes

FOTOS: Maria José Nascimento Soares

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
TuxpedBiblio (São Paulo, SP)

Ficha catalográfica elaborada pelo bibliotecário Pedro Anizio Gomes - CRB-8 8846

R676c Soares, Maria José Nascimento Soares et al. (orgs).
Desenvolvimento (In)Sustentável em Sergipe: múltiplas abordagens / Organizadores: Maria José Nascimento Soares; Robson Andrade de Jesus; Jonielton Oliveira Dantas; Cláudia Fernanda Teixeira de Melo; Marília Barbosa dos Santos; Inajá Francisco De Sousa. -- 1. ed. -- Aracaju, SE : Criação Editora, 2023.
Ebook pdf
274 p.; il. tabs.; quadros; fotografia.
Inclui bibliografia.
ISBN 978-85-8413-417-5 (digital)

1. Ciências Ambientais. 2. Conversação. 3. Meio Ambiente. 4. Preservação. I. Título. II. Assunto. III. Organizadoras.

CDD 577
CDU 504.05

ÍNDICE PARA CATÁLOGO SISTEMÁTICO

1. Ecologia / Meio ambiente / Biodiversidade.
2. Meio ambiente.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO **9**

PREFÁCIO **11**

ASPECTOS DA SUSTENTABILIDADE NA EXPLORAÇÃO
AGRÍCOLA DO MILHO EM SERGIPE – NORDESTE DO
BRASIL **17**

Ana Paula Silva de Santana

Alceu Pedrotti

Brisa Marina da Silva Andrade

A OFICINA DE PAPEL ARACAJUANA: UM EXEMPLO DE
SUSTENTABILIDADE LOCAL INCLUSIVA E FRATERNAL **39**

Raquel Torres de Brito Silva

Carlos Augusto Alcantara Machado

DIREITOS HUMANOS, EDUCAÇÃO INCLUSIVA E OS OBJE-
TIVOS DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL 2030: UMA
REFLEXÃO PARA ESCOLAS PÚBLICAS DE ARACAJU **59**

Débora Evangelista Reis Oliveira

Ronise Nascimento Almeida

Maria José Nascimento Soares

SUSTENTABILIDADE NA ADOÇÃO DE FONTES DE ENERGIA FOTOVOLTAICAS: A CRESCENTE IMPLANTAÇÃO DA ENERGIA SOLAR EM SERGIPE **75**

José Carlos Benício do Nascimento Filho
Felipe Cardoso de Argôlo
Inajá Francisco de Sousa
Luciana Moraes do Nascimento Argôlo

CIDADE SUSTENTÁVEL COMO DIREITO FUNDAMENTAL: ESTUDO DE CASO DA AVENIDA HERMES FONTES NA CIDADE DE ARACAJU/SE **95**

Dauane Conceição Santos de Santana
Luciana Moraes do Nascimento Argôlo
José Carlos Benício do Nascimento Filho
Rosana de Oliveira Santos Batista

FORMAS E ESTRUTURAS SOCIOAMBIENTAIS DA CIDADE DE ARACAJU **117**

Jadson de Jesus Santos
Maria José Nascimento Soares

ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE (APPs) E A (IN) SUSTENTABILIDADE URBANA NO BAIRRO FAROLÂNDIA EM ARACAJU/SE **141**

Ingrid Carvalho Santos Oliveira
Jailton de Jesus Costa
Lindemberg Medeiros de Araujo

SUSTENTABILIDADE URBANA DE ESPAÇOS PÚBLICOS: O CASO DOS BAIRROS ÀS MARGENS DO RIO SERGIPE EM ARACAJU/SE **155**

André Vinícius Bezerra de Andrade Silva

Jailton de Jesus Costa

Camilo Rafael Pereira Brandão

GESTÃO PÚBLICA EM ÁREAS DE MANGUEZAL NO MUNICÍPIO DE ARACAJU/SE **175**

Eliene Oliveira da Silva

Edson Oliveira da Silva

PARQUES URBANOS: GOVERNANÇA E QUALIDADE DE VIDA **197**

Claudiene de Jesus Alencar

Talitha Silva Cavalcante Bezerra

Thaise Melo de Almeida Alves

ESTRATÉGIAS SUSTENTÁVEIS PROPOSTAS PARA A PRESERVAÇÃO AMBIENTAL NO POLO CONFECIONISTA TÊXTIL DE TOBIAS BARRETO/SE **215**

José Adilson de Freitas

Jailton de Jesus Costa

Robson Andrade de Jesus

MICROPLÁSTICOS, DA CRIAÇÃO À POLUIÇÃO MARINHA **239**

Ana Alice Santos

Ramon Torres de Brito Silva

Jeamylle Nilin

Jailton de Jesus Costa

MINICURRÍCULO DOS AUTORES DOS CAPÍTULOS **261**

CIDADE SUSTENTÁVEL COMO DIREITO FUNDAMENTAL: ESTUDO DE CASO DA AVENIDA HERMES FONTES NA CIDADE DE ARACAJU/SE

**DAUANE CONCEIÇÃO SANTOS DE SANTANA (UFS)
LUCIANA MORAES DO NASCIMENTO ARGÔLO (UFS)
JOSÉ CARLOS BENÍCIO DO NASCIMENTO FILHO (UFS)
ROSANA DE OLIVEIRA SANTOS BATISTA (UFS)**





Considerações iniciais

A lei 10.257/2001, mais conhecida como o Estatuto da Cidade, estabelece diretrizes gerais da política urbana, dentre elas, a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (BRASIL, 2001).

A Avenida Hermes Fontes é uma das vias mais antigas e movimentadas da cidade de Aracaju, capital do Estado de Sergipe. Sua delimitação é compreendida entre a Avenida Barão de Maruim, no Bairro Suíssa, e a Avenida Deputado Silvío Teixeira, entre os Bairros Luzia e Gragerú. Sua extensão é de aproximadamente 2,3 km e os fluxos de carros nos seus dois sentidos podem somar em torno de 4600 carros/dia (DA SILVA COSTA, DA SILVA e DE OLIVEIRA SILVA, 2020).

Diante da importância dessa avenida para a cidade de Aracaju, esse artigo objetiva analisar o planejamento da Avenida Hermes Fontes no período de 2019 a 2021, em consonância com o art. 2º, II do Estatuto da Cidade, que assegura a gestão democrática por meio da participação da população e do objetivo 11 da Agenda 2030. Para tanto, fez-se necessário, no primeiro momento, uma análise jurídica acerca do tema principal, qual seja, direito à uma cidade sustentável, passeando pelos institutos nacionais e internacionais, além da Agenda 2030 da Organização das Nações Uni-

das. No segundo momento, foi apresentado a participação social como ferramenta necessária para planejamento de áreas públicas urbanas como uma forma de respeito aos direitos individuais e coletivos, partindo do entendimento que planejar é uma atividade complexa e essencial para que o desenvolvimento do espaço urbano seja mais abrangente à toda sociedade.

Os caminhos trilhados para a construção da presente pesquisa, teve como método procedimental a pesquisa bibliográfica e documental, com o fito de analisar e registrar matérias e publicações jornalísticas sobre a implantação e a pós-implantação do projeto de reforma da Avenida Hermes Fontes, o Plano Diretor de Mobilidade de Aracaju (2015), a Agenda 2030 e o Estatuto da Cidade (lei 10.257/2001).

Logo, diante todo material pesquisado, chegou-se à conclusão que a implementação da reforma da via sob a justificativa de promover a melhoria do acesso de clientes aos estabelecimentos comerciais e redução do engarrafamento de automóveis sobrepôs o princípio administrativo da publicidade à conservação das árvores e à participação popular, sendo esta uma ferramenta necessária para planejamento de áreas públicas urbanas face o respeito aos direitos individuais e coletivos.

Do direito à cidade: o equilíbrio entre o meio ambiente e a sociedade

Desde os primórdios que as cidades existem. Contudo, aos poucos elas foram desaparecendo em seu formato arcaico, retomando seu desenvolvimento e dando espaço às poderosas cidades face o movimento da industrialização, acompanhado pelo forte capitalismo. No entanto, é com a agricultura, em detrimento dos feudos, que as Cidades começaram a acumular riquezas, a exemplo dos objetos, tesouros, capitais virtuais (LEFEBVRE, 2011).

Diante desse contexto, passa-se a prevalecer as dualidades entre industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Esses dois “aspectos” deste processo, considerados como inseparáveis, passam a fazer parte de uma mesma unidade, porém, em conflitos, já que, historicamente, há um choque entre a realidade urbana e a realidade industrial. O processo de industrialização assalta e saqueia a realidade urbana preexistente, seguido pela negação social do econômico industrial pelo social urbano. Com isso, a urbanização se amplia, se generaliza. Porém, é com o passar dos tempos que a realidade urbana se reencontra, se reinventa (LEFEBVRE, 2011).

No Brasil, o processo de urbanização acelerou a partir da segunda metade do século XX, expressando um crescimento populacional enérgico. Somente entre 1960 e 2010, o Brasil urbano cresceu 402%, passando de 32 milhões para 160 milhões de pessoas vivendo nas cidades (Ipea, 2016). Logo, face ao processo de rápida urbanização, aliado às falhas de planejamento e gestão, gerou grandes consequências e desafios que permanecem presentes até hoje na realidade brasileira, a exemplo das desigualdades sociais, a inexistência de serviços básicos de saúde, saneamento básico e habitação que ainda não se tornaram acessíveis a todos os habitantes das cidades do país (AMANAJÁS; KLUG, 2018).

O direito à cidade, no Brasil, está amparado pelo Estatuto da Cidade - Lei n. 10.257/2001 -, que traz em seu corpo acerca do direito às cidades sustentáveis, mais especificamente, no art. 2º, incisos I e II. O Estatuto da Cidade estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências (BRASIL, 2001). A Constituição Federal, em seu artigo 182, também regulamenta a política de desenvolvimento urbano, este executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, que visa, ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988).

No Estatuto da Cidade, em seu artigo 2º, inciso I, descreve o direito a cidades sustentáveis como “o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 2001), traduzindo o direito à cidade como uma vasta gama de direitos (AMANAJÁS; KLUG, 2018).

Não obstante, a Lei n. 10.257/2001, como meio de efetivação do direito à cidade, reforçou a importância dos planos diretores criando diversos institutos jurídicos e políticos, a saber, o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU); o direito de preempção; o direito de superfície; a outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso; a transferência do direito de construir; e a operação urbana consorciada, com o objetivo de combater processos promotores das desigualdades urbanas (AMANAJÁS; KLUG, 2018).

Outro ponto a destacar do Estatuto da Cidade é o inciso II do mesmo artigo, qual seja, o artigo 2º que assegura a «gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano» (BRASIL, 2001). Logo, a execução de quaisquer projetos e/ou planos sem a participação da população e associações representativas fere a gestão democrática defendida pelo Estatuto da Cidade.

O direito à cidade é um direito difuso e coletivo, dos quais são titulares todos os habitantes da cidade, das gerações presentes e futuras, sendo um direito de natureza indivisível. A interpretação do direito à cidade deve ocorrer à luz da garantia e da promoção dos direitos humanos, compreendendo, desta forma, direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente a todos, como o direito de habitar, usar e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis (AMANAJÁS; KLUG, 2018).

A função social que representa o planejamento urbano encontra-se nos componentes sociais como a moradia, o meio ambiente equilibrado, equipamentos e serviços urbanos, saneamento básico, transporte público, cultura e lazer, sendo assegurado a todas as pessoas, sem discriminação de qualquer ordem, o direito a uma cidade paralelo ao direito ao usufruto com base nos princípios da sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social (LUCEMA; SILVA, 2008).

A função social do direito à cidade encontra-se descrita no próprio Estatuto da Cidade ao regular o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, do equilíbrio ambiental, da segurança e bem-estar dos cidadãos conforme assim aduz em seu artigo 1º (BRASIL, 2001). Além da sua proteção no Estatuto da Cidade e na Constituição Federal, o direito à Cidade tem referência em documentos produzidos em fóruns internacionais da sociedade, como por exemplo, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade (Fórum Social Mundial Policêntrico, 2006) e a Carta-Agenda pelos Direitos Humanos nas Cidades (CGLU-2009), além de documentos como a Carta do Rio de Janeiro sobre o Direito à Cidade (2010), entre outros (AMANAJÁS; KLUG, 2018).

As cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis também se encontram incluídas dentre os 17 objetivos da Agenda 2030 das Organizações das Nações Unidas (ONU), mais especificamente no objetivo 11, que objetiva cidades e comunidades sustentáveis (ONU, 2015).

Por fim, é necessário salientar que o direito à cidade sustentável é interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, na qual inclui, todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais uma vez que estão regulamentados nos tratados internacionais de direitos humanos. Desta forma, como direito fundamental, o direito à cidade impõe uma postura ativa do Estado, obrigando-o a disponibilizar prestações de natureza jurídica e material, os chamados direitos fundamentais de segunda

geração (ou dimensão), também denominados de direitos sociais (LUCEMA; SILVA, 2008). Imperioso destacar que o Direito à Cidade aparece como uma “necessidade social”, na qual há a necessidade da criação e da obra, e se constitui, juntamente com o “Direito à Diferença” e com o “Direito à Informação”, em um caminho para a constituição da Sociedade Urbana. (LEFEBVRE, 1973)

O direito a uma cidade sustentável é um direito fundamental, garantido pela Lei Maior, a Constituição Federativa do Brasil. Logo, confrontá-la é abrir mão do princípio mais importante existente, o da dignidade da pessoa humana. Trata-se de um direito que nos dá acesso a uma transformação enquanto cidadão, para então remodelar os processos e recursos urbanos através do nosso dever de participar através da gestão democrática na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. É um direito capaz de transformar o espaço em que vivemos, tornando-o mais saudável e sustentável para todos.

Materiais e métodos

Neste momento, oportuno descrever os caminhos trilhados para a construção da presente pesquisa, que tem como método procedimental a pesquisa bibliográfica e documental, com o fito de analisar e registrar as causas e fenômenos decorrentes do direito à cidade sustentável com sua correlação à Avenida Hermes Fontes na Cidade de Aracaju, no Estado de Sergipe no período de 2019 a 2021.

A fim de analisar qualitativamente os fatos e fenômenos mencionados acima, foi abordado, inicialmente, o contexto histórico do direito à cidade e sua regulamentação jurídica atual, através de artigos científicos e legislação atual (levantamento bibliográfico e documental) nas principais bases de dados científicos (SCIELO, SCOPUS e Google Acadêmico).

Em segundo momento apresentamos o objeto de estudo através dos fatos ocorridos no processo de reforma da Avenida

Hermes Fontes, que teve como principal objetivo a instalação de um corredor de ônibus centralizado na via, o que ocasionou uma notável modificação da paisagem e dinâmica local. Essa sessão carrega relatos e imagens das manifestações ocorridas por conta da referida reforma, esses dados foram levantados através de sites e perfis da rede social/ aplicativo Instagram, especialmente de cunho jornalístico e de organizações sociais aracajuanas. Para a pesquisa de postagens do Instagram relacionadas à avenida em questão, foram utilizadas as palavras-chave #hermesfontes e #hermesfontesaju.

A pesquisa ainda utiliza imagens de satélite para caracterizar a transformação física da avenida com a perda de cobertura vegetal de seu canteiro central. As imagens de satélite foram obtidas a partir do software Google Earth Pro (versão 7.3.4.8642). O mapa de localização, delimitação da avenida de estudo foi construído a partir do Sistema de Informações Geográficas (SIG) QGIS (QGIS DEVELOPMENT TEAM, 2021), na versão 3.16.10.

O planejamento e a implantação do corredor da Avenida Hermes Fontes: sobre estruturas e prioridades

O espaço urbano é um fenômeno complexo que se resume em decisões de caráter coletivo (CAVALCANTE et al., 2020, p. 02). Por conta das modificações estruturais da cidade e dinâmica das pessoas, o espaço urbano sofre impactos, muitos deles negativos ao ser humano e à natureza, que para entrar em equilíbrio e promover bem-estar para todos hoje e futuramente, necessita de planejamento, e este, deve ser essencialmente participativo e igualitário segundo o Estatuto da Cidade, Constituição Federal e Agenda 2030¹.

1 Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 27 set. 2022

Diante de questões fundamentais para a qualidade de vida das pessoas no mundo, a exemplo das questões de enfoque deste artigo, quais sejam, acessibilidade, mobilidade urbana e arborização, a Organização das Nações Unidas (ONU), em 2015, elaborou a Agenda 2030 com os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), que carregando o lema “Ninguém será deixado para trás”, orienta o alinhamento do planejamento com informações qualificadas, órgãos estatísticos e todo um ecossistema de dados que devem ser fortalecidos por meio da execução de políticas públicas de governo nos âmbitos federal, estadual e municipal.

Nesse contexto, Aracaju está inserido como um dos municípios que seguem o protocolo da ONU, tendo fechado esse compromisso desde setembro de 2021 quando o atual prefeito Edvaldo Nogueira, na condição de presidente da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), assinou um memorando de entendimento com a Organização das Nações Unidas (ONU) estabelecendo um marco de cooperação e colaboração mútua para que os municípios brasileiros cumpram os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (AGÊNCIA ARACAJU NOTÍCIAS, 2021).

Essa foi uma decisão importante já que segundo a avaliação atual do Índice de Desenvolvimento Sustentável das cidades Brasileiras, Aracaju se encontra em uma posição não tão favorável, estando em 434^º lugar (entre 100 cidades) alcançou a pontuação de 49,6 sendo o máximo de 100 pontos. Segundo a pesquisa, dentre as 17 ODS o município em questão conseguiu atingir com sucesso apenas o Objetivo 09 - Indústria, Inovação e Infraestrutura, apontando desafios significativos para atingir os demais ODS. Vale ressaltar que essa avaliação foi realizada em 2021 e o Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades – Brasil (IDSC-BR) é uma iniciativa do Instituto Cidades Sustentáveis (ICS), no âmbito do Programa Cidades Sustentáveis, em parceria com o *Sustainable Development Solutions Network* (SDSN), apoio do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) (ICS, 2021).

Frente aos desafios trazidos pela nova Agenda e as problemáticas relacionadas à participação social, mobilidade, sustentabilidade, conservação da biodiversidade, saúde e bem estar, a presente pesquisa aborda informações sobre o planejamento e implantação do corredor de transporte da Avenida Hermes Fontes, relacionando-o com a legislação brasileira e preceitos da Agenda 2030, especialmente no tocante ao Objetivo 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. Salientamos que os 17 ODS determinados pela ONU tem a finalidade de aprofundar os avanços de desenvolvimento promovidos pela agenda, assim possibilitando a avaliação das ações de cada país de forma periódica.

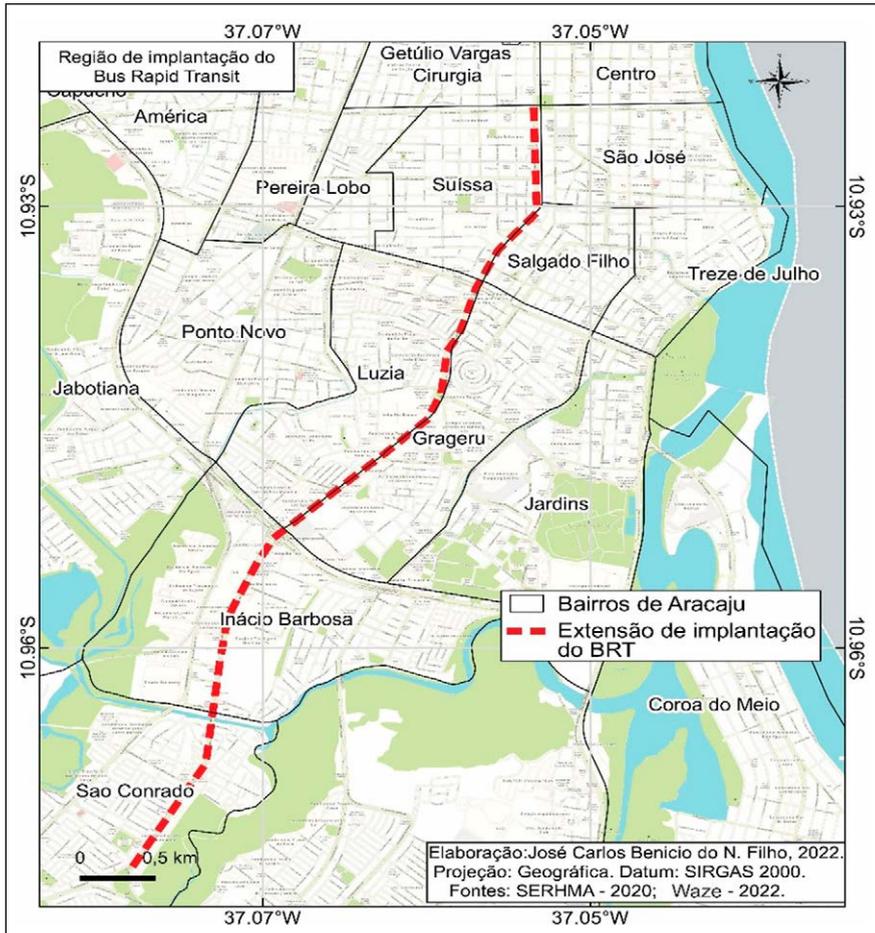
Antes de aderir à Agenda 2030, o governo municipal aracajuano criou o Plano Diretor de Mobilidade de Aracaju (2015), com o principal objetivo de desenvolver e avaliar a mobilidade urbana na cidade. Este plano foi formulado como um instrumento da Política de Desenvolvimento Urbano do Município, e visa possibilitar condições adequadas de deslocamento, a universalização do acesso à cidade, o controle da expansão urbana, a qualidade ambiental, a democratização dos espaços públicos e a gestão compartilhada.

Segundo os preceitos do Plano Diretor de Mobilidade, o transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado, e é organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, através da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT (ARACAJU, 2015). O plano então propõe a implantação do sistema BRT (Bus Rapid Transit) que é um sistema de ônibus de alta capacidade.

Apesar da existência do Plano Diretor de Mobilidade, que sugere as reformulações necessárias no sistema viário em trechos específicos da cidade, ele não tem sido utilizado como guia para o planejamento municipal, nem todas as indicações do plano foram seguidas fidedignamente, no entanto o corredor da Avenida

Hermes Fontes foi uma das soluções apontadas pelo Plano Diretor de Mobilidade prevendo a implantação do BRT em 6,8Km de extensão através das vias Hermes Fontes, Adélia Franco e José Carlos Silva (Fig. 01).

Figura 01 - Eixo viário de implantação do Corredor da Hermes Fontes



Elaboração: José Carlos Benício do N. Filho (2022).

Para implantação do BRT se faz necessária reestruturação do sistema de transporte e das vias para criação dos corredores

res exclusivos para linhas de ônibus. Cabe salientar que além das modificações estruturais para facilitar a acessibilidade e agilidade de embarque e desembarque, o BRT prevê a integração com outros modais de Transporte.

A reforma da avenida foi iniciada em 2019 e ainda segue em andamento, faltando finalizar o paisagismo, ativação dos pontos de ônibus e do corredor exclusivo para transporte coletivo. O que chamou atenção nesse processo de reforma foi a falta de comunicação e apresentação do projeto para sociedade, fato que alarmou movimentos sociais e ativistas da cidade, especialmente aqueles voltados às causas ambientais.

Possuindo 2,3 km de extensão, a via é uma das mais movimentadas da cidade e em sua estrutura original foi construída no estilo modernista dos boulevards. Também definida como alameda, esse tipo de via urbana tem como características vias largas, muitas pistas em dois sentidos e paisagismo geralmente no eixo central. Na imagem abaixo podemos constatar a presença de tais característica, especialmente o canteiro central arborizado:

Figura 02 - Vista de cima do início da Avenida Hermes Fontes, antes da reforma.



Fonte: Marcelo Batanga, wikipedia.org (2011)

Para implantação do corredor BRT esse canteiro central teve que ser remodelado e grande parte das árvores retiradas sob justificativa de que as raízes das espécies arbóreas estavam estragando a pavimentação assim como também estavam comprometidas (Fig. 03). Por ser uma das avenidas mais arborizadas da cidade, a região causava um conforto térmico e visual através das sombras feitas pelas árvores.

Figura 03 - Trecho da Avenida Hermes Fontes antes de após a reforma.



Fonte: Google Earth (2022).

A notícia da remoção de 258 árvores para a realização da obra ocasionou manifestações populares organizadas por estudantes, ambientalistas e ONGs que promoveram manifestações na prefeitura, mobilização no local, em veículos de comunicação locais e redes sociais (Fig. 04).

Figura 04 - Mosaico de imagens publicadas por ONG e coletivo no Instagram (rede social).



Fonte: Perfis do Instagram da ONG Ciclo Urbano e Projeto Muda o Mundo (MOM), 2022.

Apesar das manifestações, onde as pessoas exigiam a alteração do projeto que foi realizado sem participação popular e divulgação prévia, a prefeitura deu seguimento à construção do corredor e removeu as árvores sob a justificativa de que haveria compensação ambiental através do plantio de novas mudas de árvores no entorno da região.

No tocante a essa situação, foi instaurado Inquérito Civil 05.19.01.0259 pelo Ministério Público Federal, que trata de toda parte ambiental referente a esta obra. Neste inquérito, a Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SEMA) aponta que o inventário total das árvores existentes no corredor corresponde a um conjunto arbóreo de 627 árvores, sendo solicitada a remoção de 258 para a realização das obras, incluindo, dentre estas, 40 que já estão comprometidas e que já estavam no plano de substituição.

Consta ainda, que já foram plantadas e permanecem vivas cerca de 314 mudas (Av. Edelzio Vieira de Melo, Praça da Bandeira, Av. Etelvino Alves de Lima e rotatória da Av. José Carlos Silva (INFO-NET, 2022).

Além da problemática da arborização, o que impactou o microclima da região, também houve a morosidade na instalação e ativação dos pontos de ônibus do corredor central, provocando questionamentos da população (Fig. 05).

Figura 05 - Matéria do Jornal F5news e Modelo do Projeto implantado na avenida.



Fonte: f5news, 2022 e jlpolitica.com.br, 2019.

No inquérito mencionado anteriormente, estão contidas diversas manifestações ingressadas no MPE por cidadãos de Aracaju indignados com a retirada das árvores, a falta de ciclovias e o prejuízo para a mobilidade urbana dos pedestres. Os principais problemas elencados foram: 1 – não houve discussões com a comunidade sobre a implantação do projeto; 2 – foram reduzidos

os números de paradas de ônibus; 3 – os abrigos de ônibus foram transferidos para o meio do corredor sem conferir segurança ao usuário; 4 – culturalmente os usuários não estão acostumados a atravessarem as faixas de rolamento para acessarem as paradas de ônibus; 5 – os lombos para migração dos usuários das calçadas aos abrigos estão com cotas acima de 30cm; 6 – a nova pavimentação foi superposta à antiga (Inquérito Civil 05.19.01.0259, 2019). Além disso, houve dispensa de licenciamento ambiental e não foram realizados estudos de impacto (Fig. 06).

Figura 06 - Início do corredor da avenida Hermes Fontes Pós Reforma



Fonte: Google Earth 2022.

Apesar das falhas no processo de planejamento e implantação do projeto, em matéria do site da prefeitura municipal constam relatos positivos da população que trabalha na região, a exemplo do gerente Romário que relatou ter percebido melhora no fluxo de carros na avenida, alegando não ter mais tanto engarrafamento, e isso fez melhorar, também, o movimento da loja que recebeu mais clientes depois da obra pronta. Outra gerente de loja apontou que “A mobilidade melhorou muito e isso, para nós, é a principal melhoria que a obra trouxe, porque fica mais fácil para chegar e sair, até mesmo para os funcionários, que se

atrasavam por causa dos ônibus” disse a entrevistada Cláudia Ribeiro (AGÊNCIA ARACAJU NOTÍCIAS, 2020).

Diante do panorama apresentado, observamos que as ações voltadas para o planejamento do corredor da Hermes Fontes foram ineficazes em algumas áreas, como arborização e acessibilidade (que impactou na qualidade de vida da população usuária da região), e obteve êxito na fluidez do tráfego e acesso aos estabelecimentos comerciais da região.

Com a ausência de ciclovias, lombos de migração altos, passeios diferentes dos usuais culturalmente na cidade, falta de comunicação e participação social apresentados durante a realização do projeto a prefeitura de Aracaju deixa de praticar o lema “Ninguém será deixado para trás” e o Objetivo 11: Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis dos ODS da Agenda 2030 (ODS), pois além falta de participação na fase de planejamento, a realização da reforma dificultou a inclusão de usuários da mobilidade ativa e da população em geral.

Portanto, concluímos que a implementação da reforma da via sob a justificativa de promover melhorias para o transporte público, o acesso de clientes à estabelecimentos comerciais e redução do engarrafamento de automóveis, sobrepôs o princípio administrativo da publicidade, à conservação das árvores, restrição de mobilidade ativa e à participação popular, esta, ferramenta necessária para planejamento de áreas públicas urbanas face o respeito aos direitos individuais e coletivos.

Considerações finais

É sabido que o rápido crescimento das cidades ocasiona a necessidade de ajustes à rede viária para melhor atender a população de cada região, mas precisamos nos questionar e observar os benefícios dessas reformas que devem prioritaria-

mente atender a conservação do meio ambiente, a qualidade e o conforto dos moradores.

Inegavelmente a priorização do transporte público em Aracaju é fundamental para o deslocamento diário da população, no entanto, quando essa primazia exclui a possibilidade de acesso de outros modais de transporte como a bicicleta e restringe o acesso de pedestres, que são obrigados a atravessarem até seis faixas de via para chegar ao outro lado da avenida, não existe o respeito do direito individual e coletivo fundamental que é o acesso à cidade.

O planejamento que vem sendo realizado em centros urbanos, como Aracaju, nos demonstra para quem ele é feito: oligarquias, comerciantes e automóveis. Mesmo diante do rápido crescimento da utilização do automóvel particular nos últimos quinze anos, que atrapalha a fluidez, aumenta os tempos de viagem e causa stress por conta congestionamentos, os planejadores e gestores urbanos seguem incentivando o uso de automóveis ao invés de adaptar a infraestrutura das vias para modais ativos (ou não motorizados), o que também poderia trazer benefício ambientais como a redução de poluentes atmosféricos e redução do uso de combustíveis fósseis. Além dos benefícios que a atividade física pode promover para saúde humana.

Apesar das manifestações populares em prol da apresentação e modificação do projeto do corredor da Hermes Fontes, o projeto foi construído sem consulta pública ou participação popular, o que fere a legislação do Estatuto da Cidade e a Agenda 2030 da ONU. Não por acaso, na avaliação do Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades – Brasil, o município obteve sucesso apenas no Objetivo 09 - Indústria, Inovação e Infraestrutura (IDSC-BR, 2021). Uma das soluções apontadas para problemáticas da participação poderia ser o planejamento a partir de metodologias participativas desde a concepção do projeto, ou até mesmo, consultas públicas e a criação de um Conselho Muni-

cial de Mobilidade (que apesar de sugerido no Plano de Mobilidade de 2015, ainda não existe).

Diante do caso exposto, almejamos incitar reflexões acerca da importância da participação social e visão do indivíduo na construção do espaço físico das cidades, principalmente em projetos urbanísticos de grande porte. Pudemos demonstrar que apesar de não haver canais de comunicação entre a gestão municipal e a população, houve interesse de grupos em analisar e opinar sobre o projeto antes da sua implantação. Além da necessidade de um planejamento mais sustentável e inclusivo, inteiramos aqui que o espaço urbano antes de tudo é uma co-produção, e enquanto direito fundamental, defendemos que o acesso à cidade deve ser democratizado desde o planejamento até sua construção.

Referências

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia. **Direito à Cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana**. In: COSTA, Marco Aurélio; THADEU, Marcos; FARAVÃO, Cesar B. A Nova Agenda Urbana e o Brasil: Insumos para sua construção e desafios a sua implementação. Ipea, 2018. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8622/1/Direito%20%c3%a0%20cidade.pdf>>. Acesso em 23 out 2022.

ARACAJU. **Plano Diretor de Mobilidade do Município de Aracaju**. Lei Complementar de maio de 2015. Prefeitura Municipal de Aracaju, 2015. Disponível em: <<http://www.smttaju.com.br/mobilidade-urbana/PLANO-DIRETOR-DE-MOBILIDADE.pdf>>. Acesso em 23 out 2022.

BRASIL. **Lei 10.257 de 10 de julho de 2021**, regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em 23 out 2022.

CAVALCANTE, C. B.; LOPES, A. S.; CAPASSO, M. M.; & LOUREIRO, C. F. G. Análise dos planos diretores de Fortaleza sob o paradigma do planejamento da

acessibilidade e mobilidade da Urbe Sustentável. Urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2020. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/urbe/a/SNJpNnNqC5hn6dGS4sX9FmL/?lang=pt>>. Acesso em 23 out 2022.

DA SILVA COSTA, Syslayne Carlos; DA SILVA, Tony Santos; DE OLIVEIRA SILVA, Rooseman. Mobilidade e desenvolvimento análise da construção da mobilidade urbana na cidade de Aracaju. **Brazilian Journal of Development**, v. 6, n. 9, p. 69689-69707, 2020. Disponível em: <<https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/16836>>. Acesso em 23 out 2022.

FIORAVANTI, L. M. **Reflexões Sobre o “Direito À Cidade” em Henri Lefebvre: Obstáculos E Superações**. Revista Movimentos Sociais E Dinâmicas Espaciais. Recife, v. 02, n. 02, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistamseu/article/viewFile/229812/24019>>. Acesso em 23 out 2022.

INQUÉRITO CIVIL PÚBLICO Nº 05.19.01.0259. **Notícia Fato**. Ministério Público de Sergipe. 11 dez 2019.

IPEA – **INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA**. Relatório brasileiro para o Habitat III. Brasília: ConCidades; Ipea, 2016. Disponível em: <<https://habitat3.org/wp-content/uploads/National-Report-LAC-Brazil-Portuguese.pdf>>. Acesso em 23 out 2022.

LIMA, Jozailto. Obra na Hermes Fontes repara o passado, moderniza e aponta a cidade do futuro. **JL Política**, 2019. Disponível em: <<https://jlpolitica.com.br/coluna-aparte/obra-na-hermes-fontes-repara-o-passado-moderniza-e-aponta-a-cidade-do-futuro>>. Acesso em: 23 out 2022.

LUCEMA, F.C.; SILVA, M. E. L. S. P. **O DIREITO À CIDADE SUSTENTÁVEL COMO DIREITO FUNDAMENTAL**. In: XVII Congresso Nacional do CONPEDI, Anais, Brasília, 2008. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/brasil/07_814.pdf> Acesso em: 23 out 2022.

MELO, Laís de. Corredor da Hermes Fontes ainda não tem previsão de término. **F5 NEWS**, 2021. Disponível em: <<https://www.f5news.com.br/cotidiano/corredor-da-hermes-fontes-segue-sem-previsao-para-conclusao.html>>. Acesso em: 23 out 2022.

ORGANIZAÇÕES DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Transformando nosso mundo: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. Relatório técnico anual 2015. Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>>. Acesso em: 11 out 2022.

POPULAÇÃO RECONHECE BENEFÍCIOS DA REVITALIZAÇÃO DA AVENIDA HERMES FONTES. **Agência Aracaju de Notícias**. Aracaju, 2020. Disponível em: <https://www.aracaju.se.gov.br/noticias/88526/populacao_reconhece_beneficios_da_revitalizacao_da_avenida_hermes_fontes.html> Acesso em: 23 out. 2022.

QGIS DEVELOPMENT TEAM, 2021. QGIS Geographic Information System. **Open Source Geospatial Foundation Project**. Disponível em: <<http://qgis.osgeo.org>>. Acesso em: 11 out 2022.

PRESIDENTE DA FNP, Edvaldo assina protocolo com a ONU: cidades terão compromisso com a sustentabilidade. **Agência Aracaju de Notícias**. Aracaju, 2021. Disponível em: <https://www.aracaju.se.gov.br/noticias/92604/presidente_da_fnp_edvaldo_assina_protocolo_com_a_onu_%E2%80%9Cidades_terao_compromisso_com_a_sustentabilidade%E2%80%9D.html>. Acesso em: 19 out. 2022.

SUSTENTÁVEIS, INSTITUTO CIDADE (ICS). **Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades**, 2021. Disponível em: <<https://idsc.cidadessustentaveis.org.br/profiles/aracaju-SE>> Acesso em: 19 out. 2022.