

A mobilidade urbana em destaque: o caso do Município de Crato/CE

Highlighted urban mobility: the case of the Municipality of Crato/CE

DOI:10.34117/bjdv8n5-281

Recebimento dos originais: 21/03/2022

Aceitação para publicação: 29/04/2022

Francisco Roberto Dias de Freitas

Doutor em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná - PUC/PR

Instituição: Universidade Regional do Cariri – URCA

Endereço: Rua Coronel Antônio Luiz, 1161- Pimenta, CEP: 63105-000

Crato, Ceará, Brasil

E-mail: profrobertodias@gmail.com

Rogério César Pereira de Araújo

Doutor em Agricultural Economics University Of Illinois

At Urbana Champaign, UIUC, Estados Unidos

Instituição: Universidade Federal do Ceará - UFC

Endereço: Centro de Ciências, Bloco 902 - Campus do Pici, CEP:60455-970

Fortaleza, Ceará, Brasil

E-mail: rcpa@ufc.br

RESUMO

A escolha pela mobilidade urbana em Crato, deve-se a sua relevância econômica – financeira com fluxo ininterrupto de bens e serviços em torno do complexo CRAJUBAR, ascensão do turismo e da abundância de recursos naturais em torno da Chapada do Araripe. Dessa forma, o estudo tem como objetivo demonstrar que a mobilidade urbana sustentável é uma peça-chave para o desenvolvimento do comércio cratense. É importante ressaltar que o levantamento bibliográfico contou com o auxílio de livros, periódicos especializados, documentos digitalizados, dentre outros utilizando o método de análise hipotético - dedutivo. Por fim, a mobilidade urbana inserida no rol das políticas públicas é complexa, dinâmica, heterogênea e acelera a migração campo – cidade, pois em tempos de COVID – 19 somada a crise democrática é importante que os pesquisadores da temática aprimorem conceitos, busque tecnologias renováveis e propõem soluções sustentáveis visando a construção de uma conscientização coletiva composta pela sociedade civil, poder público municipal, parlamento municipal e ministério público, para que os residentes e não residentes em Crato possam desfrutarem de um ambiente limpo e saudável.

Palavras-chave: estado, sustentabilidade, constituição, veículos.

ABSTRACT

The choice for urban mobility in Crato is due to its economic and financial relevance with an uninterrupted flow of goods and services around the CRAJUBAR complex, the rise of tourism and the abundance of natural resources around Chapada do Araripe. Thereby, the study aims to demonstrate that sustainable urban mobility is a key piece for the development of commerce in Crato. It is important to point out that the bibliographic survey relied on the help of books, specialized journals, digitized documents, among others, using the hypothetical - deductive analysis method. Finally, urban mobility included in the list of public policies is complex, dynamic, heterogeneous and accelerates rural-city migration, because in times of COVID-19 summed to the democratic crisis, it is important that researchers on the subject improve concepts, seek renewable technologies and propose sustainable solutions

aimed at building collective awareness composed of civil society, municipal government, municipal parliament and public ministry, so that residents and non-residents in Crato can enjoy a clean and healthy environment.

Keywords: state, sustainability, constitution, vehicles.

1 INTRODUÇÃO

Para entender as ideias que giram entorno da mobilidade urbana, primeiramente faz necessário explicitar o conceito de cidade. Pois bem, entende-se por cidade o espaçamento geográfico onde há um conglomerado de pessoas com o direito de livre locomoção, pluralidade de ideias, valores, ideologias, costumes, crenças religiosas e tradições que interagem por meio de relações sociais seguindo os postulados da Constituição Federal de 1988 (CF/88). Na literatura jurídica, o direito de locomoção pode ser visto no capítulo I dos direitos e garantias fundamentais no art. 5º, inciso XV com a seguinte escrita: “é livre a locomoção no território nacional em tempos de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens” (BRASIL, 2011, p.16).

Garantido o direito de ir e vir e conduzindo a discussão para organização espacial de um determinado município, pode-se afirmar que a empregabilidade dos postulados da sustentabilidade e do socioambientalismo exercem forte influência na promoção do bem-estar e longevidade dos seus habitantes. O oposto, verifica-se nos “invisíveis” representados por aqueles que vivem em situação de vulnerabilidade econômica – financeira, por exemplo os moradores de rua e pedintes. Esse último grupo é facilmente encontrado nos semáforos do município de Crato com cartazes relatando sua vulnerabilidade ou mesmo praticando algum tipo de malabarismo.

Embora possuam conceitos distintos, os grupos sociais citados acima convivem diariamente com a violação de direitos sociais, dos quais sobressaem os arts. 6º e 7º da CF/88 reportando o acesso à moradia digna e o trabalho. A moradia é composta por luz elétrica, água tratada, fossa séptica e saneamento básico. O segundo direito, compreende um ambiente onde ocorre a transformação de matérias-primas em produtos manufaturados que estimulam a circulação de mercadorias no comércio local ou não através do processo de compra e venda. De acordo com o médico escocês, Adam Smith em sua obra intitulada a “*A Riqueza das Nações*” deixa explícito que o trabalho é a fonte de riqueza e consequentemente possibilita a fluidez do bem-estar social dos cidadãos.

Dessa forma, o bem-estar social é alcançado quando o Estado democrático de direito cumpre sua função social, conforme determina os poderes constitucionais. Assim, o contexto pode ser visto sob três aspectos: primeiro, os cidadãos constituem a principal fonte da vontade política coletiva, na formação da qual são chamados a participar sob várias formas

institucionais; segundo, também são os sujeitos contra essa vontade pode ser imposta e cujos direitos e liberdades civis, ao constituírem uma esfera autônoma de ação social, cultural, política e econômica “privada” impõem limites sobre a autoridade do Estado; e finalmente são clientes que devem serviços, dos programas e dos bens coletivos fornecidos pelo Estado, para garantirem os seus meios de sobrevivência e de bem-estar material social e cultural em sociedade (OFFE, 1994, p.269).

Caminhando nesse trajeto de pensamento, a mobilidade urbana sob a tutela do poder público municipal para que seja sustentável é necessário seguir as ideias desenvolvidas pela Organização das Nações Unidas (ONU) durante a “*Primeira Conferência Mundial do Homem e Meio Ambiente*” ocorrida no interstício de 5 a 16 de junho de 1972, em Estocolmo/Suécia, assim como o evento da “*Eco - 92*”, de 3 a 14 junho de 1992, realizada no Rio de Janeiro/Brasil, dentre outros que caminhe na direção contrário a degradação ambiental. Vale destacar que a Eco -92 teve como quadro teórico de referência, as ideias provenientes do Relatório de *Brundland*¹.

De posse dos eventos internacionais citados anteriormente é possível mencionar debates acalourados envolvendo o efeito estufa, queimadas e o lançamento de efluentes em águas superficiais. Logo, a recomendação para a implementação de políticas públicas utilizando tecnologias renováveis e não poluentes, como é caso do reuso de água e a produção de energia eólica e solar através de aerogeradores e placas, respectivamente, demonstram que é possível a convivência do binômio homem econômico *versus* natureza na redução da ação antrópica na mobilidade de pedestres, animais, veículos motorizados e não motorizados. É importante mencionar que em tempos de COVID - 19, as bicicletas são os veículos não motorizados e não poluentes que circulam em maior número pelas ruas e avenidas de Crato.

Dentre os problemas enfrentados pelos ciclistas, o estudo cita o caso do calçamento de pedra tosca. Esse tipo de pavimentação caracteriza-se pelo aparecimento de sucessivos buracos e em alguns casos, abre-se verdadeiras crateras que facilitam acidentes de ciclistas e motociclistas. Por outro lado, provocam prejuízos financeiros aos proprietários de veículos motorizados decorrente dos danos em amortecedores e pneus.

Outro ponto negativo intrinsecamente ligado mobilidade urbana são as construções irregulares. Um exemplo é o Condomínio Vista do Araripe, localizado no bairro Novo Horizonte no supracitado município. Esse empreendimento residencial foi interdito pela

¹O Relatório considera que a pobreza generalizada não é mais inevitável e que o desenvolvimento de uma cidade deve privilegiar o atendimento das necessidades básicas de todos e oferecer oportunidades de melhora de qualidade de vida para a população. Um dos principais conceitos debatidos pelo relatório foi o de “equidade” como condição para que haja a participação efetiva da sociedade na tomada de decisões, através de processos democráticos, para o desenvolvimento urbano (BARBOSA, 2008, p.2).

defesa civil no dia 29/05/2019 e atualmente encontra-se abandonado, depredado e com pendências judiciais. Vale mencionar que dentre os motivos para a interdição do Condomínio, tem-se os sucessivos danos na estrutura física como infiltrações, drenagem, trincas, fissuras, recalque no gramado no fundo das casas, entre outras. Com relação a inclinação do muro pelo flanco da rua Ângelo Figueiredo decorrente das águas fluviais ² poderia ter ocasionado danos materiais aos transeuntes na via pública, lesão corporal ou até mesmo óbito para algum pedestre.

Seguindo os passos do Relatório, pode-se afirmar que a questão da mobilidade urbana em torno no bairro Novo Horizonte ou Granjeiro sofre influência do solo tipo terra roxa. É basilar na área da construção civil que esse tipo de solo direcionado a edificações sejam de carácter comercial ou residencial requer cuidados redobrados, principalmente na etapa de fundações. No segundo item, as “fundações para casas estilo *duplex*, recomenda-se fundações tipo estacas com profundidade em torno de 1, 50 m ou mais”³

Dessa maneira, a escolha pela mobilidade urbana em Crato, deve-se a sua relevância econômica – financeira com fluxo ininterrupto de bens e serviços em torno do complexo CRAJUBAR, assim como a ascensão do turismo e da abundância de recursos naturais em torno da Chapada do Araripe. Assim, a mobilidade em destaque na visão de Harvey (2012, p.74) não pode ser dissociada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos. No campo jurídico, a mobilidade caminha de “mãos dadas” com a questão da liberdade individual e coletiva.

Diante do exposto acima, o estudo tem como objetivo demonstrar que a mobilidade urbana sustentável é uma peça-chave para o desenvolvimento do comércio cratense. É importante ressaltar que o levantamento bibliográfico contou com o auxílio de livros, periódicos especializados, documentos digitalizados, dentre outros utilizando o método de análise hipotético - dedutivo.

2 MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Em Crato, a mobilidade urbana advém de fenômenos sociais, geográficos e históricos. Sendo assim, o poder público ao longo do tempo ainda não conseguiu corrigir duas externalidades negativas. A primeira, refere-se à concentração de renda decorrente do poderio político da antiga elite agrária configurada pelos coronéis. Já a segunda, diz respeito a segregação territorial. Ambas externalidades em operacionalidade resultaram no êxodo rural, e por definição, atraíram os desvalidos do rural para a sede da urbe em suas áreas de risco

²Informações retiradas do Relatório Técnico de Vistoria no Condomínio Vista do Araripe realizado pelo Alexandre Lúcio Nunes, arquiteto & urbanista, da Defesa Civil em 29/05/2019.

³Idem, 2019, p.1

compostas por encostas e morros comprometendo a qualidade de vida das pessoas que ali se instalaram

Ao avançar na temporalidade, a mobilidade urbana sob o prisma da sustentabilidade representa mais do que uma política pública de promoção de bem-estar social implementada pelo executivo municipal. É uma necessidade imposta pela sociedade de consumo que cresce em nível exponencial impactando negativamente na oferta e demanda de bens e serviços para as gerações futuras. Acrescenta-se a ideia com Batista (2022, p.23.357) ao afirmar que “a geração de emprego, contribuindo em grande parte para a estabilidade e provisão das famílias”.

Sendo assim, em virtude das relações de produção das mercadorias no mundo do capital envolvendo a oferta e a demanda serem complexas e conflitantes, no objeto as ideias do desenvolvimento sustentável voltados a temática da mobilidade urbana será discorrida em três esferas: ambiental, econômico e social.

2.1 SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

De acordo com as ideias do pesquisador Leonardo Boff, em sua obra intitulada “*Sustentabilidade: o que é – o que não é*” afirma que os primeiros passos do conceito de sustentabilidade não correspondem com os debates da ONU, contudo a mais de 400 anos com a silvicultura ocorrido no mundo antigo até o alvorecer da Idade Moderna. Esse fato, deve-se aos múltiplos usos da madeira na vida econômica das pessoas como atividades laborais domésticas, construção de casas, aparelhos agrícolas, fundição de metais e construção de navios. O uso foi tão intensivo durante o século XVI, época das grandes navegações dominadas por Portugueses e Espanhóis que as florestas começaram a escassear (BOFF, 2015, p.32).

Na concepção da sustentabilidade ambiental, a questão da escassez é um elo entre o passado e o presente, pois ao inseri-la na mobilidade urbana pode ser discorrida pelo flanco do transporte coletivo. Em países em processo de desenvolvimento, esse tipo de modal caracteriza-se pela presença de monopólios, preços abusivos e precariedade dos serviços prestados. Dentre as externalidades negativas na oferta de serviços prestados pelo modal, o principal dele é a superlotação. Essa prática empresarial nos coletivos brasileiros, além de promover um desconforto aos usuários estimulam a violência dentro dos veículos através de pequenos furtos.

Ao direcionar a discussão para o objeto, verifica-se que o cratense tem a sua disposição ônibus, metrô, caminhonetes do tipo “pau de arara” e vans. Embora o metrô do cariri possua preço da tarifa menor que a do ônibus de R\$ 1,00 (inteira) e R\$ 0,50 (meia), R\$

3,00 (inteira) e R\$ 1,50 (meia), respectivamente, os sucessivos defeitos na locomotiva da composição compromete a demanda pelo veículo, em especial para o cratense que trabalha em Juazeiro do Norte. Por outro lado, as vans e as caminhonetes, do tipo D20 (ver as Figuras 1 e 2) que fazem o translado do centro para o bairro Lameiro, Novo Lameiro e Cascata, movidas a *diesel* poluem o ar através da emissão do CO₂ em alguns casos observam-se usuários sentados em cima da tampa traseira correndo o risco de provocar um acidente.

Figura 1 – Caminhoneta D20 adaptada ao transporte coletivo com ponto de partida/chegada na avenida José Alves de Figueiredo.



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

Figura 2 – Ponto de partida/chegada das D20 na rua Sagrada Família.



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

Outro fato preocupante é falta de acostamento nessa avenida. Embora, esse fato seja de conhecimento público, desde o início da pandemia do COVID – 19 até o presente momento houve um acréscimo considerado de pessoas na malha viária praticando atividades físicas por meio de passeios ciclísticos, caminhadas e corridas. Fazer atividade física com acompanhamento profissional é sinal de saúde mental e corporal, no entanto nessa via sem infraestrutura adequada para prática de esporte, colocam a vida de todos em perigo ao disputarem um pequeno pedaço de asfalto situado entre a faixa divisória e a canaleta de concreto como mostra a Figura 3. Por outro lado, a antítese é verificada na avenida Brigadeiro José Sampaio Macedo e na rua Manoel Almino de Lima por meio das Figuras 4 e 5. Dentre as infraestruturas das áreas mencionadas, tem-se: acostamentos, assentos em madeira, aparelhos de academia ao ar livre, área verde, tela de proteção, iluminação pública, entre outros. Todo esse complexo, estimularam o convívio social de esportistas de todas as idades e gêneros, principalmente durante as primeiras horas do amanhecer e o final de tarde.

Figura 3 – Falta de acostamento na avenida José Horácio Pequeno



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

Figura 4 – Arborização na avenida Brigadeiro José Sampaio Macedo



Fonte: Produzida pelos autores em 29/10/2021.

Figura 5 – Complexo esportivo na rua Manoel Almino de Lima



Fonte: Produzida pelos autores em 29/10/2021.

É fato que a bicicleta é um modal sustentável, não poluente, saudável e gratuito. Contudo, este último adjetivo emerge quando compartilhado. Visíveis não somente nessas localidades, mas em toda a cidade, a construção de uma ciclovias que liga o Crato aos municípios de Juazeiro do Norte e Barbalha foi a peça-chave para a sua difusão como meio de transporte na relação lazer - trabalho.

Dentre os obstáculos enfrentados pelos ciclistas, tem-se a precariedade da iluminação pública e a falta de segurança pública. Para esse modal, pode-se afirmar que ambas se completam, pois uma rua ou avenida bem iluminada facilita a visualização de animais na pista, buracos, pedras soltas, dentre outros obstáculos. Pelo lado da segurança pública, a iluminação inibe a conduta dos meliantes na prática de furtos, roubos, assaltos e espancamentos. Não é difícil encontrar relatos de ciclistas que foram

vítimas de violência no trânsito. Comprova-se os argumentos com o caso do ciclista José Flaviano Nunes Feitosa, de 46 anos de idade mais conhecido pelo codinome “Velinha” que faleceu de traumatismo craniano, após ter sido brutalmente espancado no dia 08/02/2021⁴.

Essa violência física não é um “privilégio” somente para os ciclistas, ela ocorre em todos os modais, pois a sua difusão na sociedade cratense é fruto da desigualdade social, elevação do quadro de pobreza e do crescente número de “invisíveis” que acabam refletindo de forma direta ou indireta na mobilidade. Nesse contexto, reportar a sustentabilidade é retirar boa parte dessas pessoas dos logradouros públicos e implementar políticas públicas voltadas à substituição ou retirada parcial de veículos motorizados privados no intuito de elevar a demanda pelo transporte coletivo. Entretanto, para que a tomada de decisão do poder público seja positiva, o mesmo terá que ofertar serviços de qualidade, pois a população de melhor poder aquisitivo tem acesso mais amplo ao usufruto à cidade em relação as minorias.

2.2 SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA

Nesse tópico, a mobilidade urbana a fim de que seja considerada como sustentável é crucial medir a qualidade de vida dos cidadãos por meio do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

Sendo assim, esse índice seguindo os padrões estabelecidos pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) registra o valor de 0,713 classificando-o como alto (IPECE, 2017, pp.7-11). Embora esse indicador seja favorável, isto não implica dizer que a desigualdade social em Crato foi estagnada. Pelo contrário, após o ano de 2017 e transitando pela pandemia agravou-se, principalmente impulsionada pela concentração de renda, baixos salários, elevada carga tributária, entre outras vias afetaram não somente o solo cratense, mas todo o espaçamento geográfico brasileiro. Constantino, Pegorare e Costa (2016, pp.240-241) enxergam que as “instituições e setores econômicos afetam o nível de renda através da distribuição de poder político, da geração de oportunidades econômicas, do estímulo à inovação e à acumulação de capital humano”.

4 Maiores informações ver GAZEETA DO CARIRI. **DEMUTRAN do Crato Inicia Serviço de Implementação de Redutores de Velocidade em Localidades do Município**, 2021. Disponível em: <<http://www.gazetadocariri.com/2021/08/demutran-do-crato-inicia-servico-de.html>>. Acesso: 10 nov. 2021

Nesse percurso, consoante as informações obtidas pelo Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE), em 2020 a população do Crato correspondia a 133.031, em valores percentuais configura uma elevação de 9,56% se comparado com 2010. Esse acréscimo populacional foi pressionado, em boa parte pela População Economicamente Ativa (PEA) com empregos formais da faixa etária de 30 a 39 anos absorvidos pelas IES (privadas/públicas) e o comércio local. Por outro lado, medir o nível de bem-estar dos cratenses, o PIB *per capita* é também um bom indicador interligando as condições de vida retratada no campo econômico. Ao construir uma análise comparativa intertemporal de 2010 a 2018, pode-se afirmar que essa variável foi acrescida em 26,49%. Dentre os setores da economia local responsável pelo percentual, sobressaíu os serviços com um aumento de 17,06% (IPECEDATA, 2021). Esse crescimento não é recente. Seu ponto de expressividade aconteceu na década de 80 do século passado, em particular após processo de redemocratização com a abertura e consolidação de lojas comerciais como a Ferragista, Casas Pernambucanas e Armazém Recife em detrimento do setor industrial liderado pelo binômio cana-de-açúcar e algodão.

Nesse contexto, a qualidade de vida e a segurança alimentar do cratense em função do binômio, Figueiredo Filho (2010, p.25) descreveu:

A comedoria era farta. Perus assados e galinhas cheias. A galinha de mólho-pardo, servida com farofa e arroz, era de botar água na boca do maior dispéptico. O povo bebia a cachaça e meladilha feita com aguardente e, mel de abelha. Os doces eram compostos de banana, caju, côco, buriti e o doce de leite.

Em oposição à temporalidade do binômio, a segunda década do século XXI discorrida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) contextualiza alguns indicadores da área econômica no município de Crato com valores absolutos e relativos. Assim, o IDH municipal (2018) continuava alto com o mesmo valor de 0,713. Já a quantidade de salários médio mensal dos trabalhadores formais (2019) eram de 1,9 salários-mínimos recebidos. A proporção de pessoas ocupadas (19.976) em relação à população total aproximava-se dos 15,00%. Em última análise, a formação do PIB *per capita* (2018) ao atingir o patamar de R\$ 10.262,41⁵ teve auxílio significativa das empresas varejistas do setor de eletrodomésticos como Zenir Móveis e Eletros, Magazine Luíza, Freitas Varejo, Macavi, Insinuante, dentre outras. Pelo flanco das ciências jurídicas, o art. 421 do novo Código Civil corroborou bastante para a geração de renda no

5 Maiores informações econômicas sobre o município de Crato ver <[www.https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/crato/panorama](https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/crato/panorama)>. Acesso: 02 set. 2021.

espaçamento geográfico da supracitada área. Nesse sentido é importante a citação de Salomão Filho (2015, p.183): “No Estado moderno, não é mais possível admitir que existam apenas, de um lado, regras de proteção a direitos individuais econômicos e, de outro, apenas normas-objetivo, fins e objetivos do processo econômico”.

Ao conduzir as atenções para a pandemia, a Casa do Lojista (CDL) em Crato protagonizou uma nova roupagem na economia auferindo emprego e renda ao utilizar a mão de obra local. Segundo o presidente da CDL, José Alves Lobo, em comunicado verbal, datado em 11/09/2021 reporta o cenário: “no início da pandemia, nós começamos a fazer um trabalho de convivência do atual cenário e as lojas que se mudaram do Crato foram para outros municípios, por exemplo Fortaleza e Juazeiro do Norte. Outras, as pequenas lojas tipo quarentão/vintão fecharam, porque o comércio mostrou resultado financeiro não satisfatório”.

No ambiente virtual, a CDL não ficou a reboque. Houve um treinamento para as vendas *online* efetuado pelos profissionais do Sistema S e do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE). Com os sucessivos decretos municipal e estadual no período do *lockdown*, por exemplo, o Decretos nº 2712001/2020, de 27/12/2020 e o Decreto nº 33.519, de 19/03/2020, respectivamente os lojistas implementaram o *Delivery*. Nessa nova estratégia de vendas, José Alves Lobo na mesma data verbalizou: “O lojista percebeu que a maneira de sobreviver era adaptar ao novo sistema de comercialização. Teve lojista que transformou a loja em sacoleiro. Ele manda o funcionário até a casa do cliente”.

Rodrigues et al (2019, p.489) incorpora a expressão *Delivery* como uma demanda “[...] por inúmeras pessoas que hoje carecem de tempo, pelos que buscam uma comodidade maior e também por aqueles que desejam ter acesso a uma variedade de produtos oferecidos”. Por outro lado, as vendas *online* de acordo com o levantamento econômico efetuado pela plataforma Ebit/Nielson houve um acréscimo de 47% no faturamento das lojas *online* durante o primeiro semestre de 2020 em comparação com a temporalidade do ano anterior. Esse percentual, em valores absolutos foram provenientes das vendas de R\$ 38, 8 bilhões de janeiro a julho de 2020, contrapondo os R\$ 26, 4 bilhões para os similares meses do exercício de 2019. A justificativa do acréscimo dos bilhões foi gerada pelo aumento de pedidos remotos na ordem de 39% para um montante de 90,8 milhões de compras no 1º semestre de 2020. A alta reflete a busca dos consumidores por

compras na internet durante a pandemia: 7,3 milhões de brasileiros compraram pela primeira vez no *e-commerce*⁶.

Porém em Crato, as vendas *Delivery* foram acentuadas pelos *if foods*. Nesse segmento de mercado estão os restaurantes, supermercados, bares, hamburguerias, entre outras. Entretanto, o gargalo para a obtenção do total de vendas e a circulação exata de papel-moeda seja em forma pecuniária ou via cartão de crédito. Vale frisar, que o *motoboy* foi um agente fundamental no isolamento social ao efetuar a entrega do produto da venda seja com a máquina de cartão crédito ou não, apesar do consumidor geralmente não receber a nota fiscal da compra. Essa prática inadequada, dificulta bastante a construção de um banco de dados contábil para servir de alicerce para pesquisas futuras.

Ao direcionar a discussão no âmbito jurídico para a manutenção do emprego e renda da força de trabalho durante o período de calamidade pública, caracterizou-se pelos sucessivos debates calorosos e polêmicos nos três poderes da União e na mídia convencional e alternativa provocada com as promulgações das Medidas Provisórias (MPs) nº 927, de 22/03/2020 e a 936/2020. Essa última foi convertida na Lei nº 14.020, de 06/06/2020, dos quais o estudo enfatiza os arts. 1º, 3º, 6º e 10º. Sobre as reduções da jornada de trabalho e remunerações, Pinho (2020, p.2) argumenta:

No caso da redução de proporcional de jornada ou de salário o percentual poderá ser de 25%, 50% ou 70% e seu prazo é de até 90 dias. Por sua vez, a suspensão do contrato de trabalho se dá por um período máximo de 60 dias, podendo ser fracionado em dois períodos de 30 dias. Em ambas as situações o empregador poderá acordar a aplicação na empresa de forma setorial, departamental ou na totalidade dos postos de trabalho. Ambas as opções só poderão ser pactuadas mediante acordo coletivo de trabalho, convenção coletiva de trabalho ou acordo individual escrito, hipótese na qual a proposta deverá ser encaminhada ao empregado com antecedência de, no mínimo, dois dias corridos.

Nesse percurso marcado pela união do poder executivo/empregador/emprego, proporcionou uma parceria entre a CDL e Empresa Grendene situado no bairro Batateira na confecção de produtos no combate ao Covid-19 como máscaras descartáveis, jalecos e protetores facial foi um sucesso. Consoante José Alves Lobo, em comunicado verbal datado em 11/09/2021 cita as seguintes palavras em relação ao seu parceiro: “nós recebemos máscaras descartáveis, jalecos e protetores facial e distribuimos com os lojistas associados, não associados e a comunidade”. Para um universo de 21.600

6 Maiores informações da reportagem exibida pelo G1, datada em 28/08/2020 ver o site: <<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2020/08/28/faturamento-de-lojas-online-no-brasil-cresce-47-por-cento-no-1o-semester-de-2020-maior-alta-em-20-anos.ghtml>>. Acesso: 23 out. 2021.

unidades produzidas, a superioridade da demanda das máscaras descartáveis foi de 92,59%⁷. A explicação para o resultado, deve-se ao fato da oferta das máscaras produzidas pelas grandes empresas, por exemplo, a *Azulmed* não suprir a forte pressão da demanda. Esse descompasso foi em cadeia, logo os estudos difundidos pela Organização Mundial da Saúde (OMS) foram enfáticos ao afirmar que o uso das máscaras em locais públicos inibe a propagação do vírus, e por analogia, evita os óbitos.

Caminhando nesse sentido, chega-se a análise do gasto com combustíveis efetuado pelas famílias cratenses. Essa variável impactou bastante no peso do orçamento das famílias depois do *impeachment* sofrido pela presidenta Dilma Rouseff, devido a nova política preço dos combustíveis praticado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) seguir as regras do mercado internacional provocarem sucessivos aumentos de preços. Pelo lado da demanda, os preços dos combustíveis fósseis⁸ estimularam os cratenses a reverem conceitos, hábitos e substituíram os veículos motorizados “beberrões” pelos mais econômicos.

Essa nova roupagem impulsionou a elevação de motocicletas nas vias do Crato e consequentemente na elevação no número de acidentes no interstício de 2020 a maio de 2021 foi de aproximadamente 40%⁹. Vale destacar a implementação da Zona Azul no mencionado município revestida como uma política pública de mobilidade urbana deve ser descartada, isto é, a função da Zona Azul não é promover maior agilidade no tráfego de veículos, mas sim, de inibir ou reduzir a circulação de veículos motorizados em horário comercial nas vias com grande circulação de mercadorias, dos quais sobressaem as ruas e avenida, Nelson Alencar, Santos Dumont e a Duque de Caxias, respectivamente. Ao recorrer os dispositivos jurídicos, o Decreto Nº 2003001 /2014-GP mostra sua face arrecadatória:

Art. 2º. A utilização do serviço por tempo inferior ao estipulado no cartão pelo condutor não assegura condição para uma nova utilização; uma vez preenchido cartão com o horário, somente valerá para aquele marcado, devendo ser adquirido novo cartão. § 1º. Para efeito do atendimento da finalidade do estacionamento rotativo, que é beneficiar o maior número de pessoas, não será permitida a continuidade do estacionamento rotativo, ou seja, esgotado o tempo do cartão, o condutor não poderá afixar novo cartão no seu veículo sem retirá-

7 O valor relativo construído foi a partir das informações extraídas do Presidente da CDL.

8 O emprego dos biocombustíveis como matriz energética corresponde a uma antítese do processo citado. Quanto a sua empregabilidade na locomoção de veículos “pesados” como caminhões e locomotivas junto ao *diesel* representa uma redução de custos econômicos. Pelo flanco do ecologicamente correto, Peraro et al (2021, p.107.156) menciona que “as emissões de poluentes gerados pelos motogeradores operando com misturas de combustíveis podem impactar aa qualidade do ar”.

9 A tendência de alta segue o ritmo das outras cidades cearenses com população acima de 100 mil habitantes (DN, 2021, p.1).

lo da vaga; § 2º. Para resguardar o princípio da isonomia, esgotado o prazo do cartão, o condutor deverá retirar o veículo e estacioná-lo em local diverso, podendo ser em Zona Azul desde que não seja no espaço que compreende a delimitação da placa de sinalização fixada pelo DEMUTRAN em que se encontrava o veículo; § 3º. O estacionamento no mesmo local só poderá ocorrer após decorrido o tempo de 02 (duas) horas, que é o prazo máximo para permanência em estacionamento rotativo em área sinalizada pelo DEMUTRAN (CRATO, 2014, p.1).

2.3 JUSTIÇA SOCIAL

Sob os olhares da mobilidade urbana, a justiça social é uma construção moral que caminha paralelamente a acessibilidade universal, equidade nas condições de deslocamento e modicidade tarifária. Assim, é correto afirmar que a acessibilidade universal materializa-se no campo social no momento em que os serviços de transportes façam parte da vida ativa dos cidadãos. Em outras palavras, toda a população possui o direito de usufruir as oportunidades e os equipamentos das cidades. Para que isso ocorra é necessário que a cidade possua um sistema de transporte não excludente, planejado e abrangente focando inclusive os grupos minoritários compostos pelos deficientes físicos, idosos e gestantes que apresentam dificuldades de locomoção e também os mais pobres que apresentam baixa capacidade de pagamento dos serviços (CARVALHO, 2016, p.23).

Direcionar as palavras acima para os grupos minoritários e os mais pobres, o estudo recorre as calçadas irregulares. Dentre as características desse logradouro público, observa-se a precariedade da estrutura física como altura, piso e tráfego como demonstra a Figuras 6 logo abaixo. Vale mencionar que durante o período chuvoso, agrava-se o cenário, pois o pedestre desavisado com a vista embasada em função da intensidade da chuva ao entrar em contato com o piso irregular e molhado, provavelmente sofrerá um acidente.

Figura 6 – Ladeira na rua Padre Sucupira.



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

Complementam-se o agravo com a presença de poste da rede elétrica ficado em cima de calçada, mau cheiro exalado pelas “bocas de lobo” (ver Figura 7) e medidores do consumo de energia elétrica ao alcance de adultos e crianças (ver Figura 8) põem em à mobilidade, risco a saúde e a integridade física dos usuários nas ruas Rui Barbosa, Tristão Gonçalves e Senador Pompeu, respectivamente. A situação do mau cheiro, Sousa e Silva (2016, p.2) acreditam que “a gestão pública parece ignorar essa problemática, quando o seu papel deveria ser de promotor de ações e atos de conscientização, responsabilidade organizacional e controle efetivo dessa situação-problema”. O segundo caso, evidencia um cenário de poluição visual, obstrução e risco eminente de choque elétrico em virtude dos medidores encontrarem de muito próximo dos pedestres. Hoje, com o avanço do ambiente digital “é possível, via internet, visualizar o consumo e a corrente elétrica gasta simultaneamente e em tempo real, além da possibilidade da visualização de gráficos e relatórios mensais, semanais, diários, por hora, e em determinado período definido pelo usuário” (OLIVEIRA; ASSIS; NOLLI, (2018, p.52).

Figura 7 – Bocas de Lobo a céu aberto na rua Tristão Gonçalves.



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

Figura 8 – Medidores expostos na rua Senador Pompeu.



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

Ao conduzir a discussão para as faixas de pedestre, o desrespeito com a mesma foi exemplificada na avenida Padre Cícero, no bairro Muriti que liga a cidade do Crato a Juazeiro Norte como mostra o repórter Isaac Macêdo, do jornal CETV 2ª Edição, em 28/10/2019 com os seguintes dizeres:

[...] de acordo com o Severino Ramos, pedreiro: “Quando um pará o outro de trás num respeita, já vem com tudo”. Mas esse não é o único problema, há risco de acidente mesmo quando o motorista pará para o pedestre. Consoante Carlos Antônio, técnico em eletrônica “quando pará, o motociclista ou carro vem... não respeita de jeito nenhum. Eu já presenciei, já fui vítima de acidente aqui”¹⁰.

As péssimas condições das faixas de pedestres não ficam a reboque as discussões. Observa-se nas ruas Almirante Alexandrino e Ratisbona (ver Figuras 8 e 9) localizadas no centro comercial da cidade. O desgaste da tinta com o tempo dificulta a visualização de pedestre e condutores de veículos motorizados, no entanto pelo flanco do pedestre o ato infracionário pode deixá-lo com sequelas como invalidez, estado de inconsciência ou até óbito. Nesse percurso é importante citar os arts. 29, § 2º e 70 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 com as seguintes alusões:

Art. 29, § 2º. Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código. **Parágrafo único.** Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos (BRASIL, 1997, p.16; 23).

Figura 9 – Desgaste da faixa de pedestre na rua Almirante Alexandrino.



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

¹⁰Para maiores informações ver CETV, 2ª Edição. **Pedestres Reclamam de Desrespeito à Faixa de Pedestre**, 2019. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/8041748/>> Acesso: 27 out. 2021.

Figura 10 – Similaridade na rua Ratisbona



Fonte: Produzida pelos autores em 28/10/2021.

Em linhas gerais, a literatura jurídica evidencia a prioridade do pedestre. Assim, o § 2º evidencia que independe do tipo de veículo que venha na direção do pedestre, ele deve parar, a fim de que o pedestre efetue a travessia no espaçamento delimitado pela faixa de pedestre. Por outro lado, o art. 70 analisado pelo prisma da “travessia de passagem sinalizada para pedestre ou delimitada por marcas sobre a pista: a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes; b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos” (EJZENBERG, 2011, p.4).

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A escrita demonstra que a mobilidade urbana no espaçamento geográfico do solo cratense deveria girar em torno do deslocamento de pessoas de forma racional, democrática e equitativa. Assim sendo e com fins econômicos, pode-se afirmar que o tripé mencionado administrado em plena harmonia constitucional, corrobora com a promoção do desenvolvimento de atividades comerciais ligados a indústria e comércio.

Ao inseri-lo no contextualizado da sustentabilidade, a mobilidade urbana cratense deve seguir os postulados do ideário oriundos do ONU tais como o Relatório de *Brandland* e da Eco -92. Embora o estudo não mencione a relevância da 26ª Conferência das Nações Unidas do Clima (COP - 26) ocorrida na cidade de Glasgow, na Escócia isso não implica dizer que os debates ocorridos nesse evento não estejam interligados com a temática. Pelo contrário, tem e muito, pois não há como implementar uma mobilidade urbana sustentável sem levar em conta a degradação ambiental.

A sustentabilidade conduzida pelo aspecto econômico, informa o IDH de 0,713. Embora esse valor coloque o Crato no rol dos municípios com elevado grau de desenvolvimento humano, isto não implica necessariamente afirmar que a população, em geral, não sofre com privações e vulnerabilidades. A concentração de renda, baixos

salários, habitações precárias tipo taipa e elevada carga tributária são fatos que fazem partes de cotidiano do cratense. Vale destacar que o imposto de renda, não é a denominação mais apropriada. O correto deveria ser imposto de salários, pois o imposto incide diretamente no salário do trabalhador.

Direcionar a discussão pelo trajeto da justiça social, pode-se afirmar que o cratense em conformidade com a CF/88 possui o direito de livre locomoção, bem como do usufruto de um ambiente saudável. No entanto, a externalidade negativa foi discorrida na escrita e cita como exemplo a rua Tristão Gonçalves, mais conhecida pelo codinome de rua da “vala”. Esse logradouro é composto por inúmeras casas comerciais, por exemplo a Casa do Campo e a Drogaria Francisco Rivaildon Teles Braga, contudo sua característica marcante é mal cheiro oriundo das “bocas de lobo” causando um desconforto para os transeuntes durante todo o ano.

Caminhando nesse sentido, observa-se as calçadas irregulares. Embora o estudo tenha citado a precariedade da estrutura física na rua Padre Sucupira, por exemplo, calçadas quebradas, degraus e piso liso. Não obstante, durante o período chuvoso a situação agrava-se devido o emprego de materiais escorregadios configurar sérios obstáculos a circulação de pedestre e deficientes físicos. É importante destacar que essa rua não é a exceção e há similaridade na avenida Presidente Kennedy, no bairro Vila Alta.

Por fim, a mobilidade urbana inserida no rol das políticas públicas é complexa, dinâmica, heterogênea e acelera a migração campo – cidade, pois em tempos de COVID – 19 somada a crise democrática é importante que os pesquisadores da temática aprimorem conceitos, busque tecnologias renováveis e propõem soluções sustentáveis visando a construção de uma conscientização coletiva composta pela sociedade civil, poder público municipal, parlamento municipal e ministério público, para que os residentes e não residentes em Crato possam desfrutarem de um ambiente limpo e saudável.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, G. S. O Desafio do Desenvolvimento Sustentável. **Revista Visões**, Macaé/RJ, 4. ed., v.1, n.4, p.1-11, Jan/Jun, 2008.

BATISTA, M.L. Gestão de resíduos sólidos na construção civil: ênfase no desenvolvimento sustentável. *Brazilian Journal of Development*, Curitiba, v.8, n.4, p. 23356-23373, abr., 2022.

BOFF, L. **Sustentabilidade: o que é – o que não é**. 4 ed. Petrópolis: Vozes, 2015.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Instituiu o Código de Trânsito Brasileiro**, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm>. Acesso: 27 out. 2021.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso: 02 nov. 2021.

_____. Senado Federal. Constituição, 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais n^{os} 1/92 a 67/2010, pelo Decreto nº 186/2008 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão n^{os} 1 a 6/94 - Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2011.

CARVALHO, C. H. R. Mobilidade Urbana Sustentável: conceitos, tendências e Reflexões. **Texto Para Discussão**, Brasília /DF, nº 2.194, pp.1-38, maio/2016.

CONSTANTINO, M.; PEGORARE, A.B; COSTA, R.B. Desempenho regional do IDH e do PIB per capita dos municípios de Mato Grosso do Sul, Brasil, entre 2000 e 2010. **INTERAÇÕES**, Campo Grande, MS, v. 17, n. 2, pp. 234-246, abr./jun. 2016.

CRATO. Decreto nº 2003001/2014 -GP, de Portaria nº 2.914, de 20 de março de 2014. Estabelece o estacionamento regulamentado de veículos automotores em vias e logradouros públicos (Zona Azul) e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Crato, 28 mar. 2014.

DN – DIÁRIO DO NOREDESTE. **Acidentes de trânsito crescem no interior e nas rodovias estaduais cearense**, 2021. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/regiao/acidentes-de-transito-crescem-no-interior-e-nas-rodovias-estaduais-cearenses-1.3108391>>. Acesso: 17 nov. 2021.

EJZENBERG, S. **Tempo de Vermelho Intermitente/piscante em Semáforos de Pedestres, Segundo o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e a Boa Prática de Segurança na Engenharia de Tráfego**, 2011. Disponível em: <https://www.sinaldetransito.com.br/artigos/tempo_de_vermelho_piscante.pdf>. Acesso: 27 out. 2021.

FELTRAN, F. R.. A Lei 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade. **Revista Jurídica**, Santa Cruz do Rio Pardo/SP, v.4, n.01, pp.1-24, 2017.

FIGUEIREDO FILHO, J. **Engenhos de Rapadura do Cariri**. Coedição Secult/Edições URCA. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

GAZEETA DO CARIRI. **DEMUTRAN do Crato Inicia Serviço de Implementação de Redutores de Velocidade em Localidades do Município**, 2021. Disponível em: <<http://www.gazetadocariri.com/2021/08/demutran-do-crato-inicia-servico-de.html>>. Acesso: 10 nov. 2021.

HARVEY, D. O Direito à Cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, pp.73-89, jul./dez. 2012.

IPECE – INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Perfil Básico Municipal, 2017**. Disponível em: <https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2018/09/Crato_2017.pdf>. Acesso: 31 ago. 2021.

_____. **IPECEDATA**. Sistema de Informações Geossocioeconômicas do Ceará, 2021. Disponível em: <<http://ipecedata.ipece.ce.gov.br/ipece-data-web/module/perfil-municipal.xhtml>>. Acesso: 31 ago. 2021.

OFFE, C. **Capitalismo Desordenado**: transformações contemporâneas do trabalho e da política. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

OLIVEIRA, B. A. S.; ASSIS, S. S.; NOLLI, C. R. Desenvolvimento de um Protótipo de Sistema de Monitoramento de Energia Elétrica via Internet. **REUCP**, Petrópolis, v. 12, n° 1, p.48-61, 2018.

PERARO, C.R., MARCHI NETO, I.; SILVA, R.C.; SOLCI, M.C. Estudo sobre emissões de gases e material particulado de combustão de misturas diesel e biodiesel em motogerador. **Brazilian Journal of Development**, Curitiba, v.7, n.11, p. 107141-107159 nov. 2021.

PINHO, C. A. F. **A Medida Provisória 936 e sua Conversão em Lei**, 2020. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2020-jul-09/freitas-pinho-medida-provisoria-936-conversao-lei>> Acesso: 02 nov.2021.

RODRIGUES, F.L. S.; PUSSTARELI, D. A.F.; TEIXEIRA JUNIOR, A.A; MONTEIRO, S.; SOUZA, S.R.S. Análise da Tendência do Serviço de *Delivery* e como um Plano de Negócios Pode Colaborar em sua Praticidade. **Revista Interdisciplinar do Pensamento Científico**, v.5, n°5, pp.487-497, jul./Dez. 2019.

SALOMÃO FILHO, C. **Função Social do Contrato**: primeiras anotações, 2015. Disponível em:<https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5562496/mod_resource/content/1/SALOM%20FILHO%20Calixto.%20Fun%C3%A7%C3%A3o%20social%20do%20contrato%20primeiras%20anota%C3%A7%C3%B5es.%20In%20Teoria%20cr%C3%ADtica-estruturalista%20do%20Direito%20Comercial..pdf>. Acesso: 02 set.2021

SANTOS, J. A.; FERNANDES, G. **Construções de Lombadas Em Vias Públicas: um estudo de caso na cidade de Patrocínio - MG**, 2018. Disponível em: <<https://www.unicerp.edu.br/ensino/cursos/engenhariacivil/monografias/2018/CONSTRUCAODELOMBADASEMVIASURBANAS.pdf>>. Acesso: 10 nov. 2021.

SIQUEIRA, M. L.; RAMOS, F. S. A Economia da Sonegação: teorias e evidências empíricas. **R. Econ.Contemp.**, Rio de Janeiro, v.3, n.º. 9, pp.555-581, set/dez. 2005.

SOUSA, M. B. V.; SILVA, M. F.Ol. **Cultura e mudança: A gestão pública na promoção da mudança de maus hábitos no descarte do lixo domiciliar urbano**, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ifpb.edu.br/bitstream/177683/819/1/Maria%20Bernardino%20Virgolino%20de%20Sousa%20-%20Cultura%20e%20Mudan%3%a7a%20A%20Gest%3%a3o%20P%3%ablica%20na%20Promo%3%a7%3%a3o%20da%20Mudan%3%a7a%20de%20maus%20HG%3%a1bitos%20no~1.pdf>>. Acesso: 25 out. 2021.