

# Cidade, Mobilidade Urbana e Vida Contemporânea

Resultado de Investigação finalizada

GT 02- Cidades Latino-americanas no novo milênio

Orlando José Ribeiro de Oliveira (UESB- Brasil)

Marília Flores Seixas de Oliveira (UESB- Brasil)

Clara Flores Seixas de Oliveira (UESB - Brasil)

## RESUMO

Desde a industrialização, o mundo tem experimentado um processo acelerado de urbanização, com o aumento da concentração populacional nas cidades, atingindo um marco histórico em 2008, quando mais da metade da população tornou-se urbana. A mobilidade urbana, compreendida de maneira ampla, que abarca as múltiplas formas de deslocamento de pessoas e bens pela cidade, seja por meios motorizados ou não motorizados, é um elemento central para se pensar a qualidade de vida e a satisfação das necessidades humanas na contemporaneidade. Assim, a *mobilidade urbana* pode ser considerada como um atributo das cidades, a saber, o de possibilitar o deslocamento fácil, seguro e saudável das pessoas e dos bens que nela circulam, estimulados pelos diversos motivos e funções.

**Palavras-chave:** Mobilidade, Cidade, Direito à Cidade.

A mobilidade urbana, compreendida de maneira ampla, que abarca as múltiplas formas de deslocamento de pessoas e bens pela cidade, seja por meios motorizados ou não motorizados, é um elemento central para se pensar a qualidade de vida e a satisfação das necessidades humanas na contemporaneidade. Segundo definição do Ministério das Cidades (BRASIL, 2007), a *mobilidade urbana* pode ser considerada como um atributo das cidades, a saber, o de possibilitar o deslocamento fácil, seguro e saudável das pessoas e dos bens que nela circulam, estimulados pelos diversos motivos e funções. Trata-se da interação entre a cidade e as pessoas nos diversos aspectos da vida cotidiana, sendo que diferentes fatores da cidade facilitam, restringem ou condicionam a mobilidade das pessoas.

Atualmente, mais da metade da população mundial vive em cidades, devendo este percentual chegar até 65% no ano de 2050, segundo estimativa presente na Carta Mundial pelo Direito à Cidade. No Brasil, esse índice chega a cerca de 80%. Desta forma, é latente a preocupação com os rumos que tomam o desenvolvimento das cidades, especialmente no marco da globalização e do avanço do capitalismo na sua forma neoliberal. A estrutura e a distribuição de bens e serviços no solo da cidade afeta diretamente a vida dos seus habitantes, pois trata-se da própria necessidade de reprodução do viver dos cidadãos, já que "para continuar a viver e a participar das atividades da sociedade, as pessoas precisam refazer-se constantemente [...], o processo de reprodução requer o desempenho de várias atividades de consumo" (VASCONCELLOS, 2001, p. 37). Assim, para reproduzirem-se enquanto seres sociais, as pessoas nas cidades precisam ter acesso a certos bens e serviços básicos como emprego, saúde, educação, alimentação, lazer, cultura etc. Tem se reivindicado pelo nome de *direito à cidade* a garantia desse conjunto de direitos necessários à vida das pessoas nos centros urbanos.

Compreende-se que o território das cidades deve ser um espaço de exercício e cumprimento pleno dos direitos coletivos e individuais de modo a assegurar a distribuição e uso equitativo, universal, justo, democrático e sustentável dos recursos, riquezas, serviços, bens e oportunidades das cidades (Carta Mundial pelo Direito à Cidade). O direito à cidade compreende todos os direitos civis, políticos, econômicos e sociais dos cidadãos, como o direito ao trabalho, à moradia, à saúde, à água, à educação, mas também direitos coletivos como o direito ao meio ambiente, à participação efetiva na gestão das cidades, o direito ao transporte público, à mobilidade.

Verifica-se, então, que a mobilidade urbana figura como um dentre os pilares que compõem o direito à cidade, mas também como um elemento garantidor do próprio direito à cidade, na medida em que possibilita o acesso aos serviços e oportunidades que constituem o exercício pleno desse direito, especialmente num contexto de dispersão das atividades urbanas.

Tendo em vista a distribuição desigual destes serviços pela cidade, a mobilidade urbana demonstra-se como elemento essencial para o acesso a estes bens e exercício dessas funções, sendo, portanto, necessária à reprodução da vida humana nas cidades. A busca ou a reivindicação do direito à cidade em sua plenitude, que assegure a dignidade e o bem estar coletivo das pessoas nas cidades, perpassa, portanto, necessariamente, as discussões sobre a mobilidade urbana.

Nesse sentido, percebe-se que a forma como se expande a cidade e os decorrentes usos e ocupações do solo podem facilitar ou dificultar o acesso aos bens e serviços essenciais, sendo que, segundo Pereira (2007), o modelo de desenvolvimento das cidades na maioria dos países de terceiro mundo caracteriza-se por estabelecer padrões de concentração de renda e poder, resultando numa urbanização acelerada com destruição do meio ambiente, privatização dos espaços públicos, segregação e exclusão socioespacial, e, conseqüentemente, a privação de direitos. Nesse processo de expansão desordenada, o oferecimento de bens e serviços essenciais tendem a se centralizar em certas áreas da cidade (geralmente no centro), permanecendo as demais alheias aos processos de desenvolvimento.

O processo de urbanização das cidades brasileiras caracteriza-se pela segregação territorial. A população é gradativamente expulsa dos centros para as periferias, numa lógica de exclusão social que concentra a oferta de serviços públicos e empregos no centro, distribuídos de forma desigual, aumentando assim a demanda por transporte público para atender aos deslocamentos entre grandes distâncias. O sistema de transporte geralmente não supre a demanda adequadamente. Como resultado os mais pobres ficam segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade. (MDT, 2009, p.12)

Portanto, a possibilidade de mover-se sobre o espaço urbano não é, de modo algum, uniforme ou neutra, pelo contrário, apresenta variações significativas a partir das potencialidades disponibilizadas pelas estruturas econômicas e de poder aos indivíduos ou aos grupos sociais. Mais do que uma opção individual, a forma como as pessoas se deslocam é condicionada por um acesso ou exclusão a determinadas oportunidades. Dessa forma, a classe a que o indivíduo pertence, seu gênero, o padrão de consumo, a inserção econômica, o acesso à informações são alguns dos elementos que constituem, segundo Gomide (2003), a instância política da mobilidade, seu conteúdo social. Portanto, a mobilidade urbana pode figurar tanto como um instrumento de acesso à cidade e inclusão social quanto como uma origem de exclusões e reforço e perpetuação das desigualdades existentes. E, segundo Gomide [s/d],

o transporte público é, além de um componente do sistema de mobilidade urbana das cidades brasileiras, um instrumento de promoção da equidade social. No entanto, se os serviços não forem ofertados de forma adequada às necessidades da população, especialmente a mais pobre, ele pode, ao contrário, transformar-se numa “barreira” ao acesso às oportunidades que as cidades oferecem. (GOMIDE, s/d).

Para GOMIDE (2003, p.10), a relação entre transporte urbano e desigualdade social pode ser compreendida tanto de forma indireta (com externalidades implicando efeitos sobre a atividade urbana econômica, que podem afetar o emprego e a renda), quanto de maneira direta, envolvendo o acesso a serviços e atividades sociais, bem como à oportunidade de trabalho.

Há uma relação entre o peso que os transportes representam para os orçamentos familiares e a renda disponível, sendo que famílias com rendas menores gastam, proporcionalmente, muito mais de seus orçamentos com transporte (GOMIDE, 2003), o que representa uma repercussão imediata na condição de mobilidade dos grupos sociais, demonstrando, assim, a relação direta entre as desigualdades sociais e a capacidade de mover-se sobre o sítio urbano. Pesquisas da *Companhia do Metropolitano de São Paulo*, de 1997 (apud GOMIDE, 2003), demonstram que a renda familiar é uma determinante fundamental das condições de mobilidade urbana, isto é, da forma de deslocamento utilizado, além da quantidade, o motivo e o tempo médio das viagens. As famílias mais pobres realizam menos viagens, em sua maioria a pé ou em transportes coletivos, quase exclusivamente por motivo de escola e trabalho. À medida que aumenta a renda familiar, aumenta-se a proporção de viagens realizadas por outros motivos, como lazer, compras e saúde. Quanto aos fatores que motivam a realização de viagens a pé, as respostas mais apontadas foram o alto custo da condução coletiva, a distância do ponto/estação ou, ainda, a demora da condução.

A inexistência ou a precariedade na oferta dos serviços e as altas tarifas do transporte público, por exemplo, restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres (na procura de emprego ou no deslocamento ao local de trabalho), condicionam as escolhas do local de moradia, e dificultam o acesso aos serviços de saúde, educação e lazer (GOMIDE, 2003, p.10).

Toda reflexão sobre a mobilidade deve, portanto, considerar seu caráter político-econômico, e levar em conta o fato de que, apesar do paradigma dominante das cidades brasileiras ser centrado no automóvel privado, a maioria da população está à margem desse padrão de consumo, e depende do transporte público e da própria força física para poder deslocar-se pelo sítio urbano e ter, efetivamente, acesso à cidade. "Os segmentos de menor renda, muitas vezes por falta de mobilidade que gera baixo grau de acessibilidade, não se movem pela cidade, desconhecendo muitas parcelas de seu território e não tendo oportunidade de apreendê-la como totalidade" (PEREIRA, 2007, p. 61).

Sabe-se que diversas cidades brasileiras enfrentam crises diferenciadas que se relacionam, em última instância, ao modo de vida centrado no individualismo e no consumismo, e que se reflete, na questão da mobilidade, no modelo de deslocamento centrado no automóvel privado. Segundo Nazareno Stanislau Affonso (2009), as origens dessa opção pelo automóvel privado remontam, no Brasil, ao governo de Juscelino Kubitschek, quando estabeleceu-se um processo de substituição de importações e a alocação de diversas montadoras. Aliado a isso, os instrumentos midiáticos começaram a difundir uma ideia de desenvolvimento nacional associado ao *american way of life*, que, dentre outros fatores, vende a ilusão do carro como um instrumento de poder, independência e *status quo*. Passa-se a se constituir no Brasil uma política urbana baseada no modelo estadunidense, que baseia-se na dispersão das cidades e, conseqüentemente, no aumento das distâncias e das demandas para deslocamento, a que se responde o aumento do uso do

automóvel. Ainda segundo o autor, esse modelo de mobilidade foi planejado pelas próprias montadoras, em especial a *General Motors*. A partir de então, a cidade brasileira começa a se transformar em espaços exclusivos para a circulação do automóvel privado, e outras alternativas de transporte público, como os bonde e os trens, são deixadas para trás.

Desde então, a situação se agrava progressivamente. O governo, em suas esferas estaduais, municipais e federais, atua favorecendo a indústria automobilística, estabelecendo isenções fiscais, reduzindo a alíquota do IOF na compra de motocicletas e o IPI na compra de automóveis, além de desenvolver políticas de acesso ao crédito e financiamento que permitem às classes médias a aquisição de tais meios de transporte, antes muito mais difícil. Em 2007, o Brasil atingiu o ranking de 9º lugar entre os produtores mundiais de automóvel e de 11º entre os exportadores, fabricando 50 milhões de veículos em 50 anos, devendo atingir os próximos 50 milhões deveriam acontecer em 15 anos, segundo previsões da ANFAVEA. De acordo com pesquisa realizada pelo Observatório das Metrôpoles, baseada em dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a frota de veículos das doze principais capitais do Brasil praticamente dobrou em dez anos, um aumento que estas cidades não podem suportar.

A hegemonia desse modelo de mobilidade centrado no automóvel privado implica em diversos efeitos negativos para a população urbana e o meio ambiente, relacionados à emissão de poluentes e gases de efeito estufa, aos congestionamentos, traumas e acidentes de trânsito, ao aumento de doenças respiratórias e outras relativas ao sedentarismo, o que se reflete em altos gastos aos cofres públicos e privados. Em muitas cidades brasileiras os índices de morte por acidentes de trânsito são tão absurdos que há que se falar num "genocídio do trânsito". Segundo dados da ANTP (MDT, 2009), o trânsito gera 380.000 vítimas de acidentes por ano no Brasil, gerando um custo anual de 12,3 bilhões de reais para os cofres públicos, sendo que 78,9% deste custo é de responsabilidade dos automóveis, que representam apenas 27,3% dos deslocamentos. Além disso, a cidade voltada para o carro perde cada vez mais seu sentido de pertencimento e de vivência comunitária.

A rua passa a ser um espaço de ameaça constante à vida. Existe uma frase que diz: "Se mede a democracia de um país pela largura de suas calçadas". O carro começou a "comer" os canteiros centrais e as calçadas, as bicicletas começaram a ser ameaçadas de forma assustadora, assim como os pedestres. Os índices de morte no trânsito são de cem pessoas por dia, e entre 300 e 600 ficam com alguma deficiência (AFFONSO, 2009).

Embora essa *crise da mobilidade* seja latente e sintomática, as respostas do poder público a tal problemática, na maioria das vezes, acabam por reforçar o modelo hegemônico e criar uma dependência nele, na medida em que visualiza a problemática numa perspectiva fragmentada. Por exemplo, nas grandes cidades, são feitos investimentos cada vez maiores em obras de adequações viárias como viadutos, pontes, túneis etc., o que responde aos problemas apenas de forma momentânea, já que o aumento da frota de carros e motos sempre satura a estrutura existente, e acaba gerando um ciclo vicioso que não encara o problema de forma global. Entende-se que, se o planejamento das cidades estiver voltado para as pessoas e não para os automóveis, a vida urbana poderá melhorar consideravelmente. No entanto, não é isto que se verifica. Enquanto as políticas urbanas e os investimentos no Brasil permanecem centrados no carro, o transporte coletivo continua precário e insuficiente para a demanda (o que, além de tudo, torna maior a exigência por um automóvel privado), e a utilização dos meios não motorizados continua a ser uma aventura ousada, pela ausência de uma estrutura mínima de segurança na maioria das cidades.

As pessoas, enquanto seres políticos, apropriam-se do espaço de formas variadas, algumas condizentes com as formas previstas e outras não, interferindo nos pressupostos formais das políticas de transporte e trânsito. O exemplo mais claro está no trânsito, em que a ocupação

violenta do espaço pelos motoristas reflete um aspecto da luta de classes. Se no campo do trabalho o conflito principal se dá entre os detentores dos meios de produção e os trabalhadores, no trânsito o conflito básico se dá entre a classe média e os trabalhadores, na forma automóvel versus ônibus/pedestres (VASCONCELLOS, 2001, p. 205).

Dessa forma, segundo Affonso (2009), o paradigma hegemônico de mobilidade é, sobretudo, baseado na exclusão social, visto que "retira investimentos de um sistema que é para todos, para atender interesses de 30% das viagens no Brasil." (AFFONSO, 2009). Embora, em última análise, os malefícios dessa política alcance a todas as gerações presentes e futuras, uma determinada parcela da população - aquela que pode pagar - se beneficia com a cidade criada para o automóvel privado, pois usufrui da comodidade, autonomia e velocidade (relativa) que o carro oferece, enquanto a imensa maioria paga os altos custos dessa política. Os meios de transporte efetivamente utilizados pelas classes mais baixas são relegados a segundo plano em se tratando de políticas e investimento, tornando sua utilização algo muito penoso, o que dificulta ou impossibilita o povo a ter acesso à cidade e seus benefícios.

A política de mobilidade urbana vigente no Brasil, enquanto continuar priorizando o automóvel privado em detrimento de meios coletivos e não motorizados, permanecerá servindo à perpetuação das desigualdades e das negações aos direitos. Portanto, pensar e discutir o direito à cidade implica, necessariamente, enfrentar as questões relativas às políticas de mobilidade urbana e o rompimento necessário com o paradigma centrado no automóvel privado. Nesse sentido, é imperante que o poder público, em todas as suas esferas, abandone essa perspectiva setorial e segmentada de resolução dos problemas e constitua uma visão integral, complexa e interdisciplinar da questão, na busca por uma mobilidade urbana efetiva, inclusiva e sustentável.

Para tanto, é necessário desenvolver uma política de mobilidade urbana integrada com o planejamento de uso e ocupação do solo urbano, com o intuito de reduzir as necessidades de viagens motorizadas, além de diagnosticar e definir as rotas prioritárias para o transporte público e para as ciclovias/ciclofaixas. Os investimentos no transporte público coletivo precisam ser crescentes e permanentes, a fim de reduzir o custo das tarifas, no intuito de universalizar o seu uso, além de proporcionar uma melhoria considerável na sua qualidade (incluindo conforto, regularidade, pontualidade e acesso a todas as regiões da cidade), para que, conseqüentemente, ele se torne mais atrativo. É importante também incentivar o desenvolvimento e utilização de novas tecnologias que imprimam maior eficiência e sofisticação ao transporte público, reduzindo também os prejuízos ao meio ambiente.

A localização dos equipamentos urbanos, dos loteamentos e conjuntos habitacionais, das fábricas, do comércio, dos equipamentos públicos em geral, e as relações territoriais que se desenvolvem no espaço da cidade, devem ser pensadas de forma integrada à disponibilidade serviços de transporte e de outros serviços públicos como água, energia, coleta de lixo etc., para prover o necessário para garantir uma vida digna. Daí a importância de se planejar e adotar um Sistema de Transporte Coletivo Urbano de média e alta capacidade, integrado e eficiente, menos poluente possível, com conforto e regularidade (MDT, 2009, p.47)

Tendo em vista a preocupação também com aspectos da saúde e do meio ambiente, é urgente a implementação de uma política de incentivo aos meios não motorizados, como os deslocamentos a pé ou de bicicleta. Conforme se verificou acima, as classes baixas e médias já se utilizam bastante desses meios, embora as condições de estrutura e segurança na maioria das cidades brasileiras não favoreça essa prática. É preciso, então, investir em estrutura para tanto, como criação e revitalização de calçadas, ciclovias e ciclofaixas e do sistema de sinalização de trânsito, além de outras formas de incentivo e sensibilização para que essa prática se amplie e se generalize em todos os segmentos da sociedade, pois observa-se que sua utilização pelas classes

mais altas permanece, via de regra, restrita aos momentos de esporte e lazer, em se tratando de deslocamento propriamente dito, a opção pelo automóvel privado ainda é maioria. Investir em tais deslocamentos implica na melhora da imagem urbana, além de se retomar o sentido humano das ruas, como um local de convivência comunitária e estabelecimento de vínculos de pertencimento, onde as pessoas efetivamente se encontrem, criem contatos e troquem experiências, e não apenas circulem enclausuradas em seus automóveis, guiados sempre pela lógica da velocidade. É importante também desenvolver políticas com caráter de *intermodalidade*, a fim de constituir redes integradas de ciclovias e calçadas combinadas com o sistema público de transporte, de modo que as estações de transporte público ofereçam sempre serviços de estacionamento de bicicletas, por exemplo.

Existem experiências interessantes em curso também no sentido de promover incentivos fiscais a empresas que estimulem seus funcionários a utilizar meios coletivos e não motorizados, bem como criar prêmios e benefícios aos municípios que implementem políticas nessa linha. Paralelo ao incentivo ao uso dos meios coletivos, é necessário desincentivar o uso do automóvel privado, através de medidas como redução das pistas veiculares e eliminação de pistas de estacionamento, rodízios, pedágios etc. Medidas como essas e outras tendem a renovar o espaço urbano, reequilibrando a via pública entre pedestres, ciclistas e usuários de transporte público.

Nesse contexto, o Brasil apresenta já algumas experiências consideradas inovadoras, que vão na contramão da política hegemônica, porém ainda um tanto isoladas. Contudo, recentemente foi aprovada a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo os princípios, diretrizes e instrumentos para os transportes nos municípios brasileiros, modificando a regulação anterior relativa à necessidade de elaboração de planos de mobilidade por parte das cidades pequenas, e incorporando à ordem normativa brasileira princípios como a acessibilidade universal e o desenvolvimento sustentável das cidades. Trata-se de uma legislação bastante avançada, pois confronta o modelo de cidade e mobilidade instituído, apontando para a transição rumo a um novo modelo, na medida em que postula a *justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços* e a *equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros*, defendendo como prioridade o investimento em transportes públicos coletivos e não motorizados.

Contudo, a política do Estado brasileiro é contraditória: ao tempo em que aprova uma legislação como essa, continua incentivando a compra de automóveis de diversas formas, o que demonstra a limitação de um instrumento legal e a necessidade de uma ação articulada da sociedade civil organizada para pressionar e fazer com que a lei seja efetivamente cumprida. O exemplo de outros países onde já vigora um novo paradigma de mobilidade urbana, como a Holanda, demonstram como foram decisivas as mobilizações e intervenções populares para que houvesse essa transição. Uma nova visão da cidade não partirá somente dos gabinetes dos planejadores e gestores urbanos, mas somente se dará de fato quando houver um envolvimento consciente e crítico por parte das pessoas que a habitam, daí a importância das políticas serem desenvolvidas de modo a proporcionar a máxima participação possível da sociedade nos processos decisórios, além de serem acompanhadas sempre de ações educativas amplas.

A garantia do direito constitucional à cidade implica não somente o direito de se viver na cidade, mas de ter pleno acesso de fato a todos os serviços e oportunidades que a cidade oferece, o que perpassa, necessariamente, pela questão do transporte. A Constituição Federal, em seu artigo 182, estabelece como competência dos municípios estabelecer uma política urbana que tenha como objetivo *ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes*. As medidas acima propostas pretendem, nesse sentido, contribuir

para a construção de um novo modelo de mobilidade urbana, que seja sustentável, universal e inclusivo, a fim de garantir o direito à cidade e imprimir um caráter mais humano a esse espaço.

A própria noção de mobilidade, sendo dinâmica, implica tensão e dualidades que traduzem a cidade e seus elementos (espaços privados x espaços públicos; indivíduo x coletividade; contiguidade x distância; fluxo x dispersão; isolamento x mesclagem) e também as relações sociais que nela se processam. É no *movimento* e no *fluxo* que acontecem também o pensamento, a relação, a comunicação, o diálogo, a troca, bem como, numa perspectiva macro, a *vida política, social e cultural*.

Problemas como externalidades negativas (poluição sonora e do ar, com emissão de gases de efeito estufa, congestionamentos, traumas e acidentes), associados à crise dos transportes públicos, são agravados por questões ligadas ao paradigma hegemônico de planejamento e gestão urbanos, voltados para o automóvel. Orçamentos comprometidos com estrutura viária e demais externalidades do modelo dificultam a construção de um novo paradigma de mobilidade urbana, socialmente justa e ambientalmente saudável, que possa ser capaz de minimizar os problemas do aquecimento global e da vida urbana contemporânea, estabelecendo também uma conscientização maior em relação à importância das atitudes individuais e coletivas para a contribuição do enfrentamento das mudanças climáticas.

A reflexão sobre a mobilidade precisa, portanto, considerar o seu caráter político-econômico, levando em conta o fato de que, apesar do paradigma dominante das cidades brasileiras estar mais comprometido com os automóveis particulares, a maior parte da população se encontra à margem deste padrão de consumo, dependendo do transporte público ou das próprias pernas para poder mover-se espacialmente.

Frente à tendência crescente de urbanização no mundo, o problema da mobilidade humana - bem como do deslocamento de bens e produtos - passa a ser de grande importância para a análise do enfrentamento do aquecimento global, considerando-se os impactos destas atividades sobre o meio ambiente e também sobre a saúde das pessoas e das comunidades, uma vez que do modelo preponderante decorrem diversos fatores que produzem impactos negativos para a vida dos cidadãos e para os orçamentos (públicos ou particulares).

## REFERÊNCIAS

- AFFONSO, Nazareno Stanislau. (2009). *Nossa política de mobilidade tem como base a exclusão social. Entrevista especial*. Disponível em <<http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/25788-%60nossa-politica-de-mobilidade-tem-como-base-a-exclusao-social%60-entrevista-especial-com-nazareno-stanislau-affonso>>. Acesso em 20 nov. 2012.
- ARAÚJO, Emília Rodrigues. A Mobilidade como objecto sociológico. Comunicação apresentada nos Encontros em Sociologia, 2, Braga, Portugal, 13 Dezembro, 2004. Disponível em <<http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/3913/1/A%20Mobilidade%20como%20objecto%20sociologico.pdf>>. Acesso em 10 mar. 2013.
- BRASIL, Ministério das Cidades. *PlanMob: construindo a cidade sustentável – Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana*. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SEMOB; Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD; Projeto BRA/00/019 – Habitar – BID, 2007.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Meio Ambiente e Transporte Urbano: Análise Bibliográfica e Propostas sob o Enfoque das Políticas Públicas*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente – MMA; Instituto Brasileiro de Meio Ambiente – IBAMA; Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, 2002.

- COSTA, H.S.M. “Desenvolvimento urbano sustentável: uma contradição de termos?” *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 2. 1995
- FERREIRA, L. *A questão ambiental: sustentabilidade e políticas públicas no Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial. 1998
- GIDDENS, Antony. *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: UNESP, 1991.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas*. (Texto para Discussão No 960). Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA, 2003.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Equidade Social: o que o transporte público tem a ver com isso?* Disponível em: <[http://www.fetranspor.com.br/revista\\_onibus/revista30\\_artigo.htm](http://www.fetranspor.com.br/revista_onibus/revista30_artigo.htm)>. Acesso em 17 nov. 2012.
- HERCULANO, S. “A qualidade de vida e seus indicadores”. *Ambiente & Sociedade*, 1, 2. 1998.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- MDT. Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte. *Mobilidade Urbana e Inclusão Social*. Brasília: MDT, 2009. Disponível em: <[http://www.pmvc.com.br/v1/images/editor/images/file/Mobilidade%20Urbana\\_FINAL.pdf](http://www.pmvc.com.br/v1/images/editor/images/file/Mobilidade%20Urbana_FINAL.pdf)>. Acesso em 18 nov. 2012.
- OLIVEN, R. G. *A antropologia de grupos urbanos*. Petrópolis: Vozes, 1996.
- PEREIRA, Regina Silva. Mobilidade espacial e acessibilidade à cidade. *OKARA: Geografia em debate*, v.1, n.1, p. 43-76, 2007. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/okara/article/view/1246>>. Acesso em: 17 nov. 2012.
- POLANYI, K. *A grande Transformação: As Origens da nossa época*. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000.
- SANTOS, Milton. *Pensando o Espaço do Homem*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.
- TORRES, H.G. e COSTA, H. *População e meio ambiente: debates e desafios*. São Paulo: Senac, 2000.
- URRY, John, et al. Mobilities, immobilities and moorings. In: *Mobilities*, 1, Londres: Routledge, 2006.
- VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano espaço e equidade: análise das políticas públicas*. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2001.
- VEIGA, J. E. da. *Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI*. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.
- ZAOUAL, Hasan. *Globalização e Diversidade Cultural*. São Paulo: Cortez, 2003.