

**XXIV CONGRESSO NACIONAL DO  
CONPEDI - UFMG/FUMEC/DOM  
HELDER CÂMARA**

**DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS II**

**EDUARDO MARTINS DE LIMA**

**YURI SCHNEIDER**

**YNES DA SILVA FÉLIX**

Todos os direitos reservados e protegidos.

Nenhuma parte deste livro poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

#### **Diretoria – Conpedi**

**Presidente** - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UFRN

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. José Alcebíades de Oliveira Junior - UFRGS

**Vice-presidente Sudeste** - Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM

**Vice-presidente Nordeste** - Profa. Dra. Gina Vidal Marcílio Pompeu - UNIFOR

**Vice-presidente Norte/Centro** - Profa. Dra. Julia Maurmann Ximenes - IDP

**Secretário Executivo** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC

**Secretário Adjunto** - Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto – Mackenzie

#### **Conselho Fiscal**

Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG /PUC PR

Prof. Dr. Roberto Correia da Silva Gomes Caldas - PUC SP

Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini Sanches - UNINOVE

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS (suplente)

Prof. Dr. Paulo Roberto Lyrio Pimenta - UFBA (suplente)

**Representante Discente** - Mestrando Caio Augusto Souza Lara - UFMG (titular)

#### **Secretarias**

**Diretor de Informática** - Prof. Dr. Aires José Rover – UFSC

**Diretor de Relações com a Graduação** - Prof. Dr. Alexandre Walmott Borgs – UFU

**Diretor de Relações Internacionais** - Prof. Dr. Antonio Carlos Diniz Murta - FUMEC

**Diretora de Apoio Institucional** - Profa. Dra. Clerilei Aparecida Bier - UDESC

**Diretor de Educação Jurídica** - Prof. Dr. Eid Badr - UEA / ESBAM / OAB-AM

**Diretoras de Eventos** - Profa. Dra. Valesca Raizer Borges Moschen – UFES e Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - UNICURITIBA

**Diretor de Apoio Interinstitucional** - Prof. Dr. Vladimir Oliveira da Silveira – UNINOVE

---

D598

Direitos sociais e políticas públicas II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/  
UFMG/FUMEC/Dom Helder Câmara;  
coordenadores: Eduardo Martins de Lima, Yuri Schneider, Ynes Da Silva Félix –  
Florianópolis: CONPEDI, 2015.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-110-4

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: DIREITO E POLÍTICA: da vulnerabilidade à sustentabilidade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Brasil – Encontros. 2. Direitos sociais. 3. Políticas públicas. I. Congresso Nacional do CONPEDI - UFMG/FUMEC/Dom Helder Câmara (25. : 2015 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34

---



# **XXIV CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI - UFMG/FUMEC /DOM HELDER CÂMARA**

## **DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS II**

---

### **Apresentação**

#### APRESENTAÇÃO

É satisfação que a Coordenação do Grupo de trabalho de Direitos Sociais e Políticas Públicas II, do Conselho de Pesquisa e de Pós- Graduação em Direito- CONPEDI, apresenta a coletânea de artigos fruto dos debates realizados no âmbito do XXIV Encontro Nacional do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito, em parceria com os Programas de Pós-graduação em Direito da UFMG, Universidade FUMEC e Escola Superior Dom Helder Câmara, todos localizados na cidade de Belo Horizonte/MG. Importante frisar que o evento acadêmico aconteceu, entre 11/11/2015 e 14/11/2015 com o tema principal: Direito e Política: da Vulnerabilidade à Sustentabilidade.

Dentre os mais de 2000 trabalhos selecionados para o encontro, 29 artigos compõem o presente livro do Grupo de Trabalho de DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS II. Essa busca pela análise do Direito Constitucional nas relações sociais demonstra a evolução e o interesse nas políticas públicas e na consolidação da linha de pesquisa própria dos Direitos Fundamentais Sociais.

Há muito que o CONPEDI preocupa-se com esta área de Direitos Sociais e Políticas Públicas em GT's específicos como aqueles voltados para as relações sociais e políticas públicas de efetividade social, porém, é de destacar a introdução dos GT's específicos para tais matérias, tanto nos CONPEDIS nacionais como nos internacionais que já vem acontecendo desde o ano de 2014.

O conhecimento, pouco a pouco, vai sendo engendrado pelo pesquisa diuturna de professores, doutorandos, mestrandos e estudantes de graduação que, em seus grupos de pesquisa, evidenciam o pensamento jurídico de maneira séria e comprometida. Os Direitos Sociais já, em suas origens, apontavam como ramo do conhecimento jurídico que perpassa todos os demais pelo princípio da dignidade da pessoa humana e assume, cada vez mais, seu papel e sua importância nas matrizes curriculares das graduações e pós-graduações em Direito.

Nesta linha, os vinte e nove artigos encontram-se direcionados à análise interdisciplinar dos Direitos Fundamentais e das Políticas Públicas nas relações sociais. Especificamente, detém-se no exame jurídico, constitucional, econômico e político, com o escopo de encontrar soluções para o fosso que separa o crescimento econômico do desenvolvimento humano. O tema precisa ser constantemente visitado e revisitado, mormente pelo fato de todos os intentos do constitucionalismo dirigente dos Séculos XX e XXI, observa-se a marca da crise da figura estatal internacional e conseqüente atentado ao Estado de bem-estar social.

Importante referir que, o Brasil, pelo último relatório do PNUD em 2015, diante das pesquisas do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, alcançou no ranking internacional a 7ª posição em crescimento econômico, e em outro viés, no que concerne ao desenvolvimento humano, encontra-se na desconfortável posição de 79ª, dentre os 186 países analisados.

Países, como Portugal, Espanha e Itália, que já haviam conquistado a característica de Estado de bem estar social, enfrentam nas duas últimas décadas, séria recessão, crise econômica e desemprego. Essas razões fazem com que a reflexão dos constitucionalistas, juristas e cientistas políticos venham a contribuir para a ponderação crítica do modelo de Estado que se quer. Que seja o Estado, ora delineado, capaz de viabilizar, de forma sustentável, o crescimento econômico e o desenvolvimento humano em curto, médio e longo prazo.

Direitos Fundamentais Sociais, Políticas Públicas percorrem o mesmo trajeto. Nesse contexto, os investimentos no bem-estar social e nos bens públicos, atrelados à formação do capital humano e à geração de emprego e renda tornam-se elementos essenciais de contribuição para a efetivação dos objetivos de desenvolvimento deste novo século que apenas está começando.

O progresso humano que se deseja, e a efetivação dos direitos fundamentais presentes nos ordenamentos jurídicos transnacionais carecem da reafirmação que reverbera a favor da distribuição equitativa de oportunidades. Nesse diapasão, é importante reorganizar a agenda de políticas públicas estatais que incentivem a atração e manutenção de empresas, políticas industriais ativas, com inovação, infraestrutura e tecnologia, e concomitante combate à corrupção, reformas fiscais progressivas e melhor gerenciamento dos recursos destinados à educação, à saúde e à capacitação. Essas diretrizes estão todas inseridas no quadro mais amplo do escopo de promover equidade. Não se dá por razões morais o apoio à justiça social, mas sobremaneira, vê-se como ponto crucial para o desenvolvimento humano.

Em terrae brasilis, já no Século XXI, temos no artigo 6º da Constituição de 1988, o direito à alimentação, o que faz lembrar as críticas dos pensadores do Estado sobre os fatores reais do poder. É alarmante que, o Brasil, como um dos maiores produtores mundiais de alimento, ainda não consegue combater a fome em seu próprio território e, quando produz esse alimento, produz um alimento que mata aos poucos sua própria população, pois repleto de agrotóxicos. Observa-se a defesa da assinatura de pactos internacionais de direitos humanos, propugna-se por uma sociedade justa, livre e solidária, pela redução das desigualdades econômicas e regionais, e até argumenta-se pela judicialização da política, porém, diante da democracia fragilizada, persiste o questionamento sobre as mudanças de prioridades políticas e destinações orçamentárias que visem efetivar direitos fundamentais individuais, coletivos e sociais.

Como o leitor poderá perceber cada um dos autores, por meio de minuciosa análise, na sua seara de estudos, contribuiu com a seriedade na pesquisa que reflete no resultado de seu artigo.

Os artigos foram apresentados em diversos painéis de cinco artigos cada um, o que ensejou intensos debates entre os presentes. Remarca-se a densidade acadêmica dos autores referenciados. Nesse viés, professores, mestrandos e doutorandos tiveram a oportunidade de debater no Conselho de Pesquisa em Direito, as temáticas por eles estudadas em seus programas de pós-graduação.

Assim, foram, inicialmente, apresentados os seguintes artigos:

1. Direitos fundamentais e sociais: desafios da contemporaneidade para resguardar os direitos da pessoa de Laerty Morelin Bernardino e Luna stipp;
2. Causas e consequências da desconstrução dos direitos sociais e da cidadania de Joelma Lúcia Vieira Pires, Roberto Bueno Pinto;
- 3 - A elaboração e implementação de políticas públicas para a concretização dos direitos sociais. de Fernanda Priscila Ferreira Dantas , Maria Dos Remédios Fontes Silva ;
- 4 - A participação popular na construção das políticas públicas sociais: a racionalidade do consenso e a legitimidade das execuções Administrativas. de Edimur Ferreira De Faria e Renato Horta Rezende;

5 - As Políticas Públicas e o papel das Agências Reguladoras. de Gabriel Fliege de Lucena Stuckert.

No segundo grupo apresentado foram conciliados os temas a seguir propostos:

1 - A efetividade dos direitos sociais em face das limitações do orçamento. de Simone Coelho Aguiar , Carolina Soares Hissa;

2 - A reserva do possível e o mínimo existencial na efetivação dos direitos sociais. de Maisa de Souza Lopes , Thiago Ferraz de Oliveira;

3 - Aspectos relevantes da tutela jurisdicional dos direitos sociais. de Samantha Ribeiro Meyer-pflug , Christian Robert dos Rios;

4 - A intervenção do poder judiciário na elaboração e execução das políticas públicas no Brasil. de Glalber da Costa Cypreste Queiroz;

5 - Ativismo judicial e orçamento público. de Fabiana Oliveira Bastos de Castro.

No terceiro grupo de apresentações, foram expostos 07 artigos evidenciando o ativismo judicial e a (des)necessidade de participação do Poder Judiciário nas demandas que envolvem de políticas públicas e concretização de um cenário democrático, com destaque para o artigo do Prof. Dr. Anízio Pires Gavião Filho, Coordenador do Programa de Pós-Graduação Mestrado em Direito, da Fundação Escola Superior do Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul.

1 - A política pública da saúde e os aspectos da sua judicialização. de Rafael Fernando dos Santos e Angelina Cortelazzi Bolzam;

2 - Controle judicial de políticas públicas: a garantia e efetividade do direito à saúde. de Juvêncio Borges Silva e Maysa Caliman Vicente;

3 - Ativismo judicial, direito fundamental à saúde e a infertilidade feminina. - de Anízio Pires Gavião Filho;

4 - A justicialidade das políticas públicas de saúde do idoso. Roberta Terezinha Uvo Bodnar e Zenildo Bodnar;

5 - A tutela do direito à saúde e a adequada atuação do poder judiciário. de Guilherme Costa Leroy;

6 - Análise crítica de alguns argumentos equivocados em tema de direito à saúde pública. - de Felipe Braga Albuquerque e Rafael Vieira de Alencar.

7 - Benefícios de renda mínima como um direito fundamental: acesso à justiça e inclusão social. - de Pedro Bastos de Souza.

Nos terceiro e quarto grupos foram apresentados artigos quanto à (in)efetivação das políticas públicas no cenário brasileiro, latino e norte americano, já evidenciando que o CONPEDI preocupa-se com a rede de programas de pós graduação (mestrado e doutorado) que está sendo criada pelas instituições de ensino do Brasil e outros países da América Latina e do Norte.

1 - Circulação de trabalhadores no MERCOSUL: necessidade de efetivação das políticas sociais. de Lourival José de Oliveira e Patricia Ayub da Costa Ligmanovski;

2 - A ausência de políticas públicas para os direitos sociais da pessoa com deficiência: os reflexos não sentidos da convenção de Nova York no Brasil. de Marco Cesar De Carvalho;

3 - A crise no sistema carcerário brasileiro e a necessidade de judicialização de políticas públicas. de Paulo Henrique Januzzi da Silva;

4 - A segurança cidadã no contexto de Bogotá: um paradigma para a política de segurança pública brasileira. de Leticia Fonseca Paiva Delgado;

5 - As concepções de violência contra a mulher na leitura da lei Maria da Penha: um novo caminho possível pelo olhar dos direitos humanos e da ética da alteridade. de Patrick Costa Meneghetti;

6 - Direito ao desenvolvimento e à moradia. Um diagnóstico da implementação do programa Minha Casa Minha Vida no cenário brasileiro. de Karina Brandao Alves de Castro

7 - A política de cotas para negros no ensino superior e o princípio da igualdade. de Ib Sales Tapajós.

8 - Ação afirmativa como vetor da justiça social: a contribuição do STF no reconhecimento da constitucionalidade do PROUNI. de René Vial.

E por fim, o último bloco foi composto por 4 artigos e discutiu preferencialmente as questões relativas ao crescimento econômico e social, por meio do acesso a estrutura estatal, senão veja-se:

1- A multidimensionalidade da pobreza e o direito na consolidação da cidadania. de Marta Battaglia Custódio;

2 - A política nacional de recursos hídricos: o modelo de gestão descentralizada e participativa frente ao domínio da água. de Carinna Gonçalves Simplício e Clarice Rogério de Castro;

3 - Acolhimento institucional de crianças e adolescentes: o caso do Estado do Rio de Janeiro. de Edna Raquel Rodrigues Santos Hogemann e Érica Maia Campelo Arruda;

4 - A mobilidade urbana através da integração da infraestrutura de transporte com o planejamento urbano: o caso do Plano Diretor de São Paulo. de Natália Sales de Oliveira

Note-se que a contribuição acadêmica, ora apresentada, é de suma importância para o processo de concretização dos Direitos Fundamentais, mormente em se falando do princípio Constitucional da Dignidade da Pessoa Humana. É ela que movimenta o debate social, econômico, político e jurídico e oxigena o engajamento da participação cidadã. Sendo assim, e já agradecendo aos autores, almeja-se o crescimento a partir dos trabalhos agora publicados no CONPEDI.

Por certo, não que há se negar que a significativa contribuição dos autores nos põe diante de novas interrogações e novas exigências, que passam a ser referência imperiosa para um debate ético e questionador sobre as práticas efetivas que restabelecem o verdadeiro sentido dos Direitos Fundamentais Sociais.

Para nós, como mencionamos no início, é uma satisfação fazer esta apresentação. Aos leitores, uma ótima oportunidade para (re)pensar.

Belo Horizonte, 29 de novembro de 2015.

Coordenadores do Grupo de Trabalho



Professor Doutor Yuri Schneider UNOESC

Professor Doutor Eduardo Martins de Lima - FUMEC

Professora Doutora Ynes Da Silva Félix - UFMS

**A MOBILIDADE URBANA ATRAVÉS DA INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COM O PLANEJAMENTO URBANO: O CASO DO PLANO DIRETOR DE SÃO PAULO.**

**URBAN MOBILITY WITH THE INTEGRATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND URBAN PLANNING: THE SÃO PAULO'S MASTER PLAN CASE.**

**Natália Sales de Oliveira**

**Resumo**

A mobilidade urbana é essencial para o desenvolvimento das cidades e para a qualidade de vida dos cidadãos. Quando bem estruturada e acessível, ela é capaz de minimizar o apartheid socioespacial nos centros urbanos e possibilitar o acesso das pessoas à cidade. Atualmente, o modelo rodoviário de mobilidade adotado pelo Brasil impactou na forma de ocupação da cidade e originou problemas tais como engarrafamentos, poluição atmosférica e aumento de tempo em viagens pendulares. Com esta realidade, as cidades se viram na necessidade de domesticar o uso do automóvel privado e estimular o uso dos transportes coletivos. Nesta direção, qual caminho parece ser mais adequado para a realidade brasileira? Assim, este artigo foi realizado com o objetivo de investigar a mobilidade urbana sob os aspectos da infraestrutura e do planejamento urbano, trazendo, ainda, para a análise o atual Plano Diretor de São Paulo, que trouxe a conexão destes dois pontos apresentados.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana, Direito à cidade, Planejamento urbano, Infraestrutura de transporte coletivo, Plano diretor de São Paulo

**Abstract/Resumen/Résumé**

Urban mobility is essential to city development and to the citizen's quality of life. When well-structured and accessible, it is capable of minimizing the socio-spatial apartheid in urban centers and of facilitating people's access to the city. Today, the highway model of mobility adopted in Brazil has impacted in the mode of occupation of the city and has originated problems such as traffic jams, atmospheric pollution and the rise commuting time, for instance. Due to this reality, cities saw themselves in the need of domesticating private automobile use and of stimulating public transport use. All this considered, which way looks to be most adequate to the Brazilian context? Thus, this work has been realized aiming to analyze two aspects, which are the urban planning and mobility infrastructure investment and collective transport. Lastly, it has been brought to the analysis the São Paulo Master Plan as well, which made the connection between the two points as mentioned.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Urban mobility, Right to the city, Urban planning, Collective transport infrastructure, São Paulo master plan

## **1 Introdução**

Circular pela cidade sempre foi uma característica necessária para o desenvolvimento urbano; os meios de transportes possibilitaram a ampliação das cidades, pois garantiam a chegada e saída de mercadorias, resguardando a sobrevivência dos cidadãos e o desenvolvimento do comércio. Na medida em que se tornavam cada vez mais rápidos e modernos, eles possibilitaram, ainda, o crescimento horizontal das cidades e trouxeram consigo uma nova forma de usar o meio urbano.

Devido à sua importância e à forma que afeta a vida dos cidadãos, a existência de uma mobilidade urbana que propicie qualidade de vida às pessoas complementa a agenda de direito à cidade. Esta mobilidade precisa ser acessível aos cidadãos e capaz de propiciar conforto nos trajetos diários.

Este estudo tem o objetivo de analisar a mobilidade urbana sob o aspecto da infraestrutura e do planejamento urbano, apresentando como o alinhamento de ambos propicia uma mobilidade ajustada à agenda de direito da cidade; como complemento ao estudo, analisa-se o caso do atual Plano Diretor de São Paulo (Lei 16.050/2014). A questão que deu origem a esta pesquisa e que deve ser respondida é como pensar políticas públicas de mobilidade urbana que permitam e viabilizem o acesso ao direito à cidade. Os caminhos eleitos para concretizar esse objetivo perpassam pela observação e descrição de como é mobilidade urbana no Brasil, qual o modal majoritário e como ele foi capaz de influenciar a forma como o solo urbano é ocupado. Em seguida, investiga-se a dinâmica conjunta de investimentos em infraestrutura de transportes e do planejamento urbano, ou seja, o tipo de cidade a ser estimulada como forma viável de política pública voltada para a mobilidade. Por fim, analisa-se o atual Plano Diretor de São Paulo.

Este artigo é, portanto, dividido em três seções, além desta introdução e conclusão. Na primeira seção, apresenta-se um desenvolvimento histórico fundamental para compreender a atual mobilidade urbana brasileira, seus eventuais problemas e a alternativa forjada para sua solução. Na segunda seção, apresenta-se a hipótese do artigo, qual seja a integração das perspectivas da infraestrutura e do planejamento urbano como essencial para formulação de políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana. Na última seção, analisa-se o atual Plano Diretor de São Paulo que parece trazer uma nova visão sobre o assunto, aliando investimentos em transportes públicos e não motorizados ao planejamento urbano como uma possível solução para os problemas neste setor e como forma de resguardar o direito à cidade.

## **2 O perfil da mobilidade urbana no Brasil**

A possibilidade de se deslocar nos centros urbanos sempre foi um ponto chave na realidade das urbes. Hoje compreendida como mobilidade urbana, esta significa mais que meros deslocamentos de um ponto a outro, mas traz consigo possibilidades ainda mais importantes.

A mobilidade urbana significa diminuição efetiva das distâncias, abranda o conceito de bem ou mal localizado e reduz a segregação espacial. Ela significa a possibilidade de igualdade social e o direito à cidadania.

Logicamente que esta possibilidade não se satisfaz tão somente com políticas de mobilidade urbana, porém é um dos pontos cruciais para tanto. Ora, os locais mais distantes dos núcleos urbanos tendem a ter menor infraestrutura e, em razão disso, apresentam menor preço da terra, sendo destinados à população mais pobre. Ocorre que a grande massa de empregos está disponível nos núcleos urbanos, obrigando a população residente nas periferias a percorrer diariamente essa longa distância compreendida entre casa e trabalho e a residir em locais com menor intervenção pública, em função dos poucos serviços públicos fornecidos.

Essa distância ultrapassa o conceito físico, pois nela se percebe também uma distância social, delimitando visivelmente onde determinada classe social reside. A inexistência de mobilidade urbana ou a má prestação desta reforça esse aparte social, tendo em vista que impossibilita efetiva integração núcleo-periferia, aliás, permite que exista essa dicotomia.

Além disso, essa imobilidade também foi, e continua a ser, uma das causas fomentadoras de moradias indignas e irregulares. ABREU (2005) demonstra bem essa questão no Rio de Janeiro ao evidenciar que sua área metropolitana se caracteriza pela tendência ao modelo núcleo- periferia na qual a cidade dos ricos se contrapõe à dos pobres. O núcleo é hipertrofiado, concentrador de renda e de recursos urbanísticos, com estratos urbanos periféricos ao redor, os quais são carentes de serviços e infraestrutura à medida que se afastam do centro. São nesses últimos locais onde a população de baixa renda muitas vezes reside em função dessas áreas terem menor preço da terra. O núcleo da cidade concentrou todos os recursos enquanto que a periferia pobre e superpovoada, não recebeu nenhum. Essa dicotomia começou a ser reforçada com a inacessibilidade da população aos meios de transporte que foram surgindo no século XIX.

ABREU (2005) aponta para o fato de que após a vinda da família real para o Brasil, em específico para a cidade do Rio de Janeiro, período anterior a 1870, a mobilidade era privilégio para poucos. Com a intervenção do poder público ao abrir e conservar estradas na cidade, algumas áreas foram mais adensadas pelas classes mais altas, como o velho arraial de São Cristóvão (que abrigava a família real e, posteriormente, as classes mais altas) e também os atuais bairros da Glória, Catete, Lapa e Botafogo, que passaram a ser ocupados por aqueles que tinham o poder de mobilidade, ou seja, as classes mais abastadas.

No caso do Rio de Janeiro, a introdução do bonde de burro e do trem a vapor possibilitou o crescimento físico da cidade. As classes nobres tomaram a direção dos bairros servidos por bondes e os trens passaram a servir áreas ainda pouco integradas à cidade para transportar aqueles que podiam sair do centro, mas não tinham condições de arcar com terrenos na Glória, Botafogo ou Tijuca. Assim, os meios de transporte à época, bondes e trens, possibilitaram a expansão da cidade e solidificaram a dicotomia núcleo-periferia.

Em função do tipo de ocupação, as freguesias centrais passaram a receber maiores investimentos e as atividades produtivas localizadas nessas áreas foram as primeiras a se privilegiar das benesses urbanísticas modernas. Porém, contraditoriamente, o centro era também o local de residência das populações mais pobres, já que estas não tinham nenhum poder de mobilidade e dependiam de uma localização central para sobreviver; como a procura de trabalho era diária e este era encontrado apenas no centro, a alternativa de alguns trabalhadores foi o cortiço.

Assim, dentro da camada mais pobre da população, aqueles que tinham alguma capacidade financeira residiam na periferia, mas para aqueles outros trabalhadores, livres ou escravos de ganho, que tinham de procurar trabalho diariamente, restava residir próximos ao centro. Na época, aumentou-se o número de cortiços e habitações insalubres responsáveis pela proliferação da febre amarela que atacava a cidade. Com o decorrer dos anos, os relatórios sanitários passaram a pressionar o governo carioca a expropriar os cortiços, destruí-los e a construir casas individuais para os trabalhadores; porém somente as duas primeiras partes das exigências foram cumpridas ao pé da letra. Iniciou-se nos próximos governos uma espécie de guerra aos cortiços.

Foi com o Prefeito Pereira Passos que reformas urbanas e de saneamento foram realizadas, porém medidas relativas à mobilidade urbana e moradia popular foram esquecidas. Os cortiços foram eliminados, mas os fatos causadores destes não o foram, como a necessidade do trabalhador residir próximo ao polo de emprego ou de ter fácil acesso a este

através de transporte caso resida em local distante. Isso demonstrou como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, criam outras; foi naquele momento que morros situados no centro da cidade, como o da Providência, até então pouco habitados, passaram a ser rapidamente ocupados, dando origem às favelas.

Observa-se que já em 1850 e a partir de então, a falta de mobilidade urbana foi um dos motivos cruciais para a existência de moradias indignas para a população trabalhadora.

Dessa forma, observa-se que a forma urbana, acima referente ao Rio de Janeiro, mas que demonstra um padrão comum de estruturação do espaço urbano de parte das cidades brasileiras - padrão periférico de urbanização (RIBEIRO; LAGO, 1994) - foi baseada na dicotomia núcleo-periferia, em que no núcleo se encontra boa infraestrutura e fácil acesso às benesses urbanísticas, enquanto que na periferia tem-se parca infraestrutura e difícil acesso aos locais onde aquela exista. Isso demonstra uma segregação socioespacial característica da sociedade brasileira e reforçada, dentre outros motivos, pela imobilidade urbana.

A mobilidade urbana, então, não diz respeito tão somente ao deslocamento físico de um ponto ao outro, mas a capacidade de diminuir a posição social no espaço físico, colocando em xeque a dicotomia núcleo-periferia ao apresentar a possibilidade de integrá-los. Dessa forma, para que se possibilite maior integração social entre as várias áreas da cidade, será preciso uma revolução do modelo de mobilidade tradicional. Em um estudo mais específico demonstra-se o paradigma majoritário de mobilidade, a direção que a mudança deste padrão tomou e os motivos para tal alteração.

No Brasil, antes de 1950, os transportes que prevaleciam eram os sobre trilhos e eletrificados; após esta data, aqueles acabaram por dar lugar à mobilidade sobre pneus e carbonizada. De acordo com dados do IPEA/2010 relativos à mobilidade urbana no Brasil (CARVALHO, 2014), a mobilidade na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, apresentou significativas mudanças entre os anos de 1950 até 2005. Em 1950, faziam-se 649 milhões de viagens por ano de bonde, 208 milhões de trens, 216 milhões de ônibus e 20 milhões de automóvel; já em 2005, faziam-se 259 milhões de viagens por ano de trem, 1525 de ônibus, 1641 de automóvel e nenhuma de bonde.

Essa revolução ocorreu principalmente no período da gestão do então Presidente Juscelino Kubitschek, na qual houve o desenvolvimento das indústrias de base e o fomento das indústrias automobilísticas. Assim, o transporte individual passou a ser mais acessível e desejado pela população que podia arcar com ele. A partir de então, emergiu uma febre de

projetos viários para satisfazer àqueles que usavam o carro como meio de transporte, os quais eram muitos em função das facilidades do período. Em função disso, o modal majoritário, ainda hoje, é o rodoviário. Com a possibilidade de deslocar longas distâncias em menor tempo, as cidades foram crescendo horizontalmente, afinal não mais se precisava residir próximo ao centro financeiro em função do encurtamento da distância pelo automóvel. Desde então, um planejamento em função do automóvel foi delineado, originando uma nova forma de ocupar o solo urbano. Esse modelo seguiu o que já era tendência nos Estados Unidos e na Europa, embora nesta última por menor período de tempo.

Nos Estados Unidos a revolução do automóvel já havia se iniciado nos anos 20. Com a revolução fordista, o automóvel se tornou mais acessível primeiro naquele país e, sessenta anos depois, na Europa. Com este novo meio de transporte, incentivou-se a construção de estradas somente para ele. Já nos anos vinte a ocupação do solo passou a ser feita em função do automóvel havendo então o crescimento dos subúrbios, pois o trabalhador conseguia morar longe dos centros sem permanecer isolado, tanto em função da diminuição das distâncias quanto pelo surgimento de grandes lojas suburbanas ao longo das estradas. Nota-se que o automóvel possibilitou o modelo de planejamento urbano que foi muito característico da sociedade norte americana, em que classes mais abastadas residem em subúrbios e as classes com menor renda, nos centros. Isso estimulou a falta de interesse dos eleitores e, conseqüentemente, dos governos norte americanos em investir em transporte coletivo. Ademais, facilidades possíveis somente com os automóveis<sup>1</sup> estimularam ainda mais o desejo de se ter um carro; logo, quanto maior o número destes, maior devia ser o investimento em rodovias, restando ainda menos recursos para investir em transporte coletivo (HALL, 2011).

As cidades passaram a ser ocupadas e urbanizadas em função do automóvel, o que foi mais incisivo entre 1920 a 1987. Posteriormente, alguns elementos (como a grande crise de energia desencadeada pela OPEP e uma nova forma de planejamento urbano dirigido aos menos favorecidos) possibilitaram um novo *Zeitgeist* como ocorreu na Califórnia, em que se iniciou a revolta contra as vias expressas e motivou o deslocamento de investimentos para o transporte coletivo. Porém, a crise de energia não reverteu e não diminuiu o fluxo migratório das cidades norte americanas; em todos os locais, a cidade à beira da autoestrada ganhava da cidade tradicionalmente estruturada pelo transporte de massa. Os eleitores votavam com suas rodas.

---

<sup>1</sup> Em “Cidades do amanhã” Hall apresenta o exemplo de viadutos projetados por Robert Moses em Nova Iorque que abriam “acesso” a balneários. Entretanto, somente carros conseguiam passar por eles, pois foram construídos propositadamente mais baixos, assim os ônibus não poderiam passar.

Na Europa, a democratização do automóvel ocorreu em momento posterior, no pós Segunda Guerra Mundial e perdurou por menos tempo em função das desvantagens que começaram a surgir com o uso deste meio de transporte; de acordo com SILVA (2013, p. 380):

A história europeia das políticas de mobilidade, neste período, é assim um percurso que começa por se maravilhar com o potencial econômico, social e cultural associado à democratização da posse e do uso do automóvel (seguindo aqui as pisadas dos EUA, ainda que com uns trinta anos de atraso), para depois, em resultado do próprio sucesso da motorização individual e da pressão dos movimentos ambientalistas, passar a abraçar políticas mais equilibradas do ponto de vista modal, onde o transporte coletivo urbano assume o papel estruturante de todo o sistema de transportes e no assegurar da mobilidade da grande maioria da população, mesmo aquela que possui automóvel.

Essa mudança de paradigma não se fez contudo sem resistências e sem que, em certo momento, se tentassem ainda outras soluções que não pusessem em causa de modo tão evidente o papel do automóvel na mobilidade urbana.

Esse paradigma de mobilidade fundado pelo automóvel começou a ser mais enfaticamente questionado após a primeira crise do petróleo em 1973 (principal combustível dos automóveis) que alertou para o fato de que a era do baixo preço do combustível estava se esgotando. Somado a isso, SILVA (2013, p.381) ainda observa que:

(...) a constante pressão do automóvel nas cidades – derivada do crescimento exponencial da taxa de motorização e da progressiva transferência modal do transporte coletivo para o individual – conduzia ao surgimento de custos e impactos (associados ao congestionamento do tráfego, aos acidentes rodoviários e às emissões poluentes) cada vez mais inoportáveis e pondo em perigo o próprio funcionamento e competitividade das cidades.

O automóvel como meio majoritário de transporte é posto em xeque em função dos fatos acima narrados e, ainda, em função de estudos ambientais relacionados à emissão de gases, queima de combustíveis e alterações climáticas. Assim, relatórios e documentos (como o Protocolo de Kyoto em 1997 e Conferência do Rio de Janeiro sobre Ambiente e Desenvolvimento em 1992) de organizações importantes, quais sejam da Organização Mundial da Saúde, da Comissão Europeia e das Nações Unidas demonstraram o patamar a que se chegou a discussão sobre o uso intenso de automóveis, criando a consciência coletiva de que, cada vez mais, ele precisaria ser domesticado. Isto foi visível em 1995 quando a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (ECMT) determinou instrumentos essenciais que possibilitassem uma política integrada de transportes e urbanismo com o intuito de um desenvolvimento sustentável dos modais de transportes (RELATÓRIO EMCT, 2002).



Embora o Brasil tenha seguido esse modelo importado dos Estados Unidos em que as cidades são planejadas em função do automóvel, privilegiando-o, o país começou a seguir a tendência mundial de apreensão com a escolha deste paradigma como majoritário. Esta preocupação nasceu em tempos mais recentes, isso porque a infraestrutura rodoviária brasileira recebeu investimentos em massa em período recente, como falado acima.

Assim como ocorreu na Europa, o sentimento de que o uso do transporte particular precisa ser domesticado foi tomando forma. Porém, sérias dificuldades surgiram dessa nova necessidade; isso porque o Brasil ficou décadas sem investir fortemente em transporte coletivo de massa e não carbonizado. Este fato explicaria porque o sistema de transportes coletivos no país não é capaz de responder rapidamente a uma procura de inúmeras pessoas mantendo o conforto que estas terão com o automóvel particular.

A questão passou a ser mais discutida no país em razão da questão ambiental e de conferências com este viés das quais passou a participar<sup>2</sup>. Entretanto o que deu mais força à discussão do paradigma de mobilidade foi o significativo aumento das externalidades negativas causadas pelo transporte particular. Como os brasileiros tiveram maior acessibilidade ao automóvel em razão de períodos de melhoria econômica e políticas do Governo Federal de diminuição do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos carros, houve um aumento significativo do número de veículos particulares circulando nas cidades e, obviamente, as consequências dessa maior inclusão passaram a ser sentidas no trânsito.

A frota de carros particulares e motos aumentou 122% no país em apenas dez anos (GERAQUE; MONTEIRO, 2013). Em um curto período de tempo (2008 e 2012), já se percebeu um aumento significativo de domicílios que possuíam veículos privados no Brasil: em domicílios com renda de até um quarto do salário mínimo, em 2008, 16,4% tinham veículos privados; em 2012, a porcentagem era de 28,2. Já em domicílios com renda maior de cinco salários mínimos, em 2008, a porcentagem era de 85,2 e em 2012, de 88,2 (CARVALHO, 2014). Ao se analisar outras faixas de rendas, observa-se que em domicílios com renda de um quarto do salário mínimo até três salários mínimos a porcentagem daqueles que possuíam veículos privados aumentou significativamente entre o recorte temporal escolhido. Assim, enquanto a venda de automóveis e motocicletas aumentava sensivelmente em dez anos, o número de passageiros transportados no sistema de ônibus caía (CARVALHO, 2014).

---

<sup>2</sup> Como, por exemplo, a Eco-92 e Rio + 20.

Esse aumento do número de automóveis particulares não causou somente engarrafamentos, mas acarretou também em prejuízo econômico e a piora da saúde das pessoas, em função da poluição atmosférica. O custo dos congestionamentos nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo ultrapassou noventa e oito bilhões de reais no ano de 2013, o que equivale a 2% do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro (FIRJAN, 2014).

Trata-se de um significativo acréscimo frente à limitação física das cidades. A questão aqui enfrentada não critica a inclusão pelo consumo dos brasileiros, que passaram a ter melhores condições financeiras para arcar com os custos de transportes particulares, mas sim o fato de que o meio de transporte que recebe mais recursos é o privado. Com a opção entre o transporte coletivo e o particular, este último é o escolhido.

Tendo em vista esses fatos, a discussão da mobilidade urbana no Brasil foi ganhando corpo e questionando o paradigma do automóvel particular como principal meio de transporte. Discussões antes possivelmente restritas ao ambiente acadêmico e a conferências internacionais foram alcançando outras esferas, atingindo o plano legislativo e, mais recentemente instigando a sociedade civil a externar de forma marcante sua insatisfação.

Do ponto de vista legislativo, primeiramente tivemos o Estatuto da Cidade, que trouxe a problemática específica da mobilidade urbana no artigo 41, §2º, onde se exigiu que cidades com mais de quinhentos mil habitantes elaborasse um Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido; posteriormente, o nome passou a ser Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana (PDTM)<sup>3</sup>.

Em seguida, tivemos a Lei da Política Nacional sobre Mudança do Clima (12.187/2009) que estabeleceu a obrigatoriedade de elaboração de planos setoriais de mitigação de gases de efeito estufa; embora não trate especificamente da mobilidade urbana, traz a necessidade de amenizar o uso do carro para se alcançar as metas dos mencionados planos setoriais.

Por fim, em 2012 veio a Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), ampliando o recorte de desenvolvimento do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana para municípios com mais de 20 mil habitantes e todos aqueles obrigados, na forma da lei, a elaborar os Planos Diretores segundo o Estatuto da Cidade, igualando-se em

---

<sup>3</sup> Nome alterado pela Resolução nº 34 do Conselho das Cidades 2005, a qual ainda definiu o escopo mínimo de um plano de transporte e mobilidade e o integrou ao plano diretor.

sua obrigatoriedade. A lei estabeleceu um prazo de três anos, a contar da sua vigência, para tal elaboração sob pena de o município ficar impossibilitado de obter recursos orçamentários federais para investimento em mobilidade urbana.

Quanto à sociedade, esta foi externar claramente sua insatisfação em tempos recentes através das Manifestações de Junho de 2013. Este foi o estopim do descontentamento social; logicamente já existiam setores e movimentos sociais descontentes com esta situação, como o Movimento Passe Livre (MPL) <sup>4</sup>, porém foi em junho de 2013 que o desagrado teve repercussões maiores. Tais manifestações começaram com a reivindicação pela diminuição da tarifa de ônibus em São Paulo e depois teve sua agenda ampliada em inúmeras outras cidades brasileiras, mas a questão urbana esteve fortemente presente.

As manifestações não se restringiram, somente, à revolta contra o aumento do preço das passagens ou contra os efeitos do não deslocamento, os quais já eram sentidos pela população com o aumento de acidentes de trânsito, congestionamento e de problemas de saúde em função da poluição atmosférica; mas à exigência por algo mais abrangente que se consolidava: a reivindicação pelo direito à cidade.

O direito à cidade trouxe consigo o desejo de se ter uma cidade mais acessível, sustentável e com melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos. Uma cidade sustentável é aquela que vai além da natureza, do meio ambiente, é aquela que possibilita um local de convívio e integração. Logo, o problema não era só a dificuldade de transitar de um ponto a outro, mas de inexistir acesso ao transporte de qualidade e a baixo custo. A reivindicação passa a ser por uma mobilidade urbana acessível e sustentável.

Como bem constatou SILVA (2013, p.379):

Os recentes acontecimentos no Brasil, provocados pelo anúncio (e várias tentativas) de aumento das tarifas dos transportes urbanos e metropolitanos, vieram mostrar, em toda a sua extensão, como **a questão da mobilidade urbana é cada vez mais percebida como um direito de cidadania e uma exigência de equidade social**<sup>5</sup>, com um potencial mobilizador que vai muito para além das reivindicações tradicionais, promovidas e enquadradas pelas estruturas sindicais e partidárias habituais. Não ter entendido que, com a progressiva construção e consolidação de uma classe média (mesmo que “baixa” para os padrões europeus), as necessidades e ambições de mobilidade não poderiam continuar a ser satisfeitas com base em um modelo importado dos EUA e do Banco Mundial dos anos 1970 e 1980 – onde tudo era pensado e planejado em função do automóvel privado, de acordo com o

---

<sup>4</sup> Aliás, foi o protesto (“Se a tarifa aumentar, São Paulo vai parar”) pelo não aumento de vinte centavos na tarifa dos ônibus de São Paulo orquestrado pelo MPL que deu início à onda de manifestações.

<sup>5</sup> Grifos meus.

modelo “predict and provide” –, mas sim através de uma política e estratégias de promoção e favorecimento dos modos não motorizados e dos transportes coletivos, custou caro ao governo, tanto o federal como os estaduais. A explosão de contestação social que essa questão das tarifas do transporte coletivo desencadeou – pelo que isso implicava de limitação da mobilidade para milhões de pessoas – e de como rapidamente se passou para a discussão da coerência e das prioridades a atribuir aos investimentos públicos é um primeiro sinal dos tempos que hão de vir, caso as políticas públicas de mobilidade e transportes mantenham o rumo seguido até aqui.

Após este estopim popular, medidas relacionadas à mobilidade urbana foram tomadas pelos governos federal, estadual e municipal. O primeiro prometeu liberar recursos, especificamente cinquenta bilhões de reais, para a mobilidade urbana após as manifestações de junho, foi o Pacto da Mobilidade Urbana (LOURENÇO, 2013); aliado a este se tem ainda, principalmente, o Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC grandes cidades e PAC médias cidades), que destina noventa e três bilhões de reais para a melhoria do transporte público (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2014a). Através destes programas, Estados e Municípios apresentavam propostas e o Governo Federal escolhia aquelas que receberiam os investimentos; é possível notar claramente que foram escolhidos os projetos que priorizaram planos relacionados a fomento da infraestrutura de transportes coletivos, como obras para os *Bus Rapid Transit* (BRT), *Veículos Leve sob Trilhos* (VLT) e linhas de metrô, por exemplo (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2014b).

A constatação de que se deve mudar o paradigma de transporte amenizando e domesticando o uso de automóveis particulares aliado aos investimentos e incentivos do uso de transportes coletivos é o caminho que o poder público parece estar acolhendo, porém essa constatação, somente, não será suficiente. Para se alcançar plenamente as reivindicações capazes de possibilitar o direito à cidade, os passos para a melhoria da mobilidade urbana devem ultrapassar os investimentos e aplicação de recursos em infraestrutura de transporte coletivo.

Os investimentos em infraestrutura de transportes coletivos devem vir acompanhados por uma nova forma de planejamento urbano para que uma profunda melhoria da mobilidade urbana aconteça em longo prazo. Assim, mobilidade não se resume à questão da infraestrutura, ela engloba, na verdade, outro tema essencial: o planejamento urbano.

### **3 Planejamento urbano e investimentos em infraestrutura de transporte: o caminho para o direito à cidade.**

Como visto, o paradigma do transporte majoritário por automóvel particular foi posto em xeque e surgiu a necessidade de estimular os cidadãos a fazer suas viagens rotineiras por

meio de transporte público. Logicamente, essa alteração não tem como ser feita se não houver a infraestrutura suficiente, a qual não se restringe ao equipamento, mas também à operacionalização deste.

Como citado, as cidades brasileiras, em especial os grandes centros, externalizam essa preocupação ao desencadear projetos vinculados à infraestrutura de transporte público. Na elaboração destes projetos uma tendência parece estar sendo seguida, a de melhorar a infraestrutura já existente. Por muitos anos, o padrão de excelência de mobilidade urbana com transporte público foi a Europa, a qual contém grandes investimentos em ferrovias e metrô, fornecendo transporte público rápido, de grande capacidade (afinal, consegue transportar milhares de pessoas diariamente) e seguro para seus cidadãos. Entretanto, diferentemente daquele continente, o Brasil não tem um sistema de trilhos instalado há vários anos; o primeiro metrô de Londres, por exemplo, foi inaugurado em 1863 (FRANÇA, 2013) há mais de 150 anos; a partir de então, a malha ferroviária desses locais foi se ampliando ao longo de cem anos de investimentos e extensão.

Diferentemente, o Brasil tem uma malha rodoviária mais extensa, em função do maciço investimento nela efetuado a partir de 1950. Logo o conceito acima mencionado busca a maior eficiência do que já existe na realidade, ou seja, o investimento intenso em transporte coletivo de superfície, o que não implica em total abandono de investimentos em outros modais. Assim, projetos de mobilidade urbana que envolvem os BRT's, tecnologia brasileira primeiramente empregada em Curitiba na gestão do urbanista Jaime Lerner, aproveitam a densa malha viária já existente no Brasil e permite que ônibus se comportem como metrô. Essa é uma forma de dar uma resposta mais rápida e menos custosa ao problema da mobilidade, já que metrô, embora tenham maior durabilidade (vida útil de um vagão é de 35 anos enquanto a de um ônibus urbano é de 12-15 anos), é sensivelmente mais caro e burocrático: hoje o Brasil importa 100% dos trilhos, o que aumenta consideravelmente o custo de sua instalação. Ademais, o tempo para sua implantação também é elevado em função de licenças ambientais que devem ser adquiridas (KATZUMATA, 2014).

Outra vertente envolvendo investimentos em infraestrutura é o pensamento em rede, ou seja, não construir focos isolados de transportes que não se interligam. Assim, ao conectar transporte de pequena, média e grande capacidade, o passageiro pode sair de um modal e ir para outro, viabilizando maior circulação de pessoas.

Ainda sobre os tipos de infraestrutura atualmente levados em consideração na elaboração de políticas públicas, o fomento não se restringe ao transporte de massa, mas

também ao transporte não motorizado, como o de bicicletas e até mesmo o transporte a pé. Isso ajudaria a desinchar os transportes coletivos oferecendo maior qualidade nas formas de transporte público. Para tanto a criação e incentivo de ciclovias e bicicletários tem sido comum em grandes cidades brasileiras, além da disponibilidade de calçadas mais largas e apropriadas para que o cidadão circule a pé.

Esse último aspecto traz consigo o segundo ponto a ser discutido. O investimento agressivo somente em infraestrutura de transporte público pode solucionar os problemas de mobilidade de forma imediata, porém se desgastará em longo prazo caso se permaneça com este modelo de ocupação do solo. A matéria jornalística de Marcos Sá Correia publicada na revista Piauí número 36 é uma boa comprovação disso. Intitulada “O estouro da boiada metálica”, a matéria aponta que o Rio de Janeiro tem uma grande quantidade de ônibus com uma das frotas mais novas do país e tecnologia recente, além de ter investimentos na prestação dos serviços com o curso de Motorista Cidadão e com telefones disponibilizados para passageiros para uma central de queixas.

Embora exista uma infraestrutura saudável, como foi dito na matéria, os trechos mais rentáveis de Copacabana ou do centro permanecem engarrafados; isso ocorre porque são nestes trechos que se tem a maior oferta de empregos e de serviços públicos. O horário em que se tem ônibus circulando efetivamente de um ponto a outro no menor tempo possível e com passageiros é às quatro da manhã, horário este que não tem tráfego intenso por não corresponder ao horário de trabalho de grande parte das pessoas. Essa matéria publicada em 2009 já demonstrava que infraestrutura recente e de ponta em transportes públicos não é suficiente para sanar o problema de imobilidade urbana, passa a ser preciso rediscutir o modelo de ocupação do solo e trazer à baila o planejamento urbano.

O modelo comum brasileiro é o de núcleo-periferia que fomentou uma ocupação espraiada e possibilitou a cidade dispersa. Esta é produto de planejamentos anteriormente focados na ótica dos automóveis. A cidade era pensada em função deles e estimulou o zoneamento do espaço urbano (zonas de moradia, de trabalho e de lazer, por exemplo) em que cada zona estaria interligada pelas ruas e pelos meios de transportes. Ocorre que aquelas vias hoje estão engarrafadas e este sistema desgastado; com isso, novas propostas de planejamento estão sendo sugeridas e até já inicialmente implantadas no Brasil.

Na região metropolitana do Rio de Janeiro são gastos em média 47,3 minutos só no percurso de ida para o trabalho e os paulistanos gastam 45,8 minutos no mesmo trajeto; isso porque há dez anos, de acordo com a mesma pesquisa, essa média era de 42,3 minutos no Rio

de Janeiro e 40,6 em São Paulo. Cresceu 49% a fatia dos trabalhadores que perde mais de uma hora por dia no deslocamento diário (GERAQUE; MONTEIRO, 2013)

Existem dois grandes causadores desses problemas, um deles é o aumento da frota de carros particulares e motos. O número de automóveis em doze metrópoles brasileiras (Manaus, Belo Horizonte, Distrito Federal, Goiânia, Belém, Salvador, Curitiba, Fortaleza, Recife, São Paulo, Porto Alegre e Rio de Janeiro) aumentou de 11,5 milhões para 20,5 milhões. Nessas metrópoles houve um aumento de mais de 8,9 milhões de automóveis, aproximadamente 77,8%, em média; foram adicionados mais de 890 mil veículos por ano (RODRIGUES, 2011).

O outro fator problemático é a ampliação das zonas metropolitanas em razão do aumento do preço da terra que expulsou os mais pobres para áreas mais distantes ou estimulou a procura dos mais ricos por locais mais tranquilos para se viver. As periferias, então, crescem mais que as áreas centrais constituindo um espaço urbano espraiado, implicando em aumento de custos e problemas logísticos para a provisão de serviços públicos de infraestrutura. As vantagens de uma cidade compacta, como ínfima necessidade de viagens de carro, acabam por se perder (RIBEIRO; RODRIGUES 2011).

Esse modelo de ocupação, portanto, acarreta em aumento de distância entre os vários pontos da cidade por esta se espalhar em áreas monofuncionais. O território se expande horizontalmente, porém ainda permanece com pontos determinados com a maior parte da oferta de emprego e acessos a serviços públicos (são os núcleos das cidades). Assim, fica claro que o problema de mobilidade no Brasil envolve a opção pelo transporte individual em detrimento do público e a falta de planejamento do poder público.

De fato, a já mencionada Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (ECMT) em 1995 já incluiu o planejamento urbano como um dos instrumentos necessários para uma política integrada de transportes. A integração de políticas de controle do crescimento urbano, de forma genérica o planejamento urbano, capazes de influenciar os padrões de urbanização podem incrementar a acessibilidade a comércio, serviços, empregos, dentre outros sem exigir deslocamento via automóvel (SILVA, 2013).

Uma nova forma de planejar o urbano possibilita substituir o modelo de cidade dispersa com padrão núcleo-periferia. Esse novo planejamento objetiva evitar grandes deslocamentos possibilitando que estes sejam feitos a pé ou por transportes não motorizados; isto é possível ao aproximar a moradia dos empregos e das infraestruturas urbana. Aumenta-

se os acessos da população os núcleos de comércio e entretenimento, compactando a cidade até então espraiada e deixando-a ainda mais sustentável.

A sustentabilidade ambiental e também possível com este modelo mais compacto de cidade, pois limita o crescimento horizontal e forma um cinturão verde ao redor da área adensada. Quando se ocupa áreas mais distantes dos núcleos urbanos, conquista-se localidades até pouco ou sequer urbanizadas que ainda concentram boa parte de sua área verde. Esta é, então, destruída ou prejudicada em função de assentamentos e infraestrutura necessários para a sobrevivência dos novos residentes. Entretanto, esse novo modelo ultrapassa a questão ambiental, afinal a sustentabilidade não se resume a questões do ambiente natural, mas também à forma de interação social no espaço. A cidade se torna mais sustentável quando o local de estadia possibilita o convívio e a integração, ou seja quando se tem uma cidade boa de se viver; isso será possível com serviços públicos e boa infraestrutura em todos os pontos da cidade.

Dessa forma, uma efetiva melhoria na mobilidade será possível quando se diminuir a necessidade de circular por longas distâncias diariamente. Com a existência de caminhos menores a serem percorridos, as pessoas poderão mover-se através de transporte não motorizado ou, até mesmo a pé. Residir próximo do emprego e ter acessos ao comércio próximo à sua residência reduz o percurso diário.

A teoria da cidade compacta se apresenta como uma forma de oportunizar a diminuição das distâncias e a sustentabilidade acima referidas. Essa cidade tem como algumas de suas características marcantes as elevadas densidades residencial e de emprego; mistura e diversidade de usos do solo de modo que as necessidades básicas da população estejam a uma distância percorrida a pé (o que também evita grandes dormitórios e espaços com apenas uma função); aumento de interações sociais e econômicas; reaproveitamento de edifícios devolutos (evitando a desertificação do centro e a inutilização de espaços urbanos); crescimento urbano contido para evitar a dispersão; acessibilidade local e regional; alta conectividade das ruas através de ciclovias e passeios largos; poucos espaços sem utilização; controle coordenado do planejamento e desenvolvimento urbano e, por fim, capacidade do Estado de financiar os equipamentos urbanos e as infraestruturas (NEUMAN, 2005).

Soma-se à cidade compacta o modelo da cidade policêntrica, em que se concebe como irreal e improdutivo existir somente um núcleo de adensamento provido de infraestrutura em locais em que já se consolidou o crescimento periférico. A ideia, então, é ter uma região com pluralidade de núcleos onde os serviços são dispersos em vários centros



compactos permanecendo a intenção de limitar o crescimento urbano e, por consequência, a dispersão urbana, porém, com a disponibilidade de serviços e infraestrutura em outros núcleos da cidade levando oportunidades de emprego, mistura e diversificação dos usos do solo e infraestrutura para áreas periféricas já consolidadas e com grande número de pessoas<sup>6</sup>.

O objetivo é então adensar e transformar áreas em que se tem baixo desenvolvimento e levar infraestrutura para áreas que já tem alta densidade populacional. É importante mencionar que adensar não é necessariamente sinônimo de verticalização. Se esta última se referir a “espigões” com apartamentos grandes, muitas garagens, sem integração com o entorno e poucos moradores no edifício não se tem adensamento populacional; este diz respeito ao aumento da população em determinada área, podendo se valer de formas de verticalização para isso.

Dessa forma, a edificação de habitações acessíveis nos núcleos das cidades possibilita maior adensamento; isso aliado ao surgimento de oportunidades de trabalhos para a atualmente denominada periferia permite que todas as áreas da cidade estejam providas de infraestrutura, com acesso a empregos, lazer, cultura e serviços públicos de modo geral, o que evita deslocamentos de longas distâncias.

Logicamente, esse afã de levar infraestrutura e emprego para várias áreas na cidade pode ser um fator importante para o aumento do preço da terra, fomentando a expulsão de moradores de baixa renda que não mais têm condições de arcar com o valor daquela terra e perpetuando uma expansão horizontal e periférica. Para que isso não ocorra, é necessário oportunizar habitações de interesse social; o objetivo, então, não é só criar mistura de usos do solo, mas também mistura de grupos com diferentes faixas etárias e rendas.

Este é um desafio para as sociedades atuais, em especial a brasileira, que resistem à mistura socioeconômica no mesmo espaço integrado. Pode-se cogitar que, de certa forma, essa mistura espacial já ocorre em função da existência de favelas em áreas nobres, como ocorre na zona sul carioca; entretanto, embora estejam em localidades próximas, não estão no mesmo espaço integrado com as classes de rendas mais altas, tanto que até mesmo as denominações são diferentes: de um lado se tem as favelas, de outro, bairros e são as primeiras que sofrem por serem irregulares e não receberem investimentos em benesses urbanas.

---

<sup>6</sup>É a tese de Richard Rogers, arquiteto que defende uma cidade policêntrica, conectada e embasada no prisma da sustentabilidade ambiental que valorize, primeiramente, o cidadão; esta seria, segundo ele, a forma possível de superar o abismo entre ricos e pobres e diversificar o uso dos espaços públicos. Para um estudo mais aprofundado, sugere-se a leitura de “Cidades para um pequeno planeta” de Richard Rogers.

Além de adensar, com efetiva mistura de classes socioeconômicas em um mesmo espaço integrado, a cidade compacta e policêntrica propõe a diversidade de usos do solo. Edifícios e quadras contínuas com uma única função, por exemplo a de serem centros empregatícios, tendem a gerar áreas ocupadas por um período determinado, no caso do exemplo citado, no interstício da jornada de trabalho; isso acarreta em subaproveitamento da infraestrutura urbana e dos espaços construídos lá existentes. Diversificar o uso do solo daquela área faria com que esta deixasse de ser monofuncional e incluísse outras atividades em seu espaço (como, por exemplo, a moradia e o comércio), valendo-se das benesses urbanísticas já existentes no local.

Essas características desse planejamento urbano são mais presentes na realidade europeia e também defendidas pelo movimento Novo Urbanismo de origem norte americana. Entretanto, não correspondem à realidade urbana brasileira e tampouco estavam presentes nas diretrizes legais urbanísticas, até a aprovação do novo Plano Diretor de São Paulo.

#### **4 O Plano Diretor da Cidade de São Paulo.**

Este Plano (Lei 16.050/2014) inovou ao abraçar o conceito de cidade compacta. Logo, com o intuito de fornecer um novo norte para a ocupação do solo e fomentar um determinado planejamento, o grande propósito do plano passou a ser a mobilidade urbana e o controle e regulação do mercado imobiliário. Para possibilitar uma cidade acessível a todos os seus cidadãos, o plano dá diretrizes gerais que envolvem a circulação e moradia de qualidade (o que inclui boa localização com infraestrutura); o desenvolvimento econômico e social de algumas áreas muito adensadas que não formavam núcleos; a proteção do espaço público e, por fim, a sustentabilidade ambiental da cidade.

Especificamente no âmbito da mobilidade urbana, o plano incentiva o adensamento construtivo e populacional nos eixos de transporte coletivo de massa, ordenando a construção de prédios altos, os “espigões”, que hoje estão dispersos pela cidade. O plano propõe tornar a cidade mais compacta, com mais pessoas morando em áreas já urbanizadas, para assim reduzir os deslocamentos e aproximar moradia e emprego. Simultaneamente, áreas mais periféricas receberão maior infraestrutura e emprego, com a implantação dos denominados Polos de Desenvolvimento Econômico, que contribuirá para melhorar a ofertas de serviços nessas regiões e também reduzir os deslocamentos.

A racionalização do uso do automóvel será possível com a construção de ciclovias e o processo de adensamento ao longo dos eixos de transporte aliado ao desenho da malha de

corredores de ônibus estruturados na cidade. No ano de 2014, o Estado de São Paulo implementou corredores de ônibus e ciclovias em vários pontos da cidade (AMENI; BELONI,2014), priorizando outras formas de locomoção que não sejam o transporte por automóvel particular. Esse tratamento indica não só uma nova utilização das vias, mas um projeto urbanístico potencialmente capaz de trazer modificações para a população para além do transporte público. Os corredores de ônibus foram implementados antes mesmo antes da aprovação do discutido plano diretor e foi uma das respostas dadas pelo Município paulista às manifestações de junho de 2013. Com o intuito de que haja real incentivo ao uso do transporte coletivo de massa pelos habitantes desses pontos, o plano possibilita a construção de edifícios sem previsão de vagas de garagem perto dos eixos de transporte coletivo e das áreas demarcadas como Eixos de Transformação Urbana. Para aqueles que queiram vagas de garagem, somente será permitida, sem cobrança extra, uma vaga por unidade residencial e uma vaga para cada cem metros quadrados de área construída em empreendimentos não residenciais; caso sejam construídas vagas para além do estabelecido, será cobrada a outorga onerosa. O objetivo é fazer com que não exista uma cidade no subsolo, formada por garagens e carros.

A aposta do plano é que com esta medida haja uma mudança cultural em relação à dependência atual de se deslocar com carro particular, além de que o estímulo à construção de apartamentos menores e com menos vagas de garagem atraia moradores que não utilizem automóveis particulares cotidianamente. Ademais, o plano também incentiva a construção de habitações de interesse social neste eixo, pois a população de baixa renda é a que mais depende do transporte público coletivo.

Os deslocamentos ainda serão reduzidos com incentivos aos prédios com “fachadas ativas”, ou seja, aqueles empresários e construtores que edificarem prédios, residenciais ou não, com a disponibilidade do térreo para a instalação de comércio e prestação de serviços receberão incentivos para construção. Dessa forma, o fornecimento de produtos e a prestação de serviços estarão disponíveis em mais áreas das cidades, aumentando a circulação das pessoas nas ruas e reduzindo as distâncias a serem deslocadas. O conceito desestimula a construção de condomínios com a existência de grandes áreas que sejam privadas aos moradores, como salões de festas, academias, dentre outros, pois neste padrão os edifícios ficam isolados dentro do terreno e sem relação com o espaço público.

A solução para o problema da mobilidade trazida pelo plano gira em torno de apostar nos transportes coletivos, não motorizados e no planejamento urbano. A questão primordial

foi diminuir a necessidade das pessoas usarem o transporte motorizado e aplicar propostas que sejam verdadeiros projetos urbanos, que incluam planejamento de toda a cidade. Assim, o plano incentiva que não haja longas distâncias a serem percorridas diariamente ao fomentar as fachadas ativas (a existência de locais em que o uso residencial e comercial sejam coexistentes para que as conveniências diárias sejam satisfeitas pelos mercadinhos e farmácias) e possibilitar o próprio emprego próximos às moradias, estimulando o trânsito a pé ou de bicicleta.

Essa perspectiva de diminuir as distâncias tem uma grande relação com o pretendido pela teoria das cidades compactas. A ideia que circundava as discussões de planejamentos mudou, São Paulo acolheu o que é discutido em muitos fóruns sobre mobilidade, qual seja a necessidade de compactar as cidades, adensar uma área que já é provida de infraestrutura e ali fomentar não só o uso comercial, mas também o residencial e, neste, instalar população de variadas rendas para manter um preço adequado da terra, diminuindo a expansão horizontal e os custos públicos com infraestrutura que aquela implica. A orientação da cidade compacta foi adotada, em contradição à de cidade dispersa adotada em planos anteriores.

Para que essas medidas sejam mais eficazes, é necessário adotar medidas de habitação para a população de baixa renda. Isso porque ao disponibilizar transporte público de massa no entorno além de fomentar infraestruturas oferecendo emprego e acesso ao comércio nos arredores, um efeito perverso surge: o aumento do preço da terra nestes locais. Com este aumento, a população com menor poder aquisitivo não conseguirá se manter nesta área, afinal o valor da terra ultrapassa sua capacidade de pagá-la, e terá de se mudar para regiões menos caras, fomentando a dispersão e o crescimento horizontal. Quando isto ocorre, os efeitos negativos da cidade dispersa persistem, sendo um deles o aumento de deslocamentos rotineiros a serem efetuados. Em razão disso, o plano ainda incluiu a importância de se disponibilizar Habitação de Interesse social (HIS) em boas localizações para população com menor poder aquisitivo, aumentando o número de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e trazendo a cota de solidariedade.

Isso se relaciona com a mobilidade, tendo em vista que esta população normalmente reside em periferia, áreas distantes dos núcleos urbanos, e devem fazer longas viagens diariamente para chegar ao emprego. Ao possibilitar moradias dentro dos próprios núcleos urbanos ou em áreas próximas, diminui-se a quantidade de deslocamentos que estas pessoas devem fazer diariamente. Para tanto, foram criadas cinco ZEIS destinadas à moradia da população de baixa renda, quatro com 60% destinadas à faixa de renda familiar de até três

salários mínimos (Zeis 1 a 4) com especificidades diferentes; e uma para o intervalo de três e dez salários mínimos (Zeis 5):

Art. 45. As ZEIS classificam-se em 5 (cinco) categorias, definidas nos seguintes termos:

I - ZEIS 1 são áreas caracterizadas pela presença de favelas, loteamentos irregulares e empreendimentos habitacionais de interesse social, e assentamentos habitacionais populares, habitados predominantemente por população de baixa renda, onde haja interesse público em manter a população moradora e promover a regularização fundiária e urbanística, recuperação ambiental e produção de Habitação de Interesse Social;

II - ZEIS 2 são áreas caracterizadas por glebas ou lotes não edificados ou subutilizados, adequados a urbanização e onde haja interesse público ou privado em produzir Empreendimentos de Habitação de Interesse Social;

III - ZEIS 3 são áreas com ocorrência de imóveis ociosos, subutilizados, não utilizados, encortiçados ou deteriorados localizados em regiões dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, boa oferta de empregos, onde haja interesse público ou privado em promover Empreendimentos de Habitação de Interesse Social;

IV - ZEIS 4 são áreas caracterizadas por glebas ou lotes não edificados e adequados a urbanização e edificação situadas na Área de Proteção aos Mananciais das bacias hidrográficas dos reservatórios de Guarapiranga e Billings, exclusivamente nas Macroáreas de Redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental e de Controle e Recuperação Urbana e Ambiental, destinadas a promoção de Habitação de Interesse Social para o atendimento de famílias residentes em assentamentos localizados na referida Área de Proteção aos Mananciais, preferencialmente em função de reassentamento resultante de plano de urbanização ou da desocupação de áreas de risco e de preservação permanente, com atendimento a legislação estadual;

V - ZEIS 5 são lotes ou conjunto de lotes, preferencialmente vazios ou subutilizados, situados em áreas dotadas de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas, onde haja interesse privado em produzir empreendimentos habitacionais de mercado popular e de interesse social (LEI 16.050/2014).

Como foi comentado acima, nas Zeis 1 a 4 deve-se ter um mínimo de 60% de Habitação de Interesse Social para faixa “um” destinada a famílias com renda familiar mensal de até R\$ 2.172,00 (dois mil, cento e setenta e dois reais) ou renda per capita de até R\$ 362,00 (trezentos e sessenta e dois reais); 20% para faixa “dois”, que é destinada a famílias com renda familiar mensal superior a R\$ 2.172,00 (dois mil, cento e setenta e dois reais) ou 362,00 (trezentos e sessenta e dois reais) per capita e igual ou inferior a R\$ 4.344,00 (quatro mil, trezentos e quarenta e quatro reais) ou R\$ 724,00 (setecentos e vinte e quatro reais) per capita e um máximo de 20% para outros usos. Na Zeis 5, deve-se ter um mínimo de 40% de Habitação de Interesse Social para faixas “um” e “dois”, 30% para Habitação de Mercado Popular (destinada ao atendimento habitacional de famílias cuja renda mensal seja superior a R\$ 4.344,00 e igual ou inferior a R\$7.240,00, com até dois sanitários e até uma vaga de

garagem, podendo ser de promoção pública ou privada) e um máximo de 30% para outros usos.

A ZEIS 3 representa os locais de vazios urbanos, edifícios ou casas abandonados e/ou degradados em áreas bem localizadas da cidade. Havendo empreendimentos de HIS nestas áreas, será possibilitada às pessoas com menor poder aquisitivo moradia adequada e próxima aos centros empregatícios e de consumo, reduzindo deslocamentos.

Além do aumento do número de ZEIS, o plano trouxe o instrumento da cota de solidariedade, a qual cria mecanismos de contrapartida social para cada nova construção de empreendimentos de grande porte. Esse instrumento é inédito no Brasil e foi um dos mais polêmicos durante a discussão do plano, sofrendo uma série de alterações para que fosse aprovado.

A legislação exige que os empreendimentos acima de vinte mil metros quadrados sejam obrigados a destinar dez por cento da área construída computável para Habitação de Interesse Social voltada a atender famílias com renda de até seis salários mínimos; neste caso, o empreendedor ganha dez por cento a mais para construção, pois a área construída destinada a HIS não será computada. Neste caso, a HIS deverá ser construída no mesmo empreendimento.

Alternativamente, o empreendedor pode produzir Empreendimento de Habitação de Interesse Social com no mínimo a mesma área construída exigida (dez por cento) em outro terreno, desde que situado na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana. Outra alternativa é doar terreno de valor equivalente a dez por cento do valor da área total do terreno do empreendimento, calculado conforme Cadastro de Valor de Terreno para fins de Outorga Onerosa, situado na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana, para que lá seja construído a HIS. Por fim, ele pode ainda depositar no Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB, em sua conta segregada para Habitação de Interesse Social, dez por cento do valor da área total do terreno calculado conforme Cadastro de Valor de Terreno para fins de Outorga Onerosa, destinado à aquisição de terreno ou subsídio para produção de HIS por parte do poder público.

O plano diretor trabalha com a questão da mobilidade urbana aliada ao planejamento urbano, identificando que a forma de ocupação do solo influencia nos tipos de deslocamentos que os cidadãos precisam realizar. Além disso, o plano observa que mobilidade urbana não se restringe a conduções de um ponto a outro, mas também em reduzir distâncias entre

localidades, distâncias que muitas vezes indicam também um aparte social. Solucionar a imobilidade é acatar as reivindicações pelo direito à cidade, é tornar a urbe mais acessível a todos os seus cidadãos.

## **5 Conclusão**

A mobilidade urbana acessível é um dos aspectos na agenda do direito à cidade. Através dela é possível integrar as várias áreas das cidades, diminuindo os espaços físicos e sociais que podem existir.

Uma cidade com mobilidade urbana bem estruturada e acessível a todos os cidadãos proporciona melhor qualidade de vida para estes, além de permitir reduzir o *apartheid* socioespacial, aproximando as pessoas dos centros de emprego, entretenimento, cultura e serviços públicos administrativos. Ao vislumbrar este potencial da mobilidade urbana, a questão deixa de ser o mero deslocamento entre um ponto e outro, mas ganha um contorno ainda mais abrangente, fala-se em possibilitar o direito à cidade.

Com esta perspectiva, esta pesquisa se dedicou a apresentar o perfil da mobilidade urbana no Brasil e os motivos para seu atual desgaste. O modal majoritário no país é o rodoviário e o principal meio de transporte rotineiro é o por automóvel privado; esta escolha impactou a forma de ocupação do solo, fomentando um planejamento urbano em função do automóvel e corroborando com os principais problemas atuais da mobilidade: ruas congestionadas, o aumento de viagens pendulares, aumento da poluição atmosférica, implicações na saúde das pessoas em função da piora do ar atmosférico, enfim, diminuição da qualidade de vida nos centros urbanos.

Em razão desses problemas, o modelo de transporte passou a ser questionado e formas de melhorar a mobilidade urbana foram sugeridas. Neste trabalho, tentou-se demonstrar que o caminho mais adequado para se alcançar uma melhoria na mobilidade passa pelos investimentos em infraestrutura de transporte e sua aliança às políticas de planejamento urbano, com alteração da forma de ocupar o solo.

Foi abordada a importância de investir em transporte coletivo aproveitando a infraestrutura já existente no contexto da cidade, além da integração de todas as formas de transporte de pequena, média e grande capacidade, formando uma rede de integração entre cada um deles.

Por fim, é essencial aliar essas infraestruturas ao planejamento urbano, pois a mobilidade urbana sofrerá bons impactos quando se diminuir a necessidade de deslocamentos e diminuir as distâncias a serem deslocadas diariamente. As pessoas continuariam a circular pela cidade, porém o poderiam fazer através de transportes não motorizados ou a pé, em função da diminuição das distâncias. Para isso, seria preciso aproximar os centros de emprego das residências e aumentar a acessibilidade a pontos comerciais, para que assim as conveniências diárias possam ser supridas pelos mercadinhos e farmácias locais.

Um atual exemplo desse vínculo entre planejamento urbano e infraestrutura de transporte coletivo de superfície integrado a outros meios de transporte e, ainda, com a inclusão de transporte não motorizado é o adotado pelo novo Plano Diretor da cidade de São Paulo. Neste, há o incentivo do uso rotineiro do transporte coletivo de massa e do não motorizado através dos eixos de transporte de massa, além de haver o incentivo a diminuição de distâncias com o fomento às fachadas ativas e a provisão de habitações de interesse social em áreas bem localizadas e com disponibilidade de infraestrutura.

Dessa forma, ao aliar estes dois pontos, vislumbra-se a possibilidade de se impactar positivamente a mobilidade urbana nas cidades, trilhando o caminho para o alcance do direito à cidade. Obviamente, trata-se apenas de um instrumento normativo que dependerá de viabilidade econômica e vontade política e social para que se concretize; entretanto, trata-se de uma mudança de paradigmas no planejamento urbano engatilhada pela cidade com grande poderio financeiro e político do país. Isto se apresenta como um grande avanço na forma de planejar a cidade, inspirando, talvez, outras cidades brasileiras a seguirem o mesmo caminho.



## **Bibliografia:**

Abreu, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2006, 4ª ed.

AMENI, Cauê Seginemartin; BELONI, Manuela. De Copenhague a São Paulo: o porquê das bicicletas. Outras Palavras, 20 de agosto de 2014. Disponível em: <<http://outraspalavras.net/blog/2014/08/20/de-copenhague-a-sao-paulo-o-porque-das-bicicletas/>>.

Acesso em: 01.11.2014.

BRASIL. **Lei 16.050 de 31 de julho de 2014**. “Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002”. Diário Oficial, ano 59, número 140, São Paulo, sexta-feira, 1º de agosto de 2014. Disponível em: <[http://diariooficial.imprensaoficial.com.br/nav\\_cidade/index.asp?c=18&e=20140801&p=1&clipID=B9N8D6TN3UGAMeE65RHOJ8E9OF7](http://diariooficial.imprensaoficial.com.br/nav_cidade/index.asp?c=18&e=20140801&p=1&clipID=B9N8D6TN3UGAMeE65RHOJ8E9OF7)>. Acesso em 12.11.2014

BRASIL. Ministério do Planejamento. **Pacto da Mobilidade Urbana entra em sua segunda fase. 23 de abril de 2014**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/noticia/7a07b7ef>> Acesso em 26.08.2014

\_\_\_\_\_. **Pacto da Mobilidade Urbana: mais R\$ 3,8 bi para obras em seis estados e o Distrito Federal. 13 de março de 2014**. Disponível em:

<<http://www.pac.gov.br/noticia/86f5ed2e>>. Acesso em 26.08.2014

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade Urbana: tendências e desafios. **Seminário Transporte de mobilidade urbana no Brasil: desafios e oportunidades**. 27 de junho de 2014, São Paulo. Disponível em: <[http://www.greenpeace.org.br/seminario\\_transportes\\_2014/](http://www.greenpeace.org.br/seminario_transportes_2014/)>. Acesso em: 03.07.2014.

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORTS (ECMT). Relatório. **Implementing Sustainable Urban Travel Policies**. Disponível em: <<http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/02UrbFinal.pdf>>. Acesso em 01.09.2014.

FIRJAN. **Os custos da (i) mobilidade nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo**. Nota técnica nº 3, Julho de 2014. Diretoria de Desenvolvimento Econômico. Disponível em: <<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4EBC426A014EC051E736421F&inline=1>>. Acesso em 15.08.2015.

FÓRUM DE MOBILIDADE URBANA. Realizado pela Folha de São Paulo em 09.10.2013 e 10.10.2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/especial/2013/mobilidadeurbana/>>. Acesso em: 23.06.2014.

FRANÇA, Leandro. O “velhinho” metrô de Londres faz 150 anos. **DN Globo**. Transporte. 08 de janeiro de 2013. Disponível em: <[http://www.dn.pt/inicio/globo/interior.aspx?content\\_id=2981723&seccao=Europa](http://www.dn.pt/inicio/globo/interior.aspx?content_id=2981723&seccao=Europa)> Acesso em 01.11.2014.

GERAQUE, Eduardo; MONTEIRO, André. Trajeto entre casa e trabalho é pior no Rio que na capital paulista. Folha de São Paulo, São Paulo, 12 de outubro de 2013. Cotidiano. Disponível em: < <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/especial/133393-trajeto-casa-trabalho-e-pior-no-rio-que-em-sp.shtml>>. Acesso em 23.06.2014.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 2011, 2ªed.

KATZUMATA, Suzi. Transporte sobre trilhos avança em ritmo lento. **O valor econômico**. 25 de maio de 2014. Disponível em: <<http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdEditoria=2&InCdMateria=21782>>. Acesso em 16.08.2015.

LOURENÇO, Luana. Dilma anuncia mais de R\$ 50 bilhões para obras de mobilidade. **Agência Brasil**, 24 de junho de 2013. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-06-24/dilma-anuncia-mais-r-50-bilhoes-para-obras-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em 26.08.2014.

NEUMAN, Michael. “The compact city fallacy”. In: **Journal of Planning Education and Research**, 25:11-26. DOI: 10.1177/0739456X04270466 © 2005. Association of Collegiate Schools of Planning.

RODRIGUES, Juciano Martins (Org.). **Metrópoles em números: Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2011**. Relatório elaborado pelo Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia/Observatório das Metrópoles. Ano: 2011. Disponível em: <[http://observatoriodasmetrolopes.net/download/relatorio\\_automotos.pdf](http://observatoriodasmetrolopes.net/download/relatorio_automotos.pdf)> Acesso em 01.09.2014.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; RODRIGUES, Juciano Martins. **Da crise da mobilidade ao apagão urbano**. Observatório das Metrópoles. Disponível em: <[http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1686%3Ada-cri-se-da-mobilidade-ao-apagao-urbano&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt](http://observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1686%3Ada-cri-se-da-mobilidade-ao-apagao-urbano&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt)> Acesso em 01.09.2014

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; LAGO, Luciana Corrêa do. **Reestruturação das grandes cidades brasileiras: o modelo centro/periferia em questão**. Rio de Janeiro, 1994.

Disponível em:

<[http://www.observatoriodasmetroles.ufrj.br/download/reestruturacao\\_cidades.pdf](http://www.observatoriodasmetroles.ufrj.br/download/reestruturacao_cidades.pdf)>.

Acesso em: 03.11.2014.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; SILVA, Érica Tavares da; RODRIGUES, Juciano Martins. **As metrópoles brasileiras: entre a concentração e dispersão**. Disponível em:

<<http://www.rii.sei.ba.gov.br/anais/g4/as%20metropoles%20brasileiras%20entre%20a%20concentracao%20e%20a%20dispersao.pdf>>. Acesso em: 01.09.2014.

RODRIGUES, Juciano Martins. **Mobilidade urbana: uma questão metropolitana**.

Disponível em:

<[http://www.observatoriodasmetroles.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=377%3Amobilidade-urbana-uma-quest%C3%A3o-metropolitana&Itemid=164&lang=pt](http://www.observatoriodasmetroles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=377%3Amobilidade-urbana-uma-quest%C3%A3o-metropolitana&Itemid=164&lang=pt)>. Acesso

em 01.09.2014.

ROLNIK, Raquel. **Por uma agenda de mobilidade urbana em nossas cidades**. Disponível

em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2013/06/21/por-uma-agenda-de-mobilidade-urbana-em-nossas-cidades/>>. Acesso 26.08.2014.

SILVA, Fernando Nunes. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. In: **Cadernos Metr pole**. São Paulo, v.15, n.30, pp.377-388, jul/dez 2013.