

POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA - SAÚDE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Rita de Cassia da Silva

Advogada e docente da Graduação em Direito da Faculdade Praia Grande, especialista em Direito Processual Civil, Direito Civil, Direito Processual do Trabalho e Direito do Trabalho e Mestranda em Direito da Saúde.

RESUMO: As políticas públicas de Mobilidade Urbana Sustentável buscam trazer soluções para os problemas de transportes, considerando os aspectos sociais, econômicos e ambientais da sociedade envolvida. Tal abordagem torna-se muito complexa, uma vez que para trazer contribuição efetiva, as políticas públicas de mobilidade urbana enfrentam sérios desafios na sua implementação, devido o crescimento desordenado das cidades que resultou na segregação espacial, exclusão social e problemas de tráfego e deslocamento, trouxe a preocupação com a Mobilidade Urbana. Tornou-se necessária à elaboração de políticas de desenvolvimento urbano que abordem a Mobilidade Urbana como indicador de qualidade de vida das pessoas, relacionada à Sustentabilidade. Desafios esses, que precisam ser ultrapassados com o envolvimento de toda a sociedade e políticas públicas de implementações de medidas que tragam resultados positivos para os problemas de mobilidade de mobilidade urbana, não apenas para a população atual, mas que possam ser reproduzidos pelas gerações futuras. O presente trabalho tem o objetivo de, a partir de construção e embasamento teórico, identificar as contribuições das Políticas Públicas de Mobilidade Urbana para o desenvolvimento sustentável das cidades.

Palavras chave: políticas públicas; sustentabilidade; mobilidade urbana

ABSTRACT: The sustainable urban mobility policies seek to bring solutions to the transport problems, considering the social, economic and environmental aspects of society involved. Such an approach becomes too complex, since to bring effective contribution, public urban mobility policies are facing serious challenges on your implementation, due the disordered growth of cities which resulted in spatial segregation, social exclusion and traffic problems and displacement, brought the concern with urban mobility. It became necessary for the preparation of urban development policies that address urban mobility as an indicator of quality of life of people, related to sustainability. These Challenges, which need to be overcome with the involvement of the whole society and public policy implementations of measures

that bring positive results to the mobility problems of urban mobility, not only for the current population, but that can be played by the future generations. The present work aims at, from construction and theoretical basis, identify the contributions of public policies for urban mobility for the sustainable development of cities.

Keywords: public policy; sustainability; urban mobility

1. Introdução

O espaço urbano ao longo dos anos vem passando por diversas transformações. Os locais de trabalho e lazer estão bem distantes das residências das pessoas que circulam na cidade, buscando facilidade e comodidade na locomoção, a quantidade de automóveis particulares foi crescendo gradualmente. Com o crescimento da quantidade de veículos as vias se tornaram insuficientes restando pouco espaço para os pedestres e ciclistas se locomoverem nas cidades causando, assim, congestionamentos, acidentes e grande desconforto na utilização das vias urbanas.

A sustentabilidade está relacionada ao bem estar social, econômico e ambiental, bem como se relaciona à qualidade de vida das pessoas e às condições dos equipamentos e serviços públicos oferecidos. Nesse sentido, as condições de acesso e dos serviços de transportes, ou seja, as condições da mobilidade urbana apresentam-se como um elemento importante para o desenvolvimento sustentável das cidades.

A sustentabilidade tem sempre a pretensão de considerar simultaneamente os impactos das atividades humanas numa perspectiva ambiental, de coesão social e de desenvolvimento econômico, tanto para atual como para as gerações futuras. A avaliação de impactos é cada vez mais necessária em todos os campos de intervenções políticas para decidir sobre a utilização ótima dos recursos limitados de que se dispõe, a fim de intensificar a competitividade econômica, melhorar o ambiente e aumentar a coesão social das cidades. Neste sentido, a mobilidade sustentável é uma questão-chave. Assim, os métodos e práticas para a atingi-la devem ser delineados, experimentados e divulgados para abrir caminho a melhorias na qualidade dos transportes e da vida urbana (TRANSPLUS 2002).

Visando aprimorar a mobilidade nas cidades, o governo federal criou, no ano de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que delinea parâmetros para a execução de uma mobilidade eficiente no meio urbano e também propõe vários programas e ações para a promoção do deslocamento com qualidade e comodidade. Essa política nacional tem o foco na cidade sustentável, prevendo uma mobilidade urbana que prioriza a responsabilidade com o espaço urbano e o meio ambiente (CAPACIDADES, 2013).

A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações de uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar acesso aos bens e serviços de forma eficiente para todos, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual, sem prejudicar a geração futura (Campos, 2006).

Problemas de mobilidade causam declínio da qualidade de vida das pessoas e trazem o desafio de reformular as políticas de mobilidade na perspectiva de uma Mobilidade Urbana Sustentável. Por esse motivo, as intervenções no sistema de transportes devem ter o objetivo de diminuir os impactos ambientais e promover o seu funcionamento de modo mais sustentável, utilizando-se para isso os domínios: tecnológico (relacionado não apenas a tecnologia dos veículos, mas também à infraestrutura e à gestão de tráfegos), econômico (instrumentos que influenciem na escolha do modo de transporte, através da oneração), comportamental (conscientização dos usuários da necessidade de uma utilização mais racional e preocupada com os impactos ambientais na escolha dos modos) e de planejamento do sistema de transportes e uso do solo (Silva, 2004).

2. Evolução histórica

A questão da mobilidade urbana existe desde o início do século XIX, quando a locomoção, em terra, a longas distâncias, era feita através de cavalos como meio de transporte. No entanto, como este transporte passou a ter seu uso massificado, a demanda por cavalos foi aumentando a ponto de ocorrer, no espaço urbano, grandes congestionamentos (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Os autores afirmam que nas cidades de Nova Iorque e Londres cerca de duas mil toneladas de dejetos destes animais, estavam espalhadas nas cidades. Além do

congestionamento, o problema sanitário ficou também em grande evidência. Em 1898, a cidade de Nova Iorque, devido a este grave problema com o transporte de animais, sediou a I Conferência de Planejamento Urbano, buscando soluções para o assunto, no entanto, a conferência não alcançou resultado positivo. O assunto foi solucionado com a chegada do carro como transporte, no início do século XX, trazendo vantagens tecnológicas e econômicas com consequências positivas e negativas visíveis até os dias de hoje.

No Brasil, a expansão dos carros levou a um foco no transporte rodoviário, gerando grandes investimentos para a construção de rodovias no país a partir da Constituição de 1934. Em 1956, foram implantadas políticas públicas para carros e motocicletas, políticas estas ainda existentes.

Com a expansão do transporte automobilístico e rodoviário, cem anos após a situação problemática do uso de equinos como meio de transporte de massa, o transporte realizado com carros já se equiparava a eles no que tange aos resultados negativos que foram maiores do que as vantagens esperadas. Devido à política de incentivo que o governo brasileiro abraçou desde década de 1930, atualmente mais de 59% das residências do país possuem carro ou moto (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Entre 1920 e 1930 diversas modificações foram realizadas no meio urbano em benefício ao transporte motorizado e foram intensificadas com a popularização de um automóvel da Ford (Ford A). Este automóvel chegou ao Brasil, trazendo inovações mecânicas em relação a outros carros, mais durabilidade e baixo custo de compra, fatores que incentivaram as pessoas a terem seu próprio meio de transporte (ROLNIK, KLINTOWITZ, 2011).

A industrialização brasileira consagrou o modal rodoviário, opção que explica o desmonte dos sistemas de bondes, predominantes em boa parte das maiores cidades entre 1930 e 1960. Com papel secundário no caso brasileiro, o transporte ferroviário urbano não oferece alternativas suficientes e eficientes aos ônibus. O transporte aquaviário, por sua vez, embora relevante na região Norte, por causa das grandes bacias hidrográficas ali existentes, mostra-se inexpressivo no restante do País, restringindo-se a breves travessias marítimas interurbanas. Pela presença na rede urbana, o transporte público individual com o emprego de táxis mereceu atenção no

estudo. Em razão da interferência na mobilidade urbana, o transporte de cargas também não poderia deixar de ser abordado.

A carroceria de madeira foi substituída por estrutura metálica, em 1952, pela empresa Marcopolo, fundada em 1949, na cidade de Caxias do Sul (RS). Instalada em São Bernardo (SP) no ano de 1957, a Mercedes-Benz foi pioneira na fabricação, em 1956, do primeiro chassi de ônibus no País e do ônibus com motor a óleo diesel, tendo lançado, em 1958, o modelo O-321, com carroçaria em monobloco, peça única que compreende assoalho, laterais e teto.

Com o novo cenário favorecendo a utilização dos ônibus no transporte coletivo urbano, ocorreu a profissionalização desse serviço, mediante o aporte de recursos e tecnologia, feito por poucas e grandes empresas, que passaram a atuar no setor sem a devida regulamentação. O transporte era ofertado por concessões regidas por contratos precários, renovadas ao longo do tempo com base no costume, sem se estipularem critérios para a prestação do serviço. Assim, o ônibus passou a ser o veículo de transporte coletivo mais importante na década de 1970.

Hoje, os efeitos decorrentes da opção pela mobilidade automobilística são amplamente divulgados, e suas diversas poluições (atmosférica, sonora, luminosa e visual, entre outras) são relacionadas a agravos e impactos na saúde pública.

No Brasil, as discussões acerca do direito à saúde e as cidades é recente, havendo ainda poucos estudos sobre os efeitos das intervenções de planejamento da mobilidade urbana na saúde da população, principalmente em escala intraurbana. Apesar da existência de um número expressivo de pesquisas e ações em saúde urbana em âmbito internacional e de o Brasil contar, hoje, com dispositivos legais que conceituem a responsabilidade e a importância contidas na construção das cidades, o habitante ainda não tem seus direitos realmente observados nesse processo.

Sua participação é apenas representativa, condicionada à eleição de um porta-voz que, muitas vezes, tem reivindicações pontuais que logo cessam à conquista do benefício, não encontrando força para agregar-se a outros grupos na reivindicação de objetivos maiores.

E, para a saúde urbana, a participação social na construção de cidades e populações saudáveis é imprescindível, garantindo a atenção ao direito de ser e estar com saúde, de acordo com necessidades específicas de cada pessoa e ambiente. Essa discussão perpassa pelas zonas de interesse social (Zeis) que definem parâmetros urbanísticos e são um instrumento de regulação fundiária e controle de uso e ocupação do solo urbano, previstas na lei de parcelamento do solo urbano, Lei 9.785 de 29/01/99 (Miranda & Moraes, 2002).

3. A política nacional de mobilidade urbana

Após diversas discussões realizadas desde o ano de 2004, a Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587, foi sancionada e promulgada em 3 de janeiro de 2012, e entrou em vigor em 13 de abril do mesmo ano. Esta política é considerada como um instrumento da Política Urbana. Esta lei institui princípios, diretrizes e instrumentos para a mobilidade urbana no país (CAPACIDADES, 2013).

De acordo com o artigo 5º da referida lei, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está estruturada nos seguintes princípios:

- I. acessibilidade universal;
- II. desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI. segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII. equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012, [s.p.]).

O desenvolvimento sustentável no planejamento de transportes está associado ao equilíbrio entre os aspectos ambientais, econômicos e sociais, tanto no presente como nas futuras intervenções urbanas. Esta ideia foi adotada inicialmente na Europa, América do Norte e Austrália. No Brasil esta visão ainda é recente, e o conceito está sendo incorporado gradativamente nas discussões dos Planos Diretores de Transportes e Mobilidade (MAGAGNIN, 2008).

A preocupação em encontrar soluções para os problemas enfrentados pelo desenvolvimento desordenado, no Brasil e as condições de deslocamento das cidades começou a ganhar espaço nas discussões políticas somente no início do século, com a elaboração em 2001 do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), que previa a obrigatoriedade da elaboração de planos diretores em cidades com mais de 20.000 habitantes e de um plano de transportes compatível com os planos diretores ou neles inseridos nas cidades com mais de 500.000 habitantes e segundo Merino (2013) trazia entre suas diretrizes:

- I. Garantir diversidade dos modais de transporte. Prioridade ao transporte coletivo e não-motorizado e valoriza ao pedestre;
- II. Gestão da Mobilidade urbana integrada ao Plano Diretor Urbano Municipal;
- III. Respeito às especificidades locais e regionais;
- IV. Controle da expansão urbana, universalização do acesso à cidade, melhoria da qualidade ambiental e controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo. (MERINO, 2013).

Segundo Pontes (2010), a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável tem o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, por meio da gestão e planejamento do Sistema de Mobilidade Urbana, que envolve os meios, serviços e infraestruturas de transportes que garantem os deslocamentos na cidade.

Além disso, Lei 12.587/12 estabelece a necessidade de se priorizar os modos de transporte não motorizados e do transporte público coletivo na formulação de políticas públicas de mobilidade urbana. Desta forma percebe-se a preocupação com a sustentabilidade na gestão do sistema de transportes.

As soluções para os problemas de transportes muitas vezes são abortadas por falta de interesse político e institucional. Por esse motivo faz-se necessário que os planos de mobilidade urbana sejam elaborados por técnicos capacitados para entender as necessidades da cidade em termos de mobilidade. E que estes participem também da execução dos planos elaborados, para que as soluções e diretrizes apontadas não dependam apenas da vontade política dos gestores.

4. Mobilidade urbana, saúde e a sustentabilidade

A construção do conceito de mobilidade urbana sustentável é o resultado de um processo de discussões conduzidas ao longo das últimas décadas e baseia-se no conceito de desenvolvimento sustentável. Desde que foi identificado como uma prioridade global pela Organização das Nações Unidas, no início de 1980, o desenvolvimento sustentável ficou definido por satisfazer as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades (WCED, 1987). Esta definição constitui a base da maioria dos conceitos sobre sustentabilidade em diversas áreas de pesquisa.

Adaptada à definição padrão, a sustentabilidade em transportes consiste em atender as necessidades de acessibilidade e mobilidade atuais e futuras com reflexos positivos nas dimensões ambiental, econômica e social.

Neste estudo, o conceito adotado para mobilidade sustentável é o definido por Affonso:

Mobilidade Sustentável tem como referência promover a paz e a cidadania no trânsito, a eficiência energética e o combate a emissão de agentes poluidores, sonoros e atmosféricos, além da eficiência e a qualidade nos serviços de transporte público, com apropriação social dos ganhos de produtividade decorrentes. (AFFONSO, 2003, p. 3).

Os impactos negativos locais produzidos pela mobilidade urbana indicam a necessidade de avançar além da elaboração de diretrizes, e que os padrões atuais de mobilidade devem ser enquadrados nos princípios da sustentabilidade, a partir do equilíbrio entre as dimensões. Um dos caminhos que apontam para o equilíbrio das dimensões da sustentabilidade consiste numa boa gestão (Güell, 2006).

Para Boareto (2003), a sustentabilidade em mobilidade urbana se dá com a realização de viagens ecologicamente sustentáveis e com menores gastos de energia e impactos no meio ambiente. Nesse sentido, mobilidade urbana sustentável apresenta-se como a possibilidade de deslocamento oferecida para os cidadãos em condições saudáveis que podem ser reproduzidas ao longo do tempo para as gerações futuras.

Para Ribeiro et al (2005), quando se pretende introduzir uma perspectiva sustentável, o estudo de mobilidade deve integrar o contexto espacial do local, sua infraestrutura de circulação e os diversos modos de transporte associados aos diferentes tipos de utilizadores ou grupos de interesse que o sistema de transporte

deve satisfazer para obter uma relação adequada entre oferta e procura para atingir padrões elevados de desenvolvimento sustentável para essas áreas.

Segundo Felix et al (2013), são evidentes os impactos exercidos pela mobilidade sobre a dinâmica e o desenvolvimento das cidades, fazendo dela fator determinante para o declínio da qualidade de vida e situação insustentável das cidades brasileiras.

Problemas de mobilidade causam declínio da qualidade de vida das pessoas e trazem o desafio de reformular as políticas de mobilidade na perspectiva de uma Mobilidade Urbana Sustentável. Por esse motivo, as intervenções no sistema de transportes devem ter o objetivo de diminuir os impactos ambientais e promover o seu funcionamento de modo mais sustentável, utilizando-se para isso os domínios: tecnológico (relacionado não apenas a tecnologia dos veículos, mas também à infraestrutura e à gestão de tráfegos), econômico (instrumentos que influenciem na escolha do modo de transporte, através da oneração), comportamental (conscientização dos usuários da necessidade de uma utilização mais racional e preocupada com os impactos ambientais na escolha dos modos) e de planejamento do sistema de transportes e uso do solo (Silva, 2004).

Em quase todo o mundo a mobilidade urbana é reconhecida como parte dos mais importantes pré-requisitos para um melhor padrão de vida e desenvolvimento das cidades (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, 2012; WORLD BUSINESS COUNCIL FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT, 2004).

Para o Ministério das Cidades o tema é fator essencial em todas as atividades urbanas, de forma que, decisões neste âmbito geram grandes benefícios ou prejuízos para os indivíduos, para as atividades econômicas ou para regiões inteiras. Assim, as decisões implicam forte impacto no cotidiano da cidade, assim, o aumento da mobilidade indica melhor possibilidade de apropriação da vida urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

5. Conclusão

Este artigo apresentou a mobilidade urbana, sua evolução histórica e a necessidade de melhorias do transporte urbano e a implementação de políticas

públicas para o desenvolvimento sustentável no planejamento de transportes associado ao equilíbrio entre os aspectos de saúde, ambientais, econômicos e sociais.

A busca pela melhoria da qualidade de vida da população está inserida na melhoria da qualidade no trânsito das cidades e a mobilidade urbana sustentável é um meio para que os gestores consigam tais resultados. Embora este ainda seja um assunto recente para a maioria dos gestores de cidades brasileiras, muitos estão se preocupando cada vez mais em preservar os recursos ambientais e fazer a integração com a infraestrutura dos locais urbanos.

Por isso, a importância de desenvolver projetos aplicados nas áreas de deslocamento urbano buscando alternativas que sejam viáveis para a população, proporcionados melhor qualidade de vida e maior preservação da saúde e do meio ambiente.

A ampliação da discussão para outras esferas da vida humana acentua a necessidade de uma abordagem intersetorial no enfrentamento dos problemas e na busca de novas alternativas que sejam capazes de articular as mais diversas dimensões ao planejamento urbano, ao tempo em que possam coordenar esforços de vários organismos governamentais e entidades civis, garantindo sinergia, eficiência e eficácia.

Aproximadamente, 3,3 milhões de pessoas morrem em todo o mundo em acidentes de trânsito ou em complicações causadas pela poluição atmosférica, 40 mil/ano só no Brasil. Estima-se que 68% dos poluentes na atmosfera são despejados pelos automóveis. “O transporte tanto pode ser um facilitador quanto um empecilho para a qualidade da saúde. Os lugares com mais espaço dedicado aos ciclistas e pedestres e ao transporte coletivo são aqueles onde estão os menores índices de acidentes”, afirmou o epidemiologista Carlos Dora, coordenador do Departamento de Saúde e Meio Ambiente da OMS, em sua palestra no Seminário Nacional NTU – 2013. A OMS defende a priorização dos transportes coletivos, pois afirma, baseado em diversos estudos, que o uso de coletivos interfere diretamente na poluição do ar, além de reduzir acidentes de trânsito, sendo necessária uma reorganização do espaço urbano para valorizar o uso de coletivos e meios de transporte alternativos, como a bicicleta.

Doenças respiratórias, cardiovasculares, obesidade, náuseas, dores de cabeça e até cânceres podem se desenvolver graças a poluição atmosférica gerada pelos automóveis e outras complicações, como o tempo gasto no trânsito e sua exposição a poluição mesmo dentro do veículo. É importante salientar a gravidade das doenças respiratórias, a qualidade do ar dos centros urbanos é precária, devido principalmente a grande emissão de monóxido de carbono (CO) diária, e sua inalação provoca doenças como asma, bronquite, rinite, enfisema pulmonar e pneumonia. Estudos apontam ainda que nos meses mais frios, nos quais há maior concentração de poluentes, o risco de mortes causadas por essas doenças aumenta em até 12%, e as principais vítimas são as crianças. Medidas como instalação de filtros e catalisadores em carros, ônibus e caminhões, uso de combustíveis menos poluentes (como gás natural, álcool e biodiesel) e adoção de transportes coletivos inteligentes são algumas das medidas que trazem bons resultados no combate à poluição do ar, mas ainda não são utilizados em larga escala.

O BRT (Bus Rapid Transit), ou até Transporte Rápido de Ônibus, é um exemplo claro de mobilidade urbana. Pois é um sistema de transporte coletivo que proporciona tal mobilidade urbana de forma rápida, segura e eficiente por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem, operação rápida e frequente, excelência em marketing e serviço ao usuário. O sistema BRT não propõe apenas uma mudança na frota ou na infraestrutura do transporte público coletivo. Mas sim um conjunto de mudanças que juntas formam um novo conceito de mobilidade urbana. A implementação de sistemas de trânsito de alto desempenho, eficientes e ecologicamente sustentáveis consta mundialmente da agenda política de planejadores urbanos e ambientais. No sistema deve ser realizada a substituição permanente do trânsito individual por um atrativo transporte coletivo, promovida a segurança e a proteção para os seus passageiros, a redução de CO² bem como a diminuição de congestionamentos. Para isso, não há nada mais adequado do que soluções BRT, realizáveis a médio e longo prazo com investimento moderado. São conceitos que se integram homoganeamente nas estruturas urbanas, em tempo hábil como solução plena ou também por etapas.

O BRT tem origem brasileira, O sistema BRT foi criado em 1974 pelo arquiteto e na ocasião prefeito da cidade, Jaime Lerner, em Curitiba, no Paraná. As mudanças transformaram a capital em uma cidade de sucesso urbano, renomada em todo

mundo. Junto ao BRT vieram projetos sociais inovadores, zonas de pedestres e espaços verdes, além disso, muitas outras cidades brasileiras seguiram o exemplo com sistemas básicos, como São Paulo, Porto Alegre e Belo Horizonte.

Logo, é necessária a conscientização de todos para a diminuição do uso de combustíveis fósseis (gasolina, diesel, querosene) e o aumento do uso de biocombustíveis (exemplo: biodiesel) e etanol; os automóveis devem ser regulados constantemente para evitar a queima de combustíveis de forma desregulada; instalações de sistemas de controle de emissão de gases poluentes nas indústrias; ampliar a geração de energia através de fontes limpas e renováveis: hidrelétrica, eólica e solar; sempre que possível usar o sistema de transporte coletivo (ônibus, metrô, trens ou bicicleta).a aplicação de políticas públicas e evitar ao máximo a geração de energia através de termoelétricas, que usam combustíveis fósseis. Com isso, pode-se obter uma condição de vida muito mais saudável.

6. Referências:

BRASIL. **Lei 12.587/2012**. Promulgada em 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 29. outubro 2017.

CAMPOS, V. B. G. Uma Visão da Mobilidade Urbana Sustentável. *Revista dos Transportes Públicos –ANTP*. Ano 28, 2º trimestre. 2006.

CAPACIDADES, 2013. Programa de Formação em Gestão de Projetos Urbanos. **O Ministério das Cidades: estruturas e políticas sob sua responsabilidade**. Disponível em:<http://ead.capacidades.gov.br/file.php/34/Textos/UNIDADE_04_24_de_junho.pdf>. Acesso em: 29.out.2017.

Disponível em: <<https://www.passeidireto.com/arquivo/22513659/mobilidade-urbana-poluicao-do-ar-e-problemas-de-saude-publica-no-brasil>>. Acesso em: 2.nov.2017.

Disponível em:<<http://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/mobilidade-urbana-no-brasil-mobilidade-urbana-no-brasil-transporte-publico-tem-pouco-investimento-e-a-preferencia-ainda-e-do-carro.htm>>. Acesso em:1.nov.2017.

Disponível em:<<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos14/47420588.pdf>>. Acesso em 2.nov.2017.

Disponível em: <http://www.academia.edu/4785172/Sustentabilidade_em_transportes_do_conceito_às_políticas_públicas_de_mobilidade_urbana. Acesso em: 2 nov.2017.

Disponível em: <http://www.rio2015.esocite.org/resources/anais/5/1440766741_ARQ_UIVO_ArtigoparaoTECSOC.pdf. Acesso em: 2 nov.2017.

Disponível em: <https://www.arca.fiocruz.br/bitstream/icict/15357/2/Com%20Ci%C3%A2ncia%20-%20SBPC_Labjor.pdf. Acesso em: 2.nov.2017.

PÊGO, Bolívar; CAMPOS NETO, Carlos Á. da S. *O PAC e o setor elétrico: desafios para o abastecimento do mercado brasileiro (2007-2010)*. Brasília: Ipea, 2008.

Disponível em:

<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1475>. Acesso em: 2 nov.2017.

Texto

para Discussão n. 1329.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. A (i)mobilidade da cidade de São Paulo. Scielo. São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010340142011000100007&script=sci_arttext >. Acesso em: 01 nov. 2017.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n.79, p. 55-66, ISSN 0103-4014. 2013.

SILVA, Fernando Nunes. Políticas Urbanas para uma mobilidade sustentável: do diagnóstico às propostas. In: *Geolnova* 10, 2004. 157-174.

TRANSPLUS (2002) – Analysis of Land use and Transport Indicators (excerpt from reports D2.2 and D3). www.transplus.net. Acesso em: 29.out.2017.