

OS ENTRAVES DA MOBILIDADE URBANA EM GOIÂNIA: O NÃO LUGAR DO CIDADÃO

LAS BARRERAS DE MOVILIDAD URBANA EN GOIANIA: EL NO COLOQUE EL CIUDADANO

Eliani de Fátima COVEM¹

RESUMO

Aborda-se neste texto a questão da mobilidade urbana em Goiânia, partindo-se da reflexão que envolve os conflitos sociais nas metrópoles brasileiras, como o que impede as pessoas mais pobres de ter acesso aos serviços públicos essenciais, de desenvolver suas capacidades e exercer seus direitos quando não conseguem andar pela cidade. Procura-se, ainda, repensar as políticas urbanas a partir da criação do Estatuto das Cidades e a consolidação dos Planos Diretores, centralizadores das definições sobre a gestão urbana em diversas áreas, como a dos deslocamentos, regida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. Políticas públicas são criadas pelo governo federal, com destinação de recursos aos estados e municípios, embora muitas obras urgentes e necessárias ainda não sejam executadas nas maiorias das cidades brasileiras.

Palavras-chave: metrópole, mobilidade urbana, transporte coletivo, políticas públicas, plano diretor.

RESUMEN

Direcciones en este texto la cuestión de la movilidad urbana en Goiânia, basado en la reflexión que implica conflictos sociales en las metrópolis brasileñas, como la prevención de las personas más pobres tengan acceso a los servicios públicos esenciales, de desarrollar sus habilidades y ejercer sus derechos cuando ellos no pueden caminar por la ciudad. También quería replantear las políticas urbanas del Estatuto de las Ciudades de la creación y consolidación de los Planes Maestros, centralizando las definiciones de la gestión urbana en diversas áreas, tales como el desplazamiento, que se rige por la Política Nacional de Movilidad Urbana. Las políticas públicas son creados por el gobierno federal, con la asignación de fondos a los estados y municipios, aunque muchas obras urgentes y necesarias que no se llevan a cabo en la mayor parte de las ciudades brasileñas.

Palabras clave: metrópolis, la movilidad urbana, transporte público, de políticas públicas, el plan maestro.

¹ Professora do curso de Jornalismo da PUC Goiás e aluna do curso de Doutorado em Sociologia da Universidade Federal de Goiás. E-mail: elianicovem@gmail.com.

1. INTRODUÇÃO

As manifestações que ocorreram no Brasil em 2013, e de forma mais esparsa nos anos seguintes, contra o aumento do preço da passagem de ônibus, reivindicando, ainda, melhorias no transporte coletivo de um modo geral, entre outras pautas que surgiram depois, apontam para a necessidade de rever as políticas de mobilidade urbana e de investimentos para o setor de transporte público coletivo. Na tentativa de analisar o que levou milhares de jovens para as ruas em 2013, época de maior volume de ativistas protestando nas ruas em grandes cidades de todo o país, autores como, Maricato (2014), Maricato *et al* (2013), Nogueira (2013), Castells (2013), Malini e Antoun (2013) e Gohn (2014), levantaram as principais causas do descontentamento da multidão, muitas delas ligadas aos problemas de deslocamento nas metrópoles e grandes cidades do país.

Mais de 80% da população brasileira vive em cidades e quase 70 milhões de pessoas está nas áreas metropolitanas², cujo processo de urbanização não respondeu às necessidades das grandes concentrações populacionais, sobretudo a de atender à demanda de deslocamentos diários de todo esse contingente. Para Maricato (2014), os grandes centros urbanos não conseguem equacionar os problemas de mobilidade e os orçamentos públicos, sobretudo dos municípios, privilegiam os investimentos realizados tendo como fim a circulação de automóveis e, raramente, seguem o Plano Diretor³.

Não ter acesso aos serviços públicos essenciais, como o de transporte público coletivo, limita um grande contingente de pessoas, principalmente as mais pobres, quanto à possibilidade de “desenvolver suas capacidades, exercer seus direitos ou para equiparar oportunidades” (GOMIDE, 2003, p. 8). Na visão do autor, o transporte coletivo acessível pode ser um importante instrumento de combate à pobreza e de promoção da inclusão social, na medida em que proporciona a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, a oportunidade de conseguir emprego e o acesso aos serviços sociais básicos, como saúde, educação e lazer.

Nessa perspectiva, pretende-se neste texto, traçar um breve panorama sobre a vida nas metrópoles brasileiras, que leva à reflexão sobre as políticas urbanas, a partir da criação do Estatuto das Cidades e a consolidação dos Planos Diretores, centralizadores das definições sobre a gestão urbana em diversas áreas, como a dos deslocamentos, regida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587). Pretende-se, ainda, abordar os problemas e desafios da mobilidade urbana no

² Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/governo/2010/12/ibge-pais-migrou-para-o-interior-e-urbanizacao-ja-atinge-80-da-populacao>.

³ O Plano Diretor pode ser definido como um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano (BRASIL, 2002, p. 40).

Brasil e, em particular em Goiânia, finalizando com algumas alternativas de melhoria dos deslocamentos urbanos apontadas por especialistas.

2. O NÃO LUGAR DA METRÓPOLE

Antes de falar sobre a conjuntura orgânica das metrópoles, faz-se necessário ater-se ao termo não lugar, criado por Augé (2012) para definir as localidades necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens, como vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos; quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda, os campos de trânsito prolongado onde são alojados os refugiados do planeta.

Para o autor, “o lugar é necessariamente histórico a partir do momento em que, conjugando identidade e relação, ele se define por uma estabilidade mínima” (Augé, 2012, p. 53). Dessa forma, o usuário do não lugar é sempre obrigado a provar sua inocência, porque está de passagem. O espaço do não lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim um estado de solidão e similitude. “A possibilidade do não lugar nunca está ausente de qualquer lugar que seja. A volta ao lugar é o recurso de quem frequenta os não lugares. Lugares e não lugares se opõem (ou se atraem), como as palavras e as noções que permitem descrevê-las” (AUGÉ, 2012, p.98).

Nesse sentido, as cidades e metrópoles são constituídas por lugares e não lugares, como analisa Augé (2012). Porém, infundáveis são os problemas que afligem as pessoas que vivem nas grandes cidades e metrópoles, no caso do Brasil. Essas cidades são marcadas por desigualdades sociais e urbanas, além de problemas de mobilidade, com congestionamentos intermináveis e, ainda, poluição do ar, do solo e da água, além de especulação imobiliária, que impõe à população um cotidiano de sofrimento (Maricato, 2014).

Nas últimas décadas, a sociedade brasileira enfrenta um aumento dos casos de segregação espacial, com uma grande parte da população – formada, sobretudo, pelos trabalhadores– ser continuamente espoliada, por não ter reconhecidas socialmente suas necessidades de moradia e serviços coletivos, aspectos inerentes ao modo urbano de vida (RIBEIRO, 2005, p. 47).

Wacquant (2001) e Davis (2007) denunciam o descaso do poder público com a extrema miséria nos guetos⁴ norte-americanos, em cenários de violência e medo, nos relatos de pesquisas que trazem à tona os acirrados problemas das metrópoles daquele país. Os moradores do gueto foram abandonados pelos últimos governos norte-americanos, não dedicando políticas sociais para a

⁴ “O gueto pode ser caracterizado como uma formação socioespacial delimitada, racial e/ou culturalmente uniforme, baseada no banimento forçado de uma população negativamente tipificada – como os judeus na Europa medieval e os afro-norte-americanos nos Estados Unidos modernos – para um território reservado no qual essa população desenvolve um conjunto de instituições específicas que operam ao mesmo tempo como substituto das instituições dominantes da sociedade abrangente e como neutralizador contra elas” (WACQUANT, 2001, p. 50).

população negra e pobre, que enfrenta cotidianamente problemas de fome, drogas, violência e morte. No Brasil, Maricato (2013, 2014) e Ribeiro (2005) alertam para a falta de políticas públicas para os pobres brasileiros, vítimas da marginalização urbana, que atinge mais de 21 milhões de pessoas. Um contingente que vive na subnormalidade habitacional, morando em setores “onde prevalece forte ou extrema precariedade em termos de serviços de saneamento básico. São seis milhões de pessoas vivendo à margem dos padrões mínimos de acesso à água, ao esgoto e à coleta de lixo” (RIBEIRO, 2005, p. 48).

Essas pessoas vivem um processo de vulnerabilidade social, que tem como causa a precarização do emprego, ou o próprio desemprego, levando ao empobrecimento social. “Resultantes da desestruturação do universo familiar, do isolamento social, da estigmatização e da desertificação cívica dos bairros em vias de guetificação” (RIBEIRO, 2005, p. 52). Situação que exprime o que Souza (2012) define como subcidadania⁵, enquanto Wacquant (2001) coloca em foco a *underclass* urbana⁶.

Nesse sentido, esses sujeitos têm seus direitos usurpados, fato que os impedem de ter acesso a condições de vida dignas. Estão, também, cercados de ideologias que naturalizam essa desigualdade, sem perspectiva de mudança futura. Dessa forma, ocorre o que Souza (2012) define como subpolítica, com gradações do acesso aos direitos, que poderiam efetivar a condição plena de cidadão. Portanto, conceitos de marginalidade avançada (WACQUANT, 2001) e modernidade periférica (SOUZA, 2012) se assemelham quando ambos definem um regime de clausura excludente e exílio socioespacial, acompanhados pela estigmatização de um grande contingente de pessoas pobres, que vive nas metrópoles.

Caldeira (2000) preocupa-se com os espaços segregados, mais especificamente da cidade de São Paulo, cujas características citadas pela autora já fazem parte do cotidiano das grandes cidades brasileiras, como áreas protegidas por muros, sistemas de vigilância e acesso restrito. Essas condições, que fazem parte de alguns espaços segregados pelas classes de maior poder aquisitivo, são reservadas para uma população privilegiada da cidade.

⁵ Para Souza (2012), redes invisíveis desqualificam indivíduos e grupos sociais precarizados – negros e agregados, rural e urbano de qualquer cor, que não exercem funções produtivas essenciais e sobrevivem nas ocupações marginais da ordem produtiva –, designando essa situação como a de subcidadania. Essas pessoas tidas como desqualificadas são denominadas pelo autor também de ralé estrutural.

⁶ Ela (a *underclass*) designa [...] os “maus pobres” dos bairros segregados, os que, por sua conduta, seu estilo de vida e seus valores “disfuncionais”, seriam responsáveis por seu destino lamentável e pelo declínio da cidade que eles sobrecarregam com um cortejo de “desagregações sociais” que lhes são como consubstanciais: desemprego quase perpétuo e recurso crônico à ajuda social, desorganização conjugal e anomia sexual, fracasso escolar e encarceramento, tráfico e consumo de drogas, delinquência de rua e criminalidade violenta (WACQUANT, 2001, p. 94).

No entanto, para a autora, ao mudar a paisagem urbana, “as estratégias de segurança dos cidadãos também afetam os padrões de circulação, trajetos diários, hábitos e gestos relacionados ao uso de ruas, transporte público, de parque e de todos os espaços públicos” (CALDEIRA, 2000, p. 301). Em consequência dessa nova realidade, tensão, separação, discriminação e suspeição rondam a vida pública das metrópoles.

Essa segregação e separação social são contrárias ao processo de democratização conquistado pelos brasileiros nas últimas décadas, de acordo com a autora, funcionando para “estigmatizar, controlar e excluir aqueles que acabaram de forçar seu reconhecimento como cidadãos, com plenos direitos de se envolver na construção do futuro e da paisagem da cidade” (CALDEIRA, 2000, p. 255).

Os problemas urbanos foram foco de pesquisa de cientistas sociais da Escola de Chicago, nos Estados Unidos, na primeira metade do século XX. Entre as temáticas estudadas estão os conflitos relacionados com a exclusão social. Na concepção de Park (1979), a cidade formou-se em resposta às necessidades de seus habitantes, mas, ao longo do tempo, se impõe a eles como um fato externo bruto e vai condicionando a vida dessas pessoas, de acordo com o projeto e interesses nela incorporados. Interesses que levam à segregação espacial, estabelecendo distância entre as pessoas, tornando a cidade “um mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram” (PARK, 1979, p. 62).

Outro estudioso dos problemas urbanos é Gottdiener (1993), que faz alusão a esse aspecto segregador e de desigualdade que divide os moradores das cidades entre proprietários e locatários, em donos de carros e usuários do transporte coletivo, em empregados que recebem altos salários e os subempregados. “Em suma, aqueles que tiram proveito das relações de propriedade existentes, sejam elas medidas por meios públicos ou privados, e aqueles que são vítimas dessas relações” (GOTTDIENER, 1993, p. 152).

Apesar desse cenário de desigualdade presente nos centros urbanos, Lefbvre (2001) assevera que o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, a individualização na sociedade, ao habitat e ao habitar. O direito à atividade participante, que resulta em uma obra, e o direito à apropriação, que difere do direito à propriedade. De acordo com o autor, todos esses direitos estão implicados no direito à cidade.

O direito à cidade envolve também o direito dos cidadãos de circular pelos espaços urbanos, ter acesso aos serviços e equipamentos sociais e culturais. Circulação essa que depende de políticas públicas voltadas para a mobilidade, previstas no Estatuto das Cidades e reunidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, fazendo parte ainda dos Planos Diretores de cada município

brasileiro. O teor desses documentos governamentais e sua relação com o real estágio da mobilidade urbana no país e em Goiânia serão abordados no próximo tópico.

3. LEGISLAÇÃO E MECANISMOS PARA UMA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

A elaboração de Planos Diretores pelos gestores municipais do país está prevista no Estatuto da Cidade⁷. Porém, de acordo com Borges (2013, p. 3), os planos diretores trazem interesses conflitivos inerentes ao campo político, “integrando os cenários das lutas hegemônicas (como nomeou Gramsci) ou as batalhas pelo controle dos meios legítimos de produção da dominação legítima (Weber e Bourdieu) ou, ainda, as disputas para a formação da vontade e opinião (Habermas)”.

O Plano Diretor não é apenas um texto técnico elaborado por especialistas, mas surge com uma conotação política, com o intuito de ser construído democraticamente, com a participação de vários segmentos sociais imbuídos da tarefa de construir as cidades. “Incluindo, sobretudo, os setores populares – movimentos de luta por moradia, associações de bairros, entre outros –, tradicionalmente alijados dos processos de construção da política urbana.” (CYMBALISTA; SANTORO, *apud* BORGES, 2013, p. 7).

No entanto, a revisão do Plano Diretor de Goiânia, em 2013, foi realizada em meio a muitas controvérsias, que mostram na prática a utopia da participação popular e as artimanhas do governo municipal, para beneficiar alguns setores da economia goiana⁸.

A criação e cumprimento dos Planos Diretores em várias cidades brasileiras esbarram em questões políticas e de gestão que burlam as normativas do Estatuto das Cidades. Maricato (2014) afirma que, na última década, a qualidade de vida nas cidades piorou, principalmente em decorrência da ausência de controle sobre o uso e a ocupação do solo, além da forma desigual e ambientalmente predatória do mercado fundiário e imobiliário.

Para Maricato (2014, p. 86), de todos os fatores que contribuem para a piora na condição de vida das metrópoles, “o modelo de mobilidade baseado na matriz rodoviária, especialmente no automóvel, e o relativo desprezo pelo transporte coletivo são, talvez, os de maior impacto”. O

⁷ O Estatuto da Cidade é a denominação da Lei N. 10.257, de 10 de julho de 2001 que “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. No capítulo III do Estatuto, sobre o Plano Diretor, o artigo 39 assevera que a “propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2^a desta Lei” (BRASIL, 2001).

⁸ Esse tema não é o foco principal deste texto, portanto, para mais detalhes sobre como se deu a aprovação da revisão do Plano Diretor de Goiânia em 2013 ver: BORGES, Pedro Célio Alves. Conflitos urbanos e gestão pública no patamar instituído pelos planos diretores municipais - análise política de uma instituição participativa na nova democracia brasileira. Séptimo Congresso Latinoamericano de Ciencia Política – Colômbia, 2013.

transporte coletivo, segundo a autora, não teve a mesma importância para o governo federal que a habitação, por exemplo, “embora constitua um dos setores mais importantes para a estruturação das cidades, juntamente com a regulação para o uso e a ocupação do solo” (MARICATO, 2014, p. 87).

Não que nesse período não tenham sido instituídos programas para o setor de mobilidade, pelo contrário. No dia 3 de janeiro de 2012 foi sancionada a Lei nº 12.587⁹, contendo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que veio consolidar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criada pela Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades¹⁰. Entre os eixos estratégicos da Lei estão o desenvolvimento urbano, a sustentabilidade ambiental, a participação social, a universalização do acesso ao transporte público, o desenvolvimento institucional e a modernização regulatória do sistema de mobilidade urbana.

A Lei 12.587 exige que cidades com mais de 20 mil habitantes façam um plano de mobilidade e os municípios que não elaborarem esse projeto, poderão perder recursos federais para o setor, que são repassados pelo governo federal. Os recursos são liberados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para a Mobilidade Urbana. Instigado pelas manifestações de junho de 2013, o governo federal criou o Pacto da Mobilidade Urbana, aumentando os investimentos no setor, em parceria com estados e municípios. Receberam recursos os projetos de melhoria, ampliação e implantação de sistemas de transporte público coletivo em execução em algumas cidades brasileiras e, ainda, projetos de metrô, *Bus Rapid Transit* (BRTs), corredores de ônibus e veículos leves sobre trilhos (VLT)¹¹.

Apesar de todo esse arsenal de leis e regulamentos em vigor no país, ao estudar o conteúdo de 526 Planos Diretores de municípios brasileiros, que foram criados depois da instituição do Estatuto da Cidade, Born (2011) encontrou algumas poucas ações, por parte dos gestores, na tentativa de articular esses Planos com a política de mobilidade urbana. Alguns desses Planos apenas “incorporaram a política de mobilidade como instrumento de universalização do acesso à cidade; do controle da expansão urbana, da qualidade ambiental e da democratização dos espaços públicos” (BORN, 2011, p. 170).

⁹ Lei disponível no site: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

¹⁰ O Ministério das Cidades foi criado em 2003, e tem “entre suas atribuições, a elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano, de habitação, de transporte urbano e de trânsito” (LOPES, 2012).

¹¹ Informações extraídas do site do governo federal: <http://www.pac.gov.br/especial/30>. Acesso em: 18 jan. 2015.

Seriam essas leis e políticas meras letras mortas, que somente existem no papel, no que se refere à mobilidade urbana no país? Pesquisas comprovam o acúmulo de problemas e conflitos não resolvidos nas metrópoles e grandes cidades brasileiras¹². Assunto que trataremos no próximo tópico.

4. A CIDADE E A (I) MOBILIDADE URBANA

As metrópoles e as grandes cidades brasileiras enfrentam problemas relacionados à mobilidade urbana, muitos deles causando prejuízos com congestionamentos, acidentes, poluição, degradação ambiental, perda de espaço de convívio e lazer. Várias são as causas da perda de mobilidade nas cidades, como a cultura de valorização do automóvel, gestão pública ineficiente, falta de consciência dos cidadãos, ausência de planejamento urbano e de implementação de medidas planejadas; que são problemas comuns nas cidades brasileiras, variando em escala, processo e complexidade (KNEIB, 2013a).

A autora cita que as definições de mobilidade urbana no Brasil, passaram por um processo de atualização, exigida pela dinâmica que envolve a temática. O Ministério das Cidades, em 2003, definiu mobilidade como as diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às necessidades de deslocamento, considerando as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele envolvidas. Um documento do Ministério das Cidades, de 2005, dizia que mobilidade era o resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados.

Em 2007 surge o conceito de mobilidade sustentável, entendida como o produto de políticas que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizem os modos coletivos e não motorizados de transporte, eliminem ou reduzam a segregação espacial, contribuam para a inclusão social e favoreçam a sustentabilidade ambiental¹³.

Na contramão dessas definições, os problemas práticos e reais nas cidades brasileiras desafiam técnicos e especialistas. O uso cada vez maior do transporte individual motorizado e a falta de planejamento e controle do uso do solo urbano levaram ao espraiamento das cidades, aumentando as distâncias de transportes, as necessidades de deslocamentos e o aumento nos custos do transporte coletivo (ABDALA; CAMPOS, 2003).

O aumento do número de automóveis nas ruas é explicado pelo incentivo do governo federal à compra de carros ao reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), iniciado em 2009 para

¹² O resultado de inúmeras pesquisas sobre o tema foi publicada no Caderno Metrôpoles, v. 15, n. 30, p. 363-670, jul/dez 2013, do Observatório das Metrôpoles, "Mobilidade urbana nas metrópoles contemporâneas": <http://www.cadernosmetropole.net/download/cm/cm30.pdf>.

¹³ BRASIL. Ministério das Cidades. PlanMob: construindo cidade sustentável. Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Brasil, 2007.

fortalecer as vendas de eletrodomésticos e automóveis durante a crise econômica, que começou em 2008. Segundo a Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o setor teria vendido 1,48 milhões de carros a menos se não houvesse o incentivo, com impacto no número de 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos da indústria automotiva. Um estudo do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT) mostrou que, de 2009 a 2013, o governo abriu mão de R\$ 6,1 bilhões de tributos devido à desoneração do IPI sobre automóveis¹⁴.

Rodrigues (2015) alerta para o fato de que, nos últimos anos, o aumento no número de veículos automotores no Brasil foi 10 vezes maior do que o aumento da população: enquanto a população aumentou em 12,2% em uma década, o aumento do número de veículos motorizados foi de 138,6%. Segundo dados disponibilizados pelo Denatran, o país terminou o ano de 2012 com mais de 50,2 milhões de automóveis e 19,9 milhões de motos.

Com o grande número de carros, os congestionamentos nas grandes cidades aumentam na mesma proporção. O percentual de trabalhadores que leva mais de uma hora para se deslocar até o trabalho é de 20%. De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (BRASIL, 2013), isso estaria ocorrendo por causa das maiores distâncias percorridas nas regiões metropolitanas, consequência do espraiamento urbano. Também exprime um processo de piora das condições de mobilidade nas cidades, principalmente com referências às condições de trânsito e degradação do transporte público.

Além do stress e da poluição, o problema dos congestionamentos torna-se também econômico. Segundo estudo da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)¹⁵, o custo dos congestionamentos em São Paulo e no Rio de Janeiro foi de R\$ 98 bilhões em 2013. De acordo com a Federação, o valor é superior a dois terços do investimento em mobilidade realizado pelo Ministério das Cidades.

Outro problema que agrava a questão da mobilidade urbana é a saturação de polos. Pela ausência de alternativas de deslocamentos para outras cidades e pela intensa centralização em algumas das principais regiões metropolitanas brasileiras, os variados tipos de transportes podem agravar a situação de polos já saturados, aumentando custos econômicos e sociais da cidade e “obrigando a população residente na periferia metropolitana a percorrer grandes distâncias para usufruir os serviços que somente as áreas centrais fornecem, contribuindo, em última análise, para o declínio na qualidade de vida urbana” (LOBO; CARDOSO; MAGALHÃES, 2013, p. 514).

¹⁴ GOMES, Rodrigo. Mobilidade urbana tem recursos, mas faltam projetos, planejamento e continuidade. Rede Brasil Atual, 2014.

¹⁵ Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). Os custos da (i) mobilidade nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo. Rio de Janeiro, 2014.

A mobilidade pendular¹⁶ também está colaborando para a saturação dos polos. De acordo com Cunha *et al* (2013), a ocupação territorial das cidades aponta para um desencontro entre as áreas de trabalho e moradia das pessoas, aumentando a necessidade do deslocamento diário casa-trabalho. Esse tipo de mobilidade representa um fenômeno característico das grandes aglomerações, das metrópoles brasileiras, que aponta para um aumento da complexidade socioespacial, sobretudo em relação ao local de moradia da população e das atividades econômicas e sociais das quais participam. Essa mobilidade pendular pode significar uma escolha para as pessoas de classe alta e, uma imposição ou necessidade para os habitantes mais pobres.

Dessa forma, o IPEA (BRASIL, 2013) alerta para o fato de que o atual modelo de mobilidade urbana adotado nas grandes cidades brasileiras está próximo da insustentabilidade, sobretudo pela baixa prioridade dada à oferta do transporte público coletivo, pelos problemas decorrentes do uso de automóveis, pela carência de investimentos públicos e fontes de financiamento ao setor, pela ineficiência da gestão pública nessas cidades e pela necessidade de políticas públicas pensadas de forma a atender todo o país.

Nas grandes cidades, os carros ocupam a maior parte do espaço viário. De acordo com uma pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2002), os carros, apesar de transportarem cerca de 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, ocupam 60% das vias públicas, enquanto os ônibus, que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário nas cidades pesquisadas. Portanto, outro grande desafio para as políticas de mobilidade urbana é fazer a redistribuição do espaço viário e de circulação, com a criação de corredores exclusivos para o transporte coletivo, além de pensar estratégias que garantam a circulação de pedestres e ciclistas.

Gomide (2003) chama a atenção para a questão do financiamento do transporte coletivo urbano, cujas principais fontes são a tarifa e os recursos orçamentários - ou seja, vindos da arrecadação de tributos não vinculados. Nas cidades brasileiras, a operação dos serviços de transporte público por ônibus é, com poucas exceções, integralmente financiada pelas tarifas, ao contrário dos trens e metrô. O financiamento da infraestrutura - construção de vias, corredores exclusivos, terminais, etc. - ainda é feito com recursos públicos, apesar da possibilidade de formação de parcerias público-privadas.

Todas essas questões ainda não resolvidas da mobilidade urbana refletem na qualidade de vida dos moradores das grandes cidades, sobretudo da periferia que, na visão de Maricato (2014) tornou-se um depósito de gente desprovida de todos os equipamentos e serviços que, de alguma forma, caracterizam a cidade. Nesses lugares, o transporte é precário, obrigando os moradores a

¹⁶ Oliveira e Oliveira (2011) definem mobilidade pendular como o deslocamento que uma pessoa realiza entre seu local de residência e seu local de trabalho ou estudo, quando estes se localizam em municípios distintos.

longas jornadas a pé ou ao “exílio na periferia”¹⁷, quando “grande parte da população, especialmente jovens do sexo masculino, raramente deixa o bairro que oferece poucas condições para a prática de lazer, esportes ou cultura” (MARICATO, 2014, p. 179).

Circular pela cidade também é um problema para os moradores de Goiânia. Embora não figure entre as maiores metrópoles brasileiras, a cidade vive situações de estrangulamento no trânsito, que emperra o cotidiano de milhares de pessoas, tema do próximo tópico.

5. GOIÂNIA: CIRCULAÇÃO EM VIAS DE ESTRANGULAMENTO

Goiânia foi fundada em 1937 por Pedro Ludovico Teixeira. Planejada para ter 50 mil moradores, a cidade contava em 2014 com 1.412.364 habitantes, com área territorial de 733,116 Km e com densidade habitacional de 1.776,74 hab/km²¹⁸. Contando a população da região metropolitana, com onze municípios, a população chega a 2.210.000 habitantes, números que implicam no crescimento de deslocamentos na região, que conflitam com as condições de mobilidade, seja pelo transporte coletivo, carro, moto, bicicleta ou a pé. Em pesquisa de Origem-Destino da Região Metropolitana de Goiânia (CMTC, 2007), realizada no ano de 2000, o carro era o mais usado, seguido do transporte público coletivo com 30%, a pé com 26% e de bicicleta com 6%.

Kneib (2013a) relaciona alguns pontos que contribuem para o estrangulamento da mobilidade na cidade: o aumento cada vez mais crescente do número de veículos individuais e do índice de motorização, já que Goiânia conta com uma frota de 699.903 carros (contando também caminhões e caminhonetes) e 214.323 motos (DENATRAN, 2014). A cidade registra uma taxa de 1,4 habitante/veículo. Com a população privilegiando os modos motorizados individuais, essa cultura implica nas prioridades elencadas pelos gestores públicos, que não beneficia o transporte público coletivo.

Apesar de o transporte público coletivo da região metropolitana de Goiânia contar com tecnologia de ponta de informação e gestão do sistema (KNEIB, 2013a), não consegue atender com qualidade os usuários, por falta de infraestrutura adequada, como pontos de embarque e de desembarque precários, terminais inadequados e a carência de corredores preferenciais, que começam a ser implantados em algumas das principais avenidas da capital. Todos esses fatores levam ao atraso e superlotação dos veículos¹⁹. Para viagens a pé ou de bicicleta a infraestrutura é quase

¹⁷ A expressão “exílio na periferia” foi criada por Milton Santos ao analisar a permanência da população, especialmente masculina e jovem, nos bairros da periferia de São Paulo, sem alternativas de mobilidade na cidade (SANTOS, 1990).

¹⁸ Estimativas do IBGE da população residente em Goiânia, com data de referência 1º de julho de 2014, publicadas no Diário Oficial da União em 28/08/2014.

¹⁹ Para o arquiteto e urbanista Garibaldi Rizzo, “o transporte coletivo circula a 11 quilômetros por hora, em média, em Goiânia, quando o ideal é que conseguisse circular pelo menos a 25 quilômetros por hora, o que

inexistente, com a construção de poucas ciclovias na cidade. Também não foram criados ainda, modos de integração de viagens a pé e de bicicleta com o sistema de transporte coletivo.

O atual contexto da mobilidade urbana em Goiânia é fruto de controvérsias da gestão pública, relacionadas com o uso e ocupação do solo, que ocorre de forma desarticulada do planejamento e disponibilidade de infraestrutura. Além disso, os processos de planejamento ocorrem de maneira fragmentada e desconectada, com a ausência de implementação efetiva de leis que regulam o espaço urbano e os elementos relacionados ao transporte e à mobilidade. Pesa, ainda, a falta de integração entre os órgãos que participam do planejamento e execução de medidas relacionadas com o espaço urbano (KNEIB, 2013a).

Outro complicador é a inexistência de estudos, por parte da prefeitura, de impacto de trânsito e de vizinhança (EIT e EIV) ao autorizar a construção de novos edifícios residenciais, que leva para um único endereço dezenas de famílias e uma grande quantidade de carros e motos, veículos esses que passam a circular pelo bairro e pela cidade, tumultuando o tráfego²⁰.

Diante do cenário desanimador, foi criado em 2010 o Fórum de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Goiânia, concebido “como uma estratégia interinstitucional de articulação, sensibilização e integração da sociedade, comprometido com a busca por uma mudança de paradigma relacionado à mobilidade urbana” (KNEIB, 2013b, p. 51). O Fórum conta com a participação de 30 instituições²¹ e tem como objetivo identificar os problemas, apresentar propostas de solução e influenciar para que as propostas sejam implementadas.

O Fórum elencou sete diretrizes para melhorar a mobilidade urbana na região metropolitana de Goiânia em 2012: melhorar o transporte coletivo a partir da implantação dos demais corredores

compromete o tempo de atendimento e a espera em um ponto de ônibus, que deveria ser de 20 minutos, que é um padrão internacional, e não de 45 minutos à uma hora, como acontece hoje” (DIÁRIO DA MANHÃ, 2014).

²⁰ “Mesmo com o pretexto de organizar o crescimento urbano de Goiânia, o texto original do Plano Diretor (Lei Complementar 171/2007) não incluiu a necessidade de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e Trânsito (EIT) para empreendimentos residenciais. Assim, construções de grande porte passaram a ser erguidas mesmo em áreas apontadas pelo Plano Diretor para ser de desaceleração urbana, como se observa nos setores Bueno, Jardim Goiás, Bela Vista e Oeste” (JORNAL TRIBUNAL DO PLANALTO, DA REDAÇÃO, 2011).

²¹ Compõem o Fórum de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Goiânia: Agência Municipal de Trânsito (AMT), Secretaria Estadual de Planejamento (SEPLAN), Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTC), prefeituras das cidades que compõem a Região Metropolitana de Goiânia, Superintendência Municipal de Trânsito de Aparecida de Goiânia (SMTA), Câmara Municipal de Goiânia, Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Goiás (CREA GO), Instituto dos Arquitetos do Brasil Seção Goiás (IAB GO), Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), Universidade Federal de Goiás (UFG), Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás), Instituto Federal de Goiás (IFG), Associação Goiana de Imprensa (AGI), Associação das Empresas do Mercado Imobiliário de Goiás (ADEMI), Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia (SETRANSP), Sindicato da Indústria da Construção no Estado de Goiás (SINDUSCON-GO), Grupo Jaime Câmara (GJC), Sindicato da Habitação do Estado de Goiás (SECOVI), Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Goiás (ACIEG), Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG), Federação do Comércio do Estado de Goiás (FECOMÉRCIO), Clube dos Diretores Lojistas de Goiás (CDL), Rede Metropolitana de Transporte Coletivo de Goiânia (RMTC) e convidados.

preferenciais para os ônibus; priorizar o pedestre; garantir infraestrutura para os ciclistas; regular os estacionamentos de maneira a favorecer a fluidez nas vias; melhorar o trânsito a partir do planejamento, sinalização adequada e fiscalização eficiente, com foco na segurança; implantar projetos estruturantes para o transporte coletivo; planejar a mobilidade urbana atendendo aos preceitos da Lei Federal nº 12.587/2012, a Lei da Mobilidade. Porém, quase nenhuma dessas diretrizes foi colocada em prática até o momento.

Apesar do esforço do Fórum, - como o de contribuir com propostas para a atualização do Plano Diretor de Goiânia, incorporando instrumentos previstos na Lei da Mobilidade -, novas políticas precisam ser criadas emergencialmente pelos gestores públicos, para tentar resolver os impasses de deslocamento, a curto, médio e longo prazo, pensando a cidade por uma outra ótica, a que prioriza o direito de ir e vir de todos. No próximo tópico serão abordadas possíveis soluções para a mobilidade urbana.

6. POLÍTICAS PÚBLICAS EM DEFESA DA MOBILIDADE

Diante de toda essa problemática, o que está sendo feito com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana nas cidades brasileiras? Existem algumas ações. A Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, criou diversas publicações²², ações e programas que podem favorecer a mobilidade urbana no país²³. Uma das medidas tomadas desde 2004 é a de promover atividades que possam fazer parte do movimento internacional do Dia Mundial Sem Carro, institucionalizado para o dia 22 de setembro.

O Programa de Aceleração de Crescimento 2 (PAC) da Mobilidade de Médias e Grandes Cidades é outra ação, que prevê a contratação de operações de crédito dentro do Programa de Infraestrutura e da Mobilidade Urbana Pró-Transporte, com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), selecionando propostas dos governos estaduais e municipais de vários estados brasileiros.

Também foi criado o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, o Bicicleta Brasil, que tem como objetivo estimular os deslocamentos com uso de bicicleta nas grandes cidades, destinando

²² BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Moderação de tráfego: medidas para a humanização das cidades*. Brasília, 2013; *Planejamento em mobilidade urbana*. Projeto Apoio aos Diálogos Setoriais União Europeia-Brasil. Brasília, 2013. *Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima* (PSTM), Ministério dos Transportes. Ministério das Cidades. Brasília 2013. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php/publicacoes.html>. Acesso em: 10 jan. 2015.

²³ Informações disponíveis no site do Ministério das Cidades: <http://www.cidades.gov.br/index.php/inicio-semob.html>.

recursos para a construção de ciclovias e para a necessária integração aos sistemas de transporte coletivo.

Apesar dessas e de outras políticas públicas voltadas para a melhoria da mobilidade urbana criadas pelo governo federal, poucos avanços são observados nas grandes cidades e metrópoles, fruto de falhas em planejamento e execução de obras que esbarram na burocracia, inoperância e descontinuidade de gestores em cargos públicos (MARICATO, 2014). A prioridade dada às obras viárias, por exemplo, estão relacionadas com os financiamentos das campanhas eleitorais, para ganhar visibilidade, prestando-se ao jogo clientelista. Para a autora, “a periferia desurbanizada é uma fonte inesgotável de dependência política, que afirma a relação de clientela. O asfalto, especialmente, tem forte apelo eleitoral” (MARICATO, 2014, p. 181).

No entanto, especialistas apontam que algumas medidas são viáveis e não dependem de uma grande transformação. Silva (2013) recorda que, em 1995, foi realizada a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (ECMT), quando foi definido um conjunto de instrumentos que integravam os setores de transportes e urbanismo, buscando apontar caminhos para um desenvolvimento sustentável das mobilidades. Entre esses instrumentos figuram: o planejamento do uso do solo e políticas de controle do crescimento urbano que se preocupem com a acessibilidade ao emprego, ao comércio e serviços sem a necessidade de deslocamento de carro; políticas que fiscalizem o preço de combustíveis, venda de carros, criação de estacionamentos e o uso de infraestruturas rodoviárias; políticas que aumentem a eficiência e a atratividade do transporte público; e a criação de zonas livres do automóvel nas cidades (ECMT/OCDE, 1995).

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora existam iniciativas de buscar soluções para os problemas de mobilidade urbana em todo o país, e, especialmente em Goiânia, como a do Fórum de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Goiânia, sabe-se que as melhorias não chegarão tão cedo. Pelo contrário, os moradores da região metropolitana de Goiânia ainda irão enfrentar longas horas de congestionamento nas vias centrais, os usuários do transporte coletivo irão conviver por um bom tempo com superlotação e atraso dos ônibus, ciclistas e pedestres terão que disputar espaço com carros e motos em grande número nas ruas da cidade por causa da ausência de ciclovias, aumentando as estatísticas de acidentes graves e mortes no trânsito.

Soluções para o setor de mobilidade necessitam ser pensadas por técnicos e especialistas com conhecimento da ocupação do espaço urbano, em planejamentos e projetos criados a partir de uma ótica que pense o coletivo a partir da perspectiva de justiça social. Soluções que contemplem os moradores mais pobres e, por certo, mais necessitados de acesso a oportunidades, que possam

apontar para uma mudança de uma realidade excludente e segregadora. Planejamentos que passam, também, pelo controle do uso do solo e do crescimento das cidades, que influenciam no padrão de urbanização e de mobilidade.

Portanto, a sociedade espera a criação de novas políticas por parte dos gestores públicos, que contemplem os gargalos da mobilidade. Políticas que sejam realmente executadas, que se transformem em obras concretas e necessárias. Porém, que essas obras não sejam feitas apressadamente, com fins eleitoreiros, para resolver apenas parcialmente o problema em algumas vias da cidade, mas que acabam causando o estrangulamento da circulação em outros locais.

Os ativistas que protestaram contra o reajuste da passagem de ônibus e a precariedade do transporte coletivo urbano, alertaram para uma necessidade premente: a melhoria do transporte coletivo. Uma boa infraestrutura de transporte coletivo seria o caminho para amenizar o problema da mobilidade urbana nas grandes cidades e metrópoles do país, assim como em Goiânia.

8. REFERÊNCIAS

- ABDALA, Ivanilde Maria de Rezende; CAMPOS, Pedro Humberto Faria. *Aplicação do índice de mobilidade urbana sustentável (IMUS) em Goiânia*. Dissertação de mestrado PUC Goiás, Programa de Pós-Graduação Stricto Senso em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, Goiânia, 2013.
- AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Trad. Maria Lúcia Pereira. Campinas-SP: Papirus, 2012.
- BÓGUS, Lúcia; RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Ed.). *Mobilidade urbana nas metrópoles contemporâneas*. Cadernos Metrópole/Observatório das Metrópoles, v. 15, n. 30, p. 363-670, jul/dez, 2013. Disponível em: <<http://www.cadernosmetropole.net/download/cm/cm30.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2015.
- BORGES, Pedro Célio Alves. *Conflitos urbanos e gestão pública no patamar instituído pelos planos diretores municipais - análise política de uma instituição participativa na nova democracia brasileira*. Séptimo Congresso Latinoamericano de Ciencia Política - Colômbia, 2013.
- BORN, Liane Nunes. A política de mobilidade urbana e os planos diretores. In SANTOS JR, Orlando Alves; MONTANDON, Daniel Todtmann (Orgs.). *Os planos diretores municipais pós-estatuto das cidades: balanço crítico e perspectivas*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Cidades, IPPUR/UFRJ, 2011.
- BRASIL. DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Dados de frota, 2014. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 12 jan. 2015.
- _____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Moderação de tráfego: medidas para a humanização das cidades*. Brasília, 2013.
- _____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Planejamento em mobilidade urbana*. Projeto Apoio aos Diálogos Setoriais União Europeia-Brasil. Brasília, 2013.
- _____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima (PSTM)*. Ministério dos Transportes. Ministério das Cidades. Brasília, 2013.
- _____. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Comunicado do Ipea Nº 160. *Indicadores da mobilidade urbana do Pnad 2012*. Brasília, 2013.
- _____. IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2011. *Informações sobre o Censo 2010*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 12 jan. 2015.
- _____. Ministério das Cidades. PlanMob: construindo cidade sustentável. *Caderno de referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Ministério das Cidades. Brasil, 2007.

- _____. *Estatuto da Cidade*. Presidência da República, Casa Civil. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 22 jan. 2015.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade dos muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.
- CASTELLS, Manuel. *Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.
- CMTC – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia. *Plano Setorial de Transporte Coletivo*, 2007.
- CNT. *Avaliação da operação dos corredores de transporte urbano no Brasil*. Relatório de Pesquisa. Brasília, 2002.
- CUNHA, José Marcos Pinto et al. *A mobilidade pendular na Macrometrópole Paulista: diferenciação e complementaridade socioespacial*. Cad. Metrop., São Paulo, v. 15, n. 30, p. 433-459, dez. 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2013-3004>>. Acesso em: 22 jan. 2015.
- CYMBALISTA, Renato; SANTORO, Paula Freire (Orgs.). *Planos diretores: processos e aprendizados*. São Paulo: Instituto Pólis, 2009.
- DAVIS, Mike. *Cidades mortas*. Rio de Janeiro: Record, 2007.
- DIÁRIO DA MANHÃ. DA REDAÇÃO. *Caos em Goiânia tem solução*. Reportagem publicada em 16 de março de 2014. Disponível em: <<http://www.dm.com.br/cidades/2014/03/caos-em-goiania-tem-solucao.html>>. Acesso em: 22 jan. 2015.
- ECMT/OCDE. *Urban travel and sustainable development*. Paris, ECMT/OCDE, 1995.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO RIO DE JANEIRO (Firjan). *Os custos da (i)mobilidade nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo*. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br/data/pages/2C908CEC475A6EB101477D37239150E6.htm>>. Acesso em: 18 jan. 2015.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas*. Texto para Discussão Interna No 960, IPEA, Brasília, 2003.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção do espaço urbano*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.
- GOHN, Maria da Glória. *Manifestações de junho de 2013 no Brasil e praças dos indignados no mundo*. Petrópolis: Vozes, 2014.
- GOMES, Rodrigo. *Mobilidade urbana tem recursos, mas faltam projetos, planejamento e continuidade*. Rede Brasil Atual, 2014. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/eleicoes-2014/para-qualificar-investimentos-em-mobilidade-planejamento-deve-ser-a-tonica-do-proximo-governo-6969.html>>. Acesso em: 15 jan. 2015.
- JORNAL TRIBUNAL DO PLANALTO, DA REDAÇÃO. *Câmara de Goiânia aprova três projetos polêmicos*, 2011. Disponível em: <http://tribunadoplanalto.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=12818:camara-de-goiania-aprova-tres-projetos-polemicos&catid=62:politica&Itemid=7>. Acesso em: 20 jan. 2015.
- KNEIB, Erika Cristine. Fórum de Mobilidade Urbana: relatos de uma experiência na Região Metropolitana de Goiânia. *Revista dos Transportes Públicos – Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP - ano 35 - 2013b - 1º quadrimestre*.
- _____. *Mobilidade urbana: a busca por ações efetivas e soluções*. In: VIEIRA FILHO, Josué; MORAES, Lúcia Maria (Orgs.). *Políticas sociais urbanas: a cidade para todos e todas*. Goiânia: Editora da PUC Goiás, 2013a.
- LEFEBVRE, Henry. *O direito a cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LOBO, Carlos; CARDOSO, Leandro; MAGALHÃES, David J. A. V. *Acessibilidade e mobilidade espaciais da população na Região Metropolitana de Belo Horizonte: análise com base no censo demográfico de 2010*, Cad. Metrop., São Paulo, v. 15, n. 30, p. 513-533, dez, 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2013-3007>>.
- LOPES, Roberta. *Elaborar políticas de desenvolvimento urbano é atribuição do Ministério das Cidades*, 2012. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-02-02/elaborar-politicas-de-desenvolvimento-urbano-e-atribuicao-do-ministerio-das-cidades>>. Acesso em: 22 jan. 2015.
- MALINI, Fábio; ANTOUN, Henrique. *A internet e a rua: ciberativismo e mobilização nas redes sociais*. Porto Alegre: Sulina, 2013.
- MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis, Vozes, 2014.
- _____. *Brasil, cidades alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2013.
- MARICATO, Ermínia et al. *Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boi tempo/Carta Maior, 2013.

NOGUEIRA, Marco Aurélio. *As ruas e a democracia: ensaios sobre o Brasil contemporâneo*. Brasília: Contraponto, 2013.

OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro (Orgs.). *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Estudos e Análises: Informação Demográfica e socioeconômica, nº 1. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Rio de Janeiro, 2011.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões pra a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Cidade e cidadania: inclusão urbana e justiça social. In: MOYSÉS, Aristides (Coord.). *Cidade, segregação urbana e planejamento*. Goiânia: Editora da UCG, 2005.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Ed.). *Mobilidade urbana nas metrópoles contemporâneas*. Cadernos Metrôpole/Observatório das Metrôpoles, v. 15, n. 30, p. 363-670 jul/dez, 2013. Disponível em: <<http://www.cadernosmetropole.net/download/cm/cm30.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2015.

RODRIGUES, Juciano Martin. *Crise de mobilidade urbana: Brasil atinge marca de 50 milhões de automóveis*. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrololes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1772%3Acrise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milhoes-deautomoveis&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt>. Acesso em: 15 jan. 2015.

SANTOS, Milton. *São Paulo: metrópole corporativa fragmentada*. São Paulo: Nobel, 1990.

SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. In: BÓGUS, Lúcia; SOUZA,

Jessé. *A construção social da subcidadania: para uma sociologia política da modernidade periférica*. Belo Horizonte, Editora da UFMG, 2012.

WACQUANT, Loïc. *Os condenados da cidade: estudo da marginalidade avançada*. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2001.

Recebido em 29 de Novembro 2015

Aceito em 15 de Março 2016