



XVII ENANPUR

SÃO PAULO • 2017



Mobilidade Urbana e Participação Popular em Campos dos Goytacazes-RJ

Urban mobility and popular participation in Campos dos Goytacazes - RJ

Clara Lua Silva Medeiros¹, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, luaclara.medeiros@gmail.com

Marcelo Werner da Silva², Universidade Federal Fluminense, marcelows@id.uff.br

¹ Bacharel em Geografia pela Universidade Federal Fluminense e licencianda em Educação do Campo na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

² Professor do Departamento de Geografia de Campos e dos programas de pós-graduação em Geografia e em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas da Universidade Federal Fluminense

Resumo

Este trabalho avaliou como são construídas as políticas públicas de mobilidade urbana. Para tal, apresentamos as contradições existentes no funcionamento das cidades capitalistas, além de trazer informações pertinentes à mobilidade e às dinâmicas de circulação no contexto das políticas públicas brasileiras. Ao adentrar nas especificidades do município de Campos dos Goytacazes-RJ verificamos como são implementadas as políticas de mobilidade existentes, além de avaliar como se dá a participação popular na construção dessas políticas de mobilidade. Foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos para a realização deste trabalho: pesquisa bibliográfica, entrevistas, trabalhos de campo e aplicação de questionários nos terminais rodoviários Luiz Carlos Prestes e Roberto da Silveira. Verificamos a importância de se fomentar estudos relativos ao transporte e a compreensão destes como mecanismos fundamentais na realização de leituras críticas das condições desiguais da sociedade. Destacamos a importância da formulação de políticas públicas no setor de mobilidade que incentivem a inclusão social, a gestão participativa, a equidade no uso do espaço público e o desenvolvimento sustentável. Nosso intuito é incentivar a sociedade civil a se organizar e propor mudanças também em sua cidade.

Palavras Chave: Mobilidade Urbana; Participação Popular; Cidades; Políticas Públicas.

Abstract

This article evaluated how the public policy of urban mobility is built. For such we present the existents contradictions on how capitalists cities works besides bringing relevant information to mobility and the circulations dynamics in the context of the Brazilian public policy. When entering on the specificities of Campos dos Goytacazes county of Rio de Janeiro we verify how the existents mobility polices are implemented, besides evaluating how the popular participation happens on the construction of these mobility polices. The following methodological procedures were used to carry out this work: bibliographic research, interviews, fieldwork and questionnaires at the Luiz Carlos Prestes and Roberto da Silveira road terminals. We verify how important is to foment the research related to the transportation and the comprehension of those as a fundamental mechanism on the critical reading of the unequal conditions of society. We highlighted the importance of public policy formulation on the mobility section that encourages social inclusion, the participatory management, equity in the use of public space and sustainable development. Our aim is to encourage civil society to organize and propose changes in your city as well.

Keywords: Urban Mobility; Popular Participation; Cities; Public Policy.

INTRODUÇÃO

Na década de 70 foram descobertas reservas de petróleo na bacia de Campos-RJ e, após a instalação da Petrobrás na cidade de Macaé toda a região sofreu uma alteração no perfil econômico produtivo. Após este fenômeno um intenso fluxo migratório direcionou-se para a região e grandes alterações se fizeram presentes no tecido urbano dos municípios. Existe ainda uma forte presença de fluxos migratórios pendulares, isto é, pessoas que residem num município, mas trabalham, estudam ou exercem outras atividades em municípios vizinhos, o que pode fazer com que tenham que se deslocar diariamente para estes.

Os municípios da Região Norte Fluminense passaram a receber royalties e participações especiais como forma de compensação aos impactos que as atividades de extração do petróleo trazem. De acordo com dados gerados pelo Inforoyalties (2016), Campos recebeu no ano de 2015 o correspondente a R\$ 618.403.172,23 e o município de Macaé R\$ 343.414.987,49. Os governos municipais têm gerência sobre esses recursos e podem aplicar em setores como Educação, Saúde e Transporte.

O período atual abriga grandes transformações em virtude do advento da economia petrolífera. O desenvolvimento do setor de extração mineral impulsionou o desenvolvimento de outros setores (comércio, serviços, construção civil) e, conseqüentemente do processo de urbanização da região, em especial em Campos que exerce uma centralidade perante os outros municípios. É importante refletirmos sobre o sentido de centralidade, tratada aqui não apenas como um conteúdo inerente às formas e estruturas urbanas, mas também como um conteúdo da vida e da reprodução da vida no cotidiano. Campos conta com uma população de 463.731 habitantes (IBGE, 2010) e densidade demográfica de 115,16 hab/km², além de apresentar o maior PIB do estado.

Este trabalho objetiva identificar as problemáticas que envolvem a mobilidade urbana nas cidades capitalistas. Apresentamos como se construíram as políticas públicas de mobilidade urbana no Brasil, além de identificar como os movimentos sociais e a sociedade civil atuam na construção dessas políticas. Identificamos também as políticas de mobilidade existentes na cidade de Campos dos Goytacazes, além de avaliar como a população participa da elaboração dessas políticas. Foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos para a realização deste trabalho: pesquisa bibliográfica, entrevistas, trabalhos de campo e aplicação de questionários. Ele está organizado da seguinte forma: Na primeira seção apontamos as contradições existentes nas cidades capitalistas; na segunda seção abordamos questões relativas à mobilidade urbana e as disputas pelo uso da cidade; na terceira seção abordamos as políticas de mobilidade existentes em Campos dos Goytacazes, além de avaliar a participação popular nas políticas de mobilidade do município.

Diversos agentes são capazes de alterar o espaço urbano, e essas alterações vão corresponder aos anseios, vontades e necessidades de cada grupo social. A participação popular na construção das políticas públicas de mobilidade é fundamental para alcançarmos cidades mais inclusivas. Portanto, é importante trazer o questionamento a respeito das formas que a população possui para se apropriar da gestão dos recursos das cidades. Esperamos que esse trabalho possa contribuir para uma melhor compreensão das mazelas a que vivem os indivíduos, além de incentivar uma maior organização por parte da população.

CIDADES E CONTRADIÇÕES

O espaço urbano é produto social, fruto de ações que através do tempo vão provocando transformações. Diferentes agentes são capazes de modelar esse espaço. Segundo (Corrêa, 2000) os principais agentes modeladores do espaço urbano são os proprietários dos meios de produção, que comandam a vida econômica e política e necessitam de grandes terrenos, a baixo custo, exemplificados pelas grandes empresas comerciais; os proprietários fundiários, que se interessam pelo valor de troca da terra, reafirmando a especulação fundiária; os promotores imobiliários, que incorporam capital para a transformação de terrenos em mercadoria reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista; o Estado, que tem uma atuação complexa e variável e dispõe de um conjunto de instrumentos capazes de legitimar as alterações no espaço urbano; e os grupos sociais excluídos, que alteram o espaço urbano independente da ação dos outros agentes, o que se dá quando apropriam-se de espaços públicos ou privados e passam a produzir seu próprio espaço. Todos esses agentes estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista e promovem um constante processo de (re)organização espacial.

As cidades são abrigo para inúmeros processos sociais, alguns destes processos se exprimem materialmente enquanto formas espaciais. Os agentes sociais materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído, seja a rede urbana, seja o espaço intraurbano. As materialidades da cidade capitalista tem forte relação com a organização dos diversos tipos de grupos que atuam nesta; portanto configuram-se elementos fundamentais para a compreensão da estratificação social do espaço urbano. O surgimento de prédios, pontes, avenidas, a tendência à periferação de alguns espaços em detrimento de outros denotam o pensamento vigente da época de sua construção.

O viés patrimonialista assegurou às elites brasileiras uma relação de vantagem diante dos interesses capitalistas internacionais na produção das cidades; a construção de túneis, pontes, viadutos, avenidas além de contribuírem para o marketing eleitoral, agregam valor às propriedades localizadas nos arredores dessas melhorias. Por outro lado, verificamos a segregação e a exclusão que deixa grande parte da população sem ter acesso a serviços tidos como essenciais. Temas como meio ambiente, saneamento, transporte, mobilidade, educação e saúde fazem parte de uma longa discussão sobre a democratização da cidade.

As cidades capitalistas se formam em torno de um núcleo de interesse que congrega as ofertas às demandas. A emergência da área central é concomitante à ampliação das relações entre a cidade e o mundo externo a ela. Estas atividades criaram um enorme mercado de trabalho na área, fazendo com que esta área se transformasse também no foco de transportes intra-urbanos. A área central passa a desfrutar de máxima acessibilidade dentro do espaço urbano, além de ser caracterizada pela complexidade de funções e pela concentração de serviços, o que eleva o preço da terra, reforçando a especulação imobiliária. Assim, a localização central maximiza os lucros e constitui-se enquanto um elemento crucial na competição capitalista (Corrêa, 2000).

O aumento constante do preço da terra, dos impostos e dos aluguéis afeta algumas atividades que acabam não conseguindo suportar a localização nas áreas centrais. Ocorre então um gradual processo de descentralização, com a impulsão do deslocamento para áreas periféricas e a consequente urbanização dessas áreas. A descentralização torna o espaço urbano mais complexo, pois surgem núcleos secundários de atividades. Do ponto de vista dos promotores imobiliários a descentralização representa uma maior possibilidade de reprodução do capital pois novas áreas são loteadas, ocupadas e desta forma o mercado se aquece. Cada vez mais o espaço urbano

transforma-se em mercadoria. A chegada de melhorias em uma área eleva seu valor econômico o que, por sua vez, eleva o valor das taxas e impostos. Assim, tais áreas vão tornando-se inviáveis à população de baixo poder aquisitivo que se desloca para locais mais distantes do centro. O processo de segregação socioespacial é inerente à produção capitalista e pode se manifestar distintamente de acordo com a escala de análise: na rede urbana pode aparecer como diferenciação funcional, na escala intraurbana traduz-se pela divisão econômica e social do espaço (Corrêa, 2011). A segregação socioespacial é expressão da existência de classes sociais. As contradições emergem de forma e velocidades distintas e o grau de intensidade destas decorrerá da organização interna de cada cidade, mas uma coisa é comum a todas: a especulação, o que reafirma seu caráter de seletividade, de exclusão.

Nas cidades ocorre a disputa entre o valor de uso, isto é, dar a terra uma função social adequada; e o valor de troca, que está relacionado ao lucro que esta terra pode ofertar (Lefebvre, 2008). As dinâmicas urbanas fluem no espaço e são responsáveis pela construção de um modo de viver baseado sobretudo no consumo, isto porque a construção do urbano é fundamentada no processo de reprodução do capital, reafirmando assim as condições de desigualdades. Deste modo, não podemos dissociar o estudo das cidades, do estudo das sociedades.

“O espaço reflete, a cada momento, as características da organização de uma sociedade, a ordem espacial de uma cidade, ou seja, sua estrutura urbana refletirá também o resultado do confronto, reajuste ou recomposição dos sistemas que constituem a sociedade. Por essa razão, o estudo da estruturação da cidade não pode ser feito separadamente do estudo do processo de evolução da sociedade.” (ABREU, 1987)

Os agentes sociais e os processos sociais também não podem ser dissociados, pois estes materializam seus anseios na forma de construções, e estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista. No que diz respeito a estrutura interna das cidades, observamos um centro com áreas bem atendidas e uma grande periferia sem benefícios. Esta configuração decorre da ação dos agentes modeladores do espaço urbano, em especial dos promotores imobiliários em associação com o Estado nos moldes da organização capitalista.

A concentração da propriedade privada nas mãos de poucos conduz à diferenciação socioespacial, e é marca das cidades brasileiras, levando também a uma divisão social e territorial do trabalho. O processo espacial da segregação residencial também se expressa em ocupações periféricas e de populações de baixa renda. Essas populações são colocadas em uma situação de maior vulnerabilidade social, pois as carências são inúmeras: falta capacitação profissional, equipamentos e órgãos públicos como escolas e postos de saúde, e serviços em geral. Isso faz com que tenham que se deslocar para outras áreas em busca de maiores oportunidades, esbarrando na falta de recursos para a circulação sendo impedidas de se locomover e ter acesso às possibilidades existentes.

O processo de circulação pode contribuir para a produção do espaço e reforçar as diferenciações socioespaciais. Obras viárias permitem a mobilidade de uma parcela da população, e imobilizam e isolam aqueles que não estão efetivamente inseridos no processo de reprodução capitalista do espaço. Além do mais, esses sujeitos são culpabilizados pelos problemas urbanos existentes como ocupações irregulares, violência urbana e degradação do meio ambiente; quando muitas vezes, não lhes resta alternativa.

O sistema capitalista tem papel fundamental na transformação das cidades, sendo capaz de reestruturar as estruturas urbanas, fazendo com que os mais pobres sejam os que mais sofram, pois ocorre constantemente um processo circular de valorização de determinadas áreas, e expulsão das populações carentes. As áreas obsoletas são novamente valorizadas por custarem pouco e servirem para novo ciclo de acumulação do capital imobiliário. Nisso as populações que aí se instalaram justamente por essas áreas estarem subutilizadas são novamente expulsas. A urbanização vem desempenhando um papel fundamental no reinvestimento dos lucros, a uma escala geográfica crescente, mas ao preço de criar fortes processos de destruição criativa que espoliam as massas de qualquer direito à cidade (Harvey, 2013).

Os movimentos sociais urbanos ao longo das últimas décadas têm exigido um controle democrático sobre a construção do urbano, que é um dos principais canais de reprodução do capital. Estes, buscam criar uma gestão democrática na aplicação dos recursos das cidades. Esta bandeira de luta tem de adotar conotação global predominantemente contra o capital financeiro, pois é nesta escala que ocorrem hoje os processos de acumulação que afetam a urbanização brasileira. O crescimento dos movimentos sociais deve-se às questões relacionadas à sobrevivência imediata da população como saúde pública, moradia, transporte coletivo urbano, saneamento básico, segurança pública, dentre outros (Santos, 2008). A politização das questões do cotidiano foi ocorrendo no desenrolar das lutas pela criação de novos espaços políticos e a atuação destes movimentos ocorre paralelamente ao sistema de representação política. Tratam-se de pressões populares para orientar mudanças nas políticas públicas. O que está em jogo é de que modo o Estado pode reverter as contradições da sociedade, se é que isto é possível. E para que isso ocorra é necessário o envolvimento da sociedade civil num projeto de modificação da realidade social.

Consideramos aqui a grande importância da mobilidade para minorar a diferenciação espacial existente nas cidades brasileiras. Os estudos relativos ao transporte possibilitam a realização de uma leitura crítica das condições desiguais que se realizam no espaço urbano (Sposito, 2011). A mobilidade tem grande influência na rotina dos cidadãos e o transporte deve ser compreendido como um elemento essencial aos indivíduos, como garante a Constituição Brasileira. Um passo para a unificação dessas lutas é adotar o conceito de direito à cidade como ideal político, precisamente porque ele problematiza a questão de quem comanda a relação entre a urbanização e a produção do lucro. O exercício desse direito e a construção de um amplo movimento social para fazer valer a vontade da população urbana são imperativos para que os menos favorecidos possam retomar o controle que por tanto tempo lhes foi negado e instituir novas formas de urbanização.

A MOBILIDADE URBANA EM ANÁLISE

São inúmeras as definições sobre o conceito de mobilidade urbana, muitas certamente relacionam-se à capacidade de deslocamento de pessoas e bens nas cidades, cujas variáveis são tão complexas quanto as que constituem a própria cidade. A mobilidade está ligada a articulação de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, uso e ocupação do solo. A acessibilidade refere-se à capacidade de atingir um determinado lugar e a mobilidade está relacionada com a facilidade que o deslocamento pode ser empreendido.

A apropriação do sistema de circulação é complexa, e caracterizada por grandes diferenças entre pessoas e grupos sociais, a possibilidade de se locomover de forma plena no território cria oportunidades mais igualitárias às diversas parcelas da sociedade. O sistema de mobilidade urbana

pode ser visto como um aglomerado estruturado de modos, redes e infraestruturas. A medida em que as cidades crescem, cresce a necessidade da mobilidade e torna-se necessário definir ações que possam melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

O período atual compreende cidades baseadas no modelo rodoviário, tendo por característica o uso excessivo de automóveis e veículos motorizados, o que acarreta em congestionamentos, atropelamentos, além de comprometer a qualidade do ar com a emissão de gases e material particulado. O consumo de combustíveis fósseis no início do século XXI é 30 vezes maior do que em 1900. São liberados na atmosfera gases como monóxido e dióxido de carbono, óxidos de nitrogênio e enxofre, além de hidrocarbonetos, que são responsáveis pelas ilhas de calor. Segundo o “Inventário e cenário de emissões dos gases do efeito estufa na cidade do Rio de Janeiro”, produzido pelo Centro Clima da COPPE/UFRJ (2011), o setor de transportes foi responsável por 66% das emissões desses gases na cidade em 2010, dessa percentagem, 80% corresponde ao transporte rodoviário. Além disso, efeitos na saúde podem ser causados por ruídos e vibrações, característicos de congestionamentos, ocasionando em problemas cardiovasculares, hormonais e estresse. Desta forma a cidade torna-se hostil às pessoas.

EM BUSCA DE UMA CIDADE MAIS JUSTA

As primeiras discussões acerca da Reforma Urbana aparecem no período entre a eleição de Jânio (1961) e o golpe militar de 1964 (Klintovitz, 2013). Em 1963 a cidade do Rio de Janeiro abriga o Seminário de Habitação e Reforma Urbana, promovido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, que tinha o propósito de diagnosticar problemas e elaborar propostas para o enfrentamento destes, além de inserir a temática no bojo das discussões. O documento final propunha uma nova organização institucional, e apontava que a possível solução para os problemas urbanos viria de ações do Estado.

Com o golpe militar em 1964, o fechamento do congresso, a suspensão dos direitos políticos e a intensa repressão, essas propostas engavetam-se e o objetivo central do Estado não era resolver esse tipo de problema. O modelo de substituição de importações que alimentava o crescimento econômico do país entrou em crise na década seguinte, contribuindo assim para o aumento da base do movimento pela Reforma Urbana. Assim, os anos 70 marcaram uma importante etapa no desenvolvimento da consciência popular urbana no Brasil. Os excluídos do processo de planejamento começam a pressionar o governo, reivindicando a função social da propriedade urbana (que é dada pela destinação social, relacionada à garantia de que todos tenham acesso à moradia digna, evitando-se a concentração abusiva da propriedade da terra e impedindo que imóveis fiquem vazios ou abandonados). Estes, foram estimulados pela possibilidade de influenciar na elaboração da Nova Constituição, o que acabou por fortalecer os movimentos populares.

A luta social já existia sob a forma de pequenos movimentos que, nos anos 80 convergiram fazendo surgir um sujeito coletivo com visibilidade pública. Não se trata simplesmente de um conjunto diverso e fragmentado de movimentos de ação-direta, mas de um campo ético-político identificado como movimento popular (Santos, 2008). O Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU) é constituído neste período, motivado pelos debates da Assembleia Nacional Constituinte; este, já nasce com o intuito de institucionalizar as suas pautas e define Reforma Urbana como uma nova ética social, que condena a cidade como fonte de lucros para poucos em troca da pobreza de muitos. O processo de participação foi incentivado quando se estabeleceu no regimento interno da Constituinte a utilização do mecanismo de participação

popular. Esta proposta foi escrita pelo MNRU e contou com a participação de 6 entidades nacionais, além do apoio de 48 entidades estaduais e locais. Por outro lado, avançava o projeto neoliberal de política urbana e a integração do país aos circuitos globalizados do capital e das finanças.

A maioria dos autores que trabalham com movimentos sociais urbanos concorda que o período entre 1978 e 1985 marcou a transição para um novo modelo de fazer política e para novas práticas de pressão social. Muito por conta da revogação de leis de repressão, da crise do petróleo e da redução dos índices de crescimento econômico, e do conseqüente aumento da oposição ao regime militar. A forma mais elaborada de atuação dos movimentos populares contribuiu para o fortalecimento da chamada sociedade civil (Santos, 2008). Os movimentos urbanos mais significativos deste período foram os movimentos operários, os movimentos por moradia, pela melhoria da saúde e dos transportes coletivos que desempenharam papel fundamental na dinamização das lutas em busca de melhorias para os subúrbios e bairros populares. Estes, conseguiram apoio das Pastorais da Igreja, de parlamentares da oposição, da Ordem dos Advogados do Brasil, de diversos artistas, de sindicatos, jornalistas e intelectuais. As pessoas que se envolviam com esses movimentos iam adquirindo consciência contra o autoritarismo do governo militar o que contribuiu de modo crescente para o processo de abertura política. Ao ganhar força, os movimentos foram capazes de reestruturar e criar entidades sindicais, operárias, estudantis, além de ter apoio de outros segmentos como profissionais liberais e intelectuais.

Após a promulgação da Constituição, o MNRU muda a denominação e passa a se chamar Fórum Nacional de Reforma Urbana, que tinha por objetivo pressionar pela regulamentação do capítulo que versava sobre a política urbana. O Fórum organizava encontros de 2 em 2 anos para avaliar e analisar a conjuntura e as políticas a serem aplicadas, além de ter representado a sociedade civil em eventos como a Eco 92, a Conferência Internacional Habitat II e de ter organizado a Conferência Brasileira da Sociedade Civil para o Habitat II: pelo direito à moradia e à cidade. Entre 1998 e 2001, sua atuação ficou concentrada no acompanhamento da tramitação e na discussão da criação do Estatuto da Cidade.

A lei federal 10.257/01, ao criar o Estatuto da Cidade enfim regulamentou o capítulo da política urbana da Constituição de 1988. O Estatuto define um conjunto de instrumentos para elaborar uma política de desenvolvimento urbano local em função das premissas de função social da propriedade, da gestão democrática e do direito à cidade, além de conter normas sobre o interesse social quando regula o uso da propriedade urbana de modo a garantir o bem coletivo, a segurança e o bem-estar dos cidadãos.

Essas experiências evidenciaram que para de fato alcançarmos um novo modelo nas condições de mobilidade urbana se faz necessária uma intensa ação institucional que foque na eficiência da relação entre dois agentes: o Estado e a sociedade. E além disso, evidenciou que a mobilização popular é capaz de trazer mudanças concretas.

A partir das manifestações de junho de 2013 há uma renovação da discussão sobre a mobilidade urbana por parte da população brasileira. O questionamento dos valores das tarifas e a implementação do passe livre, que foi a motivação inicial dos protestos tem um componente utópico por se tratar de uma alternativa ao modo burguês de se viver, onde o veículo individual se apresenta como um elemento de prestígio, de status. Os protestos de junho realizaram um certo diagnóstico da irracionalidade da dependência dos transportes individuais e da questão do acesso aos territórios, que está no cerne das desigualdades sócio espaciais. Estas manifestações

evidenciaram que a participação popular é imprescindível para a conquista de uma cidade mais justa no aspecto da mobilidade.

Deste modo, podemos perceber que a questão da mobilidade é cada vez mais percebida como um direito à cidadania, e não apenas à compreensão do atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e dos objetos. Esta insere-se e impacta em um ambiente muito mais complexo, o da própria organização das cidades e das atividades que nela são executadas, além de possuir um potencial mobilizador que vai além das reivindicações promovidas pelas estruturas sindicais e/ou partidárias. Assim, as políticas de mobilidade devem ser pensadas como condutoras de oportunidades para todos os habitantes do espaço urbano, e não podem ser dissociadas das bandeiras de luta de saúde, educação e habitação.

É importante que se pense nas formas de planejar a cidade que estejam associadas às necessidades sociais e na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Sendo assim, trazemos os seguintes questionamentos: Como podemos diminuir os custos sociais relacionados a poluição e ao trânsito? E mais, como prevenir-se de doenças respiratórias que além de gerar maiores gastos médicos, influenciam negativamente no desempenho dos trabalhadores podendo inclusive diminuir a sua produtividade? Como exercitar a participação dos indivíduos nas decisões relacionadas a mobilidade?

Não temos respostas imediatas à estas perguntas, o que podemos afirmar agora é que ao materializar-se vias e calçadas em uma cidade deve-se atentar à questões fundamentais que garantam a segurança, fluidez e conforto dos usuários; como as condições do piso das vias, sua declividade, as formas e características das curvas, a sua largura. A implementação de políticas públicas no setor de transporte é subdividida nas esferas municipal, estadual e federal e cabe aos órgãos públicos a responsabilidade pela segurança da circulação.

Com a eleição de Luiz Inácio Lula da Silva- PT em 2002 (este que nos anos 80 teve forte atuação no movimento sindical e destacou-se como um grande articulador dos movimentos sociais urbanos), a área de transporte urbano ganha mais atenção. Em 2003 ocorre a criação do Ministério das Cidades e Olívio Dutra, também líder sindical, ex-prefeito de Porto Alegre e ex-governador do Rio Grande do Sul conhecido por ter introduzido o orçamento participativo em seus mandatos é nomeado ministro. Além de Olívio, é importante destacar alguns atores ligados ao movimento social pela reforma urbana e instituições de ensino que tiveram papel fundamental na criação do ministério, tais como Ermínia Maricato, Raquel Rolnik, Carlos Valter, dentre outros. A implementação de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano incluiu a criação de uma Secretaria Nacional de Mobilidade e Transporte Urbano; assim como a transferência do Departamento Nacional de Trânsito (órgão executivo máximo do SNT) do Ministério da Justiça para o Ministério das Cidades. Com a criação do Conselho Nacional das Cidades, inicia-se uma intensa campanha pela implementação de planos diretores participativos, com a formação de uma rede de parceiros como as universidades, movimentos sociais, entidades técnicas, poderes públicos municipais, estaduais e federal (Rolnik, 2009).

Em 2012 entrou em vigor a Lei nº 12.587, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, que tem por objetivo contribuir para a melhoria na acessibilidade e na mobilidade das pessoas e cargas nos municípios. O artigo 6º versa sobre as diretrizes desta política e destaca a importância de se priorizar os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual, bem como a integração entre os modos e serviços de transporte urbano. Entre as principais conquistas da nova legislação diz respeito aos direitos dos usuários dos serviços de transporte e ao incentivo à participação destes no processo

de planejamento. Todos os projetos e obras que estejam em andamento no país devem estar alinhados às diretrizes e disposições legais desta lei. Isto quer dizer que a construção de uma via pública que prevê a exclusividade para os automóveis fere o princípio estabelecido pela lei sobre a equidade no uso do espaço público de circulação, a priorização do transporte coletivo e não motorizado.

Além destas questões a nova lei estabelece padrões de emissão de poluentes, o incentivo ao uso de bicicletas, a gestão democrática e o controle social no planejamento e na avaliação da política de mobilidade, além de uma nova gestão sobre as tarifas de transporte e a integração de políticas de desenvolvimento urbano. Esta lei determinou que municípios com mais de 20 mil habitantes deveriam elaborar até 2015 seus Planos Municipais de Mobilidade Urbana, antes essa obrigação era imposta apenas aos municípios com mais de 500 mil habitantes. As cidades que não apresentassem estes planos no prazo determinado ficariam impedidas de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até atenderem as exigências desta lei. Outro aspecto importante diz respeito à obrigatoriedade da integração entre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor Municipal, além da possibilidade dos moradores dos municípios poderem exigir participação efetiva na elaboração destes planos, conforme define a lei.

Muitos municípios fizeram seus planos, a sociedade civil foi convocada a participar da elaboração e aos operadores de direito coube a fiscalização do processo. Se assim foram construídos, os Planos de Mobilidade Urbana tem grandes possibilidade de serem consistentes e legitimados pela população; tornando-os assim, capazes de promover uma mudança de paradigma na direção de cidades.

POLÍTICAS DE MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE CAMPOS

Os planos urbanísticos para Campos dos Goytacazes ao longo de sua história não tiveram foco sobre a questão da mobilidade urbana. Era inexistente a visão de que o automóvel se tornaria o bem de consumo generalizado que é hoje, sendo a preferência dominante nos deslocamentos da população de média e alta renda. Apesar do Plano Diretor do município apresentar as ferramentas legais e de planejamento que tem o objetivo de induzir as ações de gestão, a questão da mobilidade vem sendo tratada como algo isolado, e se limita à ações relacionadas ao tráfego, ficando a cargo do IMTT (Instituto Municipal de Trânsito e Transporte) (Oliveira, 2012). O que evidencia a ausência de uma visão mais ampla e sistêmica da Mobilidade Urbana na cidade.

O município de Campos dos Goytacazes – RJ, exerce centralidade perante os outros municípios das regiões Norte e Noroeste Fluminense, além de apresentar altas taxas de crescimento na área urbana e consequente aumento dos fluxos urbanos e intra-urbanos. Importantes atividades que se dão no perímetro urbano são referência para os municípios menores a sua volta portanto, é intenso e constante o número de pedestres, ciclistas, motociclistas, e veículos motorizados em geral.

A Lei Municipal 5.251/1991 cria o Plano Diretor do município e este, permanece em vigor até 2007, quando se aprova na câmara municipal o conjunto de leis nº 7972, 7973, 7974 e 7975 que versam a respeito do Plano Diretor, Perímetros Urbanos, Uso e Ocupação do Solo e Parcelamento do Solo (Campos dos Goytacazes, 2008). O atual Plano Diretor do município foi promulgado em 2008 e encontra-se disponível no portal da prefeitura.

A Lei de Mobilidade Urbana é um importante instrumento para o desenvolvimento sustentável das cidades além de possibilitar uma melhoria de vida para os cidadãos. Assim, os municípios devem elaborar uma legislação municipal de mobilidade urbana que deve estar inserida ou integrada à lei do Plano Diretor. Essa lei deve conter: aprovação do plano de mobilidade e suas metas, a atribuição das responsabilidades, os instrumentos de gestão do plano, as fontes de financiamento, e as formas de delegação do sistema de transporte público com as suas respectivas diretrizes e condições. O Plano de Mobilidade Urbana deve abranger os modos de transporte individual e coletivo, os modos não motorizados, além da infraestrutura utilizada por todos esses modos. Para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana é importante que se faça um planejamento prévio e a transparência é imprescindível na condução do processo. O município de Campos, até o término deste trabalho (2016) não tinha apresentado um plano de mobilidade próprio, infringindo a lei nacional de mobilidade de 2012, que dava um prazo de 3 anos para os municípios redigirem seus planos.

A lei 8.987/95 institui a obrigatoriedade de implementação de um Sistema de Avaliação Especial dos Serviços de Transporte Concedidos; onde o não atendimento das condições estabelecidas por parte das concessionárias durante a fase de implantação dos investimentos iniciais e da operação dos serviços, caracteriza inadimplência e implica na extinção do contrato. O município apresenta um precário sistema de transparência com relação à execução e fiscalização destes serviços. Em 2016 uma nova secretaria foi criada para tratar dos assuntos específicos à mobilidade, a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana, esta é responsável pelo planejamento, operacionalização e execução das políticas de obras no município. Anteriormente à criação desta secretaria, as questões relacionadas ao urbanismo ficavam sob competência da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e da Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo. Vale destacar que inexistia um conselho para debater as questões específicas à mobilidade no município.

Não tivemos acesso às atas das últimas Conferências Municipais de Cidade, que teoricamente é o espaço onde o governo debate junto à sociedade civil as questões específicas que tangem à área urbana, e a partir das resoluções tiradas na conferência implementa as políticas públicas neste setor. Numa entrevista com o Subsecretário fomos informados que o município está sendo pressionado pelo Conselho Nacional a cumprir as exigências da lei de Mobilidade e em virtude disso, foi sancionado no dia 22 de junho de 2016 a instituição do Novo Conselho Municipal das Cidades de Campos dos Goytacazes, órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva vinculado à Secretaria Municipal de Infraestrutura e Mobilidade Urbana. Este conselho tem por finalidade a formulação e implementação da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano, integrando e articulando as políticas específicas e setoriais na área do desenvolvimento urbano. Este será composto por 16 membros, sendo 8 representantes do poder público e 8 representantes da sociedade civil. A próxima Conferência Municipal de Cidades que aprovará dentre outras coisas o Regimento Interno do Conselho, ainda não tem data para ser realizada.

A lei municipal nº 8.120/2009 dispõe sobre a Política Municipal de Acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida no município e objetiva a inclusão de pessoas com deficiência no acesso das políticas de mobilidade; trata-se do desenvolvimento de ação conjunta entre o município e a sociedade civil, de modo a assegurar a plena integração das pessoas com deficiência. Para que isto ocorra de forma satisfatória foi instituído a criação de um Conselho Municipal para inclusão das pessoas com deficiência, que tem por objetivo viabilizar a participação da pessoa com deficiência em todas as fases de implementação dessa política, por intermédio de suas entidades representativas.

Também fomos impedidos de ter acesso às atas das últimas reuniões do conselho. Ao procurarmos a Secretaria Municipal de Governo, sequer souberam informar sobre a existência deste. Os trabalhos de campo evidenciaram que nenhuma medida no âmbito da acessibilidade dos espaços públicos vem sendo tomada. Caminhando pelos arredores dos terminais rodoviários verificamos as inúmeras dificuldades que os indivíduos com deficiência ou mobilidade reduzida encontram para se deslocar.

A lei municipal nº 8.397/2013 autoriza o poder Executivo Municipal a criar e regulamentar estacionamentos públicos e privados de bicicletas, localizados em lugares estratégicos do município como locais próximos a terminais rodoviários, centros comerciais, empresas, mercados e etc. Esta medida busca incentivar a opção pelo uso de bicicletas diminuindo os gastos dos cidadãos com transporte, diminuindo o número de veículos nas vias, reduzindo assim o trânsito e minimizando a emissão de gases poluentes na atmosfera. Verificamos a insuficiência dos estacionamentos na área central, onde diversas bicicletas são amarradas em locais inapropriados como placas e postes. Trazendo mais tumulto e caos à área central.

As pesquisas de campo evidenciaram também a ausência de transparência com relação às competências dos órgãos públicos municipais. Muitos representantes do poder público demonstraram insatisfação em colaborar com dados e informações para a realização desta pesquisa e as informações por sua vez não estão disponíveis na internet ou em algum arquivo público onde os cidadãos podem ter acesso. Alguns, chegaram a afirmar que a sociedade civil pouco se interessa pelo tema, o que nos leva a um ciclo vicioso, pois, a todo o instante tentam demonstrar que aqueles dados são de competência exclusiva dos órgãos municipais, corroborando para uma sensação de não representatividade pelos cidadãos.

A PARTICIPAÇÃO POPULAR NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE NO MUNICÍPIO

A participação popular pode ser exercida de diversas formas, seja na forma de participação em audiências públicas, seja pressionando os políticos no momento de votação dos planos, seja realizando atos ou manifestações nos espaços públicos. Os debates e audiências públicas sobre os Planos Diretores representaram um avanço democrático relativamente pequeno pois apesar de ter ampliado a participação popular, essa participação permanece restrita a uma pequena parcela da população. A classe dominante sempre participou da elaboração de políticas públicas, quem nunca participou foram as classes dominadas, ou seja, a maioria.

Uma outra experiência de participação popular nas políticas públicas já foi mencionada aqui nesse trabalho: os Conselhos de políticas sociais e de direitos. Estes foram incorporados à estrutura dos governos em nível federal, estadual e municipal, desenvolvendo uma espécie de cooperação entre o Estado e a Sociedade Civil, com o objetivo de garantir uma descentralização administrativa na formulação e no controle das políticas sociais setoriais (Santos, 2008). Tratam-se de espaços de discussão, decisão, acompanhamento e fiscalização das ações desenvolvidas pelo poder público. Teoricamente, o poder de planejamento e decisão é partilhado.

Essas experiências tratam-se de um grande avanço em direção à democracia participativa e demonstram o quanto esse processo é rico mas está longe de ser de fato democrático, pois ainda é preciso atrair para o debate uma parcela significativa da população. Essa participação poderia ser ampliada se os debates incluíssem questões que fossem do interesse dessa maioria, como programas concretos e planos objetivos para a resolução das problemáticas relacionadas ao transporte, saúde, saneamento e não apenas promessas de zoneamento e discursos. É importante

também pressionar a gestão, pois o legislativo pode suprimir muitos textos criados por profissionais da área, como ocorrido em Campos principalmente no que diz respeito às questões de patrimônio. A revisão dos planos diretores insere-se neste contexto como fundamental.

(Araújo, 2012) realizou uma pesquisa de opinião sobre os problemas de transporte, aqui realizaremos uma comparação sobre as impressões dos usuários com relação aos problemas encontrados em 2012 e os problemas encontrados em 2016. Dentre os principais problemas apresentados nessa pesquisa realizada em 2012 destacamos: a falta de linhas e serviços, a falta de ônibus à noite, o atraso, a falta de ônibus aos finais de semana e a superlotação. É importante destacar que poucos usuários identificaram o preço como um problema porque o município possui uma política de barateamento da passagem denominado de Programa Campos Cidadão, que assegura aos usuários do transporte público coletivo a concessão do benefício tarifário para pagamento do valor de R\$ 1,00 para utilização de qualquer linha de ônibus, nos trechos situados em território municipal. Ou seja, os usuários pagam apenas R\$ 1,00 por embarque e o restante do valor da tarifa é subsidiado pelo município por meio do Funtrans (Fundo Municipal de Transportes), criado especificamente para isso.

Foram aplicados 100 questionários, divididos entre o Terminal Luiz Carlos Prestes e o Terminal Roberto da Silveira, nos horários da manhã e no fim da tarde. Estes, tinham o objetivo de avaliar quais problemas os usuários do serviço encontram e de que modo estes usuários cobram as melhorias, isto é, quais canais encontram para fazê-lo. Alguns usuários destacaram que desde 2015 a qualidade dos veículos melhorou, mas que problemas como a falta de linhas e serviços, a falta de ônibus à noite e aos finais de semana, o atraso e a superlotação permanecem.

Cerca de 70% dos entrevistados afirmaram esperar diariamente mais de 1 hora para ter acesso ao serviço, 90% dos usuários entrevistados afirmaram acreditar que eles também deveriam fiscalizar os serviços, contudo, demonstraram não conhecer os canais efetivos que causassem uma verdadeira melhoria. Quando questionados se já haviam participado de alguma audiência pública sobre transporte ou mobilidade, absolutamente todos afirmaram nunca ter participado e nem tomado conhecimento de quando esses debates ocorrem. No decorrer das pesquisas de campo e na aplicação dos questionários verificamos que nenhum dos terminais rodoviários dispõem de painéis eletrônicos informando as linhas existentes, os horários disponíveis e os itinerários dos serviços de transporte. O que demonstra que além de ser imperativo a criação de canais de comunicação, o município não tem cumprido as exigências da Lei Nacional de Mobilidade Urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Existem barreiras econômicas, políticas e sociais que acabam por entrar a implantação de medidas que são discutidas por pesquisadores, profissionais da área, governos e a sociedade. Cabe aos geógrafos, arquitetos, urbanistas, engenheiros, economistas, sociólogos, historiadores e demais profissionais envolvidos com as questões urbanas aqui apresentadas, exercitar a interdisciplinariedade e cooperação para explicitar as vantagens sociais e econômicas que a urgente mudança no atual padrão de mobilidade pode trazer de impactos positivos ao Brasil e aos cidadãos brasileiros.

Os desafios de implementar um sistema de transporte baseado na mobilidade sustentável são muitos, e a reformulação dessa rede passa pela ideia de: priorizar o transporte público coletivo e os meios não motorizados de deslocamentos; incentivar a integração entre os diversos modais de transporte, no intuito de superar a visão de que o automóvel é a melhor opção de transporte; e do

planejamento no processo de urbanização que altere as condições de acessibilidade e que produzam novos comportamentos no uso e ocupação do solo. É imprescindível que se planeje a cidade de forma integrada, dando atenção às medidas de microacessibilidade, em especial aos deslocamentos a pé, de bicicleta, dos modos coletivos. Garantir boas condições de deslocamento nas calçadas, ciclovias e ciclofaixas, assim como as boas condições de sinalização é fundamental para alcançar o desenvolvimento pleno.

Para de fato alcançarmos um novo modelo nas condições de mobilidade, se faz necessária uma intensa ação institucional que foque na eficiência da relação entre dois agentes: o Estado e a sociedade. Precisamos avançar nos modelos de gestão compartilhada e sobretudo, superar a noção de democracia representativa e passarmos a exercitar uma democracia participativa. Uma experiência adotada por alguns municípios para exercitar a participação popular é o orçamento participativo, que se baseia nos seguintes princípios: maior eficácia na máquina administrativa pela proximidade com os cidadãos; transparência de informações; escolha de prioridades mediante participação direta e semi-direta da população; partilha nas decisões de poder e cooperação na execução e na fiscalização da implementação destas decisões.

O processo de planejamento das políticas públicas deve ser multidisciplinar, deve integrar e incentivar o controle social, a transparência e a informação; nas cidades capitalistas muitos investimentos feitos nos espaços públicos tem o objetivo de favorecer a acumulação de capital, porque há a valorização dos espaços, dentre outras questões. A luta pelo direito à cidade emergiu como contraposição a um modelo de urbanização excludente que ao longo das décadas de urbanização acelerada absorveu grandes contingentes de pobres migrantes de zonas rurais e pequenas cidades. A necessidade da Reforma Urbana é constatada quando verificamos as condições de vida a que são submetidos a maior parte dos trabalhadores de bairros periféricos no que diz sobretudo à qualidade dos transportes coletivos; pois, na maioria dos casos, não há oferta de transporte em horários diversificados, a tarifa é cara e a qualidade do serviço baixa. E, por sua vez os bairros não oferecem escolas adequadas, centros esportivos e culturais.

É preciso avançar nos níveis de organização da população, e para que isso aconteça é fundamental avançar na consciência de classes, para que conquistemos a verdadeira consciência política nas classes populares que são as mais atingidas de forma negativa nesse processo de constante organização e reorganização socioespacial. A emancipação das classes populares pressupõe a compreensão do mundo na qual estas se inserem. Trata-se de um exercício de cidadania, da construção de uma verdadeira cidadania.

Inúmeras discussões a respeito dos temas abordados neste trabalho são feitas, o problema é que as análises são realizadas por especialistas e exclusivamente para especialistas. À população em geral, resta as análises feitas de um modo um tanto quanto superficial. Os indivíduos precisam conhecer as causas dos problemas que os atingem, precisam ter acesso ao acúmulo de debates sobre o tema em questão para, a partir disso, participar mais ativamente da vida na cidade e exercer de forma plena a cidadania. Trata-se de um grande desafio, sobretudo por vivenciarmos um recente golpe de Estado, iniciado com o Impeachment da presidenta Dilma Rousseff (PT), sem que esta cometesse nenhum tipo de crime de responsabilidade. Retrocessos como a possível aprovação da PEC 55 que pressupõe um teto de gastos para os próximos 20 anos, a ameaça de retirada de muitos direitos trabalhistas, além da reformulação do ensino médio (MP 746) defendidas por muitos parlamentares e pelo governo de Michel Temer (PMDB) vão na contramão do objetivo de emancipação do povo e evidenciam o verdadeiro Estado de exceção que estamos colocados.

“Em um regime em que a democracia encontra-se fortalecida, as transformações espaciais serão fruto dessa relação dialética, do exercício da cidadania em uma democracia renovada, como diz Henri Lefebvre. Porém, quando a democracia não se encontra fortalecida, a luta desenvolve-se em outro nível. Na verdade luta-se para a conquista de direitos que a sociedade burguesa já consagrou há muito tempo. A luta pela sobrevivência passa a ser prioritária em condições de acirramento das contradições urbanas.” (Santos, 2008)

Esperamos que esse trabalho possa contribuir para uma maior reflexão e posterior organização da população. Não é uma tarefa fácil!

REFERÊNCIAS

- ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4.ed. Rio de Janeiro: Iplanrio, 1987.
- ARAUJO, Isroberta Rosa. Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes: um estudo da Política dos Transportes a Um Real. 2012. 84 f. Dissertação de Mestrado, UENF, Campos dos Goytacazes, 2012
- BRASIL. Regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, de 17 de fevereiro de 1995. *Diário Oficial da União*, Brasília, 1995. BRASIL, Secretaria especial de editoração e publicações. Estatuto da Cidade, de 10 de julho de 2001. *Diário Oficial da União*, Brasília, 2004.
- BRASIL. Secretaria Nacional de transportes e da Mobilidade Urbana União. Política nacional de mobilidade urbana, de 3 de janeiro de 2012. *Diário Oficial da União*, Brasília, 2012.
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Plano diretor de Campos dos Goytacazes, *Diário Oficial de Campos dos Goytacazes*, Campos dos Goytacazes, 2008.
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Política municipal de acessibilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, de 09 de dezembro de 2009. *Diário Oficial de Campos dos Goytacazes*, Campos dos Goytacazes, 2009.
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Criação e regulamentação de estacionamentos públicos e privados de bicicleta, de 01 de julho de 2013. *Diário Oficial de Campos dos Goytacazes*, Campos dos Goytacazes, 2013.
- CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- CENTRO CLIMA. Inventário e cenário de emissões dos gases de efeito estufa da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 2011. Disponível em: www.centroclima.org.br. Acesso em: 24 abr. 2012. *apud*.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço Urbano*. 4.ed, 2.imp. São Paulo: Ática, 2000.

- CORRÊA, Roberto Lobato. Reflexões sobre paradigmas, geografia e contemporaneidade. *Revista da ANPEGE*, v.7, n.1, p.59-65, 2011.
- HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia e cols. *Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo Editora, 2013. p.27-34.
- IBGE. *Censo demográfico do Brasil 2010*. 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br/censo2010>. Acesso em: 20 fev. 2016.
- INFOROYALTIES, periódico online. Disponível em: <<http://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br>>. Acesso em: 22 mar. 2016.
- KLINTOWITZ, Danielle Cavalcanti. O movimento nacional de reforma urbana e a construção de uma nacional política de desenvolvimento urbano pós-redemocratização: da cooptação à estruturação de um funcionamento de decoupling. In: ENCONTROS NACIONAIS DA ANPUR, 15, 2013, Recife. *Anais...* Recife: UFPE, 2013.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro Editora, 2008.
- MARICATO Ermínia. Reforma urbana: limites e possibilidades. Uma trajetória incompleta. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; SANTOS, Junior. *Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. p. 309-325.
- OLIVEIRA, Mariel Lima. *Reorganização viária de Campos dos Goytacazes: uma proposta retomada*. 2012. 120f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Escola Politécnica. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.
- ROLNIK, Raquel. Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbana no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. V. 11, n° 2, 2009, p. 31-50.
- SANTOS, Regina Bega. *Movimentos sociais urbanos*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.
- SOUZA, Marcelo José Lopes. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011. p. 123-145.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Mobilidade urbana e cidadania*. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.