

O IMPACTO DA POLÍTICA PÚBLICA FEDERAL NA GESTÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Cristina Aroucha Borges Siqueira

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos EMTU/Recife

Lilia Maria Mendes Dobbin

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos EMTU/Recife

Maria Ivana Vanderlei Cassundé

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos EMTU/Recife

RESUMO

Este trabalho apresenta o impacto da política nacional na gestão dos transportes públicos da Região Metropolitana do Recife - RMR, mostrando as diferentes formas de atuação do governo federal. Apresenta ainda, como a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/Recife recebeu influência da União e qual o seu impacto nas ações locais, relatando a experiência da Empresa no planejamento do sistema, através da elaboração e execução dos planos diretores. Contribui para uma leitura analítica sobre a influência das diretrizes da política nacional no desempenho da gestão dos transportes, na qualidade do sistema e na mobilidade urbana sustentável da RMR, através do novo modelo de gestão e do Sistema Estrutural Integrado – SEI.

ABSTRACT

This paper presents the impact of national policies on public transport management in the Metropolitan Region of Recife – RMR, illustrating the differing federal government attitudes. Furthermore, this work presents how the Metropolitan Company – EMTU/Recife has been influenced by the federal government and the impact on local actions, relating their experiences in planning the systems by means of Overall Plans (*Planos Diretores*). The work also contributes to an analysis of the influence of national policies on the performance of transport management, on the quality of the system and on the sustainable urban mobility, by means of the new management model and of the Integrated Structural System- SEI.

1. INTRODUÇÃO

A escolha pela abordagem sobre o papel das políticas públicas e seu impacto na gestão dos transportes públicos na RMR origina-se da intenção de esclarecer que a gestão dos transportes é influenciada pelo grau de participação da União na política de transporte, com conseqüente absorção das diretrizes pelo órgão gestor na elaboração e execução do planejamento de seu sistema de transporte. Desta forma, faz-se aqui uma descrição narrativa do processo de planejamento da União, apresentando as diferentes formas de sua atuação até a definição da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. São ainda relatadas suas influências na gestão da EMTU/Recife, principalmente no planejamento do transporte, na elaboração dos Planos Diretores de Transportes e na concepção do Sistema Estrutural Integrado - SEI. Mostra, ainda, a solução proposta pelos governos Estadual e municipais da RMR para uma gestão de transporte compartilhada e integrada.

2. POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS

2.1. A Definição de uma Política para os Transportes Urbanos a Nível Nacional

É importante resgatar a definição da política dos transportes urbanos a nível nacional em 1965, quando o GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes representou, historicamente, o marco inicial do moderno planejamento de transportes no Brasil. Suas ações orientaram-se para os diversos campos do planejamento de transportes, de acordo com os objetivos para os quais foi criado, que era o de auxiliar do Poder Executivo na formação, coordenação e execução da política nacional de transporte (Brasileiro & Aragão, 2000). Em decorrência da acelerada urbanização do país, ocorrida na segunda metade de 1970 e nos primeiros anos de 1980, o Ministério dos Transportes, através do GEIPOT, definiu as diretrizes para os primeiros Planos Diretores de Transportes Urbanos nas Regiões

Metropolitanas. Esses planos atenderam à necessidade de tratar tecnicamente o problema, em apoio aos municípios e aos órgãos metropolitanos de planejamento. Ao mesmo tempo, deu-se início a um extenso programa de capacitação e formação de pessoal técnico, no Brasil e no exterior, para posterior elaboração dos planos diretores metropolitanos.

A ação pública no processo de urbanização do país mudaria de ênfase, sendo criada uma poderosa estrutura organizacional e financeira para prover a infra-estrutura básica para a funcionalidade econômica das cidades. Denominado Sistema Nacional de Transportes Urbanos - SNTU e Fundo Nacional de Transportes Urbanos - FDTU, essa estrutura era constituída dos seguintes níveis, organizações e instrumentos:

- No nível nacional:
 - Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU, promotora e coordenadora da implantação da Política Nacional dos Transportes Urbanos, definida pelo Ministério dos Transportes em articulação com o órgão responsável pela coordenação da política urbana nacional;
- Nos níveis estadual metropolitano e municipal:
 - Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos – EMTUs, responsáveis pela elaboração e implantação dos planos de transportes para as respectivas regiões metropolitanas, com a cooperação da EBTU e;
 - Superintendência de Transportes Urbanos – STUs, nas áreas não compreendidas pelas regiões metropolitanas, como coordenadoras a nível local.

Essa “filosofia” da política federal consubstanciou-se, fundamentalmente, pela implementação dos chamados Programas de Ação Imediata de Transportes e Tráfego - PAITT. Iniciados em 1976 e considerados “altamente prioritários”, os PAITT visavam, em curto prazo e com baixo custo, otimizar a utilização do sistema viário e melhorar as condições dos serviços prestados por ônibus através de medidas do seguinte tipo: a) apoio à renovação da frota; b) criação de corredores expressos e de faixas exclusivas; c) educação e segurança de trânsito; d) implantação de sistema de sinalização, preferencialmente voltada para o transporte coletivo e; e) construção ou instalação de abrigos e terminais.

A EBTU tinha por finalidade promover a efetivação da política nacional dos transportes urbanos, competindo-lhe, especialmente, em articulação com o órgão coordenador da política urbana nacional: promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos; gerir o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos; opinar quanto à prioridade e à viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos; promover a implantação de um processo nacional de planejamento dos transportes urbanos, como instrumento de compatibilidade das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem como da Política Nacional de Transportes com a de Desenvolvimento Urbano.

Como resultado, formou-se no país a cultura técnica dos transportes urbanos, que mudou definitivamente o tratamento da questão, por meio de novos recursos institucionais, gerenciais e técnicos. Deve-se ressaltar que este quadro ocorreu dentro de um contexto politicamente autoritário, com baixo nível de participação da sociedade e de controle sobre as políticas

públicas. O período caracterizou-se também como de grande centralização do poder no nível federal.

A Lei de criação das EMTUs fixava a competência para exercer a coordenação sobre todos os modos de transportes metropolitanos: isto na prática nunca aconteceu. Os modos ferroviários urbanos permaneceram sob a tutela federal e como eles se constituíam na espinha dorsal do sistema integrado, provocou problemas à implantação.

Para as outras capitais previa-se a criação da Superintendência de Transportes Urbanos – STU, que teve acesso limitado aos recursos canalizados pela EBTU, mais voltados para regiões metropolitanas e sistemas de massa. Por sua vez, na prática, os órgãos municipais, sem condições financeiras nem recursos humanos e com o poder político fortemente diminuído no período militar (os prefeitos das capitais não eram eleitos, mas nomeados), passavam a tutela dos transportes coletivos à União.

No entanto, salienta-se que estas intervenções estatais não foram nem planificadas nem espontâneas: ao contrário, provieram de uma difusa, mas constante pressão exercida pela sociedade civil.

No seu conjunto, estas ações federais permitiram, por um lado, a reorganização da oferta de transportes, impulsionando o processo de concentração e modernização das empresas privadas de ônibus. De outro lado, favoreceram a estruturação de organismos públicos capacitados para o exercício da coordenação dos transportes nas cidades, em especial nas capitais dos estados.

É importante destacar dois elementos que guardam forte convergência entre si. Primeiro: a incorporação da dimensão urbana na política nacional de transportes do governo federal. Em segundo, mesmo inserindo os transportes coletivos na política nacional de transportes, ao privilegiar o transporte sobre pneus operado por um setor privado de ônibus organizado em forma empresarial e favorecendo a circulação do automóvel nas cidades, a União manteve consolidada em nível urbano a lógica rodoviarista posta em prática no transporte de carga e passageiros, em consonância com o desenvolvimento da indústria automobilística nacional (Brasileiro & Henry, 1999).

2.2. A Retirada do Governo Federal dos Transportes Urbanos

Apesar de existir uma política nacional de transporte urbana estruturadora, a recessão e o retorno a uma política econômica ortodoxa selaram o “esgotamento do padrão de financiamento do transporte urbano” (Fagnani, 1985). Associado a manifestações populares exigindo menores tarifas, tais fatos continuariam sacudindo os transportes coletivos pelo menos até 1983, ano da constituição orgânica, embora dispersa e descontínua, do Movimento Reivindicativo de Transportes Coletivos - MRTC.

As mudanças de caráter político-administrativas, ocorridas na segunda metade da década de 80, que retiraram a questão do transporte urbano da área de competência do Ministério dos Transportes - MT, transferindo-a sucessivamente para os Ministérios de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Urbanismo (retomando em seguida ao MT), deram início ao esvaziamento das atribuições federais em relação ao transporte urbano.

A Constituição de 1988 assegurou à União a competência para o estabelecimento de diretrizes para a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Estabeleceu que o transporte público é

serviço essencial e transferiu para os municípios a responsabilidade da gestão dos serviços de transporte e trânsito. Assim, ao mesmo tempo em que reforça o poder dos municípios na organização dos transportes urbanos, ignora que os problemas locais muitas vezes não podem ser solucionados apenas no nível local.

Entretanto, a reforma administrativa de 1990, ao omitir da estrutura da União a existência do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano - CNDU e extinguir a EBTU, consolidou a tendência, que já vinha sendo constatada, de progressivo alheamento do Governo Federal das questões urbanas, principalmente as relativas ao transporte. Em consequência, a interpretação equivocada de que tanto o desenvolvimento urbano quanto o transporte seriam de responsabilidade exclusiva do município alijou o Governo Federal da tarefa de formular as diretrizes da política de transportes urbanos, voltando o setor à situação em que se encontrava há décadas atrás: sem política pública, sem articulação e clareza dos espaços institucionais dos níveis de governo e sem mecanismos coordenados e consistentes de financiamento e apoio ao setor.

2.3. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável

O Ministério das Cidades, a partir de 2002, introduziu o conceito de mobilidade que se fundamenta na articulação e união de políticas de transporte, circulação e acessibilidade com a política de desenvolvimento urbano, tendo como diretriz essencial proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. (Ministério das Cidades, 2004).

Com base nesses pressupostos, o Ministério das Cidades elaborou o Estatuto da Cidade e definiu a Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável. Isto caracteriza sua volta na condução do estabelecimento de linhas gerais nacionais e respeito aos princípios de descentralização política do país e a autonomia dos poderes, sem perder de vista a gestão integrada nas regiões metropolitanas.

O Estatuto da Cidade, instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento, reforça o serviço de transportes urbanos como serviço público, estabelece a competência da União na definição de diretrizes e obriga a elaboração de um Plano de Transportes Urbano Integrado.

A Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável tem por objetivo promover mobilidade urbana de forma universal a toda população, gerando ações articuladas entre a União, os Estados e Municípios, com a participação da sociedade.

As diretrizes desta política, que visam o crescimento urbano sustentável e a apropriação justa e democrática dos espaços públicos, são a inclusão social da população de baixa renda nos sistemas de transportes públicos, a melhoria da qualidade dos serviços de transportes e de circulação e o financiamento permanente da infra-estrutura de transporte urbano, integradas com a política de desenvolvimento urbano. Este conjunto de diretrizes integradas irá garantir a circulação segura, rápida e confortável por transportes coletivo e por meios não-motorizados e a priorização de pedestres, ciclistas, passageiros de transporte coletivo, pessoas portadoras de necessidades especiais e idosos, no uso do espaço urbano de circulação.

3. POLÍTICA LOCAL DE TRANSPORTES URBANOS

3.1. A definição de uma Política de Transportes para a RMR

Em consonância com a política nacional, foi realizado na RMR o primeiro estudo brasileiro de transportes urbanos em 1972. Foi um estudo pioneiro, porque considerou todos os modos existentes na aglomeração e utilizou, também pela primeira vez, a metodologia clássica de planejamento desenvolvida nos EUA, o “modelo de quatro etapas”.

A partir deste estudo, vários outros foram desenvolvidos na área de transporte urbano, tendo como característica a preocupação da influência do uso do solo no Sistema de Transporte. Esses estudos apresentavam um enfoque voltado para a racionalização do sistema, a partir de ações de curto prazo (criação de faixas exclusivas, melhorias dos trens de subúrbio) e de médio prazo (criação de um sistema de ônibus alimentador para o transporte ferroviário). No nível da área central, recomendavam-se melhorias nos terminais de ônibus e maior controle dos estacionamentos para automóveis. Daí em diante vieram vários outros planos, cujos desenvolvimentos estiveram a cargo do GEIPOT, o Plano de Ação Imediato de Transporte e Tráfego - PAITT (1976), o Estudo de Transporte Coletivo do Recife - TRANSCOL (1976) e o Projeto de Melhorias dos Trens de Subúrbios - TRENSURB (1976).

Dentro da visão dinâmica de crescimento da RMR, a partir de 1980 coube à EMTU/Recife planejar a ampliação da oferta de transporte à população, mantendo a qualidade e o equilíbrio do sistema, e pensar na constante melhoria dos serviços ofertados ao público. Passou a gerenciar o Sistema de Transportes Públicos de Passageiros – STPP, incluindo linhas intermunicipais da RMR e linhas municipais do Recife, através de convênio de delegação. Entre as principais ações estratégias desenvolvidas pela Empresa destacaram-se:

3.1.1. O Zoneamento

Constituiu-se na reorganização das empresas de ônibus e na racionalização das linhas e terminais, quando foi elaborado o Plano de Ação da EMTU/Recife para 1980, composto por 16 programas e 52 projetos, destacando-se o programa “Implantação do Sistema de Área de Exploração”. O Zoneamento proposto pela EMTU/Recife, baseou-se em vários critérios, entre eles: conforto do usuário, intervalo em função da demanda, lotação máxima, criação de linhas transversais, integração e número mínimo de ônibus por empresa.

3.1.2. A Câmara de Compensação Tarifária - CCT

Em 1º de outubro de 1985, através da Resolução n.º 011/85 da EMTU/Recife, foi criada a Câmara de Compensação Tarifária – CCT. O contexto da época era caracterizado por uma situação de crise, cuja manifestação se dava no aumento progressivo dos custos operacionais, sempre repassados integralmente para as tarifas que, por sua vez, eram aumentadas em níveis superiores aos dos aumentos salariais.

Em maio de 1986, a EMTU/Recife passa a exercer efetivamente a gerência, não só operacional como também financeira do Sistema de Transporte, utilizando o princípio da equidade de rentabilidade. Este princípio tinha como regra que a remuneração do operador seria vinculada à prestação do serviço ofertado, com base nos índices operacionais (intervalo, frota, viagens pico e fora pico, entre outros), estabelecidos pela EMTU/Recife.

3.1.3. O SEI

Em 1982, a interface Uso do Solo x Transporte esteve nitidamente presente através da elaboração conjunta de um Plano de Organização Territorial - POT e do Plano Diretor de

Transportes Urbanos-PDTU, numa conjugação de esforços entre a FIDEM – Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, o GEIPOT e a EMTU/Recife.

Em 1985, o PDTU foi atualizado e detalhado por um Grupo de Trabalho composto por mais de uma dezena de entidades do setor dos três níveis de Governo, coordenados pela EMTU/Recife e FIDEM.

Esse trabalho, cujo relatório final intitulou-se “Programa de Reestruturação Modal do STPP/RMR - Proposta de Solução”, contemplava uma concepção para o Sistema de Transportes Públicos de Passageiros da RMR com um enfoque efetivamente metropolitano. Possuía recomendações passíveis de implementações a curto e médio prazos, compatíveis com o PDTU, tratadas de forma harmônica e integrada aos diversos modos e operadores da RMR - ônibus, trolebus, metrô, trem suburbano, empresas privadas e operadores públicos - que deveriam atuar sob a coordenação técnica de um único órgão de caráter metropolitano, no caso a EMTU/Recife, subordinado a um Conselho onde estivessem representados todos os interesses envolvidos na questão.

Neste programa foi proposto que o STPP/RMR fosse composto por dois sistemas:

- Sistema Estrutural Integrado – SEI que é voltado para o transporte de massa, permitindo que os usuários, através de integrações, transitem por todo o Sistema com o pagamento de uma única tarifa; e
- Sistema Complementar que é constituído por linhas convencionais que, em sua maioria, permite a ligação dos usuários de bairros periféricos ao centro do Recife ou de bairros a outros bairros.

O SEI é composto por seis eixos radiais para os transportes de grande capacidade (metrô ou trem metropolitano) e quatro eixos perimetrais a serem utilizados pelos veículos de média capacidade (ônibus Articulado ou Padron). No cruzamento desses dois eixos ficam situados pontos de integração que permitem ao usuário a troca de linha sem o pagamento de nova tarifa. O acesso do subúrbio aos terminais de integração se dá através das linhas alimentadoras, operadas por ônibus convencionais e microônibus.

O projeto do SEI tem um importante papel no planejamento da cidade, pois nele estão contemplados todos os elementos que interagem com o Sistema de Transporte Coletivo e que devem ser projetados de forma a que se tenha um sistema de transporte mais humano. Como exemplo, temos:

- A preocupação urbanística para preservar a beleza e o aspecto agradável da cidade além de facilitar os seus usos. Os corredores exclusivos estão situados em faixas centrais, preservando as calçadas para os pedestres; e,
- Humanização de ruas que levam os usuários até as estações, objetivando tornar os deslocamentos a pé confortáveis e seguros, com iluminação, arborização e sinalização.

O grande mérito dessa concepção é que ela foi construída a partir de um processo de discussão e consensuado por todos setores e órgãos ligados à questão na RMR, o que vem favorecendo a continuidade da proposta e permitindo sua implementação gradual.

3.2. Momentos de Instabilidades

A partir de 1990, com a falta de uma política de transportes do Governo Federal para as regiões metropolitanas e o estímulo à municipalização dos serviços, o modelo de gestão utilizado na RMR passou a ser questionado. A recessão econômica e o fim dos subsídios para o transporte, inclusive com diversos movimentos populares para redução tarifárias, caracterizaram um momento de instabilidade financeira no Sistema.

Também estava sendo cobrada da população uma participação mais efetiva na definição da tarifa e na gestão do STPP/RMR. Foi então criado o Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos – CMTU, com representantes dos usuários, operadores e dos poderes legislativo e executivo.

Nessa época, o aumento do desemprego e as facilidades para aquisição de veículos de pequeno porte, contribuíram para a proliferação do transporte clandestino com suas consequências: congestionamentos, deseconomia do sistema regulamentado e transtorno causado à população.

Ocorreram ainda, alguns movimentos de mudanças do modelo de gestão, inclusive a proposta de alguns vereadores do Recife em rescindir o Convênio que delega à EMTU/Recife a gestão das linhas de ônibus municipais. Também a nível estadual foi avaliada a possibilidade da EMTU/Recife torna-se uma agência, transferindo para as operadoras a função de planejamento operacional do Sistema.

Durante toda a década de 90, a EMTU/Recife manteve-se desempenhando suas funções com dificuldades, sempre precisando comprovar as vantagens e necessidade de se manter uma empresa gestora pública metropolitana.

3.3. Propostas de mudanças

A criação do Ministério das Cidades e a ampliação da política pública do transporte para a de mobilidade urbana integrada confirmam a necessidade de se gerenciar as cidades de forma integrada, tanto institucionalmente, governos Federal, Estadual e Municipal juntos, quanto no planejamento do transporte com o do uso e ocupação do solo.

O modelo de gestão e de planejamento em implantação na RMR vem sendo respaldado pelas políticas do Governo Federal. Considerando o aspecto institucional, há a previsão da extinção da EMTU/Recife e criação do Consócio de Transportes da Região Metropolitana -CTRM que permitirá a gestão conjunta do Estado e Municípios, incluindo a licitação dos serviços de transportes. Este Consócio propiciará soluções dos problemas de transportes com uma visão sistêmica, preservando a governabilidade da gestão municipal e garantindo para os usuários as conquistas do transporte metropolitano.

Mesmo antes da implantação do Consócio, importantes ações estruturais já foram desenvolvidas na RMR de forma conjunta entre o Estado e as prefeituras, entre as quais a regulamentação dos veículos de pequeno porte, excluindo a maioria dos clandestinos, confirmando os benefícios obtidos pela população com ações realizadas de forma integrada.

Em relação ao planejamento e melhorias no sistema de transportes, confirma-se a importância da expansão do Sistema Estrutural Integrado, incluindo os atuais conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana. O SEI funciona como um importante instrumento de inclusão social e

universalização dos serviços, pois permite o deslocamento da população para os locais onde existem negócios ou outras atividades de sobrevivência. Em outras palavras, este Sistema possibilita introduzir e praticar um maior nível de equidade social entre os habitantes de todos os municípios que compõem a RMR. Ele proporciona também uma interação com as políticas públicas de desenvolvimento urbano e de circulação, pois interfere diretamente no uso e ocupação do solo e no desenho da estrutura viária. É um importante indutor de desenvolvimento, pois propicia uma utilização mais democrática dos espaços urbanos e permite o crescimento das cidades de forma planejada e com qualidade ambiental. A implantação de terminais integrados ou a criação de linhas de ônibus estimula o desenvolvimento e a ocupação do solo, ao mesmo tempo em que interfere na utilização das vias públicas.

4. CONCLUSÕES

Diante das informações constantes neste documento, confirma-se a tese de que as políticas públicas federais têm interferido fortemente na gestão dos transportes públicos na RMR. A política metropolitana dos anos 80 permitiu a criação da EMTU/Recife, com uma melhoria significativa no sistema de transportes. Com a política de municipalização, o modelo de gestão existente passou a ser questionado pelos poderes municipais, principalmente pela Prefeitura do Recife, dificultando a gestão metropolitana. Como o planejamento operacional e tarifário da RMR até então estava sendo integrado com o do Recife, a decisão de isolar o sistema municipal do metropolitano poderia provocar perdas de benefícios oferecidos à população e dificultar sua utilização. Foi definido pelo Estado e municípios que deve ser instituído um modelo de gestão de transportes metropolitano, com uma participação mais efetiva dos municípios.

Nesse momento, a política de mobilidade urbana sustentável definida pelo Governo Federal teve um importante papel, pois passou a estimular os municípios e regiões metropolitanas a implantarem modelos de gestão de planejamento, trânsito e transportes, cada vez mais integrados e com uma preocupação cada vez maior com o bem estar do cidadão.

Esta política nacional tem efetivamente colaborado no processo de transformação e modificação do modelo de gestão dos transportes da RMR, estimulando a implantação do CTRM e expansão do SEI.

Pode-se então concluir que o novo modelo de gestão de transportes em implantação na RMR está totalmente compatível com a política nacional e que tal fato certamente fortalece o modelo e facilita sua implementação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Brasileiro, A. e E. Henry (1999) Secretaria de Viação, Fabricação e Promoção do Sistema Ônibus Brasileiro. In: Brasileiro, A. e E. Henry (org.), *Viação Ilimitada. Ônibus das Cidades Brasileiras*, Capítulo III, Ed. Cultura Editores Associados, Recife.
- Brasileiro, A. e J. Aragão, (2000) Agências Regulatórias: que Contribuições do (ao) Setor de Transportes no Brasil?. In: Santos E. e J. Aragão (org.), *Transporte em Tempos de Reforma*, LGE Editora, Brasília, DF.
- Fagnani, E. (1985) *Pobres Viajantes: Estado e Transporte Coletivo Urbano - Brasil / Grande São Paulo, 1964/84*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Ciência Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES (2004) – *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, Princípios e Diretrizes*, Brasília, DF.

