

# MOBILIDADE URBANA: os desafios para a sustentabilidade social

Por José Lourenço Candido\*

**Resumo:** a crise da mobilidade urbana tem origem em diversos aspectos da construção das cidades desde as formas de ocupação do território até as opções públicas pelos meios de transportes. O processo de hierarquização social que se desenvolveu nas cidades e uma agenda de política pública que favorece apenas a acumulação de capital têm imprimido maior pressão sobre os recursos naturais da sociedade produzindo o problema da sustentabilidade; um problema que só pode ser amenizado com transformações na estrutura urbana e social. O objetivo desse trabalho é mostrar os desafios de sustentabilidade ambiental para a mobilidade urbana e seu papel como geradora de coesão territorial e coesão social.

**Palavras chave:** Mobilidade. Coesão. Sustentabilidade.

**Abstract:** the urban mobility crisis it originated in various aspects of the construction of cities since the forms of occupation of the territory until public options by transport means. The process of social tiering that has developed in the cities and a public policy agenda that only favors the accumulation of capital has printed higher pressure on the natural resources of the society, it producing the problem of sustainability; a problem that only can be mitigated with changes in the urban and social structure. The objective of this work is to show the challenges of environmental sustainability for urban mobility and its role as generator of territorial cohesion and social cohesion.

**Keywords:** Mobility. Cohesion. Sustainability.

## 1 Introdução

A discussão acerca da mobilidade urbana não pode passar à revelia do levantamento das principais questões urbanas contemporâneas como a sustentabilidade e a inclusão social, ou seja, faz-se necessário conhecer primeiro as condições que levaram e levam as cidades a tornarem-se muito grandes em produção, consumo, mas também em exclusão.

O processo de deslocamento de grandes massas humanas que caracterizou a história recente das cidades deu origem ao fenômeno das megacidades ou *megacities*, montadas em

estruturas de rede que promovem economias de escala na produção dos principais bens de consumo de caráter urbano, os transportes e as comunicações; no entanto, para pôr em funcionamento esta *network*, as cidades precisam de um consumo cada vez maior de seus recursos para prover energia. Além disso, a grande aglomeração urbana é responsável por um volume crescente de produção de externalidades, principalmente no que se refere a poluição do ar e congestionamentos. O desafio das cidades está em conseguir oferta de bens e serviços que não

comprometam a produção desses mesmos bens para as gerações futuras.

Paradoxalmente, a atratividade do setor urbano sobre as pessoas - devido à possibilidade de inclusão via maiores oportunidades de trabalho, aliada ao consumo de equipamentos e serviços públicos de qualidade - sofre, atualmente, com a precarização e a exclusão; um processo de apartamento dos direitos do cidadão pela a imposição do mercado a sistemas de apoio que antes eram garantidos pelo Estado. Sistemas de saúde, de educação, de segurança e de mobilidade são alguns exemplos de serviços que, pela natureza dos mesmos, eram tidos como públicos.

O objetivo desse trabalho, portanto, é mostrar os desafios de sustentabilidade ambiental para a mobilidade urbana e seu papel como geradora de coesão territorial e coesão social.

## 2 Discussão sobre Algumas Questões Urbanas

O sistema de mobilidade é apenas uma parte de um complexo sistema de oferta de serviços urbanos e, como tal, está na dependência de uma engrenagem urbana fortemente marcada por questões sociais.

Essas questões [sociais] dizem respeito à utopia do “viver juntos” nas modernas sociedades urbano-industriais e às formas de solidariedade e proteção. [...] O que estabelece essa relação são as implicações da questão social sobre o território, ou melhor, como as formas de viver, trabalhar, produzir e reproduzir impactam sobre um dado território, na forma de segregação, periferização etc., qualificando a natureza da questão social e as formas de sociabilidade urbanas (IVO, 2010, p. 17).

A hierarquização social é uma forma antiga de ver a sociedade e que prevalece até hoje. Essa hierarquização é base para a formulação de políticas públicas contra a pobreza, a qual reforça o estigma e a culpabilidade do indivíduo pela sua condição de pobreza (IVO, 2010).

Ao lado disto, temos outros processos de marginalização, como a gentrificação, decorrente de políticas públicas que levam a um processo de valorização dos serviços e dos espaços públicos de determinada região da cidade que acaba por atrair pessoas com maior nível de renda para esses espaços, de modo que as pessoas mais pobres vão cedendo seus locais de vida e, muitas vezes, transferindo-se para áreas mais precárias e distantes dos centros comerciais (GRAHAM; MARVIN, 2001), ou seja, a gentrificação decorre da pressão econômica em territórios ocupados por pessoas mais humildes onde o valor da terra e o custo de vida se elevam devido às políticas de melhorias nos espaços e serviços públicos.

Mas o fenômeno de formação das cidades está

baseado na migração e imigração de uma massa de trabalhadores pobres que, como tal, ocupam os espaços mais precários da cidade, principalmente nos países em desenvolvimento. Assim, a pobreza foi-se tornando um problema da arquitetura urbana industrial, inclusive pelas políticas de regulação do Estado e abandono gradual das garantias constitucionais, que geram a dessocialização e reduzem a qualidade de vida dos trabalhadores pela segregação espacial e exclusão aos serviços públicos.

Com a suburbanização, ocorreu um aumento na heterogeneidade econômica e social intrarregional; e o sistema de cidades se modificou com o surgimento e a consolidação de aglomerações urbanas (MOTTA; AJARA, 2001).

[...] a opção pública pelo caminho da segregação e periferização social colabora para o aprofundamento de diferenças sociais sobre o solo urbano, dificultando a mobilidade desses trabalhadores entre casa e trabalho e o compartilhamento de códigos comuns de convívio, integração e sociabilidade das classes populares nas grandes cidades (IVO, 2010, p. 19).

A lógica mercantil que está na vida das cidades reproduz as condições de pobreza e exclusão, tendo as políticas públicas um papel de reforço dessas condições. Segundo Anete Ivo (2010), essa forma de gerir a cidade origina o que ela chama de uma fratura social, a qual separa os que têm dos que precisam inserir-se; portanto, a exclusão faz parte da relação social, ou seja, faz-se necessária para a reprodução dessa sociedade.

Sposati (1998) ressalta duas dimensões que envolvem a ênfase na noção de exclusão social ao final do século XX: a denúncia da ruptura da noção de responsabilidade social e pública, que se construiu a partir da Segunda Guerra, e a quebra da universalidade da cidadania conquistada no Primeiro Mundo (IVO, 2010, p. 27).

Esse processo de saída gradativa do Estado de suas funções sociais gera mais exclusão, uma vez que extingue os mecanismos de coesão e mobilidade social. Ao mesmo tempo, discute-se a incapacidade do Estado em enfrentar a natureza do mercado, que é de exclusão, já que as políticas públicas praticamente se resumem a incentivar e criar instituições para regular os mercados.

A saída gradativa do Estado e sua ineficiência em ofertar serviços públicos se refletem na dispersão e na fragmentação do território, o que repercute fortemente na mobilidade urbana, principalmente daqueles menos abastados que dependem dos transportes públicos. Fica patente, principalmente nas grandes cidades, a ausência de políticas públicas que promovam tanto a coesão territorial como a coesão social.

A questão da coesão territorial é um dos elementos que se destacam quando nos referimos ao problema da mobilidade

urbana, ou seja, o nível de dispersão e desconcentração espacial das atividades econômicas, de modo que todo território urbano se aproprie das vantagens econômicas da cidade, o que de alguma forma se liga também a acessibilidade, pois promove igual acesso a equipamentos, serviços e conhecimento público, independente do local onde se vive. Os níveis de eficiência das redes de comunicação, de energia e de transportes são, elas próprias, indicadores do alcance da coesão territorial (SALVADOR, 2015, p. 211).

Os mecanismos de segregação são insidiosos e de difícil detecção e, por isso, podem gerar uma exclusão muito severa, principalmente quando é de natureza econômica, pois tem forte implicação na qualidade de vida dos segregados (ARMENGOL, 2007). A segregação gera uma relativa imobilidade social e persistência da pobreza, devido, entre outras coisas, à desigual distribuição de moradia, definida mais fortemente por tais critérios econômicos.

Além disso, o insucesso do Estado em promover a construção de um espaço público de inserção gera constantemente reações populares que Ivo (2010) chama de questionamento do “urbano” pelo “social”, ou seja, mesmo estando na mesma área urbana, percebe-se uma cidade informal (como as comunidades da cidade do Rio de Janeiro) separada socialmente da cidade formal, devido a baixa acessibilidade e ausência de serviços públicos (JAUREGUI, 2012).

“[...] a resposta, hoje, não se refere, portanto, a viabilizar exclusivamente as trocas mercantis, mas à capacidade política de a “cidade” produzir “sociedade”, ou seja, diz respeito aos termos e às condições das trocas sociais na partilha do espaço urbano [...]” (IVO, 2010, p. 30).

### **3 Ambiente Construído e Transição Sociotécnica**

Um dos problemas centrais das cidades contemporâneas está em encontrar os meios e o modo de como se alcançar a sustentabilidade do complexo sistema urbano levando em conta uma diversidade de atividades interdependentes e muitas vezes contraditórias, ou seja, um projeto de ampla governação com abordagem multidisciplinar.

Segundo Hodson e Marvin (2009), por um longo tempo havia uma posição predominante de que em ciências sociais, principalmente na sociologia, as estruturas físicas e espaciais não teriam influência perceptível nas ações humanas. Conforme Harvey (1989), o ambiente construído é resultado da ação humana; no entanto, tais equipamentos e infraestruturas, a partir de suas disponibilidades, começam a fazer parte das condições e comportamento humanos, pois tais materiais criam acesso e, simultaneamente, barreiras, proximidades e distância, facilidades para umas atividades e limites para outras. Além disso, essas construções

têm vida útil considerável, podendo influenciar uma geração inteira e, portanto, calcificar por períodos intergeracionais determinados comportamentos, como o uso do automóvel particular motorizado.

Parece óbvio que a infraestrutura e as condições materiais urbanas têm influência sobre as ações humanas, como hábitos de deslocamentos. Certamente, estas estruturas não são condição suficiente para definir os desejos e preferências das pessoas. Apesar das discussões, é de se esperar que o ambiente físico tenha influência sobre as ações humanas; marcadamente, a localização de residência das pessoas influi claramente sobre suas decisões de viagem. Nesse contexto, a ação regulatória do Estado cria não só instituições mercadológicas, mas também constrói uma infraestrutura que condiciona o cidadão para novos hábitos e formas de pensar e agir (HODSON; MARVIN, 2009).

A conformação sociotécnica desenhada nas cidades e principalmente em grandes centros urbanos é resultado de uma complexa interação entre os diversos atores e processos sociais (materiais, institucionais etc.) e em todos os níveis, locais, regionais, nacionais e internacionais. Além disso, os problemas mais destacados, como poluição, congestionamentos, vulnerabilidades na oferta de energia e água, são vistos como entrelaçados em uma série de fatores econômicos, políticos, sociais, culturais e tecnológicos (HODSON; MARVIN, 2009).

Do ponto de vista do problema sistêmico, entende-se que a busca por soluções deve surgir no âmbito das inovações sistêmicas e não por soluções específicas ou casuais. Mas o problema que preocupa Hodson e Marvin (2009) é qual o papel da região ou cidade no deslanche do processo de transição, uma vez que há forte influência externa, faz-se pressão para implementação de modelos de produção de fora do contexto.

A questão central é como as cidades comandarão essa transição sociotécnica (moldar o complexo tecnológico), onde o fundamental não é apenas como as infraestruturas moldam as cidades, mas como também as cidades moldam as suas infraestruturas, ainda mais quando há pouco controle sobre os sistemas privados e liberalizados.

“Transition can be defined as a gradual, continuous process of structural change within a society or culture” (ROTMANS; KEMP; VAN ASSELT apud HODSON; MARVIN, 2009, p. 516).

A complexidade para alcançar a sustentabilidade ocorre devido aos sistemas de produção dos principais bens e serviços (como energia, agricultura, água, transportes e sistemas de saúde) enfrentarem problemas (como poluição, congestionamentos, escassez de recursos para ofertar água e produzir energia) comuns e interligados a fatores sociais, econômicos e políticos/institucionais.

Na maioria dos contextos urbanos, e levando em consideração as complexas relações institucionais e multiníveis (local, regional, nacional etc.), as diferentes visões, interrelações e diferentes formas de conhecimento, chega-se à conclusão de que existem diferentes visões sobre o futuro baseadas no mesmo conjunto de tecnologias energéticas (HODSON; MARVIN, 2009); ou seja, os pontos de vista sobre como e para onde fazer a transição ainda são bastante diversos, apesar da disponibilidade de tecnologia para intervenção.

A seguir, veremos a questão da sustentabilidade ambiental na dimensão da mobilidade urbana.

#### **4 Mobilidade Urbana e Sustentabilidade**

Segundo Gudmundsson e Hojer (1996), o movimento pode ser entendido como um fenômeno que está dentro de um sistema com um ponto de origem e outro de destino e que é distinguido de duas maneiras: o movimento a partir de forças naturais, como os movimentos impulsionados pela gravidade, e o movimento a partir de forças sociais, como os sistemas de mobilidade sociais que têm causa primeira no comportamento dos sujeitos, mas movem pessoas, informações, bens e materiais.

Conforme Miles e Hall (2003), a questão do movimento tem vindo a ser central na sociedade, desde o movimento espacial, que implica a necessidade de deslocamentos para realização de negócios, turismo etc., até a mobilidade social, que, de modo geral, ocorre pelos meios educacionais. Deste modo, eles acreditam que a mobilidade passou a ser um objetivo social em todas as suas múltiplas dimensões, mas que tem na mobilidade urbana sua representação mais marcante.

Segundo a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), “[...] a *mobilidade urbana* é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana [...]” (BRASIL, 2007, p. 15, grifo do autor). Este conceito é mais abrangente porque não fragmenta os elementos que atuam na circulação e porque procura administrar a circulação

de veículos e não de pessoas. A mobilidade sofre influência de uma diversidade de agentes e fatores devido ao impacto que causam sobre o desenvolvimento urbano e, conseqüentemente, sobre o transporte e o trânsito.

Os mencionados agentes e processos interagem de forma complexa, “produzindo” o espaço urbano no qual vivemos e que influenciam os sistemas de transporte e trânsito, principalmente na sua gestão e no seu uso. O desafio é, em cada situação específica, analisar como esse processo se desenvolve, que problemas relacionados com o trânsito e transporte são provocados por ele e, como estes podem diminuir ou ser eliminados (CAF apud OLIVEIRA JUNIOR, 2013, p. 19).

Portanto, o tratamento da mobilidade deve privilegiar uma visão sistêmica e holística, seja no que se refere a movimentação de pessoas ou movimentação de bens, nas quais estejam presentes todos os modos e elementos das necessidades dos deslocamentos (BRASIL, 2007).

Esta visão holística significa que a mobilidade deve ser construída levando em consideração as necessidades sociais de acesso e inclusão, mas com foco na sustentabilidade ambiental. O conceito de sustentabilidade remete à regra de que as necessidades de consumo do presente devem ser satisfeitas sem comprometer as necessidades das gerações futuras.

The sustainable development concept must emphasize development or increase of material wealth, as increased quality of life (variable defined according the culture) and reproductions of the social, material and institutional conditions required for carrying forward their development, sustainability therefore does not have a singles ambient setting, bur encompasses an integral view of urban development (BORJA; CASTELLS, 1999, p. 126)

A concentração da população em cidades tem seu desenvolvimento em anos recentes implementados na base da exploração de recursos naturais escassos, sem ser resguardada sua capacidade de reprodução e manutenção funcional.

The world's cities are currently suffering from series problems of local and global sustainability deriving from the forms of organizations, unsuitable management and uncontrolled (or controlled by price alone) and unconscious consumptions pattern, especially in the areas of greatest wealth winces lead to squandering of resources. The pressure brought to bear the environment and upon the global ecosystem by urbanizations processes is increasingly great. This lead to a loss of natural capital, without the existence of suitable policies of control, improvement of the existing capital and renewal or replacement of that consumed (BORJA; CASTELLS, 1999, p. 133).

Segundo Gudmundsson e Hojer (1996), o conceito de sustentabilidade levanta questões importantes, como a definição da equidade intergeracional, a qualidade de vida humana, a manutenção de sistemas de suporte de vida globais, o processo de valoração da multifuncionalidade de recursos naturais, como pôr fim à desigualdade global e como projetar quadros



institucionais para a mudança etc. As preocupações básicas se relacionam com o uso de fontes não renováveis, com a utilização de recursos renováveis, com o uso de ecossistemas adequadamente e com a preservação da biodiversidade.

No que se refere ao setor de transportes, este é reconhecidamente um importante gerador dos problemas para a sustentabilidade. A crescente mecanização dos fluxos de transportes cria pressão sobre o centro das cidades e um dos principais problemas para o meio ambiente urbano. Um processo de automobilidade tomou conta das cidades, as quais deixaram de ser cidades para pedestres e se tornaram cidades para carros. Incentivos não faltam para tal processo; decorre do aumento da renda, da maior oferta de crédito específico para o setor automobilístico, mas principalmente da política pública direcionada para prover a infraestrutura para o automóvel, principalmente em países em desenvolvimento. Essa reprodução do padrão de consumo dos países do Norte para os países em desenvolvimento exacerba ainda mais a crise de sustentabilidade (GUDMUNDSSON; HOJER, 1996).

Além disso, os impactos do sistema de transportes são diversificados e de grande escala. No que se refere aos carros, os problemas podem ser enumerados em poluição do ar, questões espaciais (estacionamentos, congestionamento, asfaltos etc.), questões de segurança, ruídos, emissões de carbono, consumo de energia e, finalmente, os cascos (destino final) (GUDMUNDSSON; HOJER, 1996).

O grande problema dos transportes é que o sistema é quase totalmente dependente de uma fonte não renovável: o óleo; o qual também é utilizado extensivamente como uma matéria-prima na cadeia do sistema de transportes. Além disso, uma diversidade de minerais entra na produção de veículos, metais raros, como platina para conversores catalíticos. Dessa forma, ficou difícil encontrar critérios para a utilização de recursos renováveis no setor devido à extrema interdependência, em toda a cadeia de produção de transportes, de recursos não renováveis.

Segundo Schipper et. al. (apud HODSON; MARVIN, 2009), além da complexidade de definir critérios para redução de recursos não renováveis, os esforços para redução do consumo de combustíveis em níveis globais encontra resistência no modelo de desenvolvimento de automóveis, os quais são cada vez maiores, mais potentes e mais amplamente usados.

A sustentabilidade da transição passa por duas questões fundamentais, as de **mudança** e as de **estabilidade**. De mudança, uma vez que se faz necessário estudar o caráter de inserção do carro na sociedade devido este ser o principal causador da poluição e do congestionamento do tráfego. Em outra mão no entanto, o automóvel é o símbolo do estilo de vida ocidental e, entretantes, oferece estabilidade como ideologia para a sociedade industrial (KEMP; GEELS; DUDLEY, 2012).

Para Hodson e Marvin (2009), serão necessárias ações mais drásticas, como o maior incentivo para o uso de biocombustíveis. No entanto, eles alertam que é preciso entender os efeitos alternativos do uso desse recurso, pois pode impactar no aumento de produtos ou insumos de origem fóssil, como também no uso alternativo da terra. Estas condições deixam claro a complexidade com que se tem que lidar para buscar a sustentabilidade no setor de transportes.

The complexity of these problems relates to the fact that solutions in one area may aggravate problems in another. For example, while alternatively fueled vehicles (battery, fuel cell, biofuels) may offer solutions to pollution problems caused by the internal combustion engine, they may also encourage a new wave of vehicle growth that, in turn, can aggravate problems of congestion and the quality of the spatial environment. (KEMP; GEELS; DUDLEY, 2012, p. 3-4)

É certo que a mobilidade é questão fundamental para as cidades e que, por isso, a atenção deve ser no sentido de empregar sustentabilidade, mas com o cuidado de não cair em uma armadilha social, como ficar na dependência de uma infraestrutura que exija volumes crescentes de investimento fixo, o que gera redimentos decrescentes e, por consequência, necessita de uma inversão cada vez maior de recursos. Além disso, os usuários tendem a não modificar seus hábitos de consumo de transportes historicamente construídos, alterando substancialmente a capacidade de transição para um sistema que envolva modificações de preferências.

Para a maioria dos estudos em mobilidade urbana, o desafio é quebrar o paradigma da circulação urbana baseada no automóvel. As políticas de sustentabilidade devem focar nas pessoas e em sua inserção social, bem como na sustentabilidade econômica e ambiental. “A sustentabilidade, seja qual for o seu enfoque, não coexiste com desequilíbrios significativos ou desigualdades entre territórios, em quaisquer dos aspectos conceituais” (OLIVEIRA JUNIOR, 2013, p. 23).

Como eixos estratégicos principais, a SeMob (BRASIL, 2007) entende que a mobilidade urbana

tem que ser discutida levando em conta a necessidade de desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, participação social, acessibilidade ao transporte público, desenvolvimento institucional e modernização regulatória do sistema de mobilidade urbana.

## 5 Conclusão

A crise da mobilidade urbana parece estar mais ligada às questões sociais do que técnicas; boa parte dos problemas de mobilidade urbana surge a partir da estratificação social (mesmo com diferenças importantes em cada contexto) que se amplia com o processo histórico de aglomeração urbana.

O processo de exclusão, contraditório à lógica inicial do processo de aglomeração urbana, é reforçado pela saída gradual do Estado de suas funções constitucionais, retirando os mecanismos de coesão territorial e coesão social, notadamente a oferta de serviços públicos de qualidade e programas públicos de apoio ao trabalho.

Dos sistemas urbanos, o mais importante para reverter ou conter este processo de segregação e exclusão é o sistema de mobilidade, que engloba transportes, comunicação e uso do solo, os quais estão intrinsecamente relacionados e fazem interação com o ambiente construído. A dessincronização entre esses elementos, ou seja, o planejamento isolado desses sistemas, desarticulou o sistema de mobilidade, gerando fragmentação territorial e fratura social.

Os desafios fundamentais são reduzir a dependência do carro particular, dos combustíveis fósseis, e oferecer um serviço de transporte público sustentável; para isso, as políticas públicas de valorização e revitalização dos espaços públicos ajudam a conter deslocamentos maiores e de impacto ambiental.

Dessa forma, os problemas relativos à transição para a mobilidade sustentável, entre outras demandas urbanas, são colocadas em questão, no sentido de estabelecer um processo amplo de participação pública que tenha o objetivo não de agenciamento, mas de conscientização para as tomadas de decisão para a transição sociotécnica.

## Referências

- ARMENGOL, A. C. *Economia regional*. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra, 2007.
- BORJA, J.; CASTELLS, M. *Local & global: management of cities in the information age*. London: Earthscan, 1999.
- GRAHAM, S.; MARVIN, S. *Urbanism splintering*. London: Routledge, 2001.
- GUDMUNDSSON, H.; HOJER, M. Sustainable development principles and their implications for transport. *Ecological Economics*, v. 19, n. 3, p. 269-282, 1996. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/222974906\\_Sustainable\\_development\\_principles\\_and\\_their\\_implications\\_for\\_transport](https://www.researchgate.net/publication/222974906_Sustainable_development_principles_and_their_implications_for_transport)>. Acesso em: 15 jan. 2015.
- HARVEY, D. From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, v. 71, n. 1, p. 3-17, 1989.
- HODSON, M.; MARVIN, S. Cities mediating technological transitions: understanding visions, intermediation and consequences. *Technology Analysis & Strategic Management*, v. 21, n. 4, p. 515-534, 2009.
- IVO, A. B. L. Questão social e questão urbana: laços imperfeitos. *Caderno CRH*, Salvador, v. 23, n. 58, p. 17-33, jan./abr. 2010.
- JAUREGUI, J. M. *Estrategias de articulacion urbana*. Buenos Aires: Nobuko, 2012.
- KEMP, R.; GEELS, F.; DUDLEY, G. Introduction: sustainability transitions in the automobility regime and the need for a new perspective. In: GEELS, F. et. al. (Ed.). *Automobility in transition?* New York; London: Routledge, 2012. p. 3-28. Disponível em: <<http://www.sustainabilitytransitions.com/files/Automobility%20in%20Transition%20-%20Content%20+%20Preface%20+%20Introduction.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2015.
- MILES, M.; HALL, T. *Urban futures: critical commentaries on shaping the city*. London: Routledge, 2003.
- MOTTA, D. M.; AJARA, C. Configuração da rede urbana do Brasil. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 100, p. 7-25, jan./jun, 2001.
- OLIVEIRA JUNIOR, J. A. (Coord.). *Planejamento em mobilidade urbana: projeto "diálogos setoriais"*. nov. 2013. Disponível em: <[http://sectordialogues.org/sites/default/files/mobilidade\\_urbana\\_web.pdf](http://sectordialogues.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_web.pdf)>. Acesso em: 04. jan. 2015.
- SALVADOR, R. A política europeia de coesão em tempos de crise. In: NETO, P.; SERRANO; M. M. (Coord). *Políticas públicas, economia e sociedade*. Alcochete: Smarthbook, 2015. p. 209-222.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob. *PlanMob: construindo a cidade sustentável*. Caderno de referência para elaboração de um plano de mobilidade urbana, 1. Brasília: SeMob, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>>. Acesso em: 04 jan. 2015.

**\* Professor do Departamento de Economia da Universidade Federal de Campina Grande e doutorando no Centro de Estudos Sociais da Faculdade de Economia de Coimbra (CES/FEUC).**