

MOBILIDADE URBANA E ANÁLISE DO TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

MOBILIDADE URBANA E AÇÕES DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO: UM ESTUDO SOBRE O TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO

URBAN MOBILITY AND ANALYSIS OF MOTORIZED INDIVIDUAL TRANSPORT

URBAN MOBILITY AND ACTIONS OF THE GOVERNMENT OF THE STATE OF SÃO PAULO: A STUDY ON MOTORIZED INDIVIDUAL TRANSPORT

A. Ana Paula Corrêa Vitorino

Centro Educacional FMU de São Paulo, Brasil

anapvitorino@hotmail.com

B. Diamantino Augusto Sardinha Neto

Anhanguera Educacional, Brasil

diamantinoneto@terra.com.br

C. Lúcia Maria Machado Bógus

PUC-SP, Brasil

lubogus@uol.com.br

RESUMO

Esse artigo possui, como objeto de estudo, ações do Governo do Estado de São Paulo no que tange ao transporte individual. O cipoal de fatores que interferem na qualidade do deslocamento urbano perpassa políticas públicas de mobilidade, percepção de segurança, priorização de meios de transportes rápidos, leves e não poluentes, ênfase no deslocamento coletivo em detrimento do individual. O grande número de veículos automotores nas grandes metrópoles mundiais e, de forma específica, no Brasil e em São Paulo, impacta, definitivamente, a qualidade e eficiência da mobilidade urbana. Muitas soluções vêm sendo apresentadas como forma de suplantação deste desafio. O objetivo deste estudo foi identificar e discutir o uso do transporte individual como alternativa para a mobilidade urbana. Como metodologia, optou-se por trabalhar com análises documentais, análise de dados secundários de relevância como a pesquisa Origem e Destino, da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Políticas Públicas, Transporte Individual

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto

Tópico: Planeamento, políticas y governança

ABSTRACT

This article has as object of study, actions of the Government of the State of São Paulo with regard to individual transport. The factors that interfere in the quality of urban displacement permeates public policies of mobility, perception of safety, prioritization of fast, light and non-polluting means of transport, emphasis on collective displacement to the detriment of Individual. The large number of motor vehicles in the world's major metropolises and, specifically, in Brazil and São Paulo, definitely impacts the quality and efficiency of urban mobility. Many solutions have been presented as a way to supplant this challenge the aim of this study was to identify and discuss the use of individual transport as an alternative for urban mobility. As a methodology, we chose to work with documentary analyses, analysis of secondary data of relevance, such as Origin and Destination survey of "Companhia do Metropolitano" of São Paulo.

Keywords: Urban mobility, Public Policies, Individual Transport

Research line: 1: city and project

Topic: Planning, policies and governance

Introdução

Na sociedade moderna, os inconvenientes causados pelas movimentações essenciais e inevitáveis da vida urbana, assim como as aspirações daqueles que viajam de forma regular, são alguns dos principais problemas relacionados ao transporte urbano, o que impulsiona a criação de políticas públicas de mobilidade. De maneira simplificada, pode-se compreender política pública como uma ação governamental para minimizar um problema público, definido por Secchi (2014) como a diferença entre a situação atual e uma situação ideal possível. Quando há uma percepção de que as condições objetivas de mobilidade urbana são inadequadas, e é possível que se vislumbrem melhores formas de deslocamento urbano, tem-se um problema público de mobilidade urbana.

A utilização do planejamento acaba por facilitar a identificação dos efeitos sociais, políticos, econômicos e ambientais decorrentes das ações mediadas pelas políticas públicas. Discutir estas questões envolve manter o foco de que é preciso, continuamente, pensar, criar, moldar esses espaços de forma estratégica para que a qualidade e garantia/direito de fruição sejam assegurados a todos. No domínio público, quando se aborda a mobilidade urbana, o planejamento, as estratégias e a logística do deslocamento devem ser mensurados por meio da metodologia adotada pela política governamental, assim, sofrem, diretamente, com as mudanças dos cenários políticos, pois refletem na configuração dos espaços urbanos (Silva, 2013; Alvim et al, 2015; Bógus; Sousa, 2016).

As políticas públicas de mobilidade, por sua vez, são responsáveis por oferecer alternativas direcionadas à diminuição dos transtornos causados pelo problema de deslocamento nas cidades. Vale dizer, ocupam-se

em tornar mais eficientes e produtivos a vida e o cotidiano daqueles que necessitam se deslocar por quaisquer trechos nos centros urbanos.

É importante ressaltar que o enfrentamento do problema relativo à mobilidade urbana não é tarefa exclusiva do campo das políticas públicas de mobilidade ou do planejamento urbano. No emaranhado de fatores que o compõem, estão a sensação de (in)segurança experimentada pelos cidadãos, o que impacta definitivamente a caminhabilidade e o hábito ou preferência por atividades físicas e deslocamentos sem veículos automotores em curtas e médias distâncias (Malatesta, 2017; Vasconcellos, 2017), o incentivo exacerbado à aquisição e uso cotidiano de transporte individual em detrimento do coletivo, atrelado às más condições apresentadas pelos diferentes subníveis de governo no oferecimento de transportes públicos de qualidade e com preço convidativo, o distanciamento cada vez mais frequente entre o domicílio e o local de trabalho, a cultura nacional misógina que compromete a confiança das mulheres em ocupar os espaços públicos, entre outros.

Adicione-se a isso o crescimento desenfreado e sem planejamento prévio dos grandes centros urbanos e das megametrópoles no século XXI, para os mais diversos tipos de públicos e suas idiossincrasias, e o resultado não poderia ser outro, qual seja, o colapso eminente das cidades despreparadas na promoção do deslocamento indispensável de seus cidadãos.

A mobilidade urbana é muito mais do que discutir, apenas, transporte urbano. É muito mais do que um conjunto de serviços e meios que fazem com que as pessoas, cotidianamente, consigam se deslocar para trabalhar, estudar ou para quaisquer atividades de lazer. Trata-se de um processo que se ocupa em pensar o desenvolvimento urbano de forma uniforme e planejada para evitar práticas excludentes. Para tanto, consideram-se, geralmente, os objetivos da gestão municipal para pensar nos novos e já existentes espaços urbanos de uma determinada cidade e/ou estado. A logística da mobilidade urbana visa, ainda, aprimorar estratégias efetivas para aqueles que fazem uso dos mais diversos meios de locomoção e espaços, como transportes individuais e coletivos, táxis (lotação e convencional), bicicletas, motocicletas e pensa, ainda, naqueles que se deslocam, por meio de veículos não motorizados ou a pé, para ocuparem os mais diversos espaços.

Diante do quadro encimado, cabe trazer à luz que diversas propostas são apresentadas em diferentes contextos e locais do mundo, como forma de superação destes problemas. Cada vez mais, e aparentemente de forma irreversível, estes desafios deverão ser encarados como um problema público dos diversos níveis e subníveis de governos nacionais e internacionais.

Uma das principais estratégias atuais adotadas para suplantar estes desafios é o desenvolvimento de novas tecnologias colaborativas que permitam que os computadores, as máquinas, os algoritmos e os aplicativos de smartphones realizem análises e proponham soluções inovadoras de mobilidade urbana.

Dentre as várias plataformas tecnológicas, destacam-se os aplicativos de compartilhamento que se ocupam em tornar o uso dos veículos motorizados, individuais ou compartilhados, mais eficiente. Assim, atualmente, existem aplicativos inovadores que tem como escopo principal reduzir a ociosidade da frota de veículos individuais e, dessa forma, facilitam a contratação do táxi individual e/ou visam proporcionar a oferta de novos serviços de compartilhamento pago de veículos.

A junção entre a demanda por deslocamento com a oferta de transporte existente por meio de tecnologia, possibilita a concepção de um novo mercado de transporte individual privado, com potencial para gerar trabalho e renda, aumentando a produtividade das cidades e redefinindo o padrão de uso dos automóveis

nos grandes centros urbanos. A consequência dessa modalidade é que o carro particular passa a poder servir uma quantidade maior de pessoas, de forma eficiente e confortável. Evidencia-se, dessa forma, que o sistema de compartilhamento de viagens representa um possível futuro da mobilidade, considerando que, com mais pessoas circulando dentro dos veículos, há redução proporcional do número de carros nas ruas, dos espaços reservados para estacionamentos, aspectos que podem contribuir para o enfrentamento do problema dos engarrafamentos e dos fluxos de deslocamentos de pessoas e mercadorias nas cidades.

Conforme Feyerabend (1997) e Paiva (2018), o desafio em questão aos estudos, no âmbito das ciências sociais, é encontrar um método de obtenção das informações almejadas de forma suficientemente sensível à realidade em que o pesquisador estiver inserido, mas sem perder o controle metodológico e o rigor indispensável à fidedignidade que clamam os resultados. Como metodologia desse artigo, optou-se por trabalhar com análises documentais, análise de dados secundários de relevância como a pesquisa Origem e Destino da Companhia do Metropolitanos de São Paulo.

O espaço urbano e a mobilidade

O debate sobre mobilidade deve ser antecedido por uma breve discussão sobre o que é, de fato, o espaço urbano, que se apresenta como contexto e cenário dessa mobilidade, além de impactar, definitivamente, a elaboração de políticas públicas para que a maior quantidade possível de pessoas possam ocupar um espaço (Bógus; Faschner, 1999; Alvim; Apollaro, 2017). Em termos gerais, o espaço urbano pode ser entendido como um conjunto de usos da terra justapostos entre si. Esses usos tomam forma a partir de áreas como o centro da cidade, o local de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão, em áreas industriais e residenciais, em termos de forma e conteúdo social, em áreas de lazer, dentre outras.

Este conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade ou, simplesmente, um espaço urbano fragmentado. Esse espaço urbano fragmentado e articulado é tanto um reflexo quanto uma condição social, atuando, dessa forma, como um campo de luta onde se manifestam os mais diversos símbolos (Damião, 2014). É dessa maneira que a sociedade passa a tomar forma, pois o espaço começa a ser materializado em dimensões para atender aos públicos. Entretanto, sempre há os que acabam por não ser contemplados nesse espaço, o que faz com que surjam as políticas públicas para que a mobilidade urbana não se restrinja a um público apenas, minimizando desigualdades por meio do enfrentamento do problema público.

Espaço e a mobilidade são conceitos intrincados no processo de urbanização da cidade moderna, isto porque o espaço urbano público pode propiciar uma intensa vida urbana a todos, desde que considere alguns princípios básicos como a vitalidade, a sensação, a adequação e o acesso (Serdoura; Silva, 2006; Vêras, 2016). São, ainda, conceitos importantes de serem aqui debatidos, pois acabaram por impulsionar o aparecimento de novas ideias e concepções para o planejamento das cidades.

Todavia, a relação entre a visão tradicionalista e as necessidades humanas que se manifestam no espaço urbano público consideram que o desempenho desse espaço deve afetar, sobretudo, a vida urbana, pois é nela que a mobilidade toma forma e devem-se respeitar as heranças do passado para inserir novas possibilidades de ajustes e intervenções no contexto existente; destarte, deve haver um processo de encorajamento à adesão à diversidade das funções urbanas no espaço coletivo, assim como deve ser incentivada a liberdade de circulação no espaço público e a satisfação das necessidades de fruição do

espaço coletivo por todos os setores sociais, para que resultados positivos possam ser observados e apontados.

Tem-se, dessa forma, como prioridade inicial, o planejamento do espaço público. Entende-se que o escopo maior desses novos espaços deve ser, sobretudo, a inclusão. Para tanto, é fundamental que algumas bases sejam consideradas desde o momento do planejamento desses ambientes, tais como a legibilidade e a durabilidade, pois devem possibilitar e facilitar as interações entre as mais diversas camadas e grupos de pessoas.

Neste tocante, torna-se fundamental falar sobre o processo de interação no espaço público, pois é esta troca que impulsiona a mobilidade e dá forma à lógica urbana. Quando os indivíduos interagem entre si no espaço público, acabam por desenvolver “atividades sociais” (Serdoura; Silva, 2006; Vêras; Oliveira, 2014; Vêras, 2016; Vêras; Félix, 2016). Essas, por sua vez, são caracterizadas como pertencentes ao espaço coletivo e, como tal, dependem do contexto em que ocorrem para se atualizar; dessa forma, podem materializar-se em áreas residenciais, em áreas centrais multifuncionais e, ainda, nas que pertencem ao mercado de trabalho.

Estudos apontam que o espaço público deve ser encarado como um ambiente social e recreativo e, dessa forma, tende a crescer gradualmente à medida que passa a ser assim percebido por parcelas maiores da população (Serdoura; Silva, 2006; Vêras; Oliveira, 2014; Vêras, 2016; Vêras; Félix, 2016). Desse modo, o planejamento urbano revela-se como uma ferramenta indispensável para o avanço da vida urbana, assim como para que novas formas de mobilidade sejam pensadas e executadas.

A década de 1990 caracterizou-se por grandes mudanças em diversos setores que sustentam a vida em sociedade, sobretudo, nos planos institucional, político e social. Essas mudanças conduziram à adesão de uma nova mentalidade urbanística para construir espaços na sociedade moderna. Estabeleceu-se uma série de estratégias para o desenvolvimento sustentado e sustentável dos ambientes que constroem e constituem as cidades, sobretudo as metrópoles (Bógus; Faschner, 1999; Vêras, 2001; Alvim; Apollaro, 2017).

É importante destacar que grandes cidades, como São Paulo, possuem uma expressiva população de baixa renda que enfrenta inconvenientes diários no acesso ao trabalho, lazer, educação, cultura e outros fatores essenciais para a cidadania. A dificuldade deste acesso pode ser considerada como um dos principais fatores de exclusão. A expulsão da população de baixa renda para periferias cada vez mais distantes, reflete um processo que segrega e abandona seguimentos espaciais e populacionais. Deste modo, o espaço opera como um mecanismo de exclusão. Este fato demonstra que a mobilidade é essencial para a qualidade de vida dos menos favorecidos que vivem em áreas urbanas (Sardinha Neto, 2012).

Como resultado deste processo segregante, a cidade se estratifica socialmente. Este contexto convida ao debate sobre as políticas públicas relacionadas à mobilidade, pois, sem essas, a desigualdade intensifica-se e denuncia a incapacidade do Estado em combater as injustiças sociais que se expressam no espaço urbano. Resulta, sobremaneira, em zonas distintas às classes sociais, como se pode observar nos transportes degradados; a periferia desequipada; as favelas; os cortiços e os loteamentos irregulares e, ainda, as condições de moradias alugadas, drasticamente distintas de acordo com o contexto urbano e a classe social (Pasternak; Bógus, 2014).

Para além destes problemas, há, ainda, a questão da desproporcionalidade na relação de distâncias moradia/emprego que se manifesta de forma inequívoca de acordo com cada substrato social. Como os custos de vida, de aluguel ou aquisição de imóveis e moradias centralizadas são significativamente maiores do que nas zonas periféricas, e é justamente nestas regiões onde se concentra a maioria das oportunidades

de empregos qualificados, o que se observa é que as pessoas com menores condições financeiras são compelidas a residir nas regiões mais afastadas, periféricas, menos desenvolvidas e degradadas. Dentre tantos fatores que se correlacionam neste intrincado sistema, especial atenção deve ser dada, neste trabalho, às distâncias e ao tempo necessários que estas camadas da população menos favorecidas necessitam para se deslocar nos percursos diários de ida e volta residência/trabalho (Fontes, 2012).

Nesse sentido, notou-se que a busca pela melhoria da qualidade do espaço público materializou-se tanto na integração das dinâmicas sociais, quanto nos acabamentos e no cuidado com esses ambientes. A percepção da qualidade do espaço público surge como consequência das imagens que se possui sobre um determinado local (onde se fundem aspectos das ordens mencionadas), a partir das experiências do público com esse ambiente, pois é apenas por meio da interação nesses espaços que se entende e defende que um ambiente é bom, acessível, agradável etc.

Mobilidade urbana e transporte individual

Devido ao crescimento desordenado das cidades, bem como em razão do transporte público e da concentração socioeconômica nos grandes centros comerciais, o tráfego diário de veículos tem atingido proporções críticas no cenário brasileiro (Carvalho; Sales, 2017; Brief, 2018; Hino; Cunha, 2018; Wisniewski; Esposito, 2018). Tem-se, como agravante, os incentivos fiscais e a expansão do crédito para compra de veículos individuais motorizados. São fatores que contribuíram, expressivamente, para com o aumento da frota de veículos em circulação no país todo. Deve-se reiterar, também, que devido à pouca atração pelo transporte público coletivo frente a utilização do transporte individual motorizado faz com que os modelos coletivos de viagens motorizados decaiam. Tais mudanças, contudo, favorecem o aparecimento de problemas relacionados à mobilidade.

O desenvolvimento de iniciativas como compartilhamento de veículos, sobretudo por meio dos aplicativos como caronas compartilhadas, colocam em contato usuários que possuem um carro, com outros que fazem um trajeto semelhante. De forma paralela existem, também, serviços de compartilhamento ou aluguel de carros entre particulares, contudo, embora esses serviços tenham se popularizado nos últimos anos, o assunto ainda é bastante polêmico, quando se analisa os impactos desses na cidade, principalmente em relação ao trânsito e à emissão de gases poluentes.

Todavia, existem outros estudos que argumentam que esses serviços, sob a demanda de transporte individual, colocam mais veículos nas estradas, gerando, dessa forma, uma maior quantidade de emissão de gases de efeito estufa (Carvalho; Sales, 2017; Brief, 2018; Hino; Cunha, 2018; Wisniewski; Esposito, 2018). A principal defesa é que, mesmo que existam modalidades de compartilhamento de viagens entre os usuários, tal serviço não é tão utilizado no Brasil, tendo-se como justificativa principal a falta de segurança para se fazer uso de uma opção como tal. Os sistemas de caronas corporativas e de carros compartilhados, por sua vez, podem ter maiores impactos na redução do número de carros em circulação.

Na cidade de São Paulo esses recursos são, gradativamente, incluídos no planejamento urbano e regulamentados, ainda que de forma relativamente superficial em relação ao sistema de mobilidade como um todo.

Um estudo feito pela Pesquisa Origem e Destino (OD) no ano de 2017, apresentada pelo próprio Metrô de São Paulo, revelou que o horário do meio-dia passou a ser o mais movimentado na região metropolitana de

São Paulo, visto que, aproximadamente, 5,2 milhões de viagens diárias foram realizadas (Antunes, 2016; Albuquerque, 2019; Mapa Metrô, 2019). Esse número, que é 30% maior do que registrado em 2007, considera as viagens motorizadas ou não, ultrapassa os picos da manhã (4,5 milhões) e da tarde (4 milhões). As viagens motorizadas são aquelas feitas por metrô, trem, ônibus, automóveis e motocicletas, sendo as não motorizadas realizadas por bicicleta ou a pé. A pesquisa destaca a redução de 10% do tempo médio de viagem das pessoas nos transportes coletivos na região.

A pesquisa destacou, também, que houve redução de 10% do tempo médio de viagem das pessoas nos transportes coletivos na região. A média atual fica em 60 minutos, contra 67 minutos em 2007. De forma geral, o tempo médio das viagens em todos os modos caiu 14%: de 39 para 34 minutos, entre 2007 e 2017. A maior queda ocorreu nos modos não motorizados (bicicleta ou a pé), cujo tempo médio caiu 24%, passando de 17 para 13 minutos. Nas viagens motorizadas, houve aumento das viagens por transporte sobre trilhos (metrô e trem). Assim, a taxa de crescimento de 53% neste sistema está relacionada aos altos investimentos na ampliação da rede de metrô, que cresceu 46% (28,4 km) entre 2007 e 2017, saindo de 61,4 para 89,8 km de extensão e, também, na melhoria da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, segundo o próprio metrô. Contudo, a frota de automóveis particulares aumentou 22,8% entre 2007 e 2017, mais de três vezes superior ao aumento da população, que foi de 6,6% (OD, 2019).

Estudos apontam que o congestionamento nas principais vias, em especial nas grandes cidades, tem forçado aos usuários de automóveis, e a todos que se locomovem nas cidades, a passarem cada vez mais tempo se deslocando em viagens diárias. Segundo dados da OD (2019), a ocupação média dos veículos em circulação, na Região Metropolitana de São Paulo, é de 1,6 passageiros por veículo, ou seja, embora o automóvel particular tenha capacidade para transportar até cinco pessoas por viagem, a taxa média de ocupação dos veículos é proporcionalmente baixa.

Em decorrência destas complicações, o uso compartilhado do automóvel impulsiona-se de forma crescente. As ações de compartilhamento iniciaram-se no âmbito de corporações, incentivando para que os funcionários compartilhassem automóveis como forma de contenção de gastos de auxílio de transporte, escassez das vagas de estacionamento, mas em pouco tempo, ganharam adeptos nas universidades americanas e hoje compõem uma estratégia indispensável para o enfrentamento dos desafios da mobilidade urbana.

Conclusão

Diante da atual conjuntura de mobilidade, o uso de aplicativos de celulares para o compartilhamento de viagens é uma das propostas com maior potencial para reinventar a mobilidade urbana das cidades. A junção entre a demanda por deslocamento com a oferta de transporte existente por meio de tecnologia, possibilita a concepção de um novo mercado de transporte individual privado, com potencial para gerar trabalho e renda, aumentando a produtividade das cidades e redefinindo o padrão de uso dos automóveis nos grandes centros urbanos. A consequência dessa modalidade é que o carro particular passa a poder servir uma quantidade maior de pessoas, de forma eficiente e confortável. Evidencia-se, dessa forma, que o sistema de compartilhamento de viagens representa um possível futuro da mobilidade, considerando que, com mais pessoas circulando dentro dos veículos, reduz-se o número de carros nas ruas, os engarrafamentos nas cidades e os espaços reservados para estacionamentos, aspectos elencados neste trabalho. Entretanto, como discutido neste artigo, muitas questões estão em jogo nesta opção pelo transporte utilizando automóveis, e a integração de modais sempre deve ser pensada como a alternativa que pode solucionar uma

série de dificuldades que atingem, principalmente, os menos favorecidos. É importante recordar que a mobilidade urbana é muito mais do que discutir, apenas, transporte urbano. É muito mais do que um conjunto de serviços e meios que fazem com que as pessoas, cotidianamente, consigam se deslocar para atividades rotineiras.

BIBLIOGRAFIA

ALVIM, A. T. B. Et al. (2015). Meio Ambiente, Urbanização e Assentamentos Precários: desafios para os projetos urbanos contemporâneos no Brasil. In: *Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo*.

APOLLARO, C; ALVIM, A. (2017). Estratégias e desafios do planejamento urbano para a adaptação de cidades frente à mudança climática. *Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade*, v. 13, n. 6, 30-49, jun./dez.

BÓGUS, L. M. M; SOUSA, A. M. L. D. (2016). Habitação em centros históricos: um desafio à integração das políticas públicas. *Cad. Metrop*, v. 18, n. 37, 845-861.

BÓGUS, L. M. M; FASCHNER, S. P. (1999). São Paulo, velhas desigualdades, novas configurações espaciais. *Estudos Urbanos e Regionais*, n. 1, 153-174.

BRIEF, P. O impacto da inovação tecnológica na mobilidade urbana da cidade de São Paulo. Disponível em: <https://www3.ethos.org.br/wp-content/uploads/2018/05/Artigo-Mobilidade.pdf>. Acesso em: 20/09/2019.

CARVALHO, M. L. H. de; SALES, M. M. (2017). Ser taxista em tempos de UBER: uma análise sobre os sentidos e significados atribuídos ao trabalho. In: IX Encontro Integrado de Psicologia da PUC Minas.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ) (2017). Pesquisa Origem-Destino do Metrô ano 2017. Versão 4 - Julho de 2019 Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso em 30/07/2019.

DAMIÃO, A. P. (2014). Espaço urbano, produção do espaço e segregação socioespacial: o espaço urbano capitalista e o caso de Marília – SP. *Revista do Laboratório de Estudos da Violência da UNESP/Marília*. Ano 2014. Edição 14, 56-70.

FEYERABEND, P. (1997) *Contra o método*. Tradução: Octanny da Mota e Leônidas Hegenberg. 3ª edição. Rio de Janeiro: Francisco Alves.

FONTES, A.P.C.V. (2012). *Logística e Mobilidade Urbana: Uma abordagem sobre a qualidade de vida da população da Cidade de Vitória-ES*. Dissertação de mestrado. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo: SP.

HINO, M. C; CUNHA, M. A. V. C. D. (2018). *Mobilidade urbana: uma abordagem de gênero e tecnologia no uso de aplicativos móveis*. In: VII SINGEP.

MALATESTA, M. (2017) Caminhabilidade e segurança: O desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras. In: ANDRADE, V.; CUNHA, C. (orgs) *Cidades e Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Babilônia: Rio de Janeiro.

PAIVA, R. (2018) *Falácias no planejamento do legado esportivo da copa do mundo FIFA nas doze cidades-sede no Brasil*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

PASTERNAK, S; BÓGUS, L. M. M. (2014). Habitação de aluguel no Brasil e em São Paulo. *Caderno CRH*, v. 27, n. 71, 235-254.

SARDINHA NETO, D.A.. (2012). *Políticas públicas e inclusão social: o papel do transporte metroviário no município de São Paulo*. 202 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

SECCHI, L. (2014) *Políticas públicas: conceitos, esquemas de análises e casos práticos*. 2ªed. São Paulo: Cengage Learning.

SERDOURA, F. M; SILVA, F. N. D. (2006). Espaço Público. Lugar de Vida Urbana. *Engenharia Civil*, n. 27, 5-16.

SILVA, F. N. D. (2013). Mobilidade urbana: os desafios do futuro. *Cad. Metrop*, v. 15, n. 30, 377-388.

VASCONCELLOS, E.A. (2017) Andar nas cidades In: ANDRADE, V.; CUNHA, C. (orgs) *Cidades e Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Babilônia: Rio de Janeiro.

VÉRAS, M. P. B; FÉLIX, J. (2016). Questão urbana e envelhecimento populacional: breves conexões entre o direito à cidade e o idoso no mercado de trabalho. *Cad. Metrop*, v. 18, n. 36, 441-459.

VÉRAS, M. P. B; OLIVEIRA, L. F. D. (2014). Rua 25 de Março em São Paulo, uma região e seus atores: de mascates a sacoleiros. *Ponto e Vírgula*, v. 15, 74-89.

WISNIEWSKI, P; ESPOSITO, L. (2016). Mobilidade urbana e o caso Uber: aspectos jurídicos e sociais da startup. *Perspectiva*, v. 40, n.150, 63-74.