
MOBILIDADE URBANA, POLÍTICAS PÚBLICAS E PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO* ---

Ademir Silva Carminatti Júnior,
Vinicius Ferreira Baptista

Resumo: o presente artigo tem como tema mobilidade e políticas públicas, especificamente, tendo como objeto o Plano Diretor do Município de São Gonçalo (SG), analisando-o à luz das principais políticas no que se refere à mobilidade urbana no Brasil, notadamente, o Estatuto das Cidades (2001), a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) e o Estatuto da Metrópole (2015). Aplicamos um estudo descritivo e analítico com o apoio de bibliografia normativa e analítica a partir de autores especialistas. O plano diretor ressalta uma série das prerrogativas de desenvolvimento descritos na Constituição Federal, assim como se pauta em elementos característicos da municipalidade de SG, o que implica, em um primeiro momento, a devida adequação normativa e, não necessariamente, em termos de aplicação prática. O plano diretor é uma ferramenta pouco aproveitada pelos atores políticos onde se deve utilizar o melhor planejamento, aplicando-o conjuntamente às políticas públicas para sanar problemas no transporte público e mobilidade urbana. O pouco aproveitamento do plano diretor resulta em uma gestão inadequada, sendo demonstrado e identificado principalmente nos cotidianos do povo em transtornos no trânsito e sem expectativa de solução.

Palavras-chave: São Gonçalo. Políticas Públicas. Plano Diretor. Mobilidade Urbana.

URBAN MOBILITY, PUBLIC POLICIES AND THE MASTER PLAN
OF THE MUNICIPALITY OF SÃO GONÇALO

Abstrac: this article deals with mobility and public policies, specifically with the São Gonçalo Municipality (SG) Master Plan, analyzing it in light of the main policies regarding urban mobility in Brazil, notably the Statute of the Cities (2001), the Urban Mobility National Policy (2012) and the Metropolis Statute (2015). We applied a descriptive and analytical study with the support of normative and analytical bibliography from expert authors. The master plan outlines a number

of the development prerogatives described in the Federal Constitution, as well as being based on elements characteristic of the municipality of SG, which implies, in the first instance, due normative adequacy and not necessarily in terms of practical application. The master plan is a tool little used by political actors where the best planning should be used, applying it jointly to public policies to solve problems in public transport and urban mobility. The poor utilization of the master plan results in an inadequate management, being demonstrated and identified mainly in the daily lives of the people in disorders in the traffic and without expectation of solution.

Keywords: *São Gonçalo. Public policy. Master plan. Urban mobility.*

MOVILIDAD URBANA, POLÍTICAS PÚBLICAS Y EL PLAN DIRECTOR DEL MUNICIPIO DE SAN GONZALO

Resumen: el presente artículo tiene como tema movilidad y políticas públicas, específicamente, teniendo como objeto el Plan Director del Municipio de São Gonçalo (SG), analizándolo a la luz de las principales políticas en lo que se refiere a la movilidad urbana en Brasil el Estatuto de las Ciudades (2001), la Política Nacional de Movilidad Urbana (2012) y el Estatuto de la Metrópoli (2015). Aplicamos un estudio descriptivo y analítico con el apoyo de bibliografía normativa y analítica a partir de autores especialistas. El plan director resalta una serie de prerrogativas de desarrollo descritas en la Constitución Federal, así como se pauta en elementos característicos de la municipalidad de São Gonçalo, lo que implica, en un primer momento, la debida adecuación normativa y, no necesariamente, en términos de aplicación la práctica. El plan director es una herramienta poco aprovechada por los actores políticos donde se debe utilizar la mejor planificación, aplicándolo conjuntamente a las políticas públicas para remediar problemas en el transporte público y movilidad urbana. El poco aprovechamiento del plan director resulta en una gestión inadecuada, siendo demostrado e identificado principalmente en los cotidianos del pueblo en trastornos en el tránsito y sin expectativa de solución.

Palabras clave: *São Gonçalo. Políticas Públicas. Plan Maestro. Movilidad Urbana.*

O tempo gasto em trânsito com o transporte público ou privado é um dos maiores descasos nas sociedades contemporâneas. Por isso, ele possui grande impacto na qualidade de vida das pessoas. Condições precárias em veículos públicos, serviços de baixa qualidade, trajetos sem infraestruturas e uma histórica inexistência de logística para um planejamento estratégico de mobilidade urbana, fazem parte do contexto de várias cidades e, especialmente, do município de São Gonçalo (SG). Assim, no que se refere à mobilidade urbana no Brasil e à luz das principais políticas, o objeto de pesquisa da análise aqui proposta é o Plano Diretor do Município de São Gonçalo. Metodologicamente, com o apoio de bibliografia normativa (leis, decretos, planos e políticas) e analítica, a partir de autores especialistas (GIL, 2007; RICHARDSON *et al.*, 2007), aplicamos um estudo descritivo e analítico.

A Lei de Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana estabelece os padrões sobre o que uma cidade deve seguir para sanar os problemas citados. Segundo Gomide (2008), o Projeto de Lei tem como objetivo geral estabelecer os princípios, as diretrizes e os instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável. Assim, percebemos que existe correlação entre desenvolvimento e mobilidade urbana. Esta lei se coaduna com outros ordenamentos, como os Estatutos da Cidade e da Metrópole e os Planos Diretores. Mas até que ponto eles conversam entre

si e refletem as características da cidade? Diante disso, o presente texto procura delimitar elementos do Plano Diretor do Município de São Gonçalo, trazendo luz às perspectivas indicadas em termos de desenvolvimento e combate às desigualdades sociais.

Em um primeiro momento, situamos a mobilidade e o transporte como direitos fundamentais garantidos constitucionalmente e abordamos o modo como eles estão entrelaçados a desigualdades sociais. Paralelamente, também destacamos sua indicação pelas normas constitucionais. Em seguida, situamos a correlação das políticas públicas com o Plano Diretor, elencando conceitos e normativas. Por fim, delimitamos especificamente o Plano Diretor municipal.

Por ele, podemos perceber que o Plano Diretor (2009), sancionado pela Lei Complementar (LC) nº 1, se coaduna a uma série de leis, como, por exemplo, o Estatuto das Cidades (2001), a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) e o Estatuto da Metrópole (2015), posteriores à LC nº 1. Ademais, o Plano Diretor ressalta uma série de prerrogativas de desenvolvimento descritos na Constituição Federal, assim como se pauta em elementos característicos da municipalidade de São Gonçalo. Fato esse que implica, em um primeiro momento, uma devida adequação.

DESIGUALDADES SOCIAIS E ATUAÇÃO DO MUNICÍPIO NO TRANSPORTE PÚBLICO

Logo em seu artigo 1º, a Constituição Federal de 1988 define a República Federativa do Brasil como um Estado Democrático de Direito, tendo ele, como fundamentos:

- I. A soberania;
- II. A cidadania;
- III. A dignidade da pessoa humana;
- IV. Os valores sociais do trabalho e da livre-iniciativa;
- V. O pluralismo político.

Já o Art. 3º, define os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I. Construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II. Garantir o desenvolvimento nacional;
- III. Erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;
- IV. Promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Combinados, esses dois artigos ponderam a questão da longa tradição política autoritária brasileira, resultando em um modelo de marginalização de grupos sociais, ao mesmo tempo em que isso foi “inserido” socialmente via políticas, majoritariamente, clientelistas. De acordo com Santos (1994), isso resultou em um processo histórico que culminou na dualidade entre um país “legal” e um país “real”, em que se observavam enormes obstáculos à construção da cidadania, à participação popular, ao exercício dos direitos e à justiça social.

A cidadania e a dignidade da pessoa humana se coadunam com a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, em que a pobreza, a marginalização e as desigualdades

sociais e regionais estejam devidamente erradicadas. No âmbito conceitual, ao menos, a Constituição entende que, ocorrendo desigualdades, não há como se ter um Estado Democrático de Direito, uma vez que, em tal situação, os fundamentos constituintes estariam prejudicados.

Holston (2013) inicia a sua argumentação sobre cidadania dizendo que “todos os Estados nacionais lutam para administrar as diferenças sociais que distinguem entre seus habitantes” (p.21). Isso leva à compreensão da correlação de forças e das disputas ideológicas na luta de classes, especificamente, nas disputas pelas ações do Estado, as quais balizarão os atos que aprofundarão ou diminuirão as diferenças sociais.

Assim, neste contexto, podemos entender que a necessidade de políticas públicas está em criar condições que sanem problemas públicos, objetivando a construção de um ambiente social, a princípio, mais justo e equilibrado, e com condições materiais equivalentes de disputas entre diferentes grupos sociais. No âmbito de nossa análise, consideramos a questão da mobilidade urbana e como as diversas políticas públicas vêm (ou não) produzindo impactos de redução (ou não) das desigualdades sociais.

A Constituição Federal de 1988 estabelece os direitos sociais no âmbito dos Direitos e Garantias Fundamentais, como pode ver visto no Artigo 6º, que dispõe: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”. Ainda no âmbito da Constituição Federal, o Art. 21, inciso XX, destaca que compete à União, “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. Do mesmo modo, o Art. 22, inciso IX, afirma que a ela cabem as “diretrizes da política nacional de transportes”.

Isso significa que a União é competente pelos aspectos macros da organização das políticas públicas, no sentido normativo e estrutural. Contudo, a própria Constituição delimita, via Art. 30, inciso V, “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Nesse sentido, a Lei n. 10.257 (10 de julho de 2001), denominada “Estatuto das Cidades”, estabelece as normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Em seu Art. 2º, ela compreende a Política Urbana como o plano que estrutura “o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”. Ainda faz parte dessa política o direito: às cidades sustentáveis; à gestão democrática; à cooperação entre os governos; o planejamento do desenvolvimento das cidades; à oferta de equipamentos urbanos e comunitários; ao transporte e serviços públicos; e à ordenação e controle do uso do solo, dentre outros aspectos.

Especificamente, quanto aos instrumentos da política urbana, apontados no Art. 4º, o Plano Diretor faz parte do planejamento municipal, sendo ele o “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (Art. 40) e a “parte integrante do processo de planejamento municipal” (§1º, Art. 40), englobando o território do município como um todo. Deve ele ser revisto também, pelo menos, a cada dez anos. O Art. 41 indica

ainda a obrigatoriedade de sua elaboração para determinadas cidades, sobretudo aquelas com mais de vinte mil habitantes ou que sejam integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Já a lei nº 12.587 (3 de janeiro de 2012) institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), entendida como instrumento da política de desenvolvimento urbano. Seu objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade, ao fomento e à concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano. Isso deve ocorrer por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (Art.2º).

A lei subscrive a mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (Art. 4º, I), já a acessibilidade é tida como a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” (Art. 4º, III). Seus princípios compreendem, no Art. 5º:

- 1 Acessibilidade universal;
- 2 Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- 3 Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- 4 Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- 5 Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- 6 Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- 7 Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- 8 Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- 9 Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Além de interagir com a política de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais, uma das diretrizes da PNMU é a prioridade pelos transportes não motorizados, em relação aos os motorizados, e dos serviços de transporte público coletivo, em detrimento do transporte individual motorizado. Ademais, ela defende a integração entre os meios e serviços de transporte urbano e prioriza os projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado (Art. 6º, I, II, III e VI). Desta feita, a PNMU está vinculada à regulação do desenvolvimento das cidades, de forma integradora, com inúmeras políticas públicas das demais áreas. Ou seja, não há como pensar a criação de sistemas de transporte público e desconsiderar a adequada ocupação dos espaços urbano e rural, assim como em áreas mais pobres e distantes dos centros.

Especificamente, quanto às metrópoles, tendo em vista que São Gonçalo faz parte da área metropolitana do Rio de Janeiro, temos também a Lei nº 13.089 (12 de janeiro de 2015), que institui o Estatuto da Metrópole. Esse documento estabelece as diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos estados. Além disso, tem por base as normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, assim como, ele estabelece os critérios para o apoio da União em ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano (Art. 1º).

A referida lei inova ao entender, de forma mais específica que as normativas anteriores, que as políticas urbanas devem ser orientadas pelo compartilhamento de responsabilidades e ações entre os entes da Federação. Isso, tanto em termos de organização e planejamento, quanto na execução de funções públicas de interesse comum. Assim, se tem a prevalência do interesse comum sobre o local e o compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado, respeitando a autonomia dos entes da Federação, além da observância das peculiaridades regionais e locais, objetivando a gestão democrática da cidade. Elemento pautado pela efetividade do uso dos recursos públicos em busca do desenvolvimento sustentável (Art. 6º, I a VII).

Tendo em vista que as municipalidades brasileiras, ainda que em áreas metropolitanas, possuem limitada capacidade de receita para interpor sistemas de mobilidade robustos, esta lei permite uma série de ações conjuntas para a sua organização. Isso corre, sobretudo, naqueles que envolvem a implantação de um processo permanente e compartilhado de planejamento e de tomada de decisão quanto ao desenvolvimento urbano e às políticas setoriais afeitas às funções públicas de interesse comum. Nesse sentido, o Art. 13 dessa norma destaca que a União apoiará as iniciativas voltadas à governança interfederativa, dos estados e municípios, observados as diretrizes e os objetivos do plano plurianual, as metas e as prioridades fixadas pelas leis de diretrizes orçamentárias e o limite das disponibilidades das leis orçamentárias anuais. Cumpre destacar, por fim, que se pensou em criar um Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano Integrado, mas que, no debate legislativo, não avançou. Isso tendo em vista o período conturbado de crise econômica e política instaurada no período em que a lei foi discutida.

Podemos perceber aqui que, a princípio, no ordenamento jurídico, as leis procuram ressaltar e, em certa medida, respeitar os preceitos fundamentais. Desse modo, eles são entendidos como garantidos pela Constituição Federal e, no que se refere ao entendimento do transporte e da mobilidade, são vistos como basilares à criação de uma sociedade mais justa, equilibrada e com desenvolvimento social indutor de mudanças sociais. Para sociedades mais justas, não basta apenas uma ocupação equilibrada do solo, o zoneamento adequado e o respeito ao desenvolvimento organizado do perímetro urbano. Integrar diferentes regiões e permitir o acesso ao espaço público é fundamental, não apenas para a integração entre pessoas, mas, sobretudo, pela promoção da integração entre ideias, sentidos, percepções diversas de vida e existencialidades.

POLÍTICAS PÚBLICAS E PLANO DIRETOR

Segundo Rodrigues (2010), desde meados do século XX, as Políticas Públicas – enquanto área do conhecimento da Ciência Política – adquiriram autonomia e *status* científico após diversos estudos realizados na Europa e nos Estados Unidos (EUA). Enquanto os europeus deram ênfase no papel do Estado, procurando analisar e explicar o seu papel e de suas organizações na produção de políticas públicas, nos EUA o enfoque se deu sobre a ação dos governos (p. 29).

Entre as razões de maior interesse público sobre as políticas públicas estão, primeiramente, a percepção pública dos impactos das políticas na vida cotidiana. Em segundo,

está o questionamento sobre os resultados das políticas públicas e as decisões governamentais sobre os problemas públicos e a agenda, assim como, as causas e consequências desse processo (RODRIGUES, 2010).

O termo “política pública” está relacionado à dimensão real, com vistas às orientações para a decisão e a ação que tratam do conteúdo que compõe as decisões políticas e os processos que as constroem e as implementam. Rua (2009) ressalta, contudo, que nem toda decisão política constitui-se como política pública. Desse modo, uma política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público. Para Secchi (2010), o tratamento ou a resolução de um problema, entendido como relevante, é a razão para a consignação de uma política pública. Ela apresenta, essencialmente, uma intencionalidade pública e uma resposta a um problema público.

O problema público é a “diferença entre a situação atual e uma situação ideal possível para a realidade pública” (SECCHI, 2010, p. 7). No entanto, na realidade de muitos países, ocorre um juízo de valor, uma vez que o problema apenas se torna “público” quando os atores políticos o consideram como um problema e público. Além disso, Rua (2009) também ressalta que, ainda que atuem sobre a esfera privada, as políticas públicas não são privadas. Desconsiderando a valoração pessoal, para ser público o problema “deve ter implicações para uma quantidade ou qualidade notável de pessoas” (2009, p. 7).

Ademais, as políticas públicas podem ser compostas por outras políticas públicas que a operacionalizam. Sendo que, para cada nível da política, há distintas perspectivas dos problemas e ações, assim como, diversas configurações institucionais, atores e interesses diferentes (CAPANO; GIULIANI, 2005 apud SECCHI, 2010). Desse modo, elas podem fazer uso de diversos instrumentos para que as orientações e diretrizes sejam transformadas em ação. Elas podem tomar a forma de programas públicos, projetos leis, campanhas publicitárias, esclarecimentos públicos, inovações tecnológicas e organizacionais, subsídios governamentais, rotinas administrativas, decisões judiciais, coordenação de ações de uma rede de atores, gasto público direto, contratos formais e informais com *stakeholders*, dentre outros.

Assim, podemos considerar que o Plano Diretor é um instrumento essencial de políticas públicas para gestores. Ele comporta um dos instrumentos de planejamento urbano que, no Brasil, compreende dois aspectos: as leis urbanísticas e os planos diretores. A expressão “Plano Diretor”, segundo o IBAM (s/d) começou a ser utilizada no Brasil, na década de 1930, em francês (*Plan Directeur*), quando o arquiteto Alfred Hubert Donat Agache elaborou um documento dessa espécie para o Rio de Janeiro.

Souza (2008) pondera que os Planos Diretores tomam forma e conteúdo a partir de diferentes práticas de planejamento, que tomam a forma de planos físico-territoriais. Como exemplo disso, têm-se o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI); o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) e o Plano Estratégico. Mais recentemente, também é possível identificar os Planos Diretores Participativos (PDP), estando estes sintonizados com a reforma urbana. Segundo o IBAM (s/d, p. 14), o Plano Diretor “é o instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do Município”. Assim, ele e o Plano Diretor Integrado de Transporte indicam as “diretrizes e ações necessárias para melhorar a mobilidade

urbana”. Os dois deverão, portanto, observar transportes públicos de qualidade e em quantidade suficiente.

Para Rezende e Ultramari (2007), a falta e a ineficiência do planejamento estratégico nas gestões municipais, assim como do Plano Diretor, impactam diretamente no cotidiano das pessoas. Assim, os serviços prestados no transporte público necessitam que tais projetos sejam melhores transparentes, o consórcio do transporte precisa de melhorias, a evolução dos atores políticos com políticas públicas e a maior participação.

A administração pública municipal demanda competência e efetividade dos seus gestores, que devem se atualizar e agir por meio de instrumentos técnicos, modernos e práticos de planejamento e de gestão (GOMIDE, 2008). Nela, o gestor deve entender o processo de política pública, de acordo com Secchi (2010), o qual é conhecido como o ciclo de política pública (*policy cycle*). Este envolve a identificação do problema, a formação da agenda, a formulação de alternativas, a tomada de decisão, a avaliação e a extinção da política pública.

O Planejamento Estratégico municipal, segundo Rezende e Ultramari (2007), visa a administração pública e busca o interesse da maioria da população. Além disso, com objetivo de gerar um processo dinâmico e interativo, estabelece as estratégias e ações do município, tornando a administração mais eficiente. Neste princípio, na maioria do país, destacam-se os distintos problemas na mobilidade urbana, os quais, necessitando de um planejamento de longo prazo, são discutidos e verificados suas soluções a partir de leis, planos, consórcio e problemas atuais.

Conforme Rezende e Ultramari (2007), os princípios que norteiam o Plano Diretor estão contidos no Estatuto da Cidade, onde ele está definido como instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município.

Nota-se, assim, a preocupação com os problemas de transporte e mobilidade por estarem interligados. Nisso, destaca-se a falta de transparência que ocorre na escolha da empresa do consórcio de transporte que, conforme a Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) (Art. 8º - § 2º): “os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo. Além dessas deficiências ocorre a falta de participação popular que aceita todas as medidas adotadas”.

MOBILIDADE URBANA

O desenvolvimento territorial tem como base a importância da mobilidade urbana. O município, desta feita, tem a importante função de planejar e executar a da melhor forma possível, ou seja, a que seja mais benéfica. Conforme a PNMU (BRASIL, 2012), no Art. 18, são atribuições dos municípios, planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, promovendo resultado e regulamento dos serviços de transporte urbano.

Por isso, os atores políticos desenvolvem um papel fundamental, através de seu planejamento estratégico, na identificação dos problemas e aplicação das políticas públicas em benefício da sociedade. Segundo Secchi (2010), as políticas públicas compreendem

os *policymakers* e os *policytakers*, sendo os primeiros os atores que realizam a elaboração de uma política pública, enquanto que os outros são os destinatários dessa política.

Um dos principais objetivos da PNMU é aumentar a participação do transporte coletivo e não motorizado na matriz de deslocamentos da população. Essa política deve integrar o planejamento urbano, o transporte e o trânsito, além de observar os princípios de inclusão social e de sustentabilidade ambiental (BRASIL, 2012). A Lei estabelece que os municípios acima de 20 mil habitantes, e todos aqueles obrigados na forma da lei, devem elaborar o Plano Diretor. Assim, apesar de muitos atores políticos entenderem que a obrigatoriedade se dá apenas pela quantidade da população, o rol de municípios obrigados à elaboração do Plano de Mobilidade é o mesmo dos obrigados à elaboração do Plano Diretor (BRASIL, 2001).

O Plano de Mobilidade Urbana coloca em prática os princípios, os objetivos e as diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Segundo Silva e Constant (2016), ao analisarmos a política e o Plano, notamos que são diversas as etapas desrespeitadas e não cobradas nos municípios. Para se atingir a equidade social, de acordo com os autores, deve ser provido um acesso justo e igualitário pelo Estado a fim de promover a superação das necessidades sociais básicas, como o acesso ao emprego e as condições de vida razoáveis, independente da renda ou localização.

Para o IBAM ((s/d), p.16), a mobilidade deve ser centrada nas pessoas e não nos veículos, o que importa em pensar nas bases necessárias para priorizar o “acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios não motorizados de transporte”. Isso tende a orientar que não se deve planejar a mobilidade, dentro da cidade, a partir da ótica dos veículos – como se todos tivessem condições para obter um. A orientação recairia, neste contexto, em elementos que ampliem o acesso à cidade das mais variadas formas, integrando diversos meios de transporte e não necessariamente os motorizados.

De acordo com Silva e Constant (2016), diversas pessoas no município de São Gonçalo sofrem da consequência, sem notar o prejuízo que sofrem com o tempo parado no trânsito, além da identificação de outros problemas ocorridos na cidade. No próprio Rio de Janeiro também há casos de descaso, no qual duas antigas áreas industriais, Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, hoje possuem metrô, o que traz investimento para o desenvolvimento territorial. Essas áreas foram historicamente desfavorecidas pelo crescimento do número de estabelecimentos e pela alteração do conjunto das atividades, dos serviços e do ambiente urbano, como o aumento do acesso para um maior número de pessoas, com maior facilidade, dos produtos de comércio, educação, cultura e serviços. Também nesse sentido está a renovação de espaços degradados, estimulando o desenvolvimento de polos na prestação de serviços, o aumento em empreendimentos imobiliários aos sistemas de transportes, a valorização fundiária e o desenvolvimento econômico local.

De acordo com Gonçalves (2012), a desigualdade social no município de São Gonçalo é um fator histórico, sem previsão para uma solução e determinado pelos fenômenos estruturantes do tecido socioespacial. O eixo histórico de urbanização contemporâneo demonstra como foi estruturada a concentração no centro da cidade e nos bairros adjacentes, assim como, na área comercial e residencial, com locais que possuem estruturas

e concentração de pessoas bem remuneradas, vivendo, por exemplo, em condomínios de luxo. Além disso, elas estão no torno das vindas dos *shoppings*, que promovem serviços de ótima qualidade para os moradores. Estes possuem, assim, boa segurança, lazer e o melhor da habitação. Já as regiões mais afastadas do município, como o bairro de Ipiúba, sofrem com as piores condições de estruturação da cidade. Com isso, é revelada tamanha diferença social entre as pessoas que moram no centro e as que moram mais afastadas, pois estas não têm saneamento básico, falta de segurança, transporte público e etc.

A Política Urbana em São Gonçalo

O Plano Diretor do município de São Gonçalo foi institucionalizado pela Lei Complementar nº 1/2009. Em seu Art. 9º, em que **são apresentadas suas** diretrizes gerais, o transporte aparece como um direito (inciso II), do mesmo modo que a racionalização da rede viária e dos serviços de transportes, com vista à redução do custo e do tempo de deslocamento da população ocupada (inciso VI); a oferta de equipamentos urbanos e comunitários; o transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais (inciso XIV). Ainda no Art. 10 (inciso X), esse documento indica que “o sistema de transporte coletivo terá prioridade nas ações governamentais”.

O transporte público aparece, no Art. 14, como uma das estratégias para a promoção do desenvolvimento social do município e, especificamente, no Art. 15 (inciso III), no âmbito da estruturação viária, de transportes públicos e das condições de acessibilidade. Nesse sentido, é entendido também que o combate à ocorrência de congestionamentos, assim como, do aumento dos níveis de poluição e de acidentes deve ser considerado prioritário. Há de se destacar também que o crescimento desordenado, é um dos elementos que procuram nortear a compatibilização do transporte coletivo, do uso do solo e do sistema viário. Por fim, um dos objetivos previstos no Plano é o de “criar menores percursos a pé e maior segurança ao cidadão” (alínea “d”, inciso III, Art. 15). No que se refere à forma de criação do modelo de transporte público, ele situa que se deve obedecer aos “princípios da integração e da complementaridade de modos e serviços” (alínea “e”, inciso III, Art. 15) e que deve ser orientado por um “modelo sistêmico e integrado de gestão dos serviços de transporte público coletivo” (alínea “f”, inciso III, Art. 15).

A Política Urbana aparece no Art. 44 desse documento, em que se define ao Município de São Gonçalo a prerrogativa de gerenciamento do sistema de transportes urbanos, sendo ele “o transporte público de passageiros, a infraestrutura viária, a circulação de veículos e pessoas, estacionamentos, abrigos e terminais de passageiros e cargas”. Entre os objetivos desta política, como no Art. 45, podemos apontar como relevantes a importância da racionalização da ocupação urbana (inciso II); as necessidades básicas da população (inciso III); o funcionamento ideal do escoamento da estrutura de produção, comércio e serviços (inciso IV); a institucionalização de um sistema de transporte compatível à demanda e com a renda dos usuários (inciso V); o estímulo ao uso do transporte público de passageiros e redução do uso do transporte individual (inciso VI) e a compatibilização dos Sistemas de Transportes Urbanos de São Gonçalo e de Passageiros, tendo assim uma integração operacional e tarifária (inciso VII).

A observação também do princípio da viabilização da execução da política de transportes urbanos na cidade, sendo observa no Art. 46 a prioridade da circulação de pessoas relacionado aos veículos, visando a ampliação de espaços destinados aos pedestres e ciclistas em vias exclusivas (inciso I); o estabelecimento de operações em tráfegos exclusivos para o transporte público (inciso II); estruturar e estimular o uso do sistema viário em acessos às vias arteriais (inciso IV); estabelecer a racionalização na operação do sistema de transporte (inciso V); a limitação do uso do espaço público como estacionamentos por longo período (inciso VI); e desestimular a circulação de veículos de grande porte, como de cargas em tráfegos de volume elevado (inciso IX). O poder executivo municipal, conforme o Art. 48, deve rever o Plano Diretor de Transportes Urbanos – PDTU, método básico para o norteamto dos sistemas de transportes, devendo-se ser observados com mais atenção os principais problemas no município.

As operações urbanas consorciadas são analisadas, por meio da transformação urbanística da cidade, em seu Plano Diretor, no Art. 85, em que o Poder Público Municipal, por meio de lei, estabelece as transformações urbanísticas e estruturais. Ou seja, o elemento básico para uma modificação na cidade se dá por meio de suas vias, que possuem grandes transtornos e são um dos seus principais destaques negativo.

Um dos métodos de ajuda de controle, junto à população, foi a criação da política do Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR). Segundo o Art. 109, ele foi criado como um órgão colegiado integrante da Administração Pública Municipal, composto por representantes do Poder Público e da Sociedade Civil. Isso foi atribuído, de acordo com o Art. 111, como um modo de se manifestar sobre as políticas, as diretrizes e as estratégias de zoneamento, produção, ocupação e uso do solo, saneamento básico, habitação, transporte, e mobilidade do município. Assim, estabeleceu-se como uma ferramenta fundamental para o apontamento de críticas e melhoramentos para o desenvolvimento da cidade, principalmente sobre o transporte e a mobilidade (inciso I) e o modo de participação social, em relação a pronunciarem-se sobre as propostas, iniciativas, programas, planos e projetos, voltados ao desenvolvimento do município. Ela é uma área onde se pode, por meio dos cidadãos, ser apresentadas propostas e planejamentos para iniciativas e melhorias no e do município (Inciso II).

Das disposições gerais e transitórias, é observado a importância e os problemas do Plano Diretor. Isso porque, de acordo com o Art. 118, a normativa terá vigência de 10 anos. Ou seja, a má estruturação ou só a teoria de copiar um Plano Diretor de um município vizinho não fará com que a cidade se desenvolva, pelo contrário. Por isso a importância de um planejamento estratégico municipal, para que assuntos, como sobre a mobilidade, **não se tornem** precários no município, com risco de ser alterado apenas no próximo plano.

Impactos da Mobilidade em São Gonçalo

São Gonçalo, como a grande maioria das cidades do Brasil, não possui um Plano de Transporte, que menos ainda está articulado ao Plano Diretor do município, fato esse que acaba afetando o desenvolvimento econômico da cidade. Segundo Rolnik (2013), as

políticas de transporte público precisam ser pensadas de forma integrada, articulando diferentes modais e conectada com as demais decisões do Plano Diretor da cidade, como as relacionadas ao uso e ocupação do solo e à habitação, por exemplo.

O planejamento territorial é de suma importância para o gestor público que, por meio de pesquisas, terá o projeto que analisará sugestões de como o ator político deve entender, identificar, estruturar e aplicar a política pública necessária, sanando determinados problemas públicos. Como exemplo, é verificável como é dada importância, na agenda governamental, ao tema de mobilidade urbana e os métodos utilizados; de como é visto a vida do trabalhador, que fica grande parte da vida em um congestionamento, o que afeta seu trabalho e lazer, assim como, aponta os melhores métodos para o desenvolvimento local para que os três setores da economia se beneficiem.

Desse modo, a falta de planejamento urbano interfere diretamente no uso do transporte público, afetando significativamente a sociedade do município de São Gonçalo. Segundo o IBGE (2017), a população é estimada em 1.049.826 habitantes, a qual está distribuída pelos 247, 7 km² de seu território. Nessa cidade, os preços das passagens do transporte aumentam, anualmente, sem uma melhora da qualidade dos serviços, apresentando vias e seguranças precárias, além de não ser levado em conta o custo revertido para o cidadão. De acordo com Lima (2016), o serviço de transporte necessita o oferecimento de uma forma eficiente e econômica, de modo que a receita vinda do calor cobrado do passageiro cubra, ao máximo, os custos do transporte público, não tendo, como fim, uma visão de lucro.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) possui 16 milhões de habitantes e, conforme dados do Censo Demográfico (IBGE, 2010), 74% (quase 12 milhões) da população do estado residem nessa região. Destes, 62% possuem idade entre 15 e 70 anos e trabalham na capital. Diante disso, e por causa dos meios de locomoção, ocorre uma segregação espacial, sendo que muitas pessoas optam em morar em favelas/comunidades para ficarem próximas do mercado de trabalho. Esse movimento, entretanto, é acompanhado por discriminação por essa opção, recebendo, essas pessoas, piores e menores condições de trabalho e salários.

A distribuição geográfica dos trabalhadores e o tempo de deslocamento casa-trabalho em 46% estão concentrados no município do Rio de Janeiro; 14,4% em São Gonçalo e Niterói; 6,3% em São João de Meriti e 5,8% em Duque de Caxias. A maioria da população trabalha 8 horas por dia e durante os dias úteis da semana, sendo os seus horários de entrada e de saída dos serviços parecidos. Fato esse que influencia em horários de *rush* ampliados e em congestionamentos preocupantes. A pesquisa demonstra também o tempo de deslocamento da casa para o trabalho na cidade, com foco nas pessoas que moram na periferia ou na cidade do Rio e que levam de 15 a 45 minutos, em média (57%), para fazerem o percurso. Entretanto, por outro lado, outras pessoas levam de 90 a 135 minutos (21% e 6%, respectivamente). Por causa desse tempo elevado, há algumas que preferem trabalhar no próprio município (24%), a fim de evitarem tais deslocamentos e terem tempos mais proveitosos (MIHESSE; MACHADO; PEDRO, 2010).

Outros dados demonstram, em minutos, o tempo gasto por uma pessoa que vai dos municípios periféricos para a Região Metropolitana. Para a cidade de São Gonçalo, por exemplo, leva-se, em média, 52 minutos e para Seropédica são 43 minutos de trânsito precários. Assim, demonstra-se que a imobilidade pode se dar de duas formas: a primeira cor-

responde aquela enfrentada pelas pessoas que se dispõem a trabalhar e que, por isso, ficam presas no trânsito por longas horas; a segunda corresponde àqueles que deixam de participar do mercado de trabalho, principalmente do formal, pela falta de qualidade do transporte e pela longa jornada de deslocamento (MIHESSE; MACHADO; PEDRO, 2010).

Na segunda metade do século XIX, segundo Lima (2016), foram construídas as estradas de ferro em São Gonçalo, sendo uma delas a Estrada de Ferro Leopoldina, que ligava Niterói a Rio Bonito e a Maricá, como também de São Gonçalo a Cabo Frio. Por meio delas, os serviços eram realizados em tempos inferiores, diferentemente do que aconteceu com os ônibus, que trouxeram diversos problemas. Isso porque, com a falta do plano urbano da cidade, foram construídas moradias sem organização, fazendo com que as pessoas percam tempo em viagens curtas, o que influencia em suas possibilidades de trabalho e/ou lazer. Diante desse cenário, atualmente existem soluções que ajudariam São Gonçalo melhorar seus problemas de mobilidade, como um planejamento para uso de trens, metrô ou BRT. Como exemplo disso, estão algumas cidades do Brasil, as quais possuem essas ferramentas, as quais foram fundamentais e trouxeram benefícios, conforme Rolnik e Klintowitz (2011). Nesse sentido pode ser citado o caso de São Paulo, cujo plano PITU trouxe para a cidade a integração e modernização dos transportes, além de uma melhora significativa na qualidade de vida das pessoas.

Desse modo, a mobilidade urbana afeta o mercado de trabalho de distintas maneiras. Isso porque, ela influencia na participação dos indivíduos, visto que pressiona o deslocamento precário da região; no desemprego, dada a mobilidade que afeta o trabalhador e o faz buscar maiores variedades de emprego, mas o restringindo em seu local; e a informalidade, já que para alguns trabalhadores, dado o custo e/ou o tempo de deslocamento, não compensa pelo o que é retribuído. Portanto, a absorção dos trabalhadores no mercado de trabalho no local em que residem está associada aos diversos problemas causados pelos deslocamentos diários, sendo que sua exclusão do mercado de trabalho ou a inserção no mercado informal apresenta-se, diante da situação, como alternativa para algumas pessoas. Isso ocorre, por exemplo, na cidade de Guapimirim. Assim, logo notamos o quanto a mobilidade urbana afeta o desenvolvimento das cidades, devendo ela receber mais atenção dos atores políticos, que devem estar mais preocupados em resolverem o problema (MIHESSE; MACHADO; PEDRO, 2010).

Ainda de acordo com os dados de Mihessen, Machado e Pedro (2010), os números empregatícios no Rio de Janeiro são preocupantes, visto que 39,8% das pessoas estão desempregadas ou inativas (da população, em média 60,2% das pessoas estão ocupadas). Muito desses números se dá por causa dos problemas com o transporte e seguem também os movimentos pendulares intermunicipais, que concentram grande massa de emprego na cidade do Rio de Janeiro. Como, por exemplo, o caso da população de São Gonçalo que, em média, tem 15% da sua mão de obra direcionada para a região metropolitana, sendo que, esse número não é ainda maior apenas pela dificuldade de deslocamento encontrada entre a casa e trabalho. Além de que, esse mesmo problema é encontrado dentro do próprio município, como no caso de 61% da população que enfrentam dificuldades com o transporte na cidade (MIHESSE, MACHADO, PEDRO, 2010; IBGE, 2010; LIMA, 2016).

Disso resulta que o custo do tempo para se chegar à Região Metropolitana faz com que novas centralidades surjam em periferias mais distantes, o que abre espaço para o aparecimento de novas segregações geográficas, como os polos de empregos nas próprias cidades. Esse é o caso de Itaguai, que tem o seu porto e a maioria de sua população trabalhando no próprio município (82%). Além disso, a dificuldade de se chegar na Região Metropolitana também faz com que os municípios vizinhos tenham e compartilhem trabalhadores entre si, como nos casos dos municípios de Itaboraí, São Gonçalo e Niterói. Logo nota-se a importância da mobilidade urbana, pois é a partir dela que se obtêm melhores números, no que diz respeito ao desenvolvimento da cidade, que não deve ser barreira para o crescimento regional (MIHESSE; MACHADO; PEDRO, 2010).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidadania e a dignidade da pessoa humana se coadunam com a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, em que a pobreza, a marginalização e as desigualdades sociais e regionais estejam devidamente erradicadas. Ao menos, no âmbito conceitual, a Constituição entende que, em ocorrendo desigualdades, não há como se ter um Estado Democrático de Direito, uma vez que em tal situação, os fundamentos constituintes que dão base ao Estado brasileiro estariam prejudicados.

Dentro da Constituição Federal de 1988, o direito ao transporte é previsto entre os direitos sociais, no âmbito dos Direitos e Garantias Fundamentais, como pode ser visto em seu Artigo 6º. Em outras leis, como o Estatuto das Cidades, a PNMU e o Estatuto das Metrôpoles, não apenas o transporte, mas também, de forma vinculada, a mobilidade é apresentada como direito fundamental, tendo em vista o desenvolvimento social justo, equilibrado e que permita a vida digna.

Podemos perceber aqui que, a princípio, no ordenamento jurídico, as leis procuram ressaltar e, em certa medida, respeitar os preceitos fundamentais entendidos como garantidos pela Constituição Federal, no que se refere ao entendimento do transporte e da mobilidade como basilares à criação de uma sociedade mais justa, equilibrada e com desenvolvimento social indutor de mudanças sociais. Desse modo, para sociedades mais justas, não basta apenas uma ocupação equilibrada do solo, o zoneamento adequado e o respeito ao desenvolvimento organizado do perímetro urbano. Integrar diferentes regiões e permitir o acesso ao espaço público é fundamental nesse processo, não apenas para a integração entre pessoas, mas, sobretudo, por causa da relevância do trânsito e troca de ideias, sentidos, percepções diversas de vida e existencialidades.

O desenvolvimento territorial tem como base a importância da mobilidade urbana e, por isso, o município tem a importante função de planejar e executá-la da melhor forma possível. Segundo o IBAM (s/d, p. 14), o Plano Diretor “é o instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do Município”. Assim, ele e o Plano Diretor Integrado de Transporte indicam as “diretrizes e ações necessárias para melhorar a mobilidade urbana”. Estes dois deverão observar e trabalhar com a ideia de transportes públicos de qualidade e em quantidade suficiente.

Desse modo, o planejamento territorial é de suma importância para o gestor público que, por meio de pesquisas, terá o projeto que analisará sugestões de como o ator político deve entender, identificar, estruturar e aplicar a política pública necessária, sanando determinados problemas públicos. Como exemplo, é verificável como é dada importância, na agenda governamental, ao tema de mobilidade urbana e os métodos utilizados; de como é visto a vida do trabalhador, que fica grande parte da vida em um congestionamento, o que afeta seu trabalho e lazer, assim como, aponta os melhores métodos para o desenvolvimento local.

Em suma, o Plano Diretor é uma ferramenta pouco aproveitada pelos atores políticos, que devem utilizar o melhor o planejamento, aplicando-o conjuntamente às políticas públicas, a fim de sanar problemas no transporte público e na mobilidade urbana. O pouco aproveitamento do desse Plano resulta em uma gestão inadequada, sendo isso verificável no cotidiano da população, visto os transtornos no trânsito e a falta de expectativa para a sua solução.

Referências

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. *Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001*. Denominada Estatuto da Cidade. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 10 ago. 2017.

BRASIL. *Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 13 ago. 2017.

BRASIL. *Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015*. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm> Acesso em: 10 abr. 2017.

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Agenda governamental e o processo de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2008.

GONÇALVES, Thiago Giliberti Bersot. *Periferias segregadas, segregação nas periferias: Por uma análise das desigualdades intraurbanas no município de São Gonçalo, RJ*. 2012. Dissertação (Mestrado em Urbanismo)-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

HOULSTON, James. *Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil*. Tradução de Claudio Carina. Revisão Técnica de Luísa Valentini. Companhia das Letras: São Paulo, 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo da população do município de São Gonçalo/RJ*. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/saogoncalo/panorama>>. Acesso em: 18 ago. 2017.

KLINTOWITZ, Danielle; ROLNIK, Raquel. Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 89-108, abril, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 21 abr. 2018. <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007>.

LIMA, Eduardo de Almeida. *Uma análise das linhas municipais de transporte coletivo de São Gonçalo por meio de um modelo de otimização*. Monografia (Graduação em Engenharia Civil). Escola. Politécnica, UFRJ, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<http://monografias.poli.uff.br/monografias/monopoli10017028.pdf>>. Acesso em: 21 abr. 2018.

MIHESSEN, Vitor; MACHADO, Danielle Carusi; PERO, Valéria. Mobilidade urbana e mercado de trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *Revista da ABET*, v. 14, n. 2, p. 310-327, jul./dez., Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/abet/article/view/27958/15025>>. Acesso em: 03 abr. 2018.

REZENDE, Denis Alcides; ULTRAMARI, Clovis. Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro 2007, vol. 41, n. 2, p. 255-271. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-76122007000200005&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 21 abr. 2018.

RICHARDSON et al. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 3. ed. rev. amp. São Paulo: Atlas, 2007.

ROLNIK, Raquel. *Plano de transporte? Para que?* 2013.

Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/07/11/plano-de-transporte-para-que/>>. Acesso em: 15 ago. 2017.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *Cidadania e justiça: a política social na ordem brasileira*. 3 ed. Rio de Janeiro: Campus, 1994

SÃO GONÇALO [MUNICÍPIO]. *Lei Complementar nº 1 de 2009*. Aprova a revisão do plano diretor do município de São Gonçalo e dá outras providências. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/07/11/plano-de-transporte-para-que/>>. Acesso em: 15 ago. 2017

SECCHI, L. *Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos*. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

SILVA, André da. Mobilidade urbana e equidade social: possibilidades a partir das recentes políticas de transporte público na Metrôpole do Rio de Janeiro. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território*. Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, Rio de Janeiro, n. 10, p. 293-317, dez. 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanas*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2008.

* Recebido em: 21.04.2018. Aprovado em: 04.05.2018.

ADEMIR SILVA CARMINATTI JÚNIOR

Mestrando em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Administrador Público.

VINICIUS FERREIRA BAPTISTA

Doutor em Políticas Públicas e Formação Humana (UERJ). Professor Adjunto do Departamento de Administração Pública e do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas da UFRRJ. Administrador.