

MOBILIDADE URBANA NOS PLANOS E DIREITO À CIDADE

Érica Tavares^{1}, Leticia Xavier Baldissara² & Jefferson da Silva Carvalho³*

RESUMO

TAVARES, E.; BALDISSARA, L. X.; CARVALHO, J. S. Mobilidade urbana nos planos e direito à cidade. **Perspectivas Online: Humanas & Sociais Aplicadas**, v.13, n.39, p.16-33, 2023.

As condições de mobilidade nas cidades estão atreladas a uma série de fatores que envolvem a estrutura urbana, onde as políticas e ações do ponto de vista de uma mobilidade transformadora devem promover uma cidade mais justa, acessível, democrática e sustentável. O objetivo deste artigo é analisar em que medida as políticas de mobilidade em curso no município de Campos dos Goytacazes apresentam convergência com os princípios da reforma urbana e do direito à cidade discutidos em nível nacional. Para tanto, foi realizada uma pesquisa documental com análise da legislação, tendo como objeto de investigação o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes. Essa análise se dá sob a ótica da capacidade institucional, que pode ser analisada sob as dimensões relativas à

capacidade administrativa e à capacidade política. A análise indica que os planos refletem alguns dos elementos centrais da agenda de uma mobilidade inclusiva, entretanto alguns elementos não são considerados ou são pouco enfatizados, como a mobilidade em suas especificidades para diversos grupos de pessoas, perspectivas sobre outro modelo de prestação de serviço ou outro modelo de financiamento do sistema de transporte coletivo, além da questão da sustentabilidade ambiental ser pouco referenciada no plano de mobilidade, embora com apontamentos importantes, não apresenta explicitação sobre como será feito. Pensar essa capacidade institucional municipal voltada aos princípios da reforma urbana e do direito à cidade é fundamental.

Palavras-chave: Estrutura Urbana. Transporte. Capacidade Institucional.

¹Professora do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas (PPGDAP/UFF), pesquisadora do Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense e do Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA).

²Graduanda em Ciências Sociais (UFF), pesquisadora do Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense e do Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA).

³Mestrando em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas (PPGDAP/UFF), pesquisador do Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense e do Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA).

(*) e-mail: ericatavares@id.uff.br

Data de recebimento: 29/12/2023

Aceito para publicação: 16/04/2024

Data de publicação: 01/07/2024

URBAN MOBILITY IN PLANS AND THE RIGHT TO THE CITY

Érica Tavares^{1}, Leticia Xavier Baldissara² & Jefferson da Silva Carvalho³*

ABSTRACT

TAVARES, E.; BALDISSARA, L. X.; CARVALHO, J. S. Urban mobility in plans and the right to the city. **Perspectivas Online: Humanas & Sociais Aplicadas**, v.13, n.39, p.16-32, 2023.

Mobility conditions in cities are linked to a series of factors that involve the urban structure, where policies and actions from the point of view of transformative mobility must promote a fairer, more accessible, democratic and sustainable city. The objective of this article is to analyze to what extent the mobility policies underway in the municipality of Campos dos Goytacazes show convergence with the principles of urban reform and the right to the city discussed at a national level. To this end, a documentary research was carried out with analysis of the legislation, in which the Managing Plan and the Sustainable Urban Mobility Plan of Campos dos Goytacazes were the object of investigation. This analysis takes place from the perspective of institutional capacity, which can be analyzed under

dimensions relating to administrative capacity and political capacity. The analysis indicates that the plans reflect some of the central elements of the inclusive mobility agenda, however some elements are not considered or are little emphasized, such as mobility in its specificities for different groups of people, perspectives on another service provision model or another financing model for the public transport system, in addition to the issue of environmental sustainability being little referenced in the mobility plan, although with important notes, it does not present explanation on how it will be done. Thinking about this municipal institutional capacity focused on the principles of urban reform and the right to the city is fundamental.

Keywords: Urban Structure. Transport. Institutional Capacity.

¹Professor of the Postgraduate Program in Regional Development, Environment and Public Policies (PPGDAP/UFF), researcher at the Observatório das Metrópoles/Norte Fluminense and at the Center for Research and Socio-Environmental Studies (NESA).

²Graduate in Social Sciences (UFF), researcher at the Observatório das Metrópoles/Norte Fluminense and at the Center for Research and Socio-Environmental Studies (NESA).

³Master in Regional Development, Environment and Public Policies (PPGDAP/UFF), researcher at the Observatório das Metrópoles/Norte Fluminense and at the Center for Research and Socio-Environmental Studies (NESA).

(*) e-mail: ericatavares@id.uff.br

Received: 29/12/2023

Accepted: 16/04/2024

Published online: 01/07/2024

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana depende de uma série de fatores que envolvem a estrutura urbana – a infraestrutura do sistema de mobilidade, a disponibilidade e o acesso aos meios de deslocamento, as características sociais e econômicas da população, a localização e distribuição das moradias, postos de trabalho, bens, serviços e equipamentos públicos e privados. De acordo com Harvey (1980), as mudanças na forma espacial da cidade e nos processos sociais, que operam na cidade podem gerar vantagens ou desvantagens a partir da localização. As alterações no sistema urbano de circulação e as políticas de mobilidade, dependendo da forma como são implementadas, podem fazer com que a mobilidade seja um mecanismo para melhoria das condições de reprodução social.

Além disso, no cenário atual, vários autores têm trabalhado com a necessidade de reconhecer a relação do tema com “outras políticas setoriais, como meio ambiente, saúde, desenvolvimento econômico e social, além do desenvolvimento urbano” (BOARETO, 2021, p. 9), enfocando a promoção de uma mobilidade transformadora (BOARETO, 2021; RODRIGUES; BASTOS, 2022), que permita “promover a acessibilidade, a equiparação de oportunidades e a inclusão social de forma ambientalmente sustentável. A política de mobilidade urbana possui maior ou menor complexidade, conforme as características das cidades” (BOARETO, 2021, p. 9).

Rodrigues e Bastos (2022) apresentam quatro linhas de ação na agenda da política urbana atual para uma mobilidade urbana transformadora com tópicos que abordam problemas e possíveis soluções, tendo em vista a diversidade urbana brasileira, as desigualdades, injustiças sociais e ambientais.

- i) romper com o modelo excludente, em que prevalece o planejamento orientado para a automobilidade;
- ii) planejar investimentos que otimizem, requalifiquem e expandam as infraestruturas, pensando também em subsistemas de alta capacidade, ao contrário dos vultuosos investimentos realizados recentemente e que não foram capazes de evitar a grave crise atual;
- iii) mudar o modelo de financiamento baseado, atualmente, na passagem subvencionada quase que exclusivamente pelo usuário;
- iv) enfrentar o desafio ambiental, através da descarbonização e da maior participação dos modos ativos e de frotas de emissão zero, principalmente no transporte público por ônibus (RODRIGUES; BASTOS, 2022, p. 156).

Dentro dessas linhas de ação, alguns princípios são destacados pelos autores, convergentes com estudos anteriores (VASCONCELLOS, 2005; GOMIDE, GALINDO, 2013). Ao ajustarmos tais diretrizes à realidade urbana de uma cidade de porte médio que exerce uma polaridade regional como Campos dos Goytacazes, podemos apontar os seguintes princípios que podem orientar a agenda das ações relativas à mobilidade urbana: mobilidade articulada com diretrizes na esfera federal; políticas de mobilidade na perspectiva da integração territorial-regional; mobilidade com inclusão e participação; mobilidade com segurança; mobilidade com outro modelo de financiamento, mobilidade com outro modelo de prestação do serviço; mobilidade com descarbonização e eletrificação da mobilidade (RODRIGUES; BASTOS, 2022).

Os princípios para uma mobilidade urbana transformadora se assentam fundamentalmente na concepção do direito à cidade, que tem origem na abordagem de

Lefebvre (2001), e é retomada por Harvey (2012). É um conceito polissêmico, com uma diversidade de orientações e, ao mesmo tempo, uma categoria acionada na luta por direitos e cidadania (TAVOLARI, 2016). Para Lefebvre (2001), o direito à cidade só pode ser formulado como o direito à vida urbana, transformada, renovada”. Para o autor, a cidade é obra, uma construção coletiva e ‘o urbano’ é o lugar do encontro, da prioridade do valor de uso sobre o valor de troca. Assim, o direito à cidade “se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001, p. 134).

O direito à cidade é muito mais que a liberdade individual de ter acesso aos recursos urbanos: é um direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade. Além disso, é um direito coletivo e não individual, já que essa transformação depende do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização. A liberdade de fazer e refazer as nossas cidades, e a nós mesmos é, a meu ver, um dos nossos direitos humanos mais preciosos e ao mesmo tempo mais negligenciados (HARVEY, 2012, p. 74).

Como se vê, essa concepção é bastante ampla e abrange uma visão coletiva de cidade e de caminhos para sua transformação. O direito à cidade não é uma soma de direitos ou de acessos individuais aos recursos, bens e oportunidades no sistema urbano, porém, ao mesmo tempo, as políticas, ações e mobilizações específicas podem contribuir para fomentar a cidade como construção coletiva. Assim, analisar os diversos setores das políticas urbanas, como a mobilidade e o direito de ir e vir dos cidadãos e cidadãs, contribui para avaliar os desafios para um desenvolvimento urbano inclusivo, democrático e sustentável, sob os princípios da reforma urbana e a concepção do direito à cidade (RIBEIRO, 2022; RODRIGUES, BASTOS, 2022).

Nesse objetivo analítico, problematizar questões referentes à competência e capacidade dos municípios na gestão da política urbana também é essencial. Segundo Repetto (2004), a capacidade estatal pode ser compreendida como a capacidade das instâncias governamentais e líderes do poder público de expressar através das políticas públicas os níveis máximos de valor social. Aqui estamos situando a importância da capacidade institucional ser acionada para promoção do desenvolvimento urbano, considerando uma mobilidade urbana transformadora.

No Brasil, o município geralmente é o responsável pelas políticas urbanas, ao mesmo tempo os mecanismos de governança urbana e a capacidade institucional municipal (ou capacidades estatais) dependem da relação entre os entes federados. Bernazza e Longo (2014) também problematizam as capacidades institucionais a partir da capacidade estatal, trazendo várias concepções. Concordam com Repetto (2004) ao apontar que a capacidade estatal pode se dividir na: a) capacidade administrativa, relacionada ao aparato organizacional e atuação dos quadros técnico-burocráticos profissionais e autônomos (âmbito interno), e na b) capacidade política, ligada à habilidade dos governantes em captar as demandas populacionais, mobilizar recursos na esfera pública e tomar decisões conforme tais interesses majoritários (âmbito externo).

As ações vão se dar através das políticas públicas, programas e outros instrumentos, os quais pretende-se analisar no âmbito dos serviços de mobilidade urbana. Nessa linha, um primeiro elemento a considerar no âmbito das capacidades institucionais é a orientação

político-institucional expressa por meio dos marcos institucionais, como programas e planos municipais. Por exemplo, é possível investigar se estão alinhados com a promoção de uma transformação urbana numa perspectiva integradora, inclusiva e democrática.

Sendo assim, o objetivo deste artigo é analisar em que medida as políticas de mobilidade em curso no município de Campos dos Goytacazes apresentam convergência com os princípios da reforma urbana e do direito à cidade discutidos em nível nacional. Para tanto, foi realizada uma pesquisa documental com análise da legislação, tendo como objeto de investigação o Plano Diretor de 2020 e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes de 2022. Essa análise se dá sob a ótica da capacidade institucional, que pode ser analisada sob as dimensões relativas à capacidade administrativa e capacidade política. Pensar essa capacidade institucional municipal voltada aos princípios da reforma urbana e do direito à cidade é fundamental.

2. METODOLOGIA

O estudo apresentado neste artigo faz parte de um projeto mais amplo sobre a estruturação socioespacial do município de Campos dos Goytacazes e as condições de mobilidade urbana. O projeto vem trabalhando com diversas estratégias metodológicas, como pesquisa bibliográfica sobre concepções e estudos empíricos relacionados à mobilidade urbana, análise de dados secundários, pesquisa de campo através da realização de survey, mapeamentos temáticos e pesquisas em fontes documentais e legislações próprias.

A análise da capacidade do poder público municipal pode ser dar em duas frentes: a) análise do desempenho institucional – diagnóstico da realidade do município no campo de interesse, como no caso da mobilidade urbana; b) análise da capacidade institucional – capacidade de planejamento, como existência ou não de órgão específico de planejamento, sistema de informações, planos, instrumentos, pessoal técnico etc. (BERNAZZA; LONGO, 2014). Vários destes elementos vêm sendo estudados no que se refere à mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes. Para este artigo focamos na análise da capacidade institucional na dimensão referente à existência e conteúdo de planos e programas referentes à mobilidade urbana.

Assim, esta parte do estudo apresenta caráter qualitativo, através de pesquisa documental que geralmente visa investigar registros de organização, documentos oficiais, meios de comunicação públicos, legislações e outros artefatos. A pesquisa documental utiliza materiais que não receberam tratamento analítico (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 129). Os documentos podem ser compreendidos como “a sedimentação das práticas sociais, têm o potencial de informar e estruturar as decisões que as pessoas tomam diariamente e a longo prazo; eles também constituem leituras particulares dos eventos sociais” (MAY, 2004, p. 205).

“(…) a pesquisa documental, devido a suas características, pode ser confundida com a pesquisa bibliográfica. Gil (2008) destaca como principal diferença entre esses tipos de pesquisa a natureza das fontes de ambas as pesquisas. Enquanto a pesquisa bibliográfica se utiliza fundamentalmente das contribuições de vários autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental baseia-se em materiais que não receberam ainda um tratamento analítico ou que podem ser reelaborados de acordo

com os objetivos da pesquisa” (PRODANOV; FREITAS, 2013, p. 66).

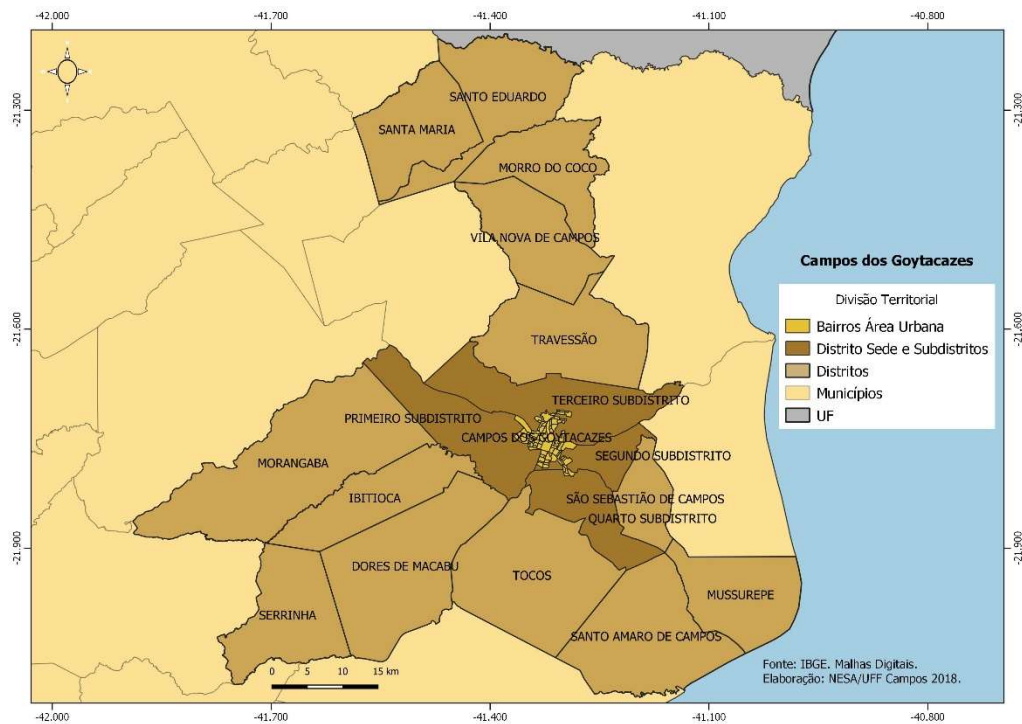
Importante destacar que os documentos são interessantes tanto pelo que contêm quanto pelo que foi “deixado de fora”. “Não é suposto que os documentos são artefatos neutros que registram a realidade social com independência (...); são vistos como meios através dos quais se expressa o poder social” (MAY, 2004, p. 215-216). Como afirma Faria Filho (1998, p. 98), a legislação pode ser considerada como um corpus documental, o que significa a importância de enfocá-la em várias dimensões, como as ressaltadas pelo autor: a lei como ordenamento jurídico, a lei como linguagem, a lei como prática social, a lei como prática ordenadora das relações sociais, a lei como campo de expressão e construção das relações e lutas sociais (FARIA FILHO, 1998). Assim, foram selecionadas como fontes documentais para a análise o Plano Diretor (2020) e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022) de Campos dos Goytacazes.

Os planos passaram por uma análise de conteúdo qualitativa, pelo mecanismo da estruturação, em que determinados aspectos do material são filtrados, com base em critérios definidos (MAYRING, 2002, p. 115). Em nosso estudo, tomamos alguns princípios que têm sido considerados como norteadores para uma mobilidade urbana transformadora, e avaliamos em que medida os planos sinalizam o atendimento ou atenção a estes princípios.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise desenvolvida contempla o município de Campos dos Goytacazes que, segundo o Censo Demográfico do IBGE de 2022 possuía 483.551 habitantes neste mesmo ano, o quinto em maior população no Estado do Rio de Janeiro (ERJ). O município fica na região norte fluminense, possui a maior extensão territorial do estado e é dividido em diversos distritos, conforme consta no mapa 1. O distrito sede é dividido em quatro subdistritos, onde se concentra a área mais urbanizada do município. A maior parte da população urbana está na interseção entre esses subdistritos que conformam os bairros urbanos. A integração entre os distritos e os deslocamentos urbanos constituem considerável desafio para as políticas de mobilidade urbana municipal.

Figura 1 – Divisão territorial do Município de Campos dos Goytacazes



A justificativa para considerar este município fundamenta-se nas transformações econômicas, sociais, urbanas, espaciais e ambientais na região norte fluminense e no município, relacionadas a determinado modelo de desenvolvimento ligado ao neoextrativismo (GUDYNAS, 2012; VITTE, 2020). Sabe-se que tais mudanças estão ligadas ao crescimento das atividades petrolíferas e portuárias na região, assim como a mudanças no padrão de urbanização, antes pautado pela lógica da industrialização e do crescimento urbano, agora mais ligado à lógica da metropolização, financeirização e crescimento dos investimentos imobiliários (LENCIONI, 2015; BARTHOLOMEU, 2018).

O município é considerado tradicional pelo regional por seu porte territorial, populacional, maior infraestrutura urbana e diversificação de atividades de comércio e serviços. Em seu espaço urbano também se observaram alterações na dinâmica populacional, na distribuição interna dos grupos sociais, nos processos de uso e ocupação do solo, assim como nas atividades econômicas, como aquelas ligadas ao suporte à indústria extrativa e ao complexo portuário, ampliação dos serviços de saúde e educação privados (em parte para atender às demandas de migrantes qualificados e suas famílias), atuação de empresas de construção civil no mercado imobiliário, entre outras mudanças. Tudo isso coloca novas demandas para as políticas públicas, como as de mobilidade urbana.

Para identificar em que medida as políticas de mobilidade em curso no município estão refletindo uma convergência com os princípios da reforma urbana e do direito à cidade (RIBEIRO, 2022), foram realizadas análises sobre o Plano Diretor (2020) e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022) de Campos dos Goytacazes. Certamente, toda legislação deve ser analisada por uma perspectiva crítica. Sabemos que os planos

estabelecidos em lei são frutos de discussões e arenas de disputas e que, além de boa parte de seus princípios e proposições ficarem apenas “no papel”, os planos não trazem em si a complexidade da vida urbana. Ou seja, mesmo que o plano fosse integralmente implementado isso não resolveria todos os problemas urbanos de um município, como critica Villaça (2005). Além disso, sabemos que nem sempre a cidade dos planos contempla a cidade real, vivida e experimentada pelos moradores, especialmente das áreas consideradas de ocupação irregular, representando “as ideias fora do lugar” (MARICATO, 2002). Sem desconsiderar estas críticas, também é possível apontar que os instrumentos urbanísticos sedimentam princípios e orientam, em alguma medida, as ações em torno das políticas urbanas.

Em relação aos instrumentos que analisamos aqui, o Plano Diretor (PD) foi previsto no Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 2001) e considerado essencial para a política de desenvolvimento e expansão urbana. Entre outros instrumentos previstos, no artigo 4º do Estatuto, Dacerli e Ferrareze Filho (2008, p. 39) apontam que “não há dúvida de que o Plano Diretor, previsto nos artigos 39, 40, 41 e 42 é o instrumento de maior destaque e relevância, por se revestir de base das políticas urbanas”.

Para Campos dos Goytacazes, o PD tem como objetivo estabelecer normas, objetivos, diretrizes e disposições gerais com finalidade de garantir o crescimento ordenado com a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos do município de Campos dos Goytacazes. É um plano mais geral sobre o ordenamento urbano municipal que traz: diretrizes gerais para as políticas públicas considerando a dimensão territorial nas áreas de desenvolvimento econômico, desenvolvimento humano e qualidade de vida, desenvolvimento urbano e rural, meio ambiente; trata sobre a gestão democrática e o sistema de planejamento e gestão; assim como os instrumentos para a implantação da política de desenvolvimento urbano do município (Art. 3º do PD). No Plano Diretor de 2020, um de seus capítulos trata exclusivamente sobre a mobilidade urbana e a integração do território municipal (Capítulo IV – artigos 81 a 88 do PD).

Em relação especificamente à mobilidade, a Lei Federal 12.587/2012 previa que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborassem seus planos de mobilidade urbana. Ao longo da década seguinte em Campos, algumas iniciativas buscaram fomentar essas ações e os prazos foram prorrogados diversas vezes. Após várias tentativas, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS) do Município de Campos dos Goytacazes foi aprovado em 2022, dez anos após a aprovação da Lei Federal. O plano de mobilidade tem por finalidade orientar as ações do município no que se refere ao uso do solo, modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Campos dos Goytacazes.

A partir dos princípios elencados acima, buscamos avaliar se o PD e PLANMOBS estão seguindo as diretrizes alternativas para se obter as soluções para uma mobilidade urbana transformadora, em conexão com a agenda política que visa uma cidade mais democrática, acessível e sustentável. Sabe-se que entre a aprovação dos planos e as efetivas ações e atendimento às demandas da população há muitos caminhos a serem percorridos, mas os planos são elementos essenciais para direcionar essa trajetória. Com base em estudos e fundamentação referenciada anteriormente, como Boareto (2021), Rodrigues e Bastos (2022), entre outros, tomamos alguns princípios para orientar a análise dos planos.

Inicialmente, consideramos o princípio relativo à *mobilidade articulada com diretrizes na esfera federal*, que tem como proposta debater a mobilidade com protagonismo da esfera federal, que visa evidenciar a atuação do Governo Federal incentivando a visão de planejamento nos municípios e nos estados. Através da Lei Federal nº 12.587/12 - Lei da Mobilidade Urbana que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o governo federal se faz presente. Tanto no PD como no PLANMOBS, encontramos a presença da lei federal como referência. O próprio Plano Diretor de Campos de 2020, no artigo 195, previa a necessidade de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade em atendimento às exigências da legislação federal de 2012, o que foi concretizado em 2022.

Já o princípio da *mobilidade na perspectiva da integração territorial-regional* tem como objetivo considerar a mobilidade com políticas na escala interurbana, visando a utilização de consórcios públicos para cobrir mais de um município, garantindo a circulação efetiva da população no território da cidade e com os municípios ao redor.

No PD, os artigos 13, 80, 94, 163, 165, 193, 194 e 358, tratam sobre a gestão do transporte coletivo municipal e intermunicipal e sugerem propostas de recuperação de estradas, investimentos no transporte público coletivo municipal e intermunicipal para atender localidades mais afastadas e obras para melhorias do trânsito e transporte. Em termos de integração, por exemplo, o Plano Diretor trata sobre a “efetiva construção do novo contorno rodoviário da BR-101 no Município, a fim de afastar o tráfego da rodovia do perímetro urbano central, e para sua duplicação no trecho Campos-Vitória”, além da necessidade de “articular com os demais poderes e a iniciativa privada, para melhoria da rodovia BR-356, em especial para o aprimoramento da sua interligação com o Complexo Logístico do Porto do Açú” (CAMPOS, 2020). Também cita a importância da “ligação de transporte regional de passageiros até Macaé”, assim como a “revitalização do trecho Campos - São Fidélis para aproveitamento turístico e implantação de ramal ferroviário para atendimento à área industrial”. Interessante notar que o artigo 94 cita inclusive o Plano de Mobilidade, que ainda não havia sido aprovado, embora estivesse em construção.

A principal diretriz estratégica para a melhoria das condições de mobilidade interurbana refere-se à implementação das propostas viárias previstas no plano de mobilidade sustentável de Campos dos Goytacazes e dos novos eixos estruturadores da circulação urbana indicados no mapa 06, para atender às necessidades de expansão da cidade (CAMPOS, 2020).

Os artigos 164 e 165, por exemplo, reconhecem ainda que o desenvolvimento do Município e a valorização de áreas com potencial econômico e turístico dependem da integração regional.

No PLANMOBS, o artigo 3, no inciso LXXXI, define transporte público coletivo intermunicipal como um “serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana”. No artigo 4, inciso XIV, cita a integração de sistemas viários estaduais e federais nos princípios do plano. De todo modo, observa-se que o princípio da integração regional está presente nas diretrizes dos planos, entretanto, como visto anteriormente pelas pesquisas, a questão da mobilidade interna no município é bastante problemática, sobretudo para os distritos fora da área central. Sendo assim, diante da extensão territorial de Campos, reconhecemos que esse princípio deva indicar a relevância do reforço de ações de integração

entre os distritos e a área central, aliado à integração com outros municípios.

O princípio sobre *mobilidade com inclusão e participação* tem como foco primordial a democratização do espaço público e a promoção da acessibilidade, priorizando o interesse social e garantindo a participação ampla, plural e inclusiva nas decisões de planejamento nas cidades. No PD os artigos 5, 86, 87 e 88, por exemplo, trazem a promoção da acessibilidade universal, por meio de padronização de calçadas, instalação de sinalização adequada, regulamentações de vagas para pessoas portadoras de deficiências, participação da população e outros. No que diz respeito à participação da população, o artigo 5 contém explícita a necessidade de “participação da população nos processos de decisão, planejamento e gestão – gestão democrática e participativa” (CAMPOS, 2020). Interessante observar que no artigo 86 é citada a implementação do PLANMOBS que ainda não tinha sido aprovado: “Implementar o Plano de Mobilidade sustentável, articulado com o Plano Cicloviário e com o Plano de Acessibilidade Universal - PLAU, contemplando rede de ciclovias, ciclofaixas, bicicletário e sinalização específica” (CAMPOS, 2020). No PLANMOBS, o artigo 3, inciso I, define acessibilidade.

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida” (CAMPOS, 2022).

Ainda no âmbito do PLANMOBS, o artigo 4, 5 e 6 apresentam os princípios que norteiam o plano de mobilidade, as diretrizes e os objetivos gerais, tratando, em linhas gerais sobre a acessibilidade, a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público, a promoção do acesso igualitário ao espaço da cidade priorizando o transporte público, promoção de inclusão social e melhorias nas condições de acessibilidade e mobilidade, entre outros aspectos.

No artigo 7, os incisos VI, VIII, XI destacam a participação cidadã como primordial para a mobilidade, a incrementação da integração da mobilidade ativa e políticas setoriais visando a melhoria da mobilidade e acessibilidade. Em geral, a acessibilidade e inclusão são pensadas em termos de estrutura física, como os artigos 23, 24 e 25 que trazem propostas de padronização de calçadas visando a acessibilidade. A acessibilidade e a inclusão envolvem também uma reflexão sobre as condições sociais e econômicas da população para acessar os espaços públicos e as oportunidades existentes na cidade, que passa essencialmente pelas condições de mobilidade, pelas distâncias, oferta dos serviços, preços dos deslocamentos etc. (Harvey, 1980). O artigo 82 do PLANMOBS trata sobre a garantia do acesso ao transporte público e o artigo 89 indica como se daria a participação social.

A participação cidadã será efetivada por meio: I - Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana; II - De audiências e consultas públicas presenciais e eletrônicas; III - Dos termos definidos na Lei Federal nº 9.503/97, especialmente nos artigos 72, 73 e o seu parágrafo único (CAMPOS, 2022).

No que se refere à participação da população, Medeiros e Silva (2017), ao analisarem a participação da população em audiências públicas relacionadas à questão, apontam que “essa participação permanece restrita a uma pequena parcela da população. A classe

dominante sempre participou da elaboração de políticas públicas, quem nunca participou foram as classes dominadas, ou seja, a maioria” (Medeiros; Silva, 2017, p. 12). Ou seja, mesmo que os planos assegurem a participação nas decisões, têm que se questionar quais os mecanismos são acionados para efetiva participação da população que utiliza os serviços de transporte, ou da própria população que não utiliza por não ter esse acesso garantido por uma série de motivos.

O quesito *mobilidade com segurança* trata a respeito da segurança de diversos grupos de pessoas como pedestres, motociclistas, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida, crianças, idosos, mulheres, trata ainda sobre a questão da redução de velocidade. No PD, os artigos 86, 87, 88, 97 e 195, por exemplo, sugerem estudos para elaboração de padronização das calçadas, sinalizações adequadas, criação de redes cicloviárias, ciclofaixas, bicicletário e melhoria das malhas viárias, assim como prevê ações que facilitem a acessibilidade por parte de pessoas idosas e com deficiência.

No PLANMOBS, o inciso I do artigo 5 aponta a necessária “Priorização dos pedestres, das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida (permanente ou temporária) e dos ciclistas” (CAMPOS, 2022). Os artigos 10, 12, 23, 24, 25, 29 sugerem a implementação de políticas visando “qualidade das calçadas e rotas caminháveis, que direcione qualificar a infraestrutura de mobilidade dos trajetos realizados por pedestres”, assim como a implementação de malha cicloviária, normas para as novas construções de novos prédios, casas com larguras e especificações do espaço das calçadas. No artigo 31, o inciso V enfatiza a promoção da segurança no trânsito para minimizar acidentes. Os artigos 33, 34, 35 (inciso XIV), 36, 40, 42, 44, 47, 48, 49, 51, 52, 72 (incisos I, III, V, XIV, XVII) e 88 consideram a regulamentação das velocidades de veículos nas vias, ampliação das vias e mais sinalização como proposta para maior segurança nos deslocamentos, promoção da saúde e garantia da vida. Também se propõe a elaboração de diagnósticos e estudos visando avaliar as possibilidades de melhorias nos sistemas de trânsito e transportes coletivos, implementação de malhas cicloviárias e ações de educação no trânsito. Sobre a acessibilidade para idosos, apenas no Plano Diretor há considerações bastante genéricas, no PLANMOBS não há referência.

Sobre os motociclistas, Rodrigues e Bastos (2022) apontam que “a motocicleta é um veículo que possui vantagens individuais, sobretudo econômicas para as populações de menor rendimento. Contudo, devido à vulnerabilidade dos usuários, tem se tornado uma grande desvantagem social” (p. 161), revelando ações necessárias para lidar com o aumento expressivo deste meio de transporte. No PLANMOBS, inciso XIV do art. 35, encontramos somente uma menção criação de uma “faixa segura para ciclistas e motociclistas, nas interseções semaforizadas das vias de maior fluxo e registro de acidentes” (CAMPOS, 2022).

Para crianças e mulheres não encontramos ações específicas referentes a esses grupos, tanto no PD como no PLANMOBS. Sobre a mobilidade das crianças, em muitas situações associada à presença feminina como responsável, também é importante construir uma cidade acessível e segura para esse público. No que diz respeito à segurança das mulheres, as políticas de mobilidade devem considerar as mulheres no trânsito e no transporte público, já que elas acabam sendo mais expostas a violências cotidianas, como assédio, importunação sexual e até violências (RODRIGUES; BASTOS, 2022, p.162). A exclusão das mulheres nos planos é reflexo de como as lógicas patriarcais se desenvolvem, como o desenho urbano e

regulações da cidade se associam ao controle sobre corpos femininos e expressam os papéis de gênero nas decisões relativas ao espaço (NUNES; SILVA, 2020, p.193), e que a partir dessa organização excludente se coloca o homem como um sujeito universal público e do discurso. (MONTANER; MUXÍ, 2014, p.197 apud NUNES; SILVA, 2020, p.193). É preciso que os estados, municípios estejam atualizados quanto às questões de gênero e voltem seus olhares para políticas mais específicas de segurança para as mulheres. Esse olhar também tem sido enfatizado em diversas instâncias, conforme apontam Almeida e Prado (2022), entretanto o PD e o PLANMOBS não consideram essa dimensão.

Na sequência, o princípio sobre *mobilidade com outro modelo de financiamento* discute que a operação do transporte não pode depender exclusivamente do valor arrecadado pela passagem. Assim como as operadoras não podem continuar sendo remuneradas conforme a quantidade de pessoas que transportam, modelo que estimula a lotação e degrada a qualidade do serviço. Nesse sentido, este princípio sugere estudar um modelo de taxaço sobre congestionamento (considerando a posse de veículos por domicílios de média e alta renda) e prospectar receitas atreladas à exploração comercial e publicitária de infraestruturas de transporte público.

Analisando o Plano Diretor não foi encontrado em nenhum dos seus artigos algo relacionado a outro modelo de financiamento. No PLANMOBS, também não encontramos nada específico sobre outros modelos de financiamento, apenas o artigo 81, inciso VIII, reforça “a política integrada tarifária e de bilhetagem eletrônica” no âmbito do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros (CAMPOS, 2022), sem aprofundar em possíveis mudanças. Na agenda das políticas inclusivas de mobilidade urbana, a questão tarifária tem sido central, visto que uma proposta de revisão de financiamento e subsídio ao transporte, aliada às políticas de integração tarifária, têm o potencial de reduzir o comprometimento da renda das famílias com transporte, principalmente entre as mais pobres. O debate sobre tarifa zero tem se aprofundado e merece estudos locais a respeito (Caribé, 2019; Rodrigues, Bastos, 2022). As políticas tarifárias são como instrumentos de inclusão social pois podem impedir a propagação desse comprometimento de renda e a consequente deterioração contínua das condições de mobilidade urbana no Brasil (PEREIRA et al., 2021).

A questão da *mobilidade com outro modelo de prestação de serviço* considera a alteração nos parâmetros de governança atrelada ao modelo de prestação de serviço, com um papel mais ativo do município na regulação e fiscalização, adotando medidas relacionadas aos prestadores de serviços com nível de especialização técnica, reduzindo a dependência do serviço a poucos agentes, visto que, na maioria das empresas de transportes públicos, são grandes famílias ricas que dominam o ramo do setor como um todo. Ao analisar o PD e o PLANMOBS não encontramos dimensões sobre qualquer referência a outro modelo de prestação de serviço. No PLANMOBS, o artigo 5, o considera “promover parcerias público-privadas para financiamento de ações necessárias à implementação do PLANMOBS” (inciso XI); “Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão da infraestrutura e sinalização aos meios não motorizados” (inciso XIII); e também o inciso XIV cita a “Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão da estrutura do transporte público coletivo” (CAMPOS, 2022). Entretanto, não se trata detidamente sobre mecanismos de fiscalização dos operadores do Sistema de Transporte Coletivo Municipal, nem sobre qualificação técnica ou exigências para os operadores.

Por fim, o último princípio que trazemos para pensar a previsão das políticas de mobilidade no município de Campos dos Goytacazes é a questão da *mobilidade com descarbonização e eletrificação da mobilidade*, que visa trazer à discussão as políticas de mobilidade urbana com papel protagonista no combate às emergências climáticas. No Plano Diretor, de forma geral, não encontramos nada relacionado a essa questão.

No PLANMONBS, no artigo 5, inciso V, IX, X; artigo 7, incisos XII, XVI, XVII, citam a mitigação dos custos ambientais, “o estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes” (CAMPOS, 2022), o fomento de pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e acessibilidade. Além disso há uma referência ao papel do IMTT nesse quesito.

O IMTT, desenvolverá o planejamento para a substituição da frota, no que se refere ao uso de combustível fóssil, de modo a adequar 100% (cem por cento) da frota do transporte público coletivo a veículos movidos por energia renovável, não poluidora (CAMPOS, 2022, Artigo 81, parágrafo único).

A discussão sobre esse assunto é recente, mas traz a reflexão e o questionamento de quando e como os governos federais, estaduais e municipais vão começar a desempenhar o combate contra as emergências climáticas, já que o transporte responde por 47% das emissões de CO₂, e a descarbonização tem sido um dos caminhos mais estratégicos para baratear a operação do sistema sobre pneus a médio e longo prazos. Ao mesmo tempo, a mobilidade urbana sustentável é uma alternativa promissora para diminuir a ocorrência de eventos climáticos e meteorológicos extremos ligados ao aquecimento global e à melhora da qualidade do serviço (RODRIGUES; BASTOS, 2022, p. 166).

A partir da análise foi elaborado um quadro que permite visualizar em que medida os princípios indicados na agenda ligada à reforma urbana e ao direito à cidade estão contemplados nos dois planos recentes do município de Campos dos Goytacazes que remetem às políticas públicas e as ações sobre a mobilidade urbana.

Quadro 1 – Análise do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Princípios	Plano Diretor Lei Complementar nº 015, de 07 de janeiro de 2020	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável Lei nº 9.137, de 11 de abril de 2022
Diretrizes na esfera federal	Lei Federal nº 12.587/12	Lei Federal nº 12.587/12
Integração territorial-regional	Artigos 13; Artigo 80; Artigo 94; Artigo 163; Artigo 16; Artigo 193; Artigo 194; Artigo 358	Artigo 3, LXXXI e Artigo 4, XIV
Inclusão	Artigo 86; Artigo 87; Artigo 88	Artigo 3, I; Artigo 4, III, IV e XI; Artigo 6, I, II e IV; Artigo 23; Artigo 24; Artigo 25; Artigo 82
Participação	Artigo 5	Artigo 7, VI, VIII e XI; Artigo 89
Segurança	Artigo 86; Artigo 87; Artigo 88; Artigo 97 e Artigo 195	Artigo 5, I; Artigo 10; Artigo 12; Artigo 13; Artigo 23; Artigo 24; Artigo 25; Artigo 29; Artigo 31; Artigo 33; Artigo 34; Artigo 35, XIV; Artigo 36; Artigo 40; Artigo 42; Artigo 44; Artigo 47; Artigo 48; Artigo 49; Artigo 51; Artigo 52; Artigo 72, I, III, V, XIV, XVII
Outro modelo de financiamento	-	Artigo 81, VIII
Outro modelo de prestação de serviço	-	Artigo 5, XI, XII, XIV
Mobilidade com descarbonização e eletrificação da mobilidade	-	Artigo 5; VI, VII e VIII

Legendas	
	Referenciado
	Referenciado parcialmente
	Não referenciado

Fonte: CAMPOS - Plano Diretor (2020) e Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022). Elaboração própria.

A partir da análise sobre as legislações utilizadas como referência para pensar as políticas de mobilidade em curso no município, identificamos que os planos refletem alguns dos elementos centrais da agenda de uma mobilidade inclusiva, ao menos do ponto de vista de uma análise do que está proposto. Entretanto, alguns elementos não são considerados ou são pouco enfatizados. A mobilidade em suas especificidades para diversos grupos de pessoas, como pedestres, motociclistas, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida, crianças, idosos, mulheres é essencial, estes três últimos não são considerados. Ao analisar o PD e o

PLANMOBS não encontramos dimensões sobre perspectivas e estudos a respeito de outro modelo de prestação de serviço ou outro modelo de financiamento do sistema de transporte coletivo. A questão da sustentabilidade ambiental, que dá suporte à própria denominação do plano de mobilidade, é referenciada ligeiramente no PLANMOBS de 2022, embora com apontamentos importantes, não apresenta explicitação sobre como será feito.

4. CONCLUSÕES

As condições de mobilidade em uma cidade são fundamentais para determinar o acesso a distintos bens, serviços, equipamentos e oportunidades existentes no espaço urbano. Além disso, cada vez mais a mobilidade se torna uma dimensão central para refletir sobre os desafios para um desenvolvimento urbano inclusivo, democrático e sustentável.

Nessa perspectiva, uma série de princípios e orientações têm sido colocados por pesquisadores em torno do tema que precisam ser considerados tanto nos instrumentos legais elaborados quanto na sua implementação por meio de políticas e ações. O objetivo deste artigo foi analisar em que medida as políticas de mobilidade em curso no município de Campos dos Goytacazes apresentam convergência com esses princípios baseados na reforma urbana e no direito à cidade discutidos em nível nacional.

Assim, buscamos avaliar se o PD e PLANMOBS estão seguindo as diretrizes alternativas para se obter as soluções para uma mobilidade urbana transformadora, em conexão com a agenda política que visa uma cidade mais democrática, acessível e sustentável. A princípio, a própria aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes em 2022 revela o atendimento às exigências colocadas pela Lei 12.587/2012, embora isso tenha ocorrido 10 anos após a promulgação desta lei nacional. O município esteve entre os inúmeros que demoraram consideravelmente para elaborar seus planos de mobilidade.

Quando se pensa na integração territorial, no que se refere à dimensão regional, Campos está inserido em uma grande região de consideráveis empreendimentos econômicos – como Complexo de Exploração e Produção *off shore* de Petróleo e Gás na Bacia de Campos, em operação em Macaé, e o Complexo Industrial e Portuário do Açú (CIPA) em São João da Barra – demandando um sistema de mobilidade que deve ser pensado na escala regional, além da polaridade que exerce em termos de estudo, devido à atratividade das instituições de ensino superior. Mas a dimensão intraurbana e interdistrital também é um grande desafio, já que o município apresenta considerável extensão territorial e dificuldades de integração territorial interna, revelando a necessidade de pensar a mobilidade nesta escala. Os planos atentam para essas demandas, porém, a dimensão da integração, principalmente para as camadas mais populares ainda é um grande desafio.

Em relação à inclusão, segurança e participação, em geral, acessibilidade e inclusão são pensadas em termos de estrutura física, com poucas referências à diversidade dos grupos sociais e suas possíveis necessidades. Os mecanismos de participação são previstos, porém pouco incentivados.

No que se refere a alternativas ao modelo de financiamento existente e outro modelo de prestação de serviço, assuntos que estão na pauta da agenda em torno da mobilidade

urbana em nível nacional e com debates em vários municípios do país sobre a tarifa zero, por exemplo, não há considerações a respeito nos planos analisados.

Já do ponto de vista ambiental, há alguns apontamentos a respeito no PLANMOBS, inclusive com previsão de substituição de ônibus por veículos movidos por energia renovável. Mas essa agenda precisa se tornar cada vez mais central nas soluções e políticas relacionadas à mobilidade urbana, inclusive na relação com os demais princípios.

Apesar de sabermos que os planos geralmente são gerais, mais focados em diretrizes e menos em implementação específica de ações, metas e prazos estabelecidos, os instrumentos urbanísticos também são importantes, pois sedimentam princípios e orientam, em alguma medida, as ações em torno das políticas urbanas. Nesse sentido, planos que reflitam a agenda atual em torno da mobilidade urbana, focando nos princípios ligados à reforma urbana e ao direito à cidade, são cada vez mais fundamentais. O município de Campos dos Goytacazes ainda apresenta considerável caminho a ser percorrido para avançar nesta agenda, ao menos a partir dos dois planos fundamentais que norteiam o setor e o desenvolvimento urbano e territorial municipal.

5. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A. A.; PRADO, A. **O embarque e desembarque das mulheres durante a noite**. 14/04/2022. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/o-embarque-e-desembarque-das-mulheres-durante-a-noite/> Acesso em: 20/11/2023.

BARTHOLOMEU, M. C. As delimitações da unidade regional entre Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP): da megalópole à megarregião. **Anais...** Congresso Observatório das Metrópoles 20 Anos. Rio de Janeiro, dez./2018, p. 1409-1065.

BERNAZZA, C.; LONGO, G. Debates sobre capacidades estatales en la Argentina: un estado del arte. **Revista Estado y Políticas Públicas**, FLACSO-Argentina, ano 2, v. 3, out./2014. Disponível em: http://revistaeypp.flacso.org.ar/files/revistas/1414737548_articulo-1.pdf. Acesso em: 28/04/2022.

BOARETO, R. Os desafios de uma Política de Mobilidade Urbana transformadora das cidades. **E-metropolis**, Rio de Janeiro, n. 44, p. 8-24, 2021. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Renato-Boareto-2/publication/349413519_Os_desafios_de_uma_Politica_de_Mobilidade_Urbana_transformadora_das_cidades/links/60300c9992851c4ed5836006/Os-desafios-de-uma-Politica-de-Mobilidade-Urbana-transformadora-das-cidades.pdf. Acesso em: 07/08/2023.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Lei Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 01 abr. 2022.

CARIBÉ, D. **Tarifa Zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade.** 2019. 2019. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado)-Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, Salvador.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei Municipal nº 9.137**, de 11 de abril de 2022. Institui o plano de mobilidade urbana sustentável de Campos dos Goytacazes/RJ.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei Complementar Nº 15**, de 07 de janeiro de 2020. Institui o novo Plano Diretor do Município de Campos dos Goytacazes e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, RJ, 22 dez. 2020.

DECARLI, N; FERRAREZA FILHO, P. Plano Diretor no Estatuto da Cidade: uma forma de participação social no âmbito da gestão dos interesses públicos. **Senatus**, Brasília, v. 6, n. 1, p. 35-43, maio 2008.

FARIA FILHO, L. M. A legislação escolar como fonte para a História da Educação: uma tentativa de interpretação. In: _____ (Org.). **Educação, modernidade e civilidade: fontes e perspectivas de análises para a história da Educação oitocentista.** Belo Horizonte: Autêntica, 1998.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos avançados**, v. 27, p. 27-39, 2013.

GUDYNAS, E. O novo extrativismo progressista na América do Sul: teses sobre um velho problema sob novas expressões. In: LENA, P.; NASCIMENTO, E. P. (orgs.). **Enfrentando os limites do crescimento.** Sustentabilidade, decrescimento e prosperidade. Rio de Janeiro: Garamond & IRD, 2012.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade.** São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Lutas Sociais.** São Paulo, n. 29, p. 73-89, jul./dez., 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010: Microdados da Amostra.** Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2012

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo: Editora Centauro, 2001.

LENCIONI, S. Urbanização difusa e a constituição de megaregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. **Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais: E-Metrópolis**, n. 22, ano 6, set. 2015. p. 6-15.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In. MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** Petrópolis: Vozes, 2002, p. 121-192.

MAY, T. **Pesquisa social: questões, métodos e processos.** Porto Alegre: Artmed, 2004.

MAYRING, P. **Introdução a Pesquisa Social Qualitativa**. Uma orientação ao pensamento qualitativo. Weinheim: Beltz, 5ª ed., 2002.

MEDEIROS, C. L. S.; SILVA, M. W. Mobilidade Urbana e Participação Popular em Campos dos Goytacazes-RJ. **Anais... XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. São Paulo, mai/ 2017.

NUNES, A. C. A. S.; PEREIRA, M. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico| RBDU**, p. 189-206, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.nunes>. Acesso em: 07/08/2023.

PEREIRA, R. H. M. et al. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual**. Texto para discussão 2673, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, Rio de Janeiro: Ipea, 2021. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713>>. Acesso em: 18/07/2023. Plano Diretor (2020) e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022)

PRODANOV, C. C; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2ª ed. Editora Feevale, 2013.

REPETTO, F. **Capacidad Estatal**: requisito para el mejoramiento de la Política Social en América Latina. INDES - Banco Interamericano de Desarrollo, Serie de Documentos de Trabajo, n. 52, jul./2004.

RODRIGUES, J. M.; BASTOS, P. **Caminhos transformadores para mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras**. In: RIBEIRO, L. C. Q. Reforma Urbana e direito à cidade. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

TAVOLARI, B. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. **Novos estudos CEBRAP**, v. 35, p. 93-109, 2016.

VASCONCELLOS, E. A. A crise do planejamento de transportes nos países em desenvolvimento: reavaliando pressupostos e alternativas. **Transportes**, v. 3, n. 2, 1995.

VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo: [s. n.], 2005.

VITTE, C. C. S. Neoextrativismo e o uso de recursos naturais na América Latina: notas introdutórias sobre conflitos e impactos socioambientais. In: **Conexão Política**, Teresina, v. 9, n.1, pp. 167-194, jan./jun. 2020.