



Renata Florentino

Como transformar o direito à mobilidade

em indicadores de políticas públicas?
Uma contribuição

Resumo

No contexto de sediação da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, o Brasil está prestes a ter o maior volume de recursos de sua história a ser investido em políticas de mobilidade urbana num curto período. Financiamentos específicos são autorizados, o limite de endividamento estabelecido pela Lei de Responsabilidade Fiscal foi suspenso, bancos multilaterais voltam a aumentar seus negócios no país e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) também entra em ação para cobrar e financiar projetos de mobilidade das cidades-sede, por meio do PAC da Copa e PAC da Mobilidade Urbana. Em meio aos mega negócios e mega projetos, as populações atingidas estão envoltas no cenário de cidade de exceção, sem apoio jurídico a que se possa recorrer. Para avaliar os impactos desses projetos, tenta-se aqui estabelecer critérios que fogem das propostas de *city marketing* envolvida no cenário presente, a partir do debate sobre direito à cidade.

Palavras-chave: Avaliação; políticas urbanas; mobilidade urbana; indicadores; cidade de exceção.

Abstract

In the context of hosting of the World Cup in 2014 and the Olympic Games in 2016, Brazil is about to have the largest amount of resources in its history to be invested in urban mobility policies in a short period. Specific fundings are authorized, the debt limit established by the Fiscal Responsibility Law has been suspended, multilateral banks return to grow their businesses in the country and the PAC (Growth Acceleration Program) also takes action to charge and fund mobility projects of the city-hosts through the PAC of the World Cup of and PAC of Urban Mobility. In the midst of mega deals and mega projects, the affected people are surrounded the scenario of the city of exception, without legal support that can be appealed. To assess the impacts of these projects, attempts to establish criteria here who are fleeing from proposed city marketing involved in this scenario, from the debate on right to the city.

Palavras-chave: Evaluation; urban policy; urban mobility indicators; city except.

Renata Florentino

é mestre em sociologia e doutoranda em Ciências Sociais na Unicamp.

renata@mobilidadeurbana.net

Agradeço a leitura atenta de Jonas de Oliveira Bertucci, Yuriê Baptista César e Leandro Sena à versão preliminar deste artigo.

INTRODUÇÃO

Este *paper* pretende avançar na definição das dimensões de análise de políticas públicas de mobilidade em torno das quais se devem atentar nos próximos anos, quando intervenções urbanas ocorrerão de maneira intensificada nas grandes cidades brasileiras. Além das dimensões, vai-se procurar avançar na identificação dos novos atores, nacionais e internacionais, que definirão e financiarão essas intervenções urbanas. Uma ressalva importante trata da restrição do período a ser analisado, em função do prazo estabelecido pelo calendário dos jogos da Copa do Mundo (2014) e Jogos Olímpicos (2016), que se coloca como data já incorporada no cronograma de gestão das políticas urbanas das cidades-sede.

No contexto de sediação da Copa do Mundo de 2014¹ e dos Jogos Olímpicos de 2016², o Brasil está prestes a ter o maior volume de recursos de sua história a ser investido em políticas de mobilidade urbana. Financiamentos específicos são autorizados, o limite de endividamento estabelecido pela Lei de Responsabilidade Fiscal suspenso, bancos multilaterais voltam a aumentar seus negócios no país e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) também entra em ação para cobrar e financiar projetos de mobilidade das cidades-sede. Em meio aos mega negócios e mega projetos, as populações atingidas estão envoltas no cenário de cidade de exceção, sem apoio jurídico a que se possa recorrer. Para avaliar os impactos desses projetos, tenta-se aqui estabelecer critérios que fogem das propostas de *city marketing* envolvidas no cenário presente, buscando apoio no debate sobre direito à cidade.

A constituição dessas questões foi buscada para qualificar a avaliação dos prometidos legados positivos da sediação de megaeventos no país (Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016) e o acompanhamento dos investimentos públicos que serão feitos para adequação das cidades. Diversos estudos trabalham com os legados, simbólicos e materiais, deixados nos países que sediam grandes campeonatos esportivos, sejam as Olimpíadas, as Copas ou até mesmo Campeonatos de Rugby. O caso de Barcelona (Espanha), sede das Olimpíadas de 1992, é reverenciado por urbanistas mundo afora, como exemplo bem sucedido de momento adequado para o projeto necessário de redesenho urbano de cidade (seu planejamento teve início

ainda em 1985), enquanto que Montreal (Canadá - 1976), Sydney (Austrália - 2000)³ e Atenas (Grécia - 2004) ficaram famosas pelas estruturas grandiosas erguidas para seus jogos olímpicos e nunca mais utilizadas, fenômeno que se repetiu em parte na África do Sul em relação aos estádios.

Outra contribuição específica trata-se da escolha de se trabalhar com o legado das políticas de mobilidade urbana. Dado o quadro de produção acadêmica na área, os estudos sobre mobilidade urbana ainda se concentram nos ramos de engenharia e urbanismo, com alto foco no fluxo do trânsito, mas ainda subconsiderando seus impactos sociais, sendo raras as abordagens nas ciências humanas preocupadas com a questão.

Esse trabalho pode contribuir para o rol de estudos já debruçados sobre os impactos urbanos de sediar mega-eventos e insere-se dentro de pesquisa da Rede Nacional de Monitoramento dos Megaeventos Esportivos, projeto Metropolização e Megaeventos: os impactos da Copa do Mundo/2014 e Jogos Olímpicos/2016 (INCT Observatório das Metrôpoles).

CONTEXTUALIZAÇÃO

Esta contribuição tem relação explícita com a realização da Copa do Mundo no país, mas é importante ressaltar que seu foco é, verdadeiramente, as políticas de mobilidade urbana de cada uma das cidades em questão. O fator catalisador “Copa”, em termos efetivos, foi a oportunidade pleiteada pelo Governo Federal em 2007 de receber e fazer investimentos de maior porte nos municípios escolhidos, o que acaba por permitir uma série de alterações nos modelos de gestão em vigor, tanto para o processo decisório como para o processo de investimento e fiscalização, com a imposição de um prazo improrrogável para entrega das melhorias, que é de fato dificuldade constante em diversos empreendimentos públicos, em especial no setor de transportes⁴ (Gold e Gold 2008).

Um ponto a ser fortemente observado nessa pesquisa é o processo de disputa e construção política sobre os modelos de política de mobilidade urbana a serem adotados pela cidade, já que as etapas de definição, formulação e tomada de decisões sobre essas políticas são fundamentais para a análise das políticas públicas. A frequência de adoção das mesmas soluções

¹ As cidades que postularam e foram selecionadas para sediar os jogos da Copa do Mundo são: Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP).

² A ser realizado na cidade do Rio de Janeiro.

³ Embora se reconheça que os projetos de engenharia de Sydney tenham tido o mérito de inserir a questão das construções sustentáveis no jogo (Chalkley and Essex, 1999a).

⁴ Como exemplo, os quase lendários metrô de Fortaleza e Salvador, cujas obras não foram inauguradas mesmo após mais de cinco anos de destinação de verbas para os empreendimentos.

de políticas de mobilidade no formato “pacote”, por várias cidades simultaneamente⁵, indica não apenas uma escolha técnica, mas um acontecimento político e economicamente circunscrito. Ao mesmo tempo, os lugares que procurarem fugir do pacote, por outras escolhas igualmente políticas e econômicas, terão diferenças de custos (de tempo, de financiamento) que devem ser observadas⁶.

Uma perspectiva relacionada a essa fase se encontra na obra do sociólogo Claus Offe, para quem o Estado não é o espaço de poder exclusivo da classe dominante, pois pode se submeter a concessões de acordo com o poder de organização e pressão social, ainda que, por questões de sobrevivência e arrecadação de impostos, tenha como interesse fundamental permitir a acumulação de capital (Offe 1984). Mais a frente no texto, ao se trabalhar com a intermediação feita pela FIFA com as empresas envolvidas nos empreendimentos da Copa, essa relação se tornará mais evidente.

Esse debate contribui com o contexto específico das obras da Copa, na medida em que as decisões finais sobre os projetos a serem executados serão tomadas em âmbito estatal, ainda que sob a pressão dos termos de compromisso assinados com a FIFA. A seletividade dos projetos em debate, por parte do Estado, pode ser compreendida dentro da obra de Offe, pois ali se entende por seletividade o desempenho das instituições políticas no processo decisório de políticas públicas, agindo como um sistema de filtros, de modo a incluir ou a excluir de suas agendas atos concretos (Offe, 1984, p. 151).

Por maior que seja a pressão feita por grupos empresariais, a seletividade das ações se dá no âmbito estatal, não das empreiteiras ou organismos internacionais. Por outro lado, é a aparente neutralidade do Estado que viabiliza a opção por beneficiar um grupo, o que pode render concessões interessantes a outros grupos envolvidos no debate. Não há, por

enquanto, um jogo em que seja possível perceber ganhadores ou perdedores entre os modelos de política de transporte, até porque, por questões de capacidade de administração, um governo pode não ter a habilidade necessária para viabilizar uma obra, ainda que seja de seu interesse⁷.

Uma diferenciação importante do modelo de gestão que vem conduzindo a aplicação desses recursos está relacionada aos prazos colocados pela agenda do campeonato. De acordo com a literatura internacional sobre os megaeventos, um impacto inicial é o desenho de mega-projetos (custo superiores a U\$1bi) para adequar a infraestrutura local aos jogos, que influencia tanto aeroportos, vias, rede hoteleira, mobilidade urbana e, principalmente, estádios. Obras de proporções maiores que as de rotina passam a acontecer em ritmo mais acelerado que o habitual, dificultando realização de estudos adequados de impacto ambiental, provocando despejos injustos de famílias e abrindo mão dos critérios técnicos de fiscalização dos projetos (como o aumento do limite de empréstimo dado pelo Governo Federal para cidades-sedes, contrariando a LRF). Este seria o estado de exceção das políticas urbanas, exatamente no sentido proposto por Giorgio Agamben: “na situação paradoxal de medidas jurídicas que não podem ser compreendidas no plano do direito” (Agamben, 2004, p. 12), ideia que vem sendo trabalhada no Brasil como a ‘cidade de exceção’ (Vainer, 2011), no contexto das adequações jurídicas feitas aos megaeventos.

MODELO DE TRANSPORTE: MODELO DE DESENVOLVIMENTO

“A erosão das cidades pelos automóveis começa com um tipo de mordida. Pequenas mordidelas no início e eventualmente, grandes mordidas. Uma rua é alargada aqui, outras endireitadas acolá, uma larga avenida é convertida em via de fluxo de sentido único, e mais terra é transformada em estacionamento. Nenhuma etapa do processo é crucial, senão cumulativa, e o efeito é enorme”. Jane Jacobs

“Nesta sociedade onde a coisa tem mais importância que o homem, há um objeto rei, um objeto-piloto: o automóvel. Nossa sociedade, dita industrial, ou técnica, possui esse símbolo, coisa dotada de prestígio e poder. (...) o carro é um instrumento incomparável e talvez irremediável, nos países neocapitalistas, de desculturalização, de destruição

⁵ O BRT (Bus Rapid Transit) será adotado como solução em pelo menos 6 das 12 cidades-sede (Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Rio de Janeiro), e corredores de ônibus simples serão adotados em 7 (Belo Horizonte, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Natal, Porto Alegre e Recife). Fonte: Ministério do Esporte, site acessado em 5 de agosto de 2011.

⁶ Como vem sendo o caso das cidades que vêm tentando aplicar as verbas do PAC II, da Copa ou da Mobilidade em metrô (Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife). Os metrô foram sendo excluídos da relação de obras a ser financiadas até o prazo da Copa dada sua usual demora desde elaboração de projeto a inauguração. Manaus e São Paulo fizeram a opção de construir Monotrilhos. Ao início do planejamento, apenas Brasília tinha projeto de VLT. Em meio a suspeitas de lobby de empresa, Cuiabá escondeu estudo técnico que recomendava a adoção de BRT e vem tentando emplacar também uma obra de VLT, já denunciada pelo Ministério Público em setembro de 2011.

⁷ O que vem se confirmando no caso dos atrasos nas contratações dos projetos em diversas cidades, gerando a todo momento os rumores sobre a eventual desclassificação de alguma das 12 cidades-sede.

por dentro do mundo civilizado”. Henri Lefebvre, *Contre les technocrates*, 1967.

Tem-se como premissa neste *paper* que a mobilidade é uma dimensão crucial do direito à cidade, permitindo a integração entre pessoas e espaços. Essa relação das pessoas com espaços públicos, para Milton Santos, é a base para se construir a distinção entre “espaço”, que é dotado de significados, vida e funções, e “paisagem”, referente apenas às formas de um local (Santos, 2008). A paisagem está sempre posta, sendo que um espaço se constrói na medida em que a paisagem é ocupada e significada. Assim, um sistema com baixa mobilidade aproxima setores da cidade de paisagens, enquanto que um sistema que propicie alta mobilidade para seus usuários ajuda a construir espaços. Como afirma Marshall Berman, a Times Square jamais teria sua importância e reconhecimento se não estivesse em local de fácil acesso na cidade de Nova Iorque (Berman, 2005).

Ao mesmo tempo, há uma preocupação de fundo que é a de evitar a privatização dos espaços públicos para se assegurar espaços para automóveis. Como apontou Henri Lefebvre:

O Automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. Nunca é demais repetir. Este Objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamento, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema” a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Alguns especialistas chegam a designar por um termo que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as consequências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O Circular substitui o Habitar, e isso na pretensão racionalidade técnica. É verdade que, para muitas pessoas, o carro é um pedaço de sua “moradia”, até mesmo o fragmento essencial. Talvez fosse bom insistir em alguns fatos curiosos. No trânsito automobilístico, as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É um caso surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a “psicologia”, ou melhor, a psicose do motorista. Por outro lado, o perigo real mais fraco e calculado por antecipação impede que somente poucas pessoas “enfrentem os riscos”. O automóvel, com seus mortos e feridos, com as estradas sangrentas, é um resto de aventura no cotidiano, um pouco de prazer sensível, um pouco de jogo. Interessante notar o lugar do carro no único sistema global que descobrimos: a estrutura dos álibis. Álibi para o erotismo, álibi para a aventura, álibi para o “habitar” e para a sociabilidade urbana, o Automóvel é

uma peça desse “sistema” que cai em pedaços assim que o descobrimos. (Lefebvre, 1991, pp. 110-2)

Todos os tipos de modo de transporte, em maior ou menor grau, possuem limitações. As limitações mais conhecidas do fenômeno da urbanização são as relacionadas com o transporte individual motorizado, mas as outras também não estão imunes a limitações. Não há cidade que dê conta de se organizar com base exclusivamente no transporte por bicicleta, nem mesmo Amsterdã, pois esse transporte não dá conta de situações de urgência a longa distância (como ida a hospitais), nem serviços básicos também urbanos (transporte escolar, abastecimento e coleta de lixo). Desse modo, o olhar desse trabalho estará voltado ao ‘gerenciamento da mobilidade’, que se refere à possibilidade de uma melhor integração entre os diferentes tipos modais de transporte.

Há que se ressaltar que muitas vezes os ônus do transporte motorizado individual são vistos como um preço a se pagar pela modernização e enriquecimento de uma localidade, como se não pudessem ser evitados. Sabe-se que, até certo ponto, na medida em que a renda per capita cresce, o volume de deslocamentos motorizados também cresce (Balassiano & D’Agosto, 2001, p. 22) (Schafer & Victor, 1997). Sob a perspectiva econômica, o transporte público seria considerado um bem inferior no Brasil, sendo substituído pelo carro ao crescimento da renda. A opção pelo transporte coletivo, para um país em desenvolvimento, pode parecer um passo atrás, ideia reforçada pela usual má qualidade do serviço prestado e também pela propaganda oficial de governo⁸, em que o modelo de geração de emprego via indústria automobilística é fortemente incentivado, para além do aumento recente de subsídios ao transporte individual via IPI Zero para carros.

Há restrição do Ministério das Cidades em financiar obras de expansão viárias - opção que contempla automóveis, mas não o trânsito urbano como um todo - e o atual Ministro do Esporte, Orlando Silva Júnior, já disse publicamente que a prioridade nas cidades-sede é a eficiência do transporte e não fluxo de automóveis. Ainda assim, essas tentativas de priorização ocorrem dentro de um contexto em que o modelo de desenvolvimento (por vezes chamado de *neodesenvolvimentismo*⁹) adotado pelo governo

⁸ <http://youtu.be/dun5jq0-bbo> Vídeo publicitário oficial do Programa País Sem Miséria.

⁹ Modelo neodesenvolvimentista de Lula caracteriza-se por duas vertentes. Por um lado, tem-se o Estado financiador que, utilizando o seu banco estatal, o BNDES, exerce o papel de indutor do crescimento econômico fortalecendo grupos privados em setores estratégicos. Por outro, tem-se o Estado investidor responsável pelo investimento em megaobras de infraestrutura que se manifesta no Programa de Aceleração do

federal de fato prioriza o uso individual de automóvel e estimula o consumo deste bem.

E, sem políticas públicas de mobilidade urbana à altura do nível de crescimento econômico atual, o resultado é a simples substituição do transporte não motorizado e do motorizado coletivo pelo motorizado individual, para satisfazer o aumento da demanda por maior possibilidade de locomoção, contribuindo para cultivar assim, a chamada “cultura do automóvel” (Lourenço 2008, p.5)

Como diria o antropólogo Roberto DaMatta, em publicação recente sobre o assunto:

O encontro deflagrado pelo processo de acumulação de um estilo (e uma lógica) de vida hierárquico e aristocrático com um tipo de transporte movido a gasolina, imposto pelo individualismo moderno, conduziu a uma notável indecisão relativa às políticas públicas e ao planejamento urbano de massa de viés horizontal ou igualitário. Esta indecisão está na raiz de uma patética falta de espaço para a circulação de veículos motorizados – que ocupam uma área significativa enquanto transportam apenas um cidadão, ou, no caso, supercidadão neles encastelados – e de uma frota de ônibus cujos proprietários têm um poder político desmedido. Tal processo causa problemas no fluxo de veículos, acentuando a superioridade social relativa dos usuários de automóveis, que preferem o transporte individual e personalizado ao coletivo (e impessoal), pelo qual tem aversão. (DaMatta, 2010, p. 22)

E a opção preferencial pelo meio de transporte motorizado individual se reflete no volume de gastos empreendido para este modal, como fruto de uma aliança entre classes médias e governos para o processo de modernização/urbanização das cidades brasileiras nos últimos anos. Para ilustrar, veja na tabela

Crescimento (PAC).

1 dado compilado pela ANTP (Associação Nacional de Transporte Público) referente ao custo medido no ano de 2009 entre os modais transporte individual (TI) e transporte coletivo (TC).

Esse embate de visões de prioridade, que ocorre dentro do governo federal e também no nível local em governos estaduais, municipais, entre usuários de diferentes tipos de transporte e outros segmentos¹⁰. Ações prioritárias de políticas de transporte costumaram ser voltadas para a ampliação do espaço viário e uso de avançadas tecnologias para garantir boa fluidez de tráfego. “No lado político, essas mudanças foram apoiadas pelo compromisso ideológico existente entre a tecnocracia e as classes médias em torno do processo de modernização e exigiram a melhoria das condições para usar o transporte individual” (Vasconcellos, 2000, p. 112), inclusive com ordenamento do solo com previsão privilegiada de área para estacionamento de carros sem uso de cobrança.

Essa disputa entre projetos de mobilidade pode ser visualizada de acordo com a sugestão de enquadramento analítica chamada Nirvana Assumption, conforme tabela 2, onde é possível visualizar e comparar as soluções de mercado e soluções de estado:

Nesse contexto, há as linhas de financiamento do PAC da Mobilidade para a preparação das cidades-sede da Copa de 2014, que conseguem conciliar os extremos de cada lado. Ao mesmo tempo em que dá prioridade ao transporte público, o faz por meio de megaprojetos, e não de planejamento urbano que dê conta de diversificar os usos do solo para encurtar distâncias.

Juntamente com as obras dos estádios e aeroporto, as obras de mobilidade urbana da Copa conseguem

¹⁰ É perceptível o engajamento recente de grupos da área da saúde no debate sobre o uso de motos, pela quantidade expressiva de acidentes envolvendo este modal ter se tornado um problema de saúde pública na emergência dos hospitais e no tratamento se sequelas.

Tabela 1:
Custos de
mobilidade por
tipo, 2009

Tipo	Valor (bilhões de reais/ano)	Participação (%)
TC - Custo Individual *	25,3	18
TC - Custo Social **	0,8	1
TC - TOTAL	26,1	19
TI - Custo Individual ***	100,2	73
TI - Custo Individual ****	11,0	8
TI - TOTAL	111,2	81
TOTAL	137,3	100%

* Custo individual do transporte coletivo - recursos gastos pelos usuários para utilização do sistema de transporte coletivo.

** Custo social do transporte coletivo - recursos gastos pelo poder público para o funcionamento do sistema de transporte público (porcentagem do valor da infra-estrutura viária).

*** Custo individual do transporte individual - recursos gastos pelos usuários do transporte individual.

**** Custo público do transporte individual - recursos gastos pelo poder público para o funcionamento do sistema de transporte individual (porcentagem do valor da infra-estrutura viária).

Mercado		Estado	
Valor geral	Manifestação na política de mobilidade	Manifestação na política de mobilidade	Valor geral
Eficiência	Fluidez de tráfego (highways, freeways, passarelas elevadas para travessia de pedestre)	Segurança dos usuários (redução da velocidade de vias, semaforização, faixas de pedestre)	Justiça
Liberdade de Escolha	Modal individual motorizado	Transporte público coletivo com integração modal	Democracia
Criatividade	Produção de carros elétricos, carros menores (para 2 pessoas), bicicletas motorizadas	Obras viárias destinadas a BRTs e corredores de ônibus, restringindo faixas usadas por carros	Tratamento Equânime

Tabela 2:
Soluções de mercado e soluções de estado

Adaptado de Rothstein, 1998, p. 201.

ser a explicitação da lógica capitalista relacionada aos megaprojetos. Por onde passam, aceleram as gestões locais para dar conta da ansiedade dos prazos estabelecidos, alteram legislações existentes para facilitar a execução das obras e, como estratégia de convencimento pública, superestimam os benefícios das obras subestimando seus custos (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2006).

Entre os exemplos de casos famosos de megaprojetos com custos que superaram estimativas iniciais são citados: Sydney Opera House (15x), avião supersônico Concorde (12x), canal de Suez e o canal do Panamá. (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2006, p. 19).

Já o chamado Eurotúnel, que liga a Inglaterra à França, teve seu preço reajustado para 80% a mais do que o previsto, enquanto que seis anos após aberto (1994), seu movimento era menos da metade do previsto para o primeiro ano de funcionamento (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2006, p. 22).

Faz-se necessário ter cuidado com a gestão de megaprojetos, cujas falhas são mais atribuídas ao atropelo do modelo de gestão sem *accountability* do que a tecnologias ou metodologias falhas para seu planejamento (Flyvbjerg, Mette, & Soren, 2002)¹¹. Dado o grande volume de recursos, há chances de investimentos serem feitos, mas sem conseguir mudanças na mobilidade das cidades, ao custo de endividar os governos municipais e estaduais de modo que o reparo aos erros cometidos por esses projetos tornem-se irreparáveis por décadas. Como grande volume de dinheiro investido por não significar necessariamente que um problema foi resolvido, pode-se afirmar que gastar o maior volume de recursos da história do país na área de mobilidade urbana pode chegar a na verdade piorar a situação.

¹¹ Em especial pelo padrão dos custos serem subestimados em obras por mais de 80 anos, sem que algum aprendizado tenha sido feito, o que leva a crer que essa subestimação dos custos é estratégia de convencimento da viabilidade da obra.

Flyvbjerg chama essa situação de o “paradoxo dos megaprojetos”. E, ao analisar mais de 200 megaprojetos, em especial na área de transportes, chega à seguinte percepção sobre situações similares à vivenciada pelo PAC (na modalidade de Estado financiados dos megaprojetos:

Pode o governo agir eficazmente tanto como promotor de megaprojetos e ao mesmo tempo como o guardião dos interesses públicos como proteção ambiental, segurança e bom uso do dinheiro público? Não. (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, Megaprojects and Risk: an anatomy of Ambition, 2006, p. 138)

DO TRANSPORTE PÚBLICO À MOBILIDADE URBANA

“Se todos têm direitos iguais, um ônibus com 70 pessoas tem que ter 70 vezes o espaço de um carro com 1 pessoa” Enrique Peñalosa (ex-prefeito de Bogotá)

Deve-se observar a diferença entre os termos “transporte público” e “mobilidade urbana”. Enquanto que transporte público é apenas uma parte integrante da mobilidade, relacionada a ferramentas que viabilizam o fluxo de trânsito de acordo com concessões públicas de serviços, a mobilidade urbana refere-se à capacidade de se deslocar dentro de um espaço urbano, considerando a integração e alternância entre tipos modais (carros particulares, bicicletas e fretados, por exemplo). Transporte público está mais voltado para a dimensão da oferta e demanda de determinado serviço, e mobilidade urbana abre espaço para as especificidades relacionadas à acessibilidade, integração entre regiões, perfis de usuários, integração entre tipos modais e condições sociais de uso do transporte público de maneira mais ampla, que assegurem o direito de usufruto do espaço urbano para

seus cidadãos. É no debate sobre mobilidade urbana, por exemplo, que se insere a questão da *walkability*/pedabilidade, como um dos elementos das políticas de uso e ocupação do solo, onde o encurtamento das distâncias é um objetivo a ser alcançado através da diversificação de usos de solos e adensamento populacional das cidades.

Outro tópico importante para a avaliação destas políticas de mobilidade é a identificação de quais grupos irão se beneficiar mais amplamente com as medidas adotadas, percebendo as ações voltadas para cada um dos diversos itens de despesa¹² com mobilidade, para além do transporte público, através das pesquisas sobre despesas habituais da população com transporte urbano, estratificadas por classe social pelo próprio IBGE. Entre essas ações podem estar taxaço, isenço, subsídio, quebra de monopólios, etc.

PARÂMETROS PARA AVALIAÇÃO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA

Um dos objetivos desse texto é explicitar as circunstâncias em que são definidas as políticas de transporte no período de 2010-2014: preferência pela massificação do transporte motorizado coletivo, elétrico ou transporte motorizado individual. Outro ponto é observar de que maneira essas opções se integram entre si e com os meios de locomoção não motorizados, pedestre e ciclística em especial.

Deve-se pesquisar a construção e ampliação de linhas de metrô e sua integração com outros veículos não por pretensões de advogar a favor de um ou outro meio de transporte, mas pela percepção de que tais investimentos são passo importante do processo nunca acabado de modernização das estruturas sociais que viabilizam ou dificultam o convívio coletivo, a sociabilidade no espaço público, num contexto em que problemas relacionados ao crescimento urbano acelerado, desarticulação entre forma urbana e sistema de mobilidade, concentração de atividades em zonas centrais, insuficiência de estacionamentos e segregação espacial são pontos em comum a grande parte das 12 cidades-sede dos jogos da Copa de 2014.

Ao se dar início no esboço do que se pretende transformar numa matriz de indicadores de avaliação

das políticas de mobilidade urbana a serem implementadas pelos municípios brasileiros que sediarão os jogos da Copa de 2014, vários documentos foram consultados, elaborados pela FIFA, Ministério do Esporte, Ministério das Cidades e pelo centro de pesquisa ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*). Outro documento considerado é o projeto de lei em tramitação que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Projeto de Lei 166/2010 no Senado), cujas diretrizes estão em diálogo com materiais do PAC da Mobilidade e também do ITDP¹³.

Serão diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (quando o PL/166/2010 for aprovado):

I – Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos

II – Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os modos motorizados e dos serviços de transporte público sobre o transporte individual motorizado

III – Integração entre os modos e serviços de transporte urbano

IV – Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos das pessoas e cargas nas cidades

V – Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII – integração com as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Para receberem o Mundial, as 12 cidades-sede assinaram termo de compromisso que garante o cumprimento de todas as exigências da FIFA. Este pacto assinado, entre Cidade-Sede/LOC/FIFA, tem o nome de “*Host City Agreement*”. Atrelado a este documento e impactando na mobilidade do evento ainda exis-

¹² Ônibus, táxi, metrô, integração, trem, barca, transporte alternativo, bonde e plano inclinado, aquisições de combustível (gasolina e álcool) para veículo próprio, aquisição de veículos, manutenção de veículo próprio, estacionamento, pedágio, acessórios para veículos, despesas com viagens (avião, ônibus, etc.), óleo diesel e gás combustível e seguro obrigatório (IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística 2007).

¹³ Este projeto foi elaborado no âmbito da SeMob do Ministério das Cidades, tendo passado por longo processo de consulta pública via audiências organizadas tanto pelo Conselho das Cidades como no âmbito legislativo, quando em tramitação na Câmara. Encontra-se agora no Senado e tem apoio formal da Frente Nacional dos Prefeitos para ser aprovado. Dado seu histórico de tramitação, considera-se este documento como uma referência do processo de convergência política da área de mobilidade no Brasil. Um dos marcos, por exemplo, é a mudança de uso da terminologia “Transporte Público” para “Mobilidade Urbana”.

tem os guias: “*Stadium Book 2010*”, “*Event Logistics Guide 2010*” e “*Safety Regulations*”. Há que se fazer a ressalva da “retórica da expertise internacional” ao analisar esses documentos, que no caso da FIFA remete ao superdimensionamento dos empreendimentos, correndo-se o risco de endividar municípios com manutenção de elefantes brancos, com o “canto da sereia” dos retornos via turismo e do reconhecimento internacional para o país. Antes da leitura, em especial dos grifos, resgato Agamben ao falar sobre o estado de exceção: “a forma legal daquilo que não pode ter forma legal” (Agamben, 2004, p. 12). Seguem os documentos da FIFA já assinados pelas cidades-sede:

“As cidades-sede concordam¹⁴:

22.1 – Gestão de Transportes: A Cidade Sede deve cooperar plenamente com as autoridades competentes para desenvolver e implementar um plano de gestão de transportes durante a competição. A Cidade Sede se responsabiliza a adotar todas as medidas, *inclusive transpondo procedimentos municipais e leis, para a plena execução do plano de gestão operacional de transportes, e oferecendo toda assistência quando requerida à FIFA, ao LOC ou as Autoridades Brasileiras. Isto pode incluir a previsão de acesso restrito ao tráfego em vias chaves para o LOC, os representantes FIFA, os times participantes e oficiais vinculados ao evento*¹⁵.

22.2 – Fechamento de vias: *A Cidade Sede deve, mediante pedido razoável da FIFA e / ou LOC, a qualquer momento durante o período da competição, fechar o acesso público a todas as vias no perímetro urbano da Cidade Sede.*

22.3 – Ônibus e Trens - A Cidade Sede deve, na medida em que está habilitada para fazê-lo, garantir que os ônibus locais e nacionais e serviços férreos dentro do seu perímetro metropolitano vão:

a) estar totalmente operacionais em cada dia de jogo, e

b) continuar a operar por um período de pelo menos quatro (4) horas após o término de cada jogo na cidade anfitriã.

22.6 – Acordo Ingresso / Transporte: A cidade anfitriã deve, *em nome e sobre o respaldo do LOC, celebrar um acordo com a entidade local de transporte público que permita que qualquer portador de ingresso ou detentor de credenciamento possa utilizar o transporte público em dias de jogo livre de cobrança*¹⁶. O conteú-

do deste acordo, incluindo a alocação dos respectivos custos para os bilhetes individuais, será determinado entre a entidade de transporte público responsável, a Cidade-Sede e o LOC.

26 – FIFA Fan Park Official

26.1 – Localização: A cidade anfitriã fornecerá a FIFA, de forma gratuita e em conformidade com as exigências, em um local adequado ou perto do centro da Cidade Sede, facilmente acessível por transportes públicos, para o estabelecimento e operação da FIFA, ou por um terceiro nomeado por esta, um Fan Park oficial da Copa do Mundo para o período que se inicia, pelo menos, seis (6) dias antes do primeiro jogo da competição e terminando 3 (três) dias após a última partida da competição.

Dos Guias “*Stadium Book 2010*”, “*Event Logistics Guide 2010*” e “*Safety Regulations*” ainda se destacam:

I – As cláusulas a respeito do credenciamento e deslocamento dos fornecedores e serviços de emergência ao estádio;

II – A determinação da capacidade máxima permitida e o tempo máximo permitido para a saída. A capacidade de segurança deve basear-se no que for menor, a capacidade do espectador de alojamento ou o número de espectadores que podem usar com segurança as entradas, saídas ou saídas de emergência dentro do período estabelecido, que varia de acordo com o projeto e a estrutura do estádio. A experiência tem mostrado que todos os espectadores deveriam ser capazes de evacuar em sistema de saída de fluxo livre, no prazo máximo de oito minutos. A capacidade será reduzida se uma condição física do estádio ou a gestão da segurança for insuficiente;

III – Estádios com capacidade de 60mil espectadores devem conter estacionamento para 10mil veículos e 500 Ônibus, áreas para cada um deles devem ser separadas. Onde é impossível prover tal estrutura no estádio deverá ser garantido estacionamentos a não mais que 1500 metros deste;

IV – Acesso ao estádio deve ser provido por uma eficiente rede de rotas para transporte privado e se possível ligações de transporte público na vizinhança;

V – Deve haver sinalização indicando todas as direções, localidades e entradas em toda mediação e vizinhança do estádio;

VI – Uma cerca, muro ou tela deve cobrir a área em volta do estádio. Ela deve ter pelo menos 2,5 metros de altura e não deve ser fácil sua remoção, penetração ou depredação;

VII – Rotas de evacuação, uma dentro e outra

¹⁴ Traduções feitas pelo engenheiro Gustavo Baileiro, reproduzida em seu site (<http://transportenacopa.blogspot.com/>) em *paper* (no prelo) a ser apresentado no 18º Congresso de Transporte e Trânsito da ANTP em outubro de 2011.

¹⁵ Grifos da autora.

¹⁶ Vale ressaltar que nem mesmo em feriados nacionais ou em dias de eleição há previsão de transporte gratuito para a população brasileira, ainda que diversos projetos de lei tenham sido

apresentados sobre o assunto, e todos arquivados no começo de sua tramitação parlamentar.

fora do estádio, devem ser aprovadas pelas autoridades locais (Segurança, serviços de emergência e departamento de Transporte e Trânsito). Rotas externas ao estádio devem ter duas faixas de tráfego e que possam ser utilizadas por automóveis;

VIII – Áreas adequadas são necessárias ao redor do estádio para permitir a acomodação dos espectadores após uma evacuação sem superlotação. Estes precisam ser identificados e sistemas aos espectadores devem estar preparados para direcioná-los e orientá-los se necessário. O tamanho e a localização de tais áreas deverão permitir o livre acesso dos bombeiros, polícia, ambulância e demais serviços de emergência;

Estes acordos já foram assinados pelos municípios brasileiros, constituindo um exemplo claro de gestão de cidade de exceção, onde acordos firmados com a FIFA conseguem normatizar o que deveria ser considerado uma violação de direitos da população local de acordo com a legislação em vigor. Percebe-se claramente a concessão de espaços exclusivos de circulação para o grupo de pessoas envolvidas com o Mundial, restringindo muitas vezes o direito à mobilidade da população residente nas cidades onde ocorrerão os jogos. A excepcionalidade da duração desse acordo e do público a ser transportado, em boa parte turistas VIPs que andarão de ônibus turísticos fretados, não contribui muito para ajudar a avaliar o legado em relação a transportes que ficará com as cidades-sedes.

Optou-se por trabalhar com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pelo objetivo deste *paper* de construir um instrumento que permita avaliar quais intervenções urbanas feitas em nome da Copa irão se reverter em mobilidade para a população, independente do curto período de realização dos jogos do campeonato da FIFA.

ITENS A SEREM OBSERVADOS NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA

Com base tanto nos documentos orientadores do PAC da Mobilidade Urbana, documentos do ITDP, da ANTP e do Projeto de Lei que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram criados sete blocos temáticos considerados estruturantes para uma política urbana que trate a mobilidade como um direito de sua população (figura 1).

Para cada um destes blocos, foram listados itens concretos para serem avaliados, que são apresentados a seguir.

1. Processo de Formulação/ Ciclo de gestão

A – Alteração de marcos legais que regulem o tema¹⁷

B – Projetos que foram sugeridos/passaram por instâncias decisórias com mecanismos de participação social ou *accountability*

A alteração em curso de marco legal de maior alcance refere-se ao Regime Diferenciado de Contratação (RDC), que substituirá a lei de licitações 8.666, com a redução de possibilidade de controle público sobre as obras e aceleração/supressão de etapas habituais do procedimento de contratação. Entre as alterações previstas, estão: licitar obra sem necessidade de projeto básico, valor do aumento (aditivo) torna-se ilimitado para que projetos se adequem a pedidos de organismos internacionais (FIFA e COI) e licitação pode indicar uma marca específica para aquisição de um produto¹⁸.

2. Diversificação e integração modal

A – Implantação de novos modais (monotrilho, VLT, metrô, BRT)

B – Integração tarifária

C – Criação de rotas de pedestre

D – Criação de rotas de bicicleta (ciclovias e faixa compartilhada)¹⁹

E – Implantação de bicicletários em terminais de ônibus ou metrô

Aqui se fala em criação de rotas de bicicleta e para pedestres especificamente pelo conhecimento que se tem das cidades, onde as rotas ainda não existem, ou são poucas e recentes em cidades específicas. As cidades que já possuem essas rotas, ao reforçá-las, serão contempladas no item 3-A.

3. Conforto para usuário de transporte público

A – Expansão da cobertura espacial dos modais

¹⁷ Exclui nesse caso a elaboração de Planos Diretores de Transporte Urbano ou Planos de Mobilidade Urbana, considerados no item 6-D.

¹⁸ Acrescente-se aqui que várias empresas já possuem acesso privilegiado via intermediação da FIFA para atividades na chamada Exclusion Zone, onde a presença de comércio de rua é proibida.

¹⁹ Diferença entre Faixa Compartilhada e Ciclovias: Faixa compartilhada não é segregada do asfalto, e é reivindicação política de uso compartilhado das ruas com os carros e demais veículos. Já a Ciclovias possui obstáculos (guia, elevação, tartarugas) para impedir o acesso de carros à via exclusiva para bicicletas.



Figura 1:
blocos
temáticos
mobilidade

existentes (número de destinos/comprimento de rotas/oferta de assentos por hora)

B – Modernização de terminais (pagamento antecipado/ instalação de banheiros e bebedouros/ postos de informação/ proteção para chuva)

C – Redução de tempo de viagem²⁰

D – Informação gratuita e facilmente acessível sobre linhas, horários e itinerários

E – Priorização de investimento em áreas de congestionamento

F – Projetos de novos viários com previsão de corredor de ônibus

G – Acessibilidade para deficientes com autonomia

H – Aquisição de ônibus de piso baixo / Elevação dos pontos de ônibus

Em relação à acessibilidade vale mencionar que o assunto está regulamentado pelo Decreto nº 5.296/04: “Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados se-

gundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.” (Cidades, n/d, p. 34)²¹

4. Inclusão social

A – Acessibilidade da tarifa (% em relação ao Salário Mínimo)

B – Expansão de grupos isentos de pagamento de tarifa

C – Expansão dos horários e dias de funcionamento dos modais aos finais de semana.

D – Comparação sócio-demográfica entre população beneficiada pela intervenção e população que recebe as externalidades da intervenção.

Há uma dimensão que ainda não foi inserida nesse rol de itens a serem observados que é a dos grupos mais vulneráveis em relação à mobilidade, que são as crianças, mulheres e idosos, grupos que por condições econômicas desfavoráveis encontram-se mais frequentemente na condição de pedestres.

5. Qualidade ambiental

A – Mudança na matriz de combustível (redução da dependência de combustíveis fósseis)²²

²⁰ Onde a pesquisa origem-destino não está disponível, pode-se estimar em função da área média de captação dos pontos de transporte público e da velocidade média de caminhada. O tempo de espera pode ser estimado em função da frequência média de viagens das linhas de transporte que servem o local (inclui headway para usuários de trem/metrô) (Vasconcellos, 2001, pp. 141-2). Outro ganho para a mensuração desse item refere-se à incorporação que o CENSO 2010 fez em seu questionário, perguntando agora sobre o tempo de deslocamento das pessoas.

²¹ O famoso elevador em ônibus não oferece autonomia (pois há a necessidade de apoio do cobrador/motorista para operar a máquina), já o ponto no mesmo nível do ônibus sim.

²² A emissão de poluentes é estimada pela ANTP considerando

B – Redução da propagação de ruídos

Foi escolhido tratar dessa externalidade como “qualidade ambiental” e não como “impacto ambiental” por considerar não existir impacto zero para políticas de mobilidade, e admitindo que determinado grau de impacto compense (literalmente, através de mecanismos de compensação ambiental) a execução de determinadas políticas. Esse cuidado se dará também pelo seguinte: uma situação ótima do ponto de vista da redução do impacto ambiental é o não-deslocamento motorizado, que é nulo do ponto de vista de consumo energético (Balassiano & D’Agosto, 2001, p. 28; 32), restando apenas o deslocamento pedestre ou ciclístico (que limita as distâncias percorridas). Essa visão pode acabar fortalecendo políticas de redução de deslocamentos, como, por exemplo, metrô que funcionam apenas em dias úteis em horários comerciais, política que tem justificativa do ponto de vista energético, mas não do ponto de vista social da mobilidade urbana enquanto direito das pessoas a cidade. É também uma tentativa de se diferenciar do discurso “ambiental” de alguns governos locais para remoção de famílias dentro de políticas de *gentrification*, sob pretexto de criação de parques urbanos. Aqui se entende que a preocupação ambiental deve ser direcionada, num primeiro momento, com os tipos de modais, e, posteriormente, com seus combustíveis. Um carro elétrico pode poluir menos durante seu funcionamento²³, mas continua sendo um problema de mobilidade.

6. Integração com política de uso e ocupação do solo

- A – Ocupação de espaços vazios
- B – Redução de áreas para estacionamento
- C – Políticas de descentralização de empregos e serviços
- D – Elaboração de Planos de Mobilidade Municipais (relacionado ao Plano Diretor)
- E – Remoções de família atingidas pelas obras feitas adequadamente

No item 6-E o “adequadamente” substitui um conjunto de informações, a maior parte quantitativa:

dois tipos: poluentes locais (Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarbonetos (HC), Óxidos de Nitrogênio (NOx), Óxidos de Enxofre (SO₂) e Material Particulado (MP)) e poluente de efeito estufa (Dióxido de Carbono (CO₂)). As emissões totais representam a soma das emissões destes dois tipos.

²³ A produção da bateria de um carro elétrico requer um processo de extração mineral de alto impacto, e após sua utilização, seu material torna-se entulho sem armazenamento adequado possível.

prazo com que moradores foram avisados de sua remoção, se casa foi trocada por outra casa ou por “cheque despejo”, distância do local original para local onde população foi instalada. Outro ponto, mais complexo, é a avaliação de que a remoção era de fato necessária (obra que seria feita no local poderia ser feita em outro local?), ou se a remoção atende a escolha de “limpeza social”.

7. Segurança como valor principal da política de mobilidade (e não fluidez)

- A – Semáforo veicular com marcação de tempo para pedestre
- B – Implantação de semáforos veiculares no lugar de construção de passarelas de pedestres
- C – Redução da velocidade de vias
- D – Aumento de instalação de semáforos e de faixas de pedestres
- E – Redução do investimento viário

Vale o esclarecimento do porquê de passarelas não estarem contempladas nesta listagem: seu foco é manter a fluidez dos carros, ao custo de penalizar o pedestre em seu trajeto, aumentando trajeto de travessia que poderia ter em torno de 70m para 600m em plano inclinado.

O QUE É UMA OBRA DA COPA?

Um debate em andamento é a definição do que seria, afinal, uma “obra da Copa”. Há critérios a disposição, como a inclusão oficial do empreendimento na Matriz de Responsabilidades assinada com a FIFA em 2010, a inclusão no rol de obras PAC da COPA, a futura inclusão no RDC e, menos oficial, mas também na mesa, obras com antecipação da data prevista de entrega para mesmo prazo das obras incluídas nos critérios oficiais anteriores²⁴. A tendência é que todas as obras cuja inauguração possa ser antecipada à Copa sejam incluídas no RDC, dadas as facilidades que ele traz para contratação de projetos.

APONTAMENTOS

Espera-se que este texto possa contribuir para despertar o debate nas “cidades atingidas pela Copa”, oferecendo instrumentos para subsidiar a população

²⁴ Esse “aproveitamento” já consta como estratégia na propaganda de diversos governos, em que obras já em andamento mesmo antes do pleito à sediação da Copa vêm sendo mostradas em apresentações sobre como as atuais gestões estão se empenhando para receber adequadamente os jogos.

no processo de acompanhamento das obras referentes à mobilidade urbana. Ainda que apresentados de forma pouco sistemática, os itens de observação aqui listados podem ser convertidos numa matriz de análise importante para se avaliar se de fato o prometido legado dos megaeventos se concretizará: 1) Processo de Formulação/ Ciclo de gestão, 2) Diversificação e integração modal, 3) Conforto para usuário de transporte público, 4) Inclusão social, 5) Qualidade ambiental, 6) Integração com política de uso e ocupação do solo e 7) Segurança como valor principal da política de mobilidade (e não fluidez). Vale ressaltar, ainda, que estes itens são o ponto de partida para um debate que deve acontecer na sociedade brasileira até 2014.

OBRAS CONSULTADAS

- Africa Research Bulletin. (2007, nov-dez). World Cup Benefits: Regional countries are working out plans to capitalise on South Africa's visitors. *Africa Research Bulletin*.
- Agamben, G. (2004). *Estado de exceção*. São Paulo: Boitempo.
- Alberts, H. (2009, junho). Berlin's Failed Bid to Host the 2000 Summer Olympic Games: Urban Development and the Improvement of Sports Facilities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33.2, pp. 502-16.
- Baade, R., & Matheson, V. (2004). Mega-sporting Events in Developing Nations: Playing the Way to Prosperity? *South African Journal of Economics*, 72, pp. 1084-1095.
- Balassiano, R., & D'Agosto, M. (2001). Conservação de energia em sistemas de transportes: uma estrutura de procedimentos. In T. e.-T. 2001, *Confederação Nacional do Transporte* (pp. 21-36). Brasília: EdUnB.
- Balassiano, R., Araujo, A., & Pereira, C. (2003). Integração de sistemas de transportes como estratégia de gerenciamento da mobilidade. In C. N. Transportes, *Transporte em Transformação VII - Trabalhos vencedores do prêmio CNT Produção Acadêmica 2002* (pp. 161-178). Brasília: LGE.
- Bangkok Declaration for 2020 – Sustainable Transport Goals for 2010-2020. (2010). *Fifth Regional EST Forum*. Bangkok.
- Berman, M. (2005). *Um Século em Nova York - Espetáculos em Times Square*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras.
- Brasil. (2001). *Estatuto da Cidade - Lei nº10.257*.
- Câmara, P., & Freire, M. (2000). Transport demand management in developing countries. *Urban Transportation and Environment*, pp. 493-499.
- Castells, M. (2000). *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra.
- Cidades, M. d. (n/d). *BRASIL ACESSÍVEL 3: IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO Nº 5.296/04*. Brasília.
- Cornelissen, S., & Swart, K. (2006). The 2010 Football World Cup as a political construct: the challenge of making good on an African promise. *Sociological Review*, pp. 108-23.
- DaMatta, R. (2010). *Fé em Deus e pé na tábua: como e porque o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.
- Flyvbjerg, B., Mette, H., & Soren, B. (2002). Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie? *Journal of the American Planning Association*, 68 (3), pp. 279-95.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2006). *Megaprojects and Risk: an anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge Press.
- Gehl, J. (2009). *Cities for People*. ISLAND PRESS.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano*. Madrid: Reverte.
- Gold, J., & Gold, M. (2008). Olympic Cities: Regeneration, City Rebranding and Changing Urban Agendas. *Geography Compass*, 2/1, pp. 300-18.
- Healey, P. (1977). The sociology of urban transport planning. *urban transports economics*, pp. 199-227.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2007). *Pesquisa de orçamentos familiares 2002-2003: Perfil das despesas no Brasil*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Rio de Janeiro.
- Jones, C. (2001). Mega-events and Host-region Impacts: Determining the True Worth of the 1999 Rugby World Cup. *International Journal of Tourism Research*, 3, pp. 241-251.
- Kay, J. (1998). *Asphalt Nation: How the Automobile Took Over America and How We Can Take It Back*. Crown.
- Lefebvre, H. (1991). A sociedade Burocrática de consumo dirigido. In H. Lefebvre, *A vida cotidiana no mundo moderno* (pp. 108-19). São Paulo: Ática.
- Lourenço, D. (2008). *Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do programa Brasília Integrada*. Brasília: Programa de Pós Graduação em Sociologia, UnB.
- Maennig, W., & Plessis, S. (2007, outubro). World Cup 2010: South African economic perspectives and policy challenges informed by the experience of Germany 2006. *Contemporary Economic Policy*, 25, pp. 578-90.
- Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de qualidade para todos. (2010 (maio)). *Informativo MDT Movimentando*. Brasília.
- Offe, C. (1984). *Problemas estruturais do Estado Capitalista*.

- talista*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- Pillay, U., Tomlinson, R., & Bass, O. (2009). *Development and Dreams: the urban legacy of the 2010 Football World Cup*. World Rights.
- Rothstein, B. (1998). *Just institutions matter: the moral and political logic of the universal welfare state*. Cambridge: Cambridge Press.
- Sampaio, B., Neto, O., & Sampaio, Y. (2006, jun/dez). Eficiência na Gestão do Transporte Público: Lições para o Planejamento Institucional. *Planejamento e Políticas Públicas*, 29, pp. 101-120.
- Santos Júnior, O. A. (2009). Políticas Públicas, Arenas e Atores Sociais: o Fórum Nacional de Reforma Urbana e a agenda pelo direito à cidade. *XIII Encontro Nacional da ANPPUR*. Florianópolis.
- Santos, B. J. (2001). *A qualidade no serviço de transporte público urbano*.
- Santos, M. (1992). 5 - Da indivisibilidade do espaço total e de sua análise através das instâncias produtivas. In M. Santos, *Espaço e Método* (pp. 61-64). São Paulo: Nobel.
- Santos, M. (2008). O espaço geográfico, um híbrido. In M. Santos, *A natureza do espaço* (pp. 89-113). São Paulo: EdUSP.
- Schafer, A., & Victor, D. (1997, Outubro). The past and the future of global mobility. *Scientific American*, pp. 36-39.
- Vainer, C. (2011). Cidade de Exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. *Encontro Nacional da ANPUR*, (pp. 1-15). Rio de Janeiro.
- Vasconcellos, E. (2000). *Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume.
- Vasconcellos, E. (2001). *Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume. ■