III Congresso Internacional de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento

20 a 22 de outubro de 2014

CIÊNCIA E TECNOLOGIA PARA O DESENVOLVIMENTO SOCIAL

**MPH0524**

# O IMPACTO DA MOBILIDADE URBANA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: UMA VISÃO ECONÔMICA PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

ADÃO PINTO DOS SANTOS
**professor.adaosantos@hotmail.com**
MESTRADO - GESTÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

**ORIENTADOR(A)**
EDSON APARECIDA DE ARAUJO QUERIDO OLIVEIRA
UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

# O IMPACTO DA MOBILIDADE URBANA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: UMA VISÃO ECONÔMICA PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL

***Adão Pinto dos Santos[1],Edson Aparecida de Araujo Querido Oliveira[2],José Luís Gomes da Silva[3], Luiz Antônio Perrone Ferreira de Brito[4]***

[1]Unitau/Mestrado, Rua Visconde do Rio Branco, 210 - Centro,professor.adaosantos@hotmail.com
[2]Unitau/Mestrado, Rua Visconde do Rio Branco, 210 - Centro, edsonaaqo@gmail.com
[3]Unitau /Mestrado, Rua Visconde do Rio Branco, 210 - Centro, gomesdasilvaster@gmail.com
[4]Unitau /Mestrado, Rua Visconde do Rio Branco, 210 - Centro, labrito@bighot.com.br

**Resumo**

Esta pesquisa tem como proposta, analisar o impacto da mobilidade urbana no transporte público coletivo sob uma ótica econômica. Sendo assim, procurou–se desenvolver neste trabalho, a análise da teoria "mobilidade" e de transporte urbano, possibilitando evidenciar as diferentes percepções do conceito deslocamento. As conclusões obtidas nesta análise interpretam que, o transporte aparece como conseqüência do crescimento da cidade como também, ferramenta de distribuição espacial/temporal das atividades, funções e serviços prestados, predestinados a falta de uma política nacional de interação entre cidades e governo federal.

**Palavras-chave:** desenvolvimento regional; mobilidade urbana; economia.

## THE IMPACT OF PUBLIC TRANSPORT IN URBAN MOBILITY GROUP: AN ECONOMIC VISION FOR REGIONAL DEVELOPMENT

**Abstract**

*This research is proposed to analyze the impact of urban mobility in public transportation from an economic perspective. Therefore, we sought to develop this work, the theory analysis "mobility" and urban transport, enabling highlight the different perceptions of the concept shift. The conclusions reached in this analysis to interpret the transport appears as a consequence of the growth of the city as well, tool / spatial temporal distribution of activities, functions and services, predestined the lack of a national policy of interaction between cities and the federal government.*

**Keywords**: *regional development; urban mobility; economy*

## 1 INTRODUÇÃO

Quando se fala em um crescimento urbano desordenado, há uma motorização crescente e conseqüentemente declínio dos transportes públicos os quais estão comprometendo a sustentabilidade da mobilidade urbana na qualidade de vida e na eficiência da economia dos municípios.

Um acentuado sinal de crescimento econômico é notório em localidades como municípios e metrópoles do Brasil em várias regiões. As disponibilidades de subsídios públicos ao crédito para a melhoria habitacional, associada a expansão territorial e o crescimento da economia, têm contribuído para a inserção dos maiores ciclos de crescimento do setor de imobiliária nos municípios brasileiros.

A econômica recente têm desafiado os municípios a absorver esse crescimento econômico, interagindo suas condições de urbanização de modo a sustentá-lo numa visão espacial. Os que não são poucos, são os desafios, pois não se trata apenas de expandir a infraestrutura dos municípios para absorção econômica mas a base - financeira, política e de gestão que se constituiu o processo de urbanização solidificou um exemplo marcado por disparidades socioespaciais, ineficiência e grande degradação ambiental.

Com isso destacamos a visão econômica para a necessidade de planejamentos de políticas referentes a mobilidade urbana quanto ao transporte público coletivo que implica o crescimento e desenvolvimento regional.

Indubitavelmente uma análise segundo Tribunal de Contas da União (TCU) referente ao período entre 1999 e 2009, o Produto Interno Bruto (PIB) aumentou a uma taxa por ano de 3,27%, ao mesmo tempo a população cresceu a uma taxa anual de 2,29%. Esse momento significativo, teve seu período marcado por uma transição no direcionamento da política econômica.

Com esses dados obtidos observa-se que na última década, o Governo Federal tem debatido o assunto da mobilidade urbana no transporte coletivo sob ótica da economia para uma visão diferenciada pois existe certas disparidades do transporte em relação a acessibilidade da comunidade que se cresce a cada dia e também necessita da participação ativa junto as prefeituras e secretarias de transportes no quesito projetos de mobilidade urbana, ainda vale ressaltar as observações quanto o volume de recursos disponibilizados para o Programa Pró-Transporte em 2010 que foi de R$ 11 bilhões e entre 2003 e 2006, os recursos somavam R$ 1 bilhão, sendo que deveriam ter alavancado no valor de, R$ 250 mil por exercício.Com base nesses pilares de informações podemos dizer que o conceito de mobilidade urbana se apoia em argumentos que implicam a visão da economia, discriminados abaixo:

a) integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo para economicamente não haver investimento sem prejuízo;

b) melhor conduta do transporte público e vias de tráfego analisadas pelo mapa municipal ou plano diretor do município afim de responder as necessidades dos usuários do transporte público coletivo;

c) criação de projetos de transporte público pelas prefeituras municipais para melhoria nos traslados da população e economia de tempo e espaço.

O país tem passado nos últimos anos por um considerável índice de crescimento econômico sólido, mas as condições de transporte dos grandes municípios estão se tornando também uma dificuldade quanto à inclusão social. Com isso existe o desafio do crescimento sustentável que passa, portanto, por políticas de transporte e mobilidade urbana integrada ao desenvolvimento regional.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

Na medida em era estudado e analisado o tema explorado sobre Mobilidade Urbana e seu impacto no contexto do transporte público coletivo observou-se que seria pertinente o uso de literatura voltado para economia afim de dar sustentabilidade a uma visão econômica.

Optou-se por trabalhar com pesquisas e investigações bibliográficas na área de urbanização, mobilidade e transporte público urbano, que atuam no país, institutos, em órgãos públicos (Ministérios e Secretarias), veículos particulares, e com aqueles que fundamentam e caracterizam o problema da mobilidade os usuários do transporte público coletivo.

> "A diferenças regionais de renda por habitante diminuíram. Mas há que repetir a forte influencia da queda de crescimento regional, diferenciado e do desempenho econômico de vários estados". (CANOA,Wilson,p22)

Na revisão da literatura, buscou uma lógica que da inicio não processo de urbanização e das políticas de mobilidade no transporte urbano. Dando segmentação ao assunto procurou-se compreender a relação existente entre o transporte público coletivo com a visão econômica afim de verificar o impacto da mobilidade na região.

### 2.1- As Disparidades da Mobilidade Urbana

O Ministério das Cidades apresentou de acordo com a Política Nacional para a Mobilidade Urbana quatro pontos estratégicos de ação, que norteiam os programas e projetos da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana: ligação das políticas de transporte com as políticas de desenvolvimento urbano; melhoria na mobilidade urbana quanto o transporte coletivo, com redução de tarifas.

Diversos estudos relacionados as disparidades da mobilidade urbana apontam muitas dificuldades de locomoção enfrentadas na maioria dos municípios brasileiros. Relacionando os congestionamentos, os mesmos vêm surgindo nos municípios menores e passando a ser crônicos em grandes cidades. Indubitavelmente, percebe-se uma evasão de usuários da mobilidade urbana nos transportes coletivos, isso ocorre devido a problemas de infraestrutura territorial e espacial e qualidade na prestação dos serviços.

Consideravelmente, a baixa qualidade das vias urbanas desestimula os transeuntes e restringe o uso de bicicleta, incentivando apenas o uso do automóvel particular para realização de locomoção diária e dificultando a acessibilidade, ainda mais, a locomoção nos municípios, na visão econômica é considerada uma situação negativa para os municípios, pois a aglomeração nas vias públicas promova escassez de tempo, descontrole psicológico de ansiedade a população, redução econômica para as empresas de transporte, negligencia para mobilidade urbana quanto ao transporte público coletivo os quais deveriam ser utilizados se houvesse uma política de inclusão social benéfica promovendo interação entre usuários e sistema de transporte público.

Mediante as informações sobre a mobilidade urbana, esta cresce eventualmente com em relevância e complexidade, consideravelmente afeta a qualidade de vida da população e a economia das cidades, merecendo toda atenção pelos gestores públicos.

As cidades do Brasil detêm o posto do exercício das atividades ligadas ao planejamento e gestão do espaço, já a União é predominantemente indutora, se responsabilizando apenas pela formação de diretrizes para o desenvolvimento regional dos municípios.

Quando se volta para os transportes públicos, o modelo atual de prestação de serviços não direciona mais às necessidades dos usuários desse transporte, tornando-se necessária a construção de um planejamento a longo prazo, que seja insistente ao sistema de mobilidade urbana em toda a sua complementaridade e considere a sustentabilidade dos transportes urbanos como marco estratégico. É fundamental a definição de um marco regulatório coerente e estável, para ampliar os investimentos e promover a garantia da universalização de acesso ao transporte coletivo.

Uma pesquisa feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU) elucidou que alguns aspectos de planejamento do uso da terra para o planejamento de transporte, não estão sendo utilizados no Plano Diretor de Ordenamento Territorial das cidades.

O planejamento de mobilidade urbana quanto ao transportes público coletivo é de competência dos municípios realizarem projetos que possam contribuir dessa forma para a qualidade da mobilidade urbana e conseqüente uma excelente distribuição dos recursos públicos.

Continuamos ressaltar ainda que no país, mais de 80% da população residem nas cidades. Apenas um número estimativo de 380 delas concentra-se metade da população e produz-se mais de dois terços da riqueza brasileira.

Uma ausência de planejamento de políticas públicas efetivas, o tão desejável crescimento econômico implicará em maiores níveis de congestionamento devido ao aumento da frota e da circulação de veículos particulares. As pesquisas realizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) apontam que em dez capitais do país se perdem cerca de 240 milhões de horas por ano em congestionamentos.

As poluições de monóxido de carbono pelos transportes urbanos foram estimadas em mais de 123 mil toneladas anualmente, reitera-se que ao mesmo tempo, a população de renda baixa está sendo privada da mobilidade urbana ao transporte público coletivo devido à pouca renda para pagamento e à precariedade nas prestações de

serviços, devido isso acarreta problemas nos traslados para o trabalho, dificultando o uso da acessibilidade quando precisar.

No ano de 2005, o Ministério das Cidades colocou prioridade na formulação de uma lei de normas e diretrizes e a instituição da política nacional de mobilidade urbana.

Essas normas e diretrizes buscam estabelecer o todos os municípios, com recomendações e orientações para a regulação na prestação dos serviços de transporte público quanto a mobilidade urbana, e salientar os direitos da população que utiliza esses transportes públicos, com vistas para uma universalização a acessibilidade.

Preferivelmente a instituição da política nacional de mobilidade urbana, buscará a participação voluntária dos estados, será a institucionalização da gestão integrada dos serviços nas áreas metropolitanas.

O impacto da mobilidade urbana no transporte público coletivo, cuja concepção está ligada à da cidade, expõe duas características distintas. O automóvel particular, ferramenta de liberdade, "está acusado de todos os pecados urbanos" (Amar Georges, 1998): poluente, individualista e devorador de espaço, torna-se o metáfora de embolia e de egoísmo urbano.

O transporte público, é suspeito de provocar a dissociação e a extensão do espaço no município, de contribuir com distâncias geográficas e sociais sem oferecer eqüidade e qualidade de vida economicamente falando mas ainda sim é impossível administrar a mobilidade urbana sob a perspectiva exclusivamente local, em razão de fortes interferências que escapam do controle, afinal em várias décadas os grandes municípios do Brasil foram atingidos por migrações internas; consumo e produção de automóveis particulares e abandono das alternativas ferroviárias.

Embora a Constituição de 1988 indicou o percursos da descentralização e da maior participação dos poderes, mas sem prejuízo do processo de reordenamento do federalismo do Brasil, há necessidade de readequar os transportes coletivos públicos como prioridade nacional, até mesmo para reduzir manifestações da população do país.

Aponta-se que desde os fins dos anos de 1980, a União omite-se da responsabilidade de contribuir do financiamento de grandes projetos de transporte público, valendo ressaltar que normas afligem esse termo onde para cada projeto de esfera municipal 30% das obras o do projeto tem que estar sendo executada para a pretensão em obter maior contribuição financeira e econômica dos cofres do governo do país.

O interesse do país deve ser interpretado nos atuais dias como um esforço conjunto e cooperativo de estratégias, políticas e programas como Programa de Ação das Cidades (PACII) envolvendo as três esferas governamentais.

## 2.2 - O Impacto da Mobilidade e do Transporte Público Coletivo na Visão da Economia

O impacto referente a mobilidade urbana, ou a falta dela, na economia de um município acarreta no crescimento regional, atração de mais empregos, indústrias e

negócios, uma das primeiras coisas que as empresas avaliam antes de investir na esfera municipal é sua infraestrutura de transportes, se poderão receber seus insumos e escoar sua produção eficientemente, e se seus funcionários poderão ir e voltar do trabalho com acessibilidade.

Sendo assim, os investimentos em mobilidade urbana no transporte coletivo tornam um município ou localidade mais atraentes para as empresas de vários portes que pretendem inserir novas fábricas, escritórios etc.

É importante dizer que não é possível estabelecer um valor monetário destinado ao tempo perdido nos deslocamentos, mas em termos de qualidade de vida da população, é possível inserir um valor mesmo que ainda indireto, para o tempo que a população fica em engarrafamentos ou perdem esperando por um transporte coletivo.

De acordo com uma visão econômica ao demorar menos nos seus traslados, a população e seus usuários do transporte público coletivo ganham mais tempo para ficar com suas famílias, participar e contribuir na educação dos filhos, descansar ou ter horas de lazer. Outro fato pertinente é a economia nos gastos com combustíveis, há uma redução de gastos para ir e voltar do trabalho, e as empresas ganham com um menor índice de atrasos e maior produtividade.

De modo geral, o investimento na mobilidade urbana com transportes públicos coletivos, sendo este para os transportes de trilhos, menos econômicos, observa-se desde que haja uma massa crítica de pessoas que vão utilizá-los. Um dos grandes desafios nestes pontos é que muitas vezes as tarifas que são recolhidas não são suficientes para arcar financeiramente com sua expansão. Sendo assim, estes sistemas necessitam ser subsidiados de alguma forma pelos usuários, sendo por meio dos impostos ou algum outro tipo de taxa.

Vale ressaltar que o governo e a população devem ver esse investimento não apenas como uma prestação de serviço para os usuários, e sim como algo benéfico para toda população.

### 2.3- Percepção socioeconômica da mobilidade urbana

De acordo com o francês Pierre Lassave, especializado em questões urbanas, a informação das práticas e das interpretações do deslocamento no espaço e seus determinantes constituem, o eixo mais visível e o mais consolidado de uma pesquisa em socioeconomia de mobilidade de transporte urbano.

Todos os problemas detectados sobre esse assunto, permanecem em torno de uma única idéia central, a da mobilidade pois ela constitui um objeto específico e consubstancial ao setor dos transportes coletivos urbanos e públicos.

Consideravelmente, pesquisadores da socioeconomia da mobilidade urbana no transporte público coletivo detectaram quatro fenômenos essenciais da mobilidade intercalados aos conceitos de espaço e tempo:

- Segundo a visão marxista, a mobilidade é conhecida como um instrumento de mobilização da mão-de-obra.
- No ponto de vista da Escola Escandinava de Geografia, a mobilidade é interpretada como uma ferramenta de atuação de um planejamento de atividades localizadas no espaço e no tempo;
- Na visão econômica, a mobilidade é diagnostica de acordo com termos de modo de vida e de divisão social do espaço;
- Para os sociólogos interpretam uma visão psicológica ou psicanalítica da mobilidade, determinando o comportamento e o sentimento do usuário submetido ao deslocamento.

**2.4- Indicadores da demanda de transporte urbano**

Analisando o conteúdo anterior, pode-se elucidar que a teoria de transporte público coletivo e da mobilidade urbana envolve, os conceitos de espaço e tempo, que são fatores constitutivos da vida social e das relações humanas de um município.

A mobilidade espacial é uma ferramenta que é mais destacada do que um modo de uso dos espaços, um deslocamento de atividade. Ela demarca as hierarquias sociais, os reconhecimentos, as convivências identitárias que fortificam o espaço urbano. Ela ainda mostra as modalidades de inscrição do conjunto das populações no espaço urbano, onde estas inscrições estão ameaçadas as ordens e hierarquias sociais.

A pesquisa de transporte coletivo que envolve a mobilidade urbana, inicia-se por uma antropologia do movimento que precisa tomar conta simultaneamente de três níveis de relações espaço-tempo características da mobilidade:

- os deslocamentos de proximidade, expressão dos ritmos sociais do quotidiano e incentivos permanentes do vínculo social específico;
- as mudanças de casa: no interior do espaço de acolhimento ou de recepção, no tempo de uma existência,
- extensão das vizinhanças e de fidelidade identitária.

Esta antropologia do movimento nos direciona a rever os conceitos que a teoria de transporte público coletivo e de mobilidade urbana envolve com os indicadores da demanda de transporte público para desenvolvimento regional.

**2.5- O Fator Espaço-Tempo**

De acordo com alguns conceitos, o espaço urbano é à primeira vista considerado um espaço de passagem, de muito trânsito, do viajante; “um espaço onde indivíduos embora não se conheçam, podem coabitar” (Sylvia Ostrowetsky, 1998).

O espaço urbano é apreendido então como um lugar de encontro, de pluralidade e não de circulação e conexão a apologia estrita.

Para uma mobilidade urbana ser eficiente no transporte público coletivo segundo alguns autores percebe-se “mais opções, quer aos usuários, quer aos não usuários de automóvel (que serão as mesmas pessoas em horas diferentes); reduz o

congestionamento de trânsito e diminui os danos ecológicos; facilita o escoamento das mercadorias e liberta os utentes e outros viajantes de uma certa pressão psicológica" (Itopkin e Pickup, 1985).

No cenário atual da organização da vida urbana, em que o indivíduo exerce suas atividades econômicas em lugares diferentes, trabalhar e morar, "ele se desloca diariamente entre esses dois pontos dentro de um determinado tempo e a duração desse movimento é produto de três fatores inevitáveis: o espaço percorrido, a tecnologia empregada e a liberdade de fazê-lo na presença de outros" (Hermes, 1998, p.11).

## 3 MÉTODOS

A metodologia de pesquisa executada neste trabalho assumiu o papel de pesquisa exploratória onde de acordo com Vergara (2000) ela permite tornar um acontecimento ou problema em evidencia e sugerir hipóteses que possam interagir com a pesquisa bibliográfica e análise de exemplos de entrevistas com pessoas que tiveram experiências anteriores com o tema em questão.

A pesquisa exploratória neste trabalho consiste na interpretação e análise de um assunto abordado em todo país com manifestações e revoltas de uma população brasileira que se fez irreverente a situação econômica frente a mobilidade urbana no transporte público coletivo, este estudo utilizando análise bibliográfica que serviram como apoio e direcionamento a rever causas e fatores essenciais relativamente oriundos do verdadeiros motivos que levam um impacto da mobilidade urbana no transporte público coletivo.

O fato da pesquisa se tornar exploratória evidenciou um assunto de grande valia e atualmente não mistificado, a ferramenta metodológica para auxilio na coleta de dados quanto o objeto de estudo foi um parâmetro de livros, revistas, artigos impressos, artigos eletrônicos e reportagens sobre o Brasil que buscou estabelecer detalhadamente o desenvolvimento da pesquisa através de uma revisão teórica e pertinente do assunto proposto.

Nessa pesquisa buscou desenvolver um plano de investigação de pressupostos teóricos, fazendo indicativo de um referencial básico constituído de novas informações, conforme seu surgimento no decorrer do estudo, como manifestações por exemplo.

No que se difere a investigação realizada partiu a ideia de hipóteses das políticas públicas como refúgio para tanto descontentamento da população brasileira, num país onde a democracia prevalece politicamente falando gera discursão no sistema de governo em razão da economia do Brasil, pois o crescimento econômico e tecnológicos tem avançado muito mas a população necessita de maior credibilidade no quesito mobilidade urbana quanto ao transporte público coletivo, toda base de coleta de dados foram equiparadas na economia do país, Ministério das Cidades, relacionamento das regiões com fato espaço e fato tempo, o impacto da mobilidade urbana no quotidiano das pessoas que são usuários do mesmo e uma visão financeira sobre o assunto.

## 5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Certamente, no setor de transporte público urbano via ônibus, nota-se uma legião de problemas que leva à deterioração dos níveis de prestação de serviços ofertados a população que utiliza e que influencia negativamente tanto a qualidade de vida do indivíduo quanto os níveis de produção econômicos, sociais e culturais.

Destacamos que nos países em desenvolvimento, as múltiplas facetas da péssima qualidade do transporte público coletivo incluem a manutenção imprópria do material rodante, a pavimentação deficiente, a falta de cumprimento de horários e insuficiência das rotas por onde circulam as linhas de ônibus etc.

Uma pesquisa de qualidade necessita detectar, o que os diferentes grupos de indivíduos usuários têm como expectativa no translado pelos vários trechos de uma determinada linha operada por uma empresa privada ou estatal.

## 6 CONCLUSÃO

Os transportes públicos urbanos possuem uma influência muito importante, sobre as questões socioeconômicas.

As manifestações que pararam todo Brasil, cujo estopim foi o aumento das passagens de ônibus, colocaram a mobilidade urbana no transporte público coletivo no topo das agendas governamentais.

Esse acontecimento é motivo de comemoração nos bastidores da secretaria de transportes, pois devido a pressão popular os prefeitos precisam se empenhar mais em usar as verbas, enviando projetos viáveis e com 30% de funcionamento do mesmo, mesmo sabendo que os projetos custam caro o Ministério das Cidades começou a liberar verbas para o financiamento antes das obras começarem afim das prefeituras receberem verbas federais.

O grande problema da mobilidade urbana no transporte público coletivo na maioria dos municípios do país sob uma visão econômica é: o crescimento desordenado dos municípios; à desarticulação entre planejamento urbano e planejamento de transporte; e o crescente uso do transporte individual motorizado causando congestionamentos. Contudo, o que falta no Brasil é, uma política nacional com o poder de elaborar planos e ações governamentais às interferências da gestão local.

***Agradecimentos***

Agradeço primeiramente a Deus que possibilitou minha existência de estar pesquisando e investigando assuntos relevantes a sociedade entretanto contribuindo com a parte cientifica, também declino agradecimentos aos secretários municipais da capital Palmas no estado do Tocantins os quais prontamente cederam seu tempo para separarem documentos que me serviram como auxilio neste artigo; agradeço a minha família pela compreensão durante a elaboração deste trabalho que dias levou alguns dias e horas para sua concretização; agradeço ao meu orientador o qual teve sua parcela de contribuição e professores envolvidos na execução desta produção textual.

## 7- REFERÊNCIAS

AZZONI, C. R. ***Indústria e Reversão da Polarização no Brasil***. São Paulo: IPE/USP, 1985.

CANO, Wilson. ***Novas Determinações sobre as questões regional e urbana após 1980*.Texto para discursão**. IE/UNICAMP n.193, julho de 2011.

**CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA de 1988**. Disponivel em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

DINIZ,C, Clélio & CROCCO, Marco. ***Economia regional e urbana: Contribuições teóricas recentes***. Belo Horizonte: editora UFMG, 2006.

JORNAL ESTADAO. **Economia.** Disponivel em: www.estadao.com.br. Acessado no dia 03 de outubro de 2013.

MARCONI,M.A.& LAKATOS,E.M. ***Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto, relatório***. São Paulo: Atlas, 1996.

**MINISTÉRIO DAS CIDADES.MOBILIDADE URBANA** Disponivel em: http://www.cidades.gov.br/index.php/component/search/?searchword=mobilidade+urbana&ordering=&searchphrase=all

OSTROWETSKY, Sylvia. ***Um géant tombe du ciel. Revue Che vuoi***, n. 3, 1988.

**PRO-TRANSPORTES. MINISTÉRIO DAS CIDADES**. Disponivel em: http://www.cidades.gov.br/index.php/progsemob/157-protransp. Acessado em 24 de setembro de 2013.

**TCU VOZ DO BRASIL MOBILIDADE URBANA É AVALIADA PELO TCU**. Disponível em:https://contas.tcu.gov.br/juris/Web/Juris/ConsultarTextual2/Index.faces?textoPesquisa=mobilidade%20urbana. Acessado no dia 05 de outubro de 2013

VERGARA, S. C. ***Projetos e relatórios de pesquisa em administração***. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2000.