



Mobilidade, Acessibilidade e Sustentabilidade no Plano Diretor de Anápolis

Pâmela Lorraine Lopes Silva¹

Kátia Rúbia Leite²

Karla de Souza Oliveira³

RESUMO:

O rápido crescimento das cidades pode precipitar impactos negativos ao meio ambiente, à qualidade de vida das pessoas e ao desenvolvimento sustentável das cidades em face da aglomeração de pessoas, a intensidade dos elementos do tráfego e transportes de coisas e pessoas. Registra-se que seja coletiva ou individualmente sem um planejamento de mobilidade e acessibilidade pode precipitar resultados negativos no contexto da sustentabilidade. Anápolis é um município goiano de médio porte com população de aproximadamente 370.875 mil habitantes (IBGE, censo 2016) fica entre duas Metrópoles Brasília e Goiânia, e tem o desafio de organizar a mobilidade urbana de forma a garantir qualidade de vida dos Anapolinos nos termos do Plano Diretor da cidade, o que vai importar investimentos na infraestrutura urbana para garantir a acessibilidade, mobilidade e sustentabilidade. A pesquisa propõe como resultado específico estudar e descrever conceitualmente, legal e doutrinária os temas acessibilidade, mobilidade e sustentabilidade nos termos do Plano Diretor de Anápolis para possibilitar o conhecimento científico dessa terminologia na área. A pesquisa bibliográfica e doutrinária em livros, dissertações, documental nas leis e regulamentações administrativas sobre o tema aliada a pesquisa de campo com visita a todos os órgãos responsáveis pela organização do sistema de mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade no perímetro urbano do município vai permitir demonstrar a evolução da implantação da política pública municipal que regula a mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade em suas potencialidades e fragilidades.

Palavras-Chave : plano diretor; urbanismo; mobilidade; acessibilidade; sustentabilidade.

¹Acadêmica do Curso de Direito pelo Centro Universitário de Anápolis – UniEVANGÉLICA. Pesquisadora do Núcleo de Pesquisa em Direito – NPDU. E-mail: pamela-lorrainels@live.com

²Profª do Curso de Direito do Centro Universitário de Anápolis – UniEVANGÉLICA. Mestre Especialista. Advogada. Membro da Comissão de Direitos Humanos da OAB Anápolis. E-mail: biapaz@hotmail.com

³Profª do Curso de Direito do Centro Universitário de Anápolis – UniEVANGÉLICA. Mestranda. Especialista. Advogada. E-mail: ksoliveira.adv@gmail.com

1.MOBILIDADE URBANA

O crescimento desordenado das cidades é um fato que vem criando em seu seio o mal planejamento urbano. Deixando a desejar o bem-estar social na forma de desfrutar das necessidades básicas que a cidade deve ofertar para o movimento pelo espaço urbano, com o aumento da população o perímetro urbano se torna um lugar intransitável pelos seus habitantes. O fortalecimento da economia é uma das razões da superlotação dos municípios situações estas que remetem à importância da revisão do plano diretor no que contempla a acessibilidade, mobilidade e sustentabilidade no âmbito da Lei. JOSÉ CARLOS XAVIER (2005)

A mobilidade urbana seria a simplificação do deslocamento pela área urbana, hoje este conceito está ligado diretamente a circulação de veículos, pois esta é uma categoria crescente deixando as cidades lotadas sem condições boas de movimentação. Mas a Mobilidade não é apresentada somente pelas más condições das vias de transporte sendo também utilizada como recurso daqueles que tem a sua mobilidade limitada, que é o caso dos deficientes assim como os pedestres em geral que tramitam pela cidade necessitando atender suas essencialidades. SILVA; ALVES; SANTOS(2015)

Atualmente o Brasil desestima aqueles que utilizam das calçadas e das ciclovias, deixando-os ao arbítrio das precariedades do desdobramento de um lugar para o outro, atacando principalmente a segurança destes, pois a falta de apoio aumenta o número de acidentes. A prioridade vista é sobre os transportes públicos e privados, aumentando a via de circulação destes e ausentando dos problemas enfrentados por quem não utiliza como meio de transporte carros, motocicletas, caminhões entre outros meios que são motorizados. (BRASIL, 2007)

A mobilidade é então transversal, abordando em seus objetivos não somente o meio de transporte, mas o meio ambiente, o uso adequado do solo e tudo que envolva a melhoria no desenvolvimento da população, como pode ser observado nas palavras de Campos, (2006, p. p. 99-106):

A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes, visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura.

Antes do plano de mobilidade a circulação das pessoas eram regidas por algumas leis que tinham um conceito bem genérico sobre a mobilidade urbana, podendo ser encontrado os seus indícios como por exemplo no Código de Trânsito Brasileiro de 1997, que definiu trânsito como em qualquer modalidade no território sendo a circulação de pessoas e transportes, por suas vias conduzindo cagas e descargas, além de estacionamentos pelo seu perímetro. Entretanto, a Lei fez menção para que servem as vias, mas não adicionou em seu bojo os critérios da mobilidade urbana para que esse conceito se tornasse possivelmente estruturado e sem desfalques na movimentação urbana. (BRASIL, 1997).

Em 3 de janeiro de 2012, foi instituída a Lei Federal de Mobilidade Urbana esse projeto demorou dezessete anos para ser aprovado, antes desta as leis tratavam sobre o planejamento do trânsito urbano, foi desenvolvido em seu corpo as diretrizes, princípios e formas fundamentais para se chegar no melhor jeito de transitar pelo perímetro urbano. Junto com a lei criou se a ideia de mobilidade sustentável, sendo uma forma de desenvolver a função social do solo, sem prejudicar em massa o meio ambiente trazendo retorno a longo prazo. LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Dessa forma as pessoas são priorizadas e os meios de transportes que causam a poluição seriam reduzidos gradualmente, sendo conscientizado a utilização de meios menos agressivos ao meio ambiente, como por exemplo a bicicleta, além da maior utilização de transportes coletivos. Para a efetividade dessas diretrizes a implantação da acessibilidade também se faz presente, caminhando em conjunto solucionando os problemas de uma má organização enfrentada por todos que desfrutam da infraestrutura dos Municípios. A mobilidade urbana sustentável é definida por Boareto (2003, p. 49 apud SILVA; ALVES; SANTOS; 2015, p. 995) como:

[...] o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos.

De toda forma, é preciso ampliar os debates, regulamentando ações públicas para o interesse da questão, tais como a difusão dos fóruns de mobilidade urbana e a melhoria do Estatuto das Cidades, com ênfase na melhoria da qualidade e da eficiência dos deslocamentos por parte das populações. A ideia é investir mais nesses modos alternativos, o que pode atenuar os excessivos números de veículos transitando nas ruas das grandes cidades do país.

2.Acessibilidade Urbana

A acessibilidade se confunde com mobilidade urbana contendo vários entendimentos sobre o mesmo assunto, sendo este um elemento essencial da sustentabilidade fazendo-se necessário ampliar o entendimento de conceitos e práticas relacionadas as políticas públicas, condições para o uso do solo, para os transportes públicos motorizados e não motorizados, principalmente espaços para caminhada e ciclovias. As alterações no planejamento urbano devem superar o passado e contemplar parâmetros da sustentabilidade, para estabelecer melhores condições para as atuais e futuras gerações, para que se possa enxergar a sua real efetividade no convívio social. Raia JÚNIOR *et al* (1997) “entendem acessibilidade como sendo um esforço dos indivíduos para transpor uma separação espacial objetivando exercer suas atividades cotidiana”.

SILVA ALVES assim se posiciona:

A mobilidade e a acessibilidade constituem um par, que é a condição básica para a sustentabilidade urbana. Esses conceitos devem ser tratados a partir de políticas públicas, em que sejam associadas, de forma eficiente e eficaz, ações que estabeleçam regras, normas e condições para o uso do solo, para os transportes públicos motorizados e para os meios de transportes não motorizados, principalmente o caminhar. Tais ações para garantir a acessibilidade e a mobilidade no espaço urbano devem coadunar com parâmetros da sustentabilidade, especialmente no sentido de transformar uma realidade construída no passado, pensando em melhores condições para as atuais e futuras gerações, conforme a definição da Comissão Europeia, a sustentabilidade urbana consiste em um desafio para solucionar os problemas pré-existentes nas cidades e também os que podem vir existir em função da expansão urbana (SILVA; ALVES; SANTOS, 2015, p. 997).

A acessibilidade urbana está ligada aos desenhos arquitetônicos da cidade, o melhor jeito de fluir, com mais segurança, o trânsito de pedestre e transportes levando aqueles que tem sua mobilidade reduzida a participar da vida social entre todos sem a preocupação das precariedades do solo “[...] possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (ABNT, 2004, p. 01).

Para conseguir uma organização do espaço urbano é preciso fazer uma boa análise das normas trazidas pela ABNT 2004, ela desenvolve em seu bojo as formas de adequação de segurança das vias das cidades aos seus habitantes. Como se pode observar no modelo de calçada estabelecidas pelas normas os pisos das calçadas devem ter superfície regular, firme, estável e antiderrapante sob qualquer condição, que não provoque trepidação em cadeira de rodas ou carrinhos de bebê. Sendo admitida uma inclinação transversal da superfície de até 3% para pisos externos e inclinação longitudinal máxima de 5%. (ABNT, 2004, p. 39).

Já o modelo de faixas de travessias, outro exemplo, é bem clara a preocupação de modelo inclusivo, trazendo o seu devido conforto, solução que se devidamente utilizada representaria avanço na acessibilidade urbana, associada à mobilidade, juntas desenvolvendo a inclusão social, em Anápolis já está adotado o modelo de faixa elevada.

Figura 1: Faixa elevada com sinalização tátil de alerta e direcional

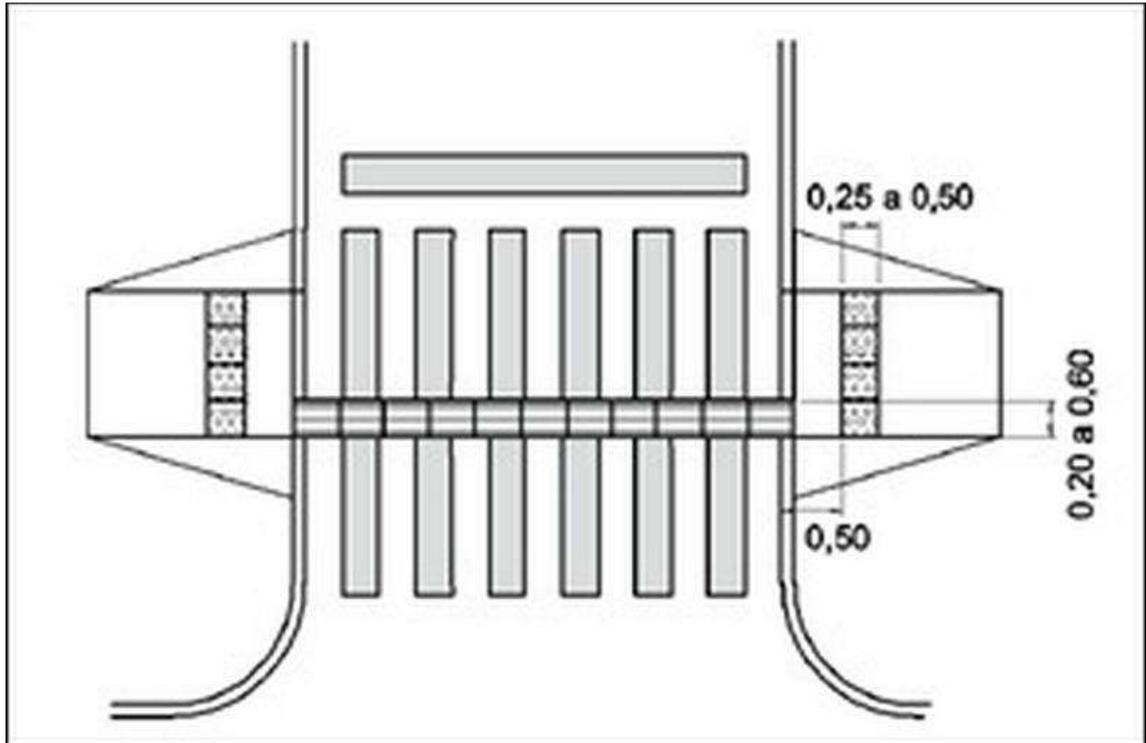


Figura 01-Faixa elevada com sinalização tátil de alerta e direcional

Fonte: ABNT, 2004, p. 37.

O acesso aos bairros pode ser apontado como representação de expansão desordenada, a exemplo bairros que tem apenas uma saída de acesso, como os condomínios fechados que deveria ter o máximo de saídas e entradas, em face da densidade populacional, com no mínimo quatro vias, falhas estas que podem ser dirimidas com a aplicação de políticas urbanas voltadas ao melhoramento das estruturas urbanística, dentro da Política Nacional de Mobilidade está prevista como diretriz e princípios a melhoria das edificações estruturais, vias de acesso, áreas comuns de lazer, entre outras como ponte de equilíbrio entre as pessoas e o meio em que vivem. JOSÉ AFONSO DA SILVA (2005)

Assim, a boa qualidade de vida para as cidades brasileiras implica na adoção de medidas destinadas a garantir mobilidade urbana que vise a acessibilidade para todos aos serviços,

bens e oportunidades existentes; que assegure a segurança e combata educacionalmente e com eficácia a quantidade de homicídios no trânsito; que atue com efetividade na melhoria das condições ambientais, reduzindo a poluição, qualificando os espaços públicos, e os desperdícios de energia; que potencialize o desenvolvimento econômico e reduza os custos e tempos empregados na produção; que promova a articulação entre os diferentes segmentos sociais contribuindo para a redução da exclusão e amplie solidariedade social; que promova a coesão geográfica, eliminando ou minimizando a formação de guetos; e que priorize a acessibilidade e a mobilidade as pessoas e não aos veículos.

4.Sustentabilidade

A busca pelo crescimento e desenvolvimento econômico tem afetado em grande parte o meio ambiente pois neste progresso o desmatamento, a poluição, a falta de consciência com a água fica notório e é constante mas a sustentabilidade sempre foi modelo alternativo que se perde a vontade do desenvolvimento das cidades, colocado em risco o bem estar social. Mas para haver o gradual desenvolvimento deste trabalho é preciso haver medidas de implantações que regularizem este modelo. OECD, 2000 apud MOURELO(2002).

Neste sentido, o envolvimento da população e das políticas urbanas é essencial para manter o meio ambiente saudável até as últimas gerações. A individualização também afeta o meio ambiente, pois traz em seu caráter o consumismo exagerado juntamente com o aumento de transportes particulares, aumentando a quantidade de lixos desnecessários. A mobilidade urbana sustentável implanta uma melhor qualidade de vida que seria possível se as estruturas dos transportes públicos fossem mais condizentes à população, tendo uma melhoria significativa de suas condições que hoje são precárias, um descaso com quem utiliza esse meio de transporte. JACOBS,(2009)

As políticas voltadas a acessibilidade e mobilidade observando a boa circulação de pedestres e uma redução dos veículos, indo de encontro com a saúde populacional e o bem estar do meio ambiente, causa, no entanto uma harmonia coletiva que gera o desenvolvimento da função social das cidades, executando os projetos que versam sobre a sua concretização.

5- A mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade no plano diretor de Anápolis.

O plano diretor é um instrumento regulamentado pelo Estatuto das Cidades este criado pela Constituição Federal para organizar os municípios de acordo com suas necessidades ordenando o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades e garantindo o bem estar dos seus habitantes, segundo o artigo 182 da Constituição Federal de 1988. O plano diretor tem o cunho participativo, ou seja, toda a população deve participar da sua criação e alterações para que nenhuma necessidade seja deixada de fora do seu conteúdo. De acordo com o Villaça sobre o plano diretor:

“um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal.” (VILLAÇA, 1999, p. 238)

A diretriz do Plano Diretor deverá ser revisada, segundo o Estatuto da cidade, a cada 10 anos assim como a lei municipal referente a ele. A cidade de Anápolis teve a sua revisão recentemente em 2016 e contou com a participação de todos os cidadãos interessados no desenvolvimento de sua cidade. Sua revisão contou com discussões públicas e enfatizou a criação de diretrizes sustentáveis, pois Anápolis é um município que conquista cada vez mais o seu desenvolvimento tonando se uma cidade maior e mais movimentada. LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

A mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade foi um dos assuntos debatidos nessa nova fase do planejamento da cidade, buscando uma maior acessibilidade a quem tem sua mobilidade reduzida para facilitar o deslocamento no Município por meio de uma rede integrada de vias, de estrutura ciclovitária e ruas exclusivas de pedestres, com segurança, autonomia e conforto, dando uma maior importância ao transporte público. Nele também foi idealizada a finalização do Plano de Mobilidade, esse que teve o seu conteúdo discutido em 2015 apontando um grande progresso na mobilidade urbana de Anápolis. ANÁPOLIS PLANEJAMENTO E AÇÃO(2015)

A sustentabilidade está localizada no Plano Diretor de Anápolis junto com a mobilidade ensejando estudos para o estabelecimento de políticas públicas que visem à redução do uso do transporte motorizado privado e individual, condicionanda à adoção de veículos menos poluentes ou não poluentes e a integração com o sistema de transporte público através do que se denomina de corredor de ônibus. ANÁPOLIS PLANEJAMENTO E AÇÃO(2015)

Figura 2: Corredores de Ônibus



Figura 01-Corredores de ônibus da cidade de Anápolis

Fonte: ><http://anapolisglobal.com.br/solucao-inteligente-justa-economica-e-ecologica/><

Assim, importante ressaltar que estes meios levam a qualidade do meio ambiente como por exemplo sendo criado os corredores para os transportes coletivos, a ideia é que esses corredores possam fluir normalmente enquanto motoristas de carros particulares ficam presos no trânsito por causa da superlotação de automóveis, esse contexto fará com que particulares optem pelo meio de transporte coletivo diminuindo assim o fluxo de carros pela cidade promovendo a mobilidade sustentável.

6. Implantação da política pública municipal de mobilidade urbana em Anápolis.

A Lei Federal nº 12.587 de 2012 foi o marco da evolução dos princípios e diretrizes que norteiam a mobilidade e acessibilidade urbana no Brasil, esta trouxe em seu texto normas que auxiliam na busca de uma melhor circulação de pessoas, cargas e diferentes modos de transporte, está também inovou ao colocar a sustentabilidade como um princípio primordial para o planejamento de meios acessíveis para a mobilidade urbana sustentável.

O município de Anápolis vem se tornando alvo de grandes empresas e com isso a sua população só cresce a cada ano, para poder suportar esse desenvolvimento é importante o planejamento, ou melhor, a adequação do espaço urbano a população. O contrato do Plano de Mobilidade Urbana está sendo discutido desde 2012 ano de sanção da Lei Federal, as cidades teriam um prazo de 6 (seis) anos para criação de seu plano para a adequação de seu município, mas este prazo foi prorrogado fato este que Anápolis ainda não tem o seu plano publicado pois este ainda

está sendo revisado pela equipe técnica responsável pelo planejamento da cidade de Anápolis. ANÁPOLIS PLANEJAMENTO E AÇÃO(2015)

Foram realizados vários seminários para debater sobre o plano de mobilidade urbana em Anápolis, os dois primeiros ocorreram em 2011 e em 2015, sua continuidade se deu com a assinatura do Termo de Cooperação Técnica entre a Prefeitura e a organização EMBARQ BRASIL. Como deveres entre os contratantes há que se evidenciar a contribuição com o desenvolvimento e implantação de soluções técnica, financeira, econômica, social e ambientalmente sustentáveis, por isso sua importância no planejamento urbanístico. No terceiro seminário foi dada ênfase ao tráfego dos habitantes por toda a cidade discutindo o que poderia ser melhorado em todas as áreas de movimentação urbana. ANÁPOLIS PLANEJAMENTO E AÇÃO(2015)

Assim, apenas em 2016, ano em que o Plano Diretor de Anápolis foi revisado e contemplado com o plano de mobilidade é que podemos ver a efetivação da Lei de mobilidade, pois a partir de agora todas as construções, ações que envolverem a mobilidade e a acessibilidade deveram primeiro ser aprovados e só depois liberados para o seu destino fim. O Plano de Mobilidade de Anápolis tem como previsão a sua publicação no final do ano de 2018, assim o município continuará recebendo verbas federais nessa área.

CONCLUSÕES

O desenvolvimento do presente artigo possibilitou a análise do impacto do plano de mobilidade na cidade juntamente com a revisão do plano diretor, afinal ele é o orientador de como a cidade deve seguir rumo ao crescimento sem prejudicar o bem estar social. Para uma cidade já desenvolvida o papel do plano de mobilidade é muito mais importante pois visa garantir o futuro na tentativa de organizar o que já foi feito. A necessidade da inclusão social se mostra através de meios eficazes na garantia da acessibilidade para quem tem a sua mobilidade reduzida, assim são criados em calçadas, vias, transportes, enfim, modos de facilitar a acessibilidade não deixando de lado a sustentabilidade urbana, protegendo não só os habitantes mas o meio ambiente principal mantenedor da sociedade.

O plano de mobilidade inserido no plano diretor é o ponto de partida para a qualidade de vida dos habitantes da cidade de Anápolis, mas ainda vai passar por um longo processo de aceitação enquanto a cidade não tem em mente que o seu crescimento é presente e constante. A forma inteligente de adotar grandes corredores é o precursor para uma sustentabilidade eficaz, afinal, a população passa a

maior parte do seu tempo dentro dos seus automóveis individual, com os grandes corredores o trânsito de coletivos irá fluir naturalmente e conseqüentemente a procura por este tipo de transporte aumentará deixando o trânsito de ser um grande transtorno e diminuindo os gases poluentes.

Após a revisão do plano diretor o foco é terminar o projeto do plano de mobilidade adequado para a cidade de Anápolis, mas as ações do Plano Federal já estão em andamento é o que podemos ver nas construções de viadutos com o intuito de facilitar o trânsito entre automóveis necessitando com isso a construção de passarelas para a segurança dos pedestres, então Anápolis é um grande cidade em desenvolvimento com grandes problemas a serem solucionados, espera-se que o plano de mobilidade sustentável possa suprir parcialmente ou totalmente a falta de organização do solo urbano.

A qualidade de vida em cidades inteligentes ou sustentáveis leva ao trinômio acessibilidade, mobilidade e sustentabilidade, e neste contexto a garantia de condições ideais de vida e convivência contemplando estratégias específicas que assegure a segurança e combata educacionalmente e com eficácia a quantidade de homicídios no trânsito; que atue com efetividade na melhoria das condições ambientais, reduzindo a poluição, qualificando os espaços públicos, e os desperdícios de energia; que potencialize o desenvolvimento econômico e reduza os custos e tempos empregados na produção; que promova a articulação entre os diferentes segmentos sociais contribuindo para a redução da exclusão e amplie solidariedade social; que promova a coesão geográfica, eliminando ou minimizando a formação de guetos; e que priorize a acessibilidade e a mobilidade as pessoas e não aos veículos.

Portanto, a mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade urbana são precursores para o desenvolvimento de ações que melhore a convivência no meio social dando aos seus habitantes várias possibilidades de transitar sem ser importunado pelas obras inacabadas espalhadas pela cidade. O plano proíbe a construção de novas obras sem o devido estudo de impacto social quantitativo e qualitativo, ou seja, sem planejamento urbanístico que contemple a inclusão social de todos.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a todos que contribuíram para a elaboração desta pesquisa, mas primeiramente a Deus por nos direcionar ao caminho certo, sabendo que está inacabada e praticamente inconclusiva pela sua natureza de matéria em construção.

Aos Mestres da UniEVANGÉLICA, representados pelas Prof. Kátia Rúbia Leite e Karla de Souza Oliveira. Aos colegas do grupo de pesquisa Plano de Diretor de Anápolis no NPDU: Fernanda Braga, Daniel Carvalho, Marcos Marreto e Marcos Diego.

Ao programa de pós-graduação em sociedade, tecnologia e meio Ambiente (PPSTMA) vinculado à pró-reitoria de pós-graduação, pesquisa, extensão e ação comunitária (ProPPE), da UniEVANGÉLICA.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, F. O. **Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres com Restrição de Mobilidade**. 2010.190f. Tese (Doutorado em Ciências) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade Federal de São Paulo, São Carlos. 2010. [Orientador: Prof. Associado Antônio Néilson Rodrigues da Silva]. Disponível em: . Acesso em: 01 de outubro de 2017.

ANÁPOLIS PLANEJAMENTO E AÇÃO(2015)><http://wricidades.org/noticia/anapolis-prepara-seu-futuro-com-novo-plano-de-mobilidade-sustentavel>< Acessado em 12 de outubro de 2017

><http://www.anapolis.go.gov.br/portal/multimedia/noticias/ver/plano-de-mobilidade-ac-prioridade-para-anaipolis-destaca-joapo-gomes-em-brasaslia>< Acessado em 13 de outubro de 2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Norma Brasileira** (ABNT NBR 9050:2004). Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Disponível em: . Acesso em: 16 de setembro de 2017.

BRASIL, **Lei 10.098** de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm>. Acesso em: 20 de agosto de 2017.

_____. **Decreto nº 5.296** de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 20 de agosto de 2017.

_____. Ministério das Cidades. 2007. **Caderno PlanMob**: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Brasília. (a).

_____. **Lei nº 12.587**, 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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 25 de agosto de 2017.

CAMPOS, V.B.G. 2006. **Uma visão da mobilidade sustentável**. Revista dos Transportes Públicos. v. 2, p. 99-10 DEMO, P. “Pobreza política”. Papers. São Paulo, Fundação Konrad Adenauer-Stiftung, 1993.

DENALDI, R. **Políticas de urbanização de favelas: evolução e impasses**. São Paulo, Tese de Doutorado, FAU-USP, 2003.

FELDMAN, S. (1996) **Planejamento e Zoneamento: São Paulo 1947-1972**. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP.

GROSTEIN, M. D. (1987) **A Cidade Clandestina: os ritos e os mitos**. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP.

INSTITUTO CIDADANIA. **Projeto moradia**. São Paulo, Instituto Cidadania, 2000.6.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; Revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão- 3ª Ed.- São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011

JOSÉ AFONSO DA SILVA (2005) **Curso de direito constitucional positivo**.

LEI No 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

OECD, 2000 apud MOURELO 2002. **Tribunal de contas da União**.

RAIA Jr., A.A. 2000. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. Tese, Doutorado em Engenharia Civil – Transportes pela Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos.

RAIA Jr, A.A.; Silva, A.N.R.; Brondino, N.C.M. 1997. **Comparação entre Medidas de Acessibilidade para Aplicação em Cidades Brasileiras de Médio Porte**. In: XI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: ANPET, 1997. v. 2. p. 997-1008.

SILVA, Adriano Reis de Paula e; ALVES, Lidiane Aparecida; SANTOS, Geisiane Rodrigues dos. **Sustentabilidade Urbana: Um Desafio para o Planejamento da Acessibilidade e da Mobilidade**. In: XI – Encontro Nacional da ANPEGE - A Diversidade Da Geografia Brasileira: Escalas e Dimensões da Análise e da Ação. 2015. Anais Enanpege-2015. Presidente Prudente: Unesp, Ed: UFGD, 2015. 987-998 p, Disponível em: . Acesso em: 18 de setembro de 2017.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In: CEPAM. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam, 1999.

VASCONCELOS, E. A. de, **Transporte e Meio Ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**, Editora Annablume, São Paulo, SP, 2008