

PEQUENAS CIDADES, GRANDE MOBILIDADE

Felipe Lehnenn Osorio

Estudante de Geografia | Universidade Federal de Uberlândia

felipelosorio@gmail.com

Fander de Oliveira Silva

Estudante de Geografia | Universidade Federal de Uberlândia

fanderoliveira@hotmail.com

RESUMO: pensar no crescimento das pequenas cidades tem se mostrado cada vez mais necessário. O crescimento desordenado que ocorreu e ainda ocorre nas cidades médias e grandes brasileiras, mostra de forma intensa os seus problemas, impondo grandes desafios aos planejadores urbanos. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, vem para organizar este cenário e preparar os municípios menores para um crescimento ordenado, tratando o principal problema: o trânsito. É hora de pensar na mobilidade urbana

PALAVRAS-CHAVE: mobilidade urbana, trânsito; transporte; planejamento.

1. INTRODUÇÃO

As cidades pequenas, pouco tem de se preocupar com as questões que assolam o cotidiano das grandes. A taxa de violência é baixa, o sistema de saúde consegue atender a população, a poluição do ar é baixa, dentre vários outros fatores favoráveis. Em geral, as pequenas cidades brasileiras, possuem uma boa qualidade de vida, o que acaba atraindo pessoas aposentadas das grandes, a se mudarem para estas localidades mais calmas.

Esta atratividade, podemos assim chamar, das pequenas cidades, é muito comum no estado de São Paulo, onde aposentados da cidade de São Paulo e região metropolitana, decidem aproveitar a terceira idade no interior do estado, buscando paz e tranquilidade. O ritmo desacelerado das cidades menores, é um grande atrativo em meio as velozes cidades.

No entanto, algumas pequenas cidades, tem vivido uma franca expansão, com uma população crescendo de forma acentuada juntamente com a sua economia. Isto acontece, principalmente a localização geográfica do município, que estando inserido dentro de um eixo viário importante, ou que venha a desenvolver uma especialização em suas atividades (industriais ou de serviços), reconfigurando o espaço urbano.

Evidentemente, que com uma rápida e desordenada expansão, os problemas das grandes cidades, começam a refletir na pequena em expansão. Mas será que as cidades não aprenderam com o que não deu certo no passado? As cidades hoje, mesmo que pequenas, devem estar prontas e organizadas para o seu crescimento, de forma organizada e sustentável.

Dentre os vários problemas que podem haver em uma cidade em crescimento acentuado, um deles merece destaque aqui: o trânsito. O trânsito é praticamente o fantasma que assola qualquer cidade. Problemas no trânsito não se restringem exclusivamente as médias e grandes cidades: as menores também possuem dificuldades em garantir a segurança e fluidez do tráfego local.

Pensar sobre o trânsito e transporte para as cidades menores, tem se mostrado cada vez mais necessário. Planejar e organizar desde cedo, certamente trará grandes benefícios mais a frente. Analisar e solucionar as questões enquanto não são muitos habitantes, é mais fácil, uma vez que crescendo a população, qualquer intervenção pode ser mais complexa de ser realizada. Sendo assim, é isto que se quer abordar neste momento.

2. O TRANSPORTE NAS CIDADES

A atividade de transportes se mostra essencial a qualquer cidade, uma vez que permite a interação entre as cidades-redes (conectadas) através de deslocamentos de pessoas, mercadorias e informações pelo espaço. O transporte pode ser visto como a alma das cidades modernas. O transporte é o coração que pulsa dentro da cidade.

Antes de iniciar a fundo a discussão, vale voltar no tempo, de forma a compreender a cidade em que vivemos hoje. O processo de urbanização das cidades brasileiras, se deu a partir dos anos de 1950 aproximadamente, ganhando maior intensidade (e o boom), no período de 1970 e 1980 (IBGE, 2010). É neste período, em que o perfil da população é alterado, tendo altas taxas de adensamento nos centros urbanos (principalmente médios e grandes).

A formação e fortalecimentos de um mercado interno, promoveram o êxodo rural, tendo a mecanização do campo como contribuinte fundamental desta fase, levando esta mão-de-obra para as novas fabricas que abriam em todo território, tendo em destaque na região sudeste (São Paulo e Rio de Janeiro).

Com oportunidades de emprego e de uma “vida melhor “na cidade, muitos se dirigiram aos centros urbanos, com o intuito de recomeçar a história. Este movimento migratório é observado de forma notória através dos próprios censos populacionais realizado pelo IBGE (IBGE, 2010). (Gráfico 01)

Gráfico 01: Taxa de Urbanização brasileira



Fonte: IBGE, 2010

No entanto, muitas destas cidades, não estavam preparadas para crescerem de forma intensa e um curto espaço de tempo. Como efeito deste processo de urbanização “descontrolada” do país, a organização que, de certa forma existia nestes centros urbanos, acaba por ser quebrada, desconfigurando o espaço. É isto que as cidades que estão em crescimento hoje, precisam avaliar: crescer de forma sustentável e organizada.

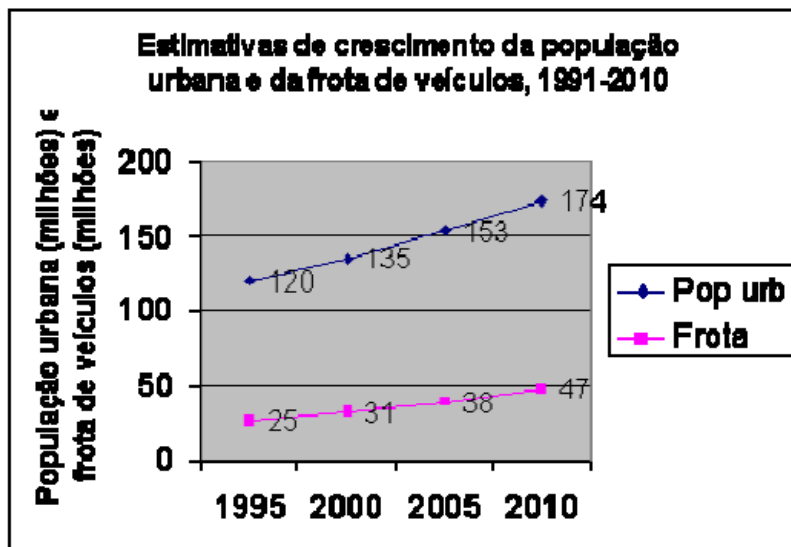
O crescimento desordenado das cidades brasileiras, trouxe consigo, uma série de dificuldades e problemas aos centros urbanos, principalmente nos grandes. Esta falta de organização e gestão do espaço, acarretou no surgimento dos seguintes problemas: favelização, violência, poluição, desastres naturais (deslizamentos), dentre outros.

Ao mesmo tempo em que as cidades ganhavam novos habitantes, há de ser uma das grandes medidas de Estado adotadas. Dentre elas, e que vale aqui destacar, é a implantação da política de incentivo a indústria automobilística nacional. Projeto este, iniciado pelo governo Getúlio Vargas, o qual definiu o rodoviarismo como modal preferencial para os deslocamentos pelo território nacional, deixando de lado as ferrovias e portos.

A escolha pelo modal, se deu pela necessidade de fortalecer a nascente, mas crescente indústria nacional, a qual se fortaleceu com a opção. O setor automobilístico, exige que se tenha uma grande quantidade de fornecedores (estofamento, borrachas, metais, plásticos, etc.). A grande questão, é que em algum momento, teríamos veículos demais nas ruas, prejudicando assim a sua circulação pelas cidades brasileiras, os quais irão trafegar pelas vias “não-planejadas” dos centros urbanos.

E depois de quase 60 anos, estamos chegando a este limite, e convivemos com o grande problema moderno dos grandes centros urbanos: congestionamentos. Esta é a realidade encontrada em boa parte das principais capitais brasileiras, e até mesmo de cidades do interior de médio porte. Em princípio, este desafio de organizar o trânsito local, se concentra nas capitais e regiões metropolitanas brasileiras, que totalizam 33 metrópoles, concentrando 39% da população (IBGE, 2010). E juntamente com o crescimento desta população, se tem o aumento da frota de automóveis. (Gráfico 02)

Gráfico 02: Estimativa de crescimento da população urbana e frota de veículos



Fonte: XII Congresso ANTP (1999)

A prioridade do transporte individual (automóvel) frente aos demais, é notável em qualquer cidade brasileira. Em grande parte dos casos, quem tem prioridade é o carro, deixando o pedestre em segundo plano. Vias largas, inúmeras vagas para estacionamento, calçadas rampadas para o acesso do veículo: a cidade se curva diante do veículo motorizado. As cidades se rendem ao conforto e praticidade do carro.

Como consequência desta rápida expansão das cidades, e a necessidade de se deslocar pelo espaço, está provocando a crise na mobilidade urbana sem precedentes. Este tem sido um dos grandes desafios para o setor público, que está tendo de pensar em alternativas a esta questão. A ferramenta do planejamento, está posta como uma boa alternativa. Prever o futuro pode não ser a tarefa mais fácil, ainda mais em meio a uma sociedade como a atual, que passa por transformações consideráveis em um curto espaço de tempo.

3. O PLANEJAMENTO COMO FERRAMENTA

A ação de planejar está muito em voga na contemporaneidade, sendo o conceito base para definir o futuro das cidades. Hoje, planejar não é mais uma opção, mas sim, obrigatório. Toda e qualquer cidade, já possui uma secretaria voltada a planejamento e organização de seu espaço urbano.

O planejamento urbano em essência, é compreender a produção, estruturação e a apropriação do espaço (e por isso ser de grande interesse da geografia). Possui como princípio, prever possíveis impactos (positivos ou negativos) que venham a ocorrer no espaço. Ou seja,

planejar significa um conjunto de ações, as quais são consideradas as mais adequadas para se atingir o(s) objetivo(s) pretendido.

Planejar uma cidade, significa compreender os vários sistemas que compõem a cidade (viário, humano, etc.). Assim, o planejamento possui uma característica sistêmica, necessitando de uma visão interdisciplinar e multidisciplinar, abarcando conhecimentos geográficos, econômicos, historiadores, dentre muitos outros. Compreender a rede urbana é a base para se pensar em uma cidade planejada.

Organizar o espaço, é uma preocupação antiga do homem. Segundo Ferreira (1979), o planejamento faz parte do cotidiano do Homem desde a Antiguidade (apud. SILVA e FERREIRA, 2004). O intuito do planejamento nesta época, era o de alcançar o que se desejava (ideal), que com o tempo foi se moldando e tomando novas formas. A planejamento moderno, visa solucionar os problemas enfrentados pela população, a qual sofre as consequências do processo de urbanização desorganizada que ocorreu pelo mundo.

O planejamento surge como um instrumento técnico, como forma de se solucionar a crise que se instaurava nas cidades. No caso brasileiro, no entanto, este processo ainda não se mostrou de forma eficiente. Em vários casos, o plano é elaborado mas acaba por ficar engavetado, não tendo a sua implantação. Ou seja, se tem o gasto financeiro para elaborar o documento, mas suas propostas acabam por não sendo colocadas em prática.

O reflexo deste planejamento não aplicado, segundo Cândido Campos Filho (1989), são as políticas curativas ao invés da preventiva, que resolveria e preveria de forma organizada a expansão da cidade. Este mesmo autor, crítica a forma como Estado brasileiro é conduzido, com suas práticas que se voltam apenas as classes mais altas. Ele também defende a importância em se relacionar os diferentes agentes que atuam no espaço, em sua produção, uso e nos fluxos.

4. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

O Governo Federal, no ano de 2004, institui através da Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, ligada ao Ministério das Cidades, a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nesta política, encontra-se um documento que deve ser elaborado por cada município, onde se avalia as condições de mobilidade da cidade. No documento elaborado pelo ministério, há a seguinte frase:

A Mobilidade Urbana é um tema amplo, abrange questões de desenvolvimento urbano, a saúde e a qualidade de vida das pessoas, que estão intimamente ligadas às suas condições de locomoção cotidiana... (Ministério das Cidades, 2015)

O desenvolvimento dos Planos de Mobilidade Urbana, servem como instrumentos da Gestão Urbana, estabelecido pela Lei nº 12.587 de 3 de Janeiro de 2012. Em sua ementa, o

documento estabelece que qualquer município brasileiro com mais de 20 mil habitantes, ficará obrigado a ter um Plano de Mobilidade Urbana, de forma a então realizar o planejamento dos deslocamentos realizados dentro do perímetro urbano. Ponto importante este: os planos só consideram os deslocamentos realizados dentro do perímetro urbano.

A partir da data de publicação (2012), todos os municípios teriam o prazo de três anos para elaborarem os seus planos de mobilidade e incorpora-los ao Plano Diretor (em forma de lei). Assim, no ano 2015 o prazo se esgotou, mas, no entanto, alguns municípios ainda não haviam construído tal documento, tendo algumas cidades que ainda estão em processo. Sem o Plano de Mobilidade Urbana, o município fica impedido de receber verbas do federais destinadas a obras viárias.

Deste documento promulgado, entre os 28 artigos que compõem o mesmo, um deles merece atenção especial: é nele que está contida a redação mais substancial e que dá o devido valor a lei. Vale colocar este artigo, o de número 24, na íntegra:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos. (BRASIL, 2012).

O documento também possui em sua estrutura, a devida regulamentação e responsabilidade de cada parte, além da definição de conceitos básicos que permeiam a mobilidade urbana (tipos de transporte, o que é mobilidade urbana, acessibilidade, e modos de transporte). Diretrizes que regulamentem o transporte público coletivo também estão presentes, estabelecendo parâmetros de operação.

5. PLANMOB – CADERNO DE REFERÊNCIA PARA A ELABORAÇÃO DE PLANO DE MOBILIDADE URBANA

No ano de 2015, foi disponibilizado pelo Ministério das Cidades, um caderno que serve como base para o desenvolvimento dos planos de mobilidade urbana. Este documento é voltado a nortear como deve ser elaborado tal plano, contendo uma análise mais profunda da lei, além de

justificar a sua importância. Sendo assim, vale aqui passar brevemente sobre alguns pontos apresentados neste caderno.

O primeiro deles, se refere a base fundamental de todo o sistema: o Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 10 de julho de 2001), serve como alicerce para tudo o que envolva o planejamento das cidades. É dele que se tem a responsabilidade e o dever de pensar na organização das cidades. A partir de então, é que se cria o Ministério das cidades, como intuito de instituir tal estatuto no Brasil. Este ministério, possui como missão:

“melhorar as cidades, tornando-as mais humanas, social e economicamente justas e ambientalmente sustentáveis, por meio de gestão democrática e integração das políticas públicas de planejamento urbano, habitação, saneamento, mobilidade urbana, acessibilidade e trânsito de forma articulada com os entes federados e a sociedade.” (BRASIL, 2015)

Definido e caracterizado o que se trata o Estatuto da Cidade, é então apresentada a Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). A partir de então, é que este caderno passa a tratar de forma mais profunda o que se trata tal lei, contendo definições detalhadas de cada um dos componentes do sistema de mobilidade urbana (não motorizado, motorizado privado, motorizado coletivo, serviço de transporte público e o sistema viário).

Outro ponto bem trabalhado no caderno de referência, é o planejamento da mobilidade urbana. O plano de mobilidade evidentemente deve estar inserido e subordinado ao Plano Diretor. Além disto, deve considerar os fatores condicionantes da mobilidade, tais como: porte, perfil, aspectos socioeconômicos e o regionalismo. Para efeitos didáticos, o documento traz os casos de Belo Horizonte e Curitiba, analisando a mobilidade em cada caso.

Conhecendo bem o perfil do município, então pode-se dar início a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Primeiramente, é importante que o documento esteja estruturado de forma concisa e clara. Além disto, de nada adianta ter um plano bem estruturado, se não tiver conteúdo. No caderno de referência, há um capítulo dedicado a estes dois pontos (estrutura e conteúdo) que o plano deve possuir. Novamente, um modelo a ser seguido.

Além de trazer como deve se estruturar o plano de mobilidade, ainda se tem orientações quanto a metodologia a ser adotada, o estabelecimento do conteúdo e cronogramas, definição de recursos a serem investidos, e a formação de uma equipe de acompanhamento. Esta organização garante que o plano irá cumprir o seu papel, além de garantir que este plano será acompanhando e exigido. O esquema anexado, demonstra bem esta estrutura que deve ser seguido em qualquer plano (Figura 01)

Figura 01: Passo a passo e respectivas atividades para um Plano de Mobilidade Urbana.



Fonte: EMBARQ Brasil.

Por fim, o caderno de referência traz o processo de construção de como este plano de mobilidade deve ser desenvolvido. A participação social é necessária, além de ser obrigatória na elaboração de qualquer plano. Um plano sem participação da comunidade, não pode ser aprovado de forma alguma, é obrigatório. Para tanto, é importante que haja espaços dedicados a participação social, tais como as consultas públicas (exigida para qualquer plano).

6. METODOLOGIA

Como forma de analisar esta questão da necessidade em se pensar no trânsito, e os problemas e impactos provocados pela maior circulação de veículos na malha urbana, realizou-se uma pesquisa bibliográfica quanto ao tema, em busca de trabalhos que trouxessem algo relacionado ao assunto.

Em um segundo momento, realizou-se a leitura e revisão da Lei nº 12.587, a qual institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Neste documento, se encontram os princípios, deveres e prazos a serem atendidos pelos municípios afim de cumprirem esta lei. A mesma regulamenta o que deve conter no documento a ser elaborado (Plano de Mobilidade).

Feita a leitura da lei propriamente dita, é possível então encaminhar para a “Caderno de Referência para a elaboração do plano de mobilidade urbana”, construído pelo Ministério das cidades. Este documento, serve como modelo norteador de como deve ser elaborado tal plano, de forma simples, trazendo o passo-a-passo de como o plano deve estar estruturado, cumprindo então a sua finalidade.

Sendo assim, a metodologia empregada neste trabalho, é de simples coleta de dados secundários, e interpretação dos mesmos, já que é complexo coletar os mesmos de forma primária, principalmente devido à necessidade técnica em se realizar um estudo deste tipo, não havendo tempo e recursos para uma análise mais quantitativa da problemática

Este trabalho se encontra voltado as experiências profissionais e de formação dos autores, que trabalham esta temática. Aqui, se tem como objetivo, é de promover a discussão sobre o trânsito nas pequenas cidades, de forma a se evitar o que ocorre com as maiores. Informar sobre a Política Nacional e Mobilidade Urbana, é de suma importância, uma vez que ainda é desconhecida por muitos, e até mesmo pelo poder público.

7. RESULTADOS

Resultados concretos não são exatamente o que se espera ainda, afinal, estes irão se apresentar apenas a longo prazo. É preciso tempo para se identificar e procurar alternativas as problemáticas postas pelas cidades. O exercício de planejar, é justamente prever o que irá ocorrer no município caso nada seja feito.

A aprovação desta lei, como já destacado anteriormente, é de grande importância para o país, uma vez que irá trazer de forma mais intensa a discussão de como será a mobilidade urbana no futuro. O modelo baseado no automóvel particular, já dá os seus sinais de fadiga, com problemas recorrentes de congestionamentos, a reflexão de combustíveis alternativos a serem adotados, a poluição provocada pelo uso destes veículos (sonora e do ar).

Conseguir otimizar o uso do espaço físico da cidade tem sido um grande desafio para qualquer planejador urbano. As cidades têm se crescido de forma horizontal, distanciando cada vez mais a população das regiões centrais, além de aumentar consideravelmente os tempos de deslocamentos dentro destes centros urbanos.

Refletir sobre o transporte, e projetar o uso destes para o futuro passa a ser uma reflexão obrigatória. Cada vez mais, o metro quadrado está sendo mais disputado e valorizado em meio a

sociedade moderna. Ter acesso ao espaço já sem tem se mostrado um desafio. As cidades não estão mais acessíveis ao Homem.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, tem por propósito, tornar a cidade um ambiente agradável e seguro ao cidadão. A cidade deve servir ao cidadão, e não ao transporte individual. Este é o princípio da lei: tornar as cidades brasileiras mais humanas. O “modelo” atual encontra-se muito voltado a vida individual, dificultando as interações entre as pessoas. Os espaços públicos não são tão chamativos como eram tempos atrás: as pessoas preferem ficar em suas casas hoje em dia.

A elaboração de um caderno de referência, vem auxiliar os municípios que tiveram dificuldades em elaborar os seus Planos de Mobilidade Urbana. Para tanto, o Ministério das Cidades então construí este documento, o qual traz o passo-a-passo a ser seguido, e assim construir um plano sólido, e cumpra o seu papel. Assim, percebe-se o esforço do Governo Federal em implementar este tipo de planejamento no país, dando a devida atenção ao tema.

É preciso mudar este comportamento. A população não se sente segura e confortável em utilizar o principal espaço público: a rua. É na rua que trafega o pedestre, ciclista e o motorista, devendo um estar zelando pela segurança e conforto do outro. Esta é a mobilidade proposta pela lei federal. Todos devem utilizar a rua, e sentirem vontade de aproveitar este espaço.

Fazer com que as cidades brasileiras pensem o quanto antes sobre como será o seu crescimento no futuro, é um passo muito importante dentro do cenário nacional. O que se pretende, é fazer diferente, evitando com que as futuras cidades grandes venham a sofrer as mesmas consequências das atuais.

Exigir a elaboração de um Plano de Mobilidade de um município de 20 mil habitantes, pode parecer um tanto quanto precipitado, mas é preciso. Para efeitos de noção, os municípios mineiros de Campina Verde e Santa Vitória, possuem uma população próxima ao exigido pela lei. Sendo assim, é importante que já se mobilizem para a elaboração do mesmo.

Neste ano, o de 2016, a AMVAP (Associação do Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba), formou um consórcio tendo 5 cidades integrantes, com o objetivo de terem a elaboração de seus planos de mobilidade. Em parceria, alunos e professores do curso de Geografia da UFU e UFTM, construíram o Plano de Mobilidade Urbana para cada um dos municípios, sendo eles: Ituiutaba, Monte Alegre de Minas, Monte Carmelo, Prata e Santa Vitória.

Estes municípios ainda não possuíam o Plano de Mobilidade, e estavam impedidos de receberem verbas federais destinadas a obras viárias. Sendo assim, estes municípios de mobilizaram e uniram-se em busca de regularizar a sua situação. A única exceção, fica para Santa Vitória, que antes mesmo de atingir os 20 mil habitantes, já se antecipou e construí o seu plano.

Os municípios já estão percebendo a necessidade e a importância de se planejar a mobilidade urbana, e como isto será importante mais a frente para a qualidade de vida da população local. O Plano de Mobilidade vem para estruturar melhor os deslocamentos da cidade, aproveitando os pontos fortes presentes, e melhorando o que precisa.

Mesmo tendo sendo um tanto crítico com o uso do automóvel, o transporte individual motorizado, não se quer abolir o mesmo. Os Planos de Mobilidades consideram o uso deste tipo de veículo, porém, determinas diretrizes que indiquem e deem prioridade aos deslocamentos realizados a pé, de bicicleta ou transporte público.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, vem para trazer o planejamento e o crescimento ordenado das cidades. Juntamente com o Plano Diretor, os Planos de Mobilidade trazem uma maior segurança a população, garantindo conforto e qualidade de vida. Garantir que todos poderão se deslocar pela cidade, este é o intuito da lei. A cidade deve ser pensada para o Homem.

REFERÊNCIAS

ANTP. **Relatório 2013 – Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP**: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP. São Paulo: Antp, 2015. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/Rel2013V3.pdf>. Acesso em: 03 mar. 2016.

BRASIL. Congresso. Senado. 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**. Brasília, DF, 10 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 27 jul. 2016.

BRASIL. Congresso. Senado. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui As Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 12 mar. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 15 abr. 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para a elaboração do plano de mobilidade urbana**. Brasília. Ministério das Cidades; 2015. 238p. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>> Acesso em: 20 jul 2016

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou caos: o que os cidadãos brasileiros devem fazer para a humanização das cidades**. São Paulo: Nobel. 1989.

IBGE. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**, Brasil. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em <http://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>. Acesso em: 10 ago. 2012.

SILVA, R.M.; FERREIRA, D.L. **O Planejamento na Secretaria de Trânsito e Transportes de Uberlândia (MG), Brasil**. Uberlândia: Caminhos de Geografia, v. 5, n. 11, fev. 2004. Trimestral.