

## DESENVOLVIMENTO URBANO

## O Estatuto da Cidade e os planejamentos de transporte e de circulação



### Catherine D'Andrea

Arquiteta e mestre em Engenharia Urbana pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de São Carlos-UFSCar  
E-mail: [cathe\\_dandrea@hotmail.com](mailto:cathe_dandrea@hotmail.com)

### Archimedes Azevedo Raia Jr.

Professor, mestre e doutor em Transportes, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de São Carlos-UFSCar  
E-mail: [raiajr@power.ufscar.br](mailto:raiajr@power.ufscar.br)

O planejamento urbano no Brasil tem se apresentado, de maneira geral, dissociado das diversas áreas correlatas: transportes, circulação, saneamento, meio ambiente etc. Assim, a gestão dos sistemas urbanos se desenvolve como se cada um dos seus subsistemas fossem independentes e, portanto, planejados e operados de forma segmentada. Esta maneira de tratar o planejamento urbano, nas suas mais diferentes manifestações e óticas, tem trazido conseqüências bastante danosas, com impactos financeiros e sociais, além de grandes deseconomias urbanas.

Um dos problemas mais sérios enfrentados pelas cidades brasileiras é a evolução urbana desordenada, agravada pela falta de planejamento. Esta evolução desordenada tem alterado os padrões de acessibilidade intra-urbana e afetado os sistemas de transportes das cidades. No entanto, os municípios brasileiros passaram a conviver, desde julho de 2001, com uma nova legislação que poderá trazer como conseqüência mudanças nas condições de vida de toda a população, além de impactar significativamente a gestão municipal, os administradores, os legisladores etc. É o *Estatuto da Cidade*, nome dado à Lei nº 10.257/01, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, trazendo em seu bojo novas e importantes diretrizes gerais para a política urbana nacional no âmbito dos municípios.

O Estatuto da Cidade estabelece dezesseis diretrizes gerais para a política de desenvolvimento urbano sustentável, disponibilizando para os municípios e regiões metropolitanas um conjunto de instrumentos que podem ser utilizados para direcionar o desenvolvimento das cidades. Como o planejamento do transporte urbano e o planejamento de circu-

lação são partes integrantes do planejamento urbano, e considerando que o Estatuto da Cidade traz importantes diretrizes para o planejamento urbano, pode-se dizer que o Estatuto traz também importantes implicações para os planejamentos de transporte e de circulação.

## PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TRANSPORTE URBANO

As cidades brasileiras apresentam, neste início de século XXI, um quadro sério de problemas relacionados com o transporte, com o trânsito, com a falta de controle e ordenação do crescimento urbano, com o meio ambiente etc.

O sistema de transporte público vivencia uma queda na sua importância junto aos usuários e à comunidade em geral, transparecendo uma imagem de um serviço considerado como um “mal necessário” para as pessoas que não possuem uma alternativa a este modal. Como conseqüência, criou-se, no Brasil, uma linha divisória entre as parcelas da população que efetivamente têm acesso ao transporte individual e aquelas que são dependentes do transporte público, refletindo as grandes disparidades e iniquidades sociais e econômicas da sociedade brasileira. Enquanto uma parcela reduzida desfruta de melhores condições de transporte, a maioria continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade (Pires *et al.*, 1997).

Uma das possibilidades de intervenção da administração municipal na gestão deste complexo sistema de inter-relações é avaliar as condições de transporte e trânsito segundo três áreas principais: *planejamento urbano, planejamento de transportes e planejamento de circulação*, de acordo com Pires *et al.* (1997):

- planejamento urbano - é a atividade que define as condições de uso e ocupação do solo, tais como: usos habitacionais, industriais, comerciais e de lazer. Essa atividade define também a localização dos equipamentos públicos como escolas, creches, praças, parques, hospitais, conjuntos habitacionais etc.;
- planejamento de transporte - é a atividade que define a infra-estrutura necessária para assegurar a circulação de pessoas e mercadorias, bem como os sistemas de transporte que estarão sujeitos à regulamentação pública;
- planejamento da circulação - é a atividade ligada ao trânsito, ou seja, aquela que define como a infra-estrutura viária poderá ser utilizada por pessoas e veículos.

Em suma, as três áreas de planejamento têm relações diretas entre si; ainda segundo Pires *et al.* (1997): as alterações no uso do solo geram novas demandas de transporte e trânsito; a criação de novos sistemas de transporte gera por sua vez alterações no uso do solo; a mudança nas condições do trânsito também pode gerar mudanças no uso do solo e nas condições do transporte público.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

Apenas uma ação coordenada nas três áreas pode reduzir os problemas e desenhar um espaço de circulação com mais qualidade e eficiência. Assim, com a aprovação do Estatuto da Cidade, foram abertas novas perspectivas que potencializarão a administração pública e darão subsídios para composição de um planejamento completo, com fundamento no direito às cidades sustentáveis e à gestão democrática do desenvolvimento urbano.

## O ESTATUTO DA CIDADE

Durante o processo de consolidação da Constituição Federal de 1988, um movimento multissetorial e de abrangência nacional lutou para incluir no texto constitucional instrumentos que levassem à instauração da função social da cidade e da propriedade no processo de construção urbana. Como resultado dessa luta, a Constituição incluiu um capítulo específico para a política urbana que previa uma série de instrumentos para a garantia, no âmbito de cada município, do direito à cidade, da defesa da função social da cidade e da propriedade, e da democratização da gestão urbana.

No entanto, o texto constitucional requeria uma legislação específica de abrangência nacional, para que os princípios e instrumentos enunciados na Constituição pudessem ser implementados. Iniciou-se, então, na esfera federal, um período de mais de uma década de elaborações e negociações em torno de um projeto de lei complementar ao capítulo de política urbana da Constituição Federal (Brasil, 2001b). Depois de 11 anos de negociações e adiamentos, o Estatuto da Cidade foi finalmente sancionado pelo presidente da República.

O Estatuto da Cidade estabelece diretrizes e normas para a aplicação de importantes instrumentos de reforma urbana como: o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; a desapropriação com pagamentos em títulos da dívida pública; direito de superfície; direito de preempção; a outorga onerosa do direito de construir; a transferência do direito de construir; as operações consorciadas; e o estudo de impacto de vizinhança.

## O ESTATUTO DA CIDADE E OS TRANSPORTES

O Estatuto da Cidade estabelece 16 diretrizes gerais para a política de desenvolvimento urbano sustentável e disponibiliza para os municípios e regiões metropolitanas um conjunto de instrumentos que podem ser utilizados para direcionar o desenvolvimento das cidades. Trata-se da garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como garantia à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, assim como ao trabalho e ao lazer. Segundo Rolnik (2001), as inovações contidas no Estatuto situam-se em três campos:

- um conjunto de novos instrumentos de natureza urbanística, voltados para induzir as formas de uso e ocupação do solo;

- ampliação das possibilidades de regularização das posses urbanas;
- uma nova estratégia de gestão que incorpora a idéia de participação direta do cidadão em processos decisórios sobre o destino da cidade.

Neste sentido, procurou-se refletir sobre algumas diretrizes do Estatuto da Cidade que são fortemente correlacionadas com os planejamentos de transportes e de circulação.

## Direito a cidades sustentáveis

A garantia do direito às cidades sustentáveis, dentre outros, presume o direito ao transporte para a presente e as futuras gerações. Direito ao transporte, no sentido de proporcionar a acessibilidade e mobilidade às pessoas, associando os termos acessibilidade e mobilidade, tanto aos aspectos espaciais de distribuição de atividades, como às características socioeconômicas da pessoa que realiza o deslocamento.

O crescimento urbano acelerado vem quase sempre acompanhado de um espalhamento urbano, em que os grupos de renda mais baixa vão sendo expulsos para a periferia urbana. Como consequência, as viagens desses grupos ficam cada vez mais longas e demoradas, comprometendo assim sua acessibilidade e mobilidade, ou melhor, o direito ao transporte.

Para agravar ainda mais o problema, tem-se, de um lado, o crescimento baseado no automóvel que tem apresentado taxas de viagens cada vez maiores e, de outro, grande parcela da população tem se apresentado com sua capacidade de deslocamento restringida em muitas cidades, devido ao alto custo das passagens do transporte urbano.

As facilidades do uso do automóvel incentivam a expansão urbana. As distâncias aumentam e novas vias são necessárias. As redes de equipamentos públicos (água, esgoto, iluminação, sistema viário etc.) tornam-se caras. Os ônibus precisam trafegar por percursos sempre maiores, reduzindo sua rentabilidade. Algumas áreas tornam-se críticas, como o transporte público, que se torna altamente deficitário. A área urbana vem se aproximando de um quadro de insustentabilidade. Mas, com a aplicação do Estatuto, que dispõe sobre a garantia do direito às cidades sustentáveis, é possível reverter a situação de caos urbano que fica evidenciada pela expansão urbana descontrolada e dependente do uso do automóvel, gerando uma ocupação dispersa e fragmentada.

O incentivo e a adoção de transportes sustentáveis, tais como os modos a pé, por bicicleta e os modos coletivos (ônibus, bonde, VLT, trem, metrô), são caminhos para a construção de cidades com mais qualidade de vida.

Uma das alternativas para se aproximar da sustentabilidade das cidades é a adoção da gestão da demanda de transportes, um termo geral que descreve as estratégias que resultam em um uso mais eficiente da infraestrutura de transportes em uma cidade. Esse procedimento tem sido uma resposta cada vez mais comum para os problemas



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

acarretados pelo uso intensivo dos automóveis no transporte urbano, ao menos para os EUA (VTPI, 2003).

As várias estratégias que integram as políticas de gestão da demanda de transporte têm como objetivo principal desestimular o uso do automóvel e podem proporcionar diversos benefícios, incluindo redução dos índices de congestionamentos, diminuição da poluição ambiental e sonora, dos acidentes de trânsito, o uso do solo mais eficiente etc.

Fica evidente que o alcance do objetivo de se construir cidades sustentáveis passa, necessariamente, pelo setor de transportes. Porém, apesar de todos os movimentos em favor da sustentabilidade urbana, por enquanto ainda se vê que cada vez mais a expansão urbana é incentivada pelas facilidades do uso do automóvel, que a infra-estrutura pública torna-se cada vez mais cara e o transporte coletivo deficitário. Propicia-se, dessa forma, grandes restrições de acessibilidade e mobilidade para a maior parte da população. Enfim, cidades sustentáveis somente serão possíveis com sistemas e modais de transportes igualmente sustentáveis.

### Participação popular

A preconização da gestão democrática possibilita a participação da comunidade na discussão do nível de serviço, custo e atendimento de transportes.

Em virtude dos impactos negativos relacionados ao crescimento urbano desordenado, requer-se, com urgência, um reexame do modelo atual de transporte e circulação das cidades brasileiras. Com um sistema melhor estruturado e levando em conta a situação atual das cidades, é possível assegurar uma melhor distribuição das oportunidades de deslocamento, bem como maior eficiência geral.

Para tanto, é imprescindível que haja a participação da população no processo de desenvolvimento urbano e na discussão de políticas de transporte e trânsito. Essas políticas precisam ser revistas de forma a gerar uma matriz de transporte adequada, otimizando a eficiência geral do sistema e garantindo melhores condições para a maioria dos usuários. A participação da comunidade nas decisões relativas às políticas públicas tem o objetivo de garantir os seus direitos constitucionais de informação sobre decisões governamentais e de aprimorar a qualidade das decisões, aproximando-as da vontade da maioria.

As constituições federal e estaduais, e as leis orgânicas municipais incorporam uma série de direitos e de instrumentos que podem ser utilizados para viabilizar a vontade popular: direito ao plebiscito, referendo e iniciativa popular de lei; mandado de segurança individual e coletivo etc. Esses direitos devem ser remetidos também ao planejamento de transporte e de circulação.

Para democratizar e propiciar cidadania à gestão da mobilidade urbana, devem ser incentivadas políticas que promovam acima de tudo a

participação cidadã, tanto no nível dos movimentos populares, quanto da sociedade civil organizada e dos cidadãos não engajados, fomentando um efetivo controle social das políticas públicas de transporte e trânsito (MC, 2003).

A gestão democrática por meio da participação da população na discussão dos projetos de desenvolvimento urbano, que por sua vez englobam os projetos de transporte e circulação, assegurando a mobilidade das pessoas e dos bens, é indispensável para que se consiga melhorar a qualidade de vida dos cidadãos brasileiros. A audiência entre o poder público e a população interessada nos processos de implantação de empreendimentos, apresentadas na diretiva XIII do Estatuto da Cidade, é uma das formas de realizar a gestão democrática por meio da participação popular apresentada na diretiva II desta mesma lei.

No que diz respeito à área dos transportes tem-se como exemplo as audiências públicas realizadas, em 2003, para avaliar o impacto ambiental dos trechos Sul, Leste e Norte do Rodoanel Mário Covas, que corta diversos trechos urbanos na Região Metropolitana de São Paulo. De modo geral, a prática de audiências públicas vem ocorrendo em vários municípios brasileiros. Este é o caso de Bauru, para discussão do novo Plano Diretor. Dentre as propostas apresentadas e debatidas nestas audiências concluiu-se pela necessidade de ampliação do atual sistema viário do município para melhorar a interligação entre bairros e setores da cidade (Schivavone, 2004).

Apesar de haver algumas experiências mais antigas, somente nos últimos anos têm-se percebido uma maior mobilização e conscientização da população para a importância da participação da comunidade nas discussões sobre desenvolvimento urbano, sobretudo no que diz respeito aos transportes e circulação. Felizmente, vê-se que as administrações públicas, de maneira geral, estão se preocupando cada vez mais com a opinião e necessidades dos cidadãos e que estes têm se dedicado em participar do desenvolvimento dos projetos urbanos para conseguir melhorar sua qualidade de vida.

### Indução do desenvolvimento urbano

O espalhamento nas cidades brasileiras deve-se basicamente à formação de grandes vazios urbanos. O espalhamento urbano pode ocorrer como consequência de dois processos: a falta de continuidade da malha urbana; ou vazios urbanos que ocorrem porque novos loteamentos são implantados em áreas não contíguas aos loteamentos existentes, dotados de alguma infra-estrutura. Assim, áreas de terras desocupadas são mantidas entre os antigos e os novos bairros, as quais adquirem uma valorização pelo efeito das externalidades positivas geradas no seu contorno; e também pelas baixas densidades resultantes de lotes com áreas grandes (Raia Jr., 1995).



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

Dentre os dois processos anteriormente identificados como causa do espalhamento urbano, as cidades brasileiras sofrem principalmente pela falta de continuidade da malha urbana, resultante de um grande número de vazios dentro da área urbanizada. A especulação com a terra urbana é a principal causa dos vazios urbanos. Ela expulsa os pobres para a periferia e provoca um crescimento descontrolado, principalmente pela retenção de terrenos vazios à espera da valorização decorrente de obras de infra-estrutura e superestrutura implantadas pelo poder público. Com a ordenação e controle do uso do solo, pode-se deter a retenção especulativa do imóvel urbano, evitando-se a conseqüente formação de vazios urbanos que acarretam impactos significativos nos custos das redes de transporte público.

O planejamento e a distribuição espacial da população, dispostos na diretriz IV, poderão auxiliar no controle do crescimento urbano, promovendo cidades mais compactas e racionais com menores custos de transporte coletivo. Com a construção de cidades mais compactas, há a redução de viagens excessivamente longas e tarifas cada vez mais altas, possibilitando uma maior acessibilidade da população, em geral, aos serviços de transporte público que, dessa forma, se tornam mais eficientes e confortáveis.

A proposta de cidades compactas surgiu na Europa, com base na justificativa de ser ambientalmente desejável, já que reduz deslocamentos e promove uma melhor qualidade de vida. Para tanto, propõe-se a volta de usos mistos em certos bairros, bem como o fim da expansão urbana extensiva, de tal forma que os novos empreendimentos aconteçam dentro dos limites urbanos existentes. A ênfase do argumento recai sobre redução de custos e eficiência na utilização de recursos energéticos e de transportes. Porém, não se vê, no Brasil, um esforço significativo por parte das administrações públicas na promoção de cidades mais compactas, pois, cada vez mais, são implantados conjuntos habitacionais e equipamentos públicos em áreas distantes dos centros urbanos, principalmente pelo baixo custo da terra. Isso contribui justamente para uma situação contrária à da proposta de cidades racionais, auxiliando no espalhamento das cidades e conseqüente ociosidade da infra-estrutura de transporte.

Ao se pensar no desenvolvimento das cidades, o plano diretor que o Estatuto da Cidade tornou obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, deve propor políticas habitacionais para privilegiar a consolidação de áreas urbanas já ocupadas, como prédios sem usos, localizados nos centros das cidades, ou revitalizar os bairros degradados, dentre outras. Essas medidas fazem com que as cidades se adenssem em áreas que já contam com infra-estrutura. O plano diretor deve considerar de forma integrada o transporte público, o trânsito e o uso e ocupação do solo. Para as cidades com população superior a 500 mil habitantes, o plano diretor de transportes se tornou obrigatório.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

## Regularização fundiária

Nas últimas décadas, as políticas governamentais de remoção e substituição de favelas se revelaram ineficazes e onerosas, sob vários pontos de vista, sobretudo no que diz respeito ao atendimento das necessidades e expectativas das comunidades envolvidas. A partir do final dos anos 1970, a questão dos assentamentos informais passou a ser tratada de modo distinto, com o surgimento de propostas de permanência dessas populações nos seus locais de moradia, com a urbanização de suas áreas. Com essa nova abordagem, o conceito de urbanização foi ampliado, uma vez que, além das melhorias promovidas nos espaços de uso coletivo, através de implantação da infra-estrutura urbana, foi prevista a construção de postos de saúde, escolas comunitárias e creches, assim como a legalização da posse da terra (Pereira Jr., 2003).

Além das dificuldades cotidianas, a favela convive com problemas relacionados aos inúmeros serviços de construção comprimidos em pequenos espaços e pode ser considerada como um canteiro de obras permanente. Um projeto urbanístico para a favela deve procurar organizar esse canteiro, para produzir melhor e minimizar transtornos. Dessa forma, para a urbanização de uma favela, é necessário garantir a existência de praças de acesso, com um conjunto múltiplo de funções que incluem terminais de transporte (passageiros e mercadorias), mudanças e disposição temporária de materiais de construção etc.

O transporte interno deve ser facilitado por um sistema viário hierarquizado, que encurte distâncias e viabilize o acesso motorizado na maior extensão possível, como, por exemplo, o uso de vielas em rampa. As vias de penetração, as de circulação interna e as residenciais devem prever espaço para combinar as funções de conjunto com as funções pontuais de servir como espaços semiprivados. Assim, a criação de alargamentos e recuos permite bases de apoio aos trabalhos de construção que podem também receber tratamento de paisagismo e se tornar recantos de amenização ao longo das vias.

Deve-se prever o dimensionamento de rampas e escadas, faixa de circulação de pedestres, veículos etc. Deve-se, ainda, pavimentar, quando possível, todas as vias públicas e, em trechos íngremes, aproveitar e criar alargamentos para implantar pequenas praças e armazenamento provisório de materiais de construção.

O acúmulo de lixo também é um dos graves problemas da vida nas favelas. Planejar um sistema eficiente de coleta e retirada do lixo é fator importante para a obtenção de bons resultados ambientais com urbanização. A ação de planejar o sistema de coleta e retirada do lixo das favelas está diretamente ligada ao sistema de transporte e circulação, pois requer uma revisão dos acessos existentes para permitir a circulação e o acesso dos veículos de coleta.

Essas ações têm como objetivo modificar o tecido urbano da favela, para que se torne semelhante ao da cidade formal. No entanto, os espaços públicos são quase inexistentes em uma favela, o que obriga a remoção de várias habitações para que sejam introduzidos os tais valores da cidade formal. Como na maioria das vezes os acessos são poucos e estreitos, torna-se bastante difícil a abertura de vias para o acesso carroçável, sem que haja um número relativamente alto de relocações.

Não é possível viabilizar o acesso carroçável a todos os domicílios, bem como a construção de verdadeiras praças nas favelas, o que dificulta a transformação física do espaço e sua pretendida leitura como bairro da cidade (Moreira, 2002). Diante dessa realidade, pode-se dizer que a urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda, como é o caso das favelas (diretriz XIV do Estatuto), está diretamente relacionada ao sistema de transporte e circulação. Juntamente com saneamento básico, de igual importância, a infra-estrutura viária, que proporciona acessibilidade às pessoas e a circulação de bens e serviços, deve ser priorizada para a realização da transformação das favelas em bairros urbanizados.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Acreditando-se na visão abrangente do planejamento urbano, ou seja, de que as áreas de urbanismo, transportes e circulação são efetivamente correlacionadas, pôde-se estabelecer que, se o Estatuto está sendo considerado de grande importância para o planejamento urbano, sendo este fortemente correlacionado com os planejamentos de transportes e de circulação, o Estatuto é igualmente importante para esses dois últimos planejamentos.

O Estatuto da Cidade está diretamente relacionado com as áreas de transporte e de circulação. O planejamento urbano e os planejamentos de transporte e de circulação não podem ser pensados de maneira dissociada. O direito a cidades sustentáveis, no que diz respeito ao transporte, está diretamente ligado à garantia de acessibilidade e mobilidade das pessoas e ao uso de modais de transportes mais sustentáveis.

A gestão democrática por meio da participação da população engloba a discussão dos projetos de transporte e circulação, assegurando a mobilidade das pessoas e dos bens. E a prática de audiências públicas vem sendo adotada em vários municípios brasileiros envolvendo discussões sobre transporte e sistema viário.

A desproporção no espalhamento urbano com acúmulo populacional em alguns pontos e vazios em outros acarreta a ociosidade da infra-estrutura de transporte. Porém, com o planejamento do desenvolvimento das cidades e da distribuição espacial da população, proposto no Estatuto da Cidade, poder-se-á promover o desenvolvimento de cidades mais compactas e racionais com menores custos de transporte coletivo.

Dentre outros aspectos abordados no Estatuto, a urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda, como é o caso das favelas, está diretamente relacionada ao sistema de transporte e circulação. Assim, a infra-estrutura viária, que proporciona acessibilidade das pessoas e circulação de bens e serviços, deve ser priorizada para transformar favelas em bairros urbanizados.

Mudanças de paradigmas deverão ocorrer para quebrar a práxis do planejamento dos sistemas urbanos, e o Estatuto da Cidade pode ser uma ferramenta efetiva que agregue de maneira adequada os planejamentos dos sistemas urbanos. Portanto, aos planejadores urbanos, de transportes e de circulação não cabe outra alternativa, se realmente estiverem preocupados com o crescimento sustentável das cidades, senão a efetiva adoção do Estatuto como ferramenta eficiente e eficaz para o tratamento dos sérios problemas urbanos que assolam o Brasil.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP. O Estatuto da Cidade, o transporte e o trânsito. *Revista dos Transportes Públicos*, n. 96, p. 73-77, São Paulo: ANTP, 2002a.
- BRASIL. Leis etc. Constituição Federal, 1988.
- \_\_\_\_\_. Leis etc. Lei nº 10.257, de 10/07/2001. Estatuto da Cidade, 2001a.
- \_\_\_\_\_. Leis etc. Estatuto da Cidade: Lei nº 10.257. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001b.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Coletânea para leitura (documento interno). Brasília, 2003.
- MOREIRA, A. M. Favela, um bairro? Disponível em <http://www.anf.org.br/link.php?assunto=urbanismo&artigo=5>, 2002. Acesso em 05.02.2004.
- PEREIRA Jr., A. S. et al. Urbanização de favelas. Poli/USP. PCC 2561. Gestão e Planejamento Territorial. 2003. Disponível em <http://www.pcc567.pcc.usp.br/urbaniza%C3%A7%C3%A3oFavelas%20Alex%20Junho2003.pdf>. Acesso em 05.02.2004.
- PIRES, A. B. et al. *Transporte humano, cidades com qualidade de vida*. São Paulo: ANTP, 1997.
- RAIA Jr., A. A. Uma avaliação do modelo Meta para cálculo de custos de transportes e seu uso na tributação de terrenos ociosos. Dissertação (Mestrado). EESC/USP. São Carlos, 1995.
- ROLNIK, R. Estatuto da Cidade: instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza. *Revista Polis*, 2001.
- SCHIANVONE, R. Plano diretor quer ampliar discussões. *Jornal da Cidade*. Bauru, 25 março 2004.
- VTPI. Victoria Transport Policy Institute. Congestion reduction strategies - identifying and evaluating strategies to reduce traffic congestion. Disponível em [www.vtqi.org](http://www.vtqi.org). Acesso em 20.10.2003.



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)