

Planejamento da mobilidade urbana em municípios de pequeno porte.

Clarisse Mendes Ribeiro Lessa¹; Gustavo Resgala Silva²; Luiza Maciel Costa da Silva³

¹ TECBUS, Rua Pirapetinga, 322, Belo Horizonte MG, 31 9500-8686, clarisse@tecbus.eng.br

² TECBUS, Rua Pirapetinga, 322, Belo Horizonte MG, 31 9221-2699, gustavo@tecbus.eng.br

³ TECBUS, Rua Pirapetinga, 322, Belo Horizonte MG, 31 9630-6190, luiza@tecbus.eng.br

SÍNTESE

O artigo aborda as limitações no planejamento urbano dos pequenos municípios e a exigência legal que vincula o recebimento de recursos à elaboração do plano de mobilidade. É ressaltada a falta de condições destes municípios para atenderem tal exigência junto à carência de diretrizes capazes de orientá-los ao planejamento da mobilidade.

PALAVRAS-CHAVE

planejamento urbano, planejamento da mobilidade, pequenos municípios

INTRODUÇÃO

O presente artigo busca evidenciar as limitações no planejamento e na gestão da mobilidade urbana no âmbito dos pequenos municípios do país, onde os recursos financeiros, institucionais e administrativos impõem desafios distintos dos encontrados em médios e grandes centros. A análise se insere no contexto das exigências impostas pela Lei da Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587, de 2012), a qual obriga todos os municípios acima de 20 mil habitantes, e aqueles, qualquer que seja sua população, que são integrantes de regiões metropolitanas, de aglomerações urbanas e de áreas de interesse turístico, dentre outros aspectos, a debaterem e aprovarem legislações e planos diretores de mobilidade até abril de 2015¹. Tais iniciativas objetivam a implementação de um sistema de mobilidade urbana que seja sustentável, ou seja, que preveja maior participação e privilégios das políticas públicas voltadas aos modos não motorizados e aos serviços de transporte coletivos.

Fato é que grande parte dos municípios de pequeno porte apresentam problemas eminentes de mobilidade urbana que são fruto de uma matriz de transporte concentrada no modo motorizado individual e das condições crescentes de saturação da infraestrutura viária nas centralidades e áreas de maiores fluxos e atratividade.

As necessárias ações de melhorias no sistema de mobilidade dos municípios devem ocorrer a partir de um processo de planejamento que envolva as especificidades locais junto ao atendimento às diretrizes da política nacional. Porém, mesmo com a exigência determinada pela Lei Federal 12.587/2012 de elaboração do Plano de Mobilidade, os municípios, não estão sendo instrumentalizados para se organizarem e aderirem ao disposto. Sabe-se que os municípios brasileiros de pequeno porte

¹ De fato, tais grupos de municípios, somados àqueles nos quais o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos do parcelamento, edificação e utilização compulsórios, e naqueles situados em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental na região ou no país, além daqueles municípios incluídos no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos, já recebem do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) a obrigação da elaboração do plano diretor de desenvolvimento municipal em seu Art. 41, evidenciando assim o alinhamento desejado pela Lei de Mobilidade entre a política de mobilidade e a política de desenvolvimento urbano.

possuem graves problemas de gestão, com pouca capacidade institucional local para elaboração, ou contratação e avaliação de planos, fazendo-se necessário o acompanhamento constante e o fornecimento de recurso pelos governos estadual ou federal.

O Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana foi elaborado pelo Ministério das Cidades com o objetivo de estimular e orientar os municípios no processo de elaboração de Planos de Mobilidade. O documento, elaborado em 2007, 5 anos antes da instituição da Lei de Mobilidade, encontra-se desatualizado frente às exigências legais, uma vez que ele aborda as realidades dos municípios com população superior a 60 mil habitantes, não abrangendo as peculiaridades de um planejamento voltado para os municípios de 20 mil a 60 mil habitantes.

Com base em uma pesquisa nos órgãos federais e estaduais acerca dos programas e ações de acompanhamento e suporte prestado para municípios de pequeno porte, o artigo se propõe a avaliar o atendimento às necessidades específicas destes municípios brasileiros em relação à mobilidade urbana. Procura-se evidenciar a incoerência, considerando a exigência legal e a ausência de diretrizes capazes de orientar os municípios para cumprir o disposto na Lei no prazo estabelecido.

A análise realizada acaba por identificar as atuais fragilidades da instrumentalização ofertada aos municípios, indicando a necessidade de prestar suporte adequado no âmbito da gestão urbana e, principalmente, de apontar diretrizes metodológicas que sejam coerentes às escalas de gestão dos municípios menores.

A estrutura do artigo é assim organizada: apresentação e análise dos princípios e atribuições estabelecidos na Lei Federal da Mobilidade Urbana; análise crítica da ausência de diretrizes para os municípios de pequeno porte no Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (SEMOB, 2007); e, pesquisa junto aos governos federais e estadual acerca do que vem sendo desenvolvido para auxiliar os pequenos municípios nesse contexto.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

A Lei 12.587/12 instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que visa promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios.

A nova lei trabalha o conceito do acesso universal à cidade enquanto direito à cidadania (GUIMARÃES, 2012), e aponta que as condições para os deslocamentos das pessoas e bens estão relacionadas com o desenvolvimento urbano e à melhoria do transporte público. Suas principais diretrizes são:

- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federados;
- Priorização dos modos de transportes não motorizados e do serviço de transporte público coletivo em detrimento, respectivamente, dos modos motorizados e do transporte individual motorizado;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Redução dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e pouco poluentes;
- Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

- Integração das cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Para Guimarães (2012), o estabelecimento da política nacional de mobilidade urbana como norma representa mais uma faceta do direito à cidadania previsto na Constituição Federal, além de também proporcionar um “espaço normativo necessário à maturidade nacional para o desenvolvimento sustentável e para um pensamento prospectivo do povo brasileiro em relação a uma conduta urbana de primeiro mundo” (p. 239).

A Lei trata o termo sustentabilidade abrangendo além da dimensão ambiental do assunto, mas todos seus aspectos, como a sustentabilidade socioeconômica, que vem a ser aquela que promove o alcance ao sistema de mobilidade do maior número de pessoas ao mesmo tempo em que busca ser economicamente viável.

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da política supracitada e visa ao cumprimento de seus princípios, objetivos e diretrizes, seja em cenários de curto, médio e longo prazo.

A Lei de Mobilidade torna obrigatória a elaboração do plano de mobilidade a todos municípios com mais de 20 mil habitantes e em todos os demais obrigados à elaboração do plano diretor, na forma da Lei 10.257/01 (Estatuto da Cidade). Segundo a lei de mobilidade, os planos deverão ser integrados e compatíveis com os respectivos planos diretores ou neles inseridos.

De fato, o Estatuto da Cidade (10.257 /01) tem como obrigatória a elaboração do Plano de Transporte e Trânsito para municípios com mais de 500 mil habitantes (artigo 41, parágrafo 2º). A Lei da Mobilidade, por sua vez, agrega os aspectos de transporte e trânsito, dentre outros fatores, no conceito de mobilidade, e amplia a obrigação de elaboração do plano para todos os municípios obrigados pelo Estatuto a elaborarem o Plano Diretor, quais sejam: municípios acima de 20 mil habitantes, municípios integrantes de regiões metropolitanas, de aglomerações urbanas e de áreas de interesses turísticos, municípios nos quais o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos do parcelamento, edificação e utilização compulsórios, municípios situados em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental na região ou no país, além dos municípios incluídos no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

O capítulo IV da Lei de Mobilidade descreve as atribuições dos entes da federação na gestão da mobilidade, submetendo-as às leis estaduais e municipais e disponibilidade orçamentaria de cada ente.

O artigo 18 trata das atribuições do Município, ao qual é delegado o planejamento, execução e avaliação da mobilidade urbana, bem como a promoção da regulamentação dos serviços de transporte urbano. Aos Estados, a lei direciona, de maneira geral, a gestão das questões de mobilidade que ultrapassam as fronteiras municipais (Art. 17). Já à União é delegada no artigo 16, dentre outras, a função de prestar assistência técnica e financeira aos estados e municípios (e Distrito Federal).

No Brasil, a repartição de competências, com preservação de autonomias, se consolidou na Constituição Federal de 1988 (Estado Democrático de Direito). No paradigma atual, não existe hierarquia entre os entes federados (União, Estados, DF e Municípios), cada um deles tem uma margem de atuação diferente. Dória (1928) afirma que

[...] o entrelaçamento dos interesses dos Municípios com os interesses dos Estados, e com os interesses da Nação, decorre da

natureza das mesmas coisas. O que os diferencia é a predominância e não a exclusividade (p. 419).

A autora afirma que embora todos os entes tenham um interesse comum, cada um deles só pode/deve atuar em uma certa medida, dentro das competências previstas na Constituição Federal. O artigo 21 da Constituição trata das competências da União e o artigo 22 das matérias sobre as quais somente a União pode legislar, dentre as quais destaca-se o item de "diretrizes da política nacional de transportes".

A Lei de Mobilidade visa acompanhar também as determinações da Constituição que atribui aos municípios maior autonomia na gestão das questões urbanas, tendo em vista serem estes aspectos ligados às dinâmicas específicas da localidade.

Ferrari (2003) entende por interesse local aquele ligado de forma direta e imediata à sociedade municipal e cujo atendimento não pode ficar na dependência das autoridades distantes do grupo, que, segundo elas, não vivem os problemas locais. Contudo, a realidade comum em pequenos municípios é que tal autonomia de gestão acaba por representar também uma precária situação institucional e operacional de governo, dada a dependência de aparato técnico financeiro que grande parte dos municípios apresenta dos entes estadual e nacional.

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), sendo o principal órgão responsável na política nacional de mobilidade pela assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, disponibiliza em seu portal *web*, além de uma cartilha sobre a lei de mobilidade, também um relatório que descreve as metodologias e fatores que devem estar presentes na elaboração de um plano de mobilidade, conforme as condições específicas do município.

Contudo, o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana foi elaborado em 2007, cerca de 5 anos antes da instituição da Lei de Mobilidade. Neste sentido, o caderno acaba por não abordar, em suas prescrições metodológicas, a realidade dos municípios menores que 60 mil habitantes, até então não exigidos de elaborarem seus planos de mobilidade.

O caderno de referência é resultado da meta estratégica que o Ministério das Cidades adotou em 2007 de estimular a elaboração de planos de mobilidade para todos os municípios com população superior a 60 mil habitantes - sendo estes divididos em 5 categorias de acordo com a população: de 60 a 100 mil habitantes; entre 100 e 250 mil habitantes; entre 250 e 500 mil habitantes; entre 500 mil e um milhão de habitantes; e municípios com população superior a um milhão de habitantes².

Tal meta, segundo a própria publicação, foi baseada em uma leitura dos dados do Censo de 2000, conforme segue:

Segundo o Censo do IBGE do ano 2000, 81,25% dos brasileiros vivem em áreas urbanas, sendo que 33,6% destes (27,7% da população total) estão em 31 cidades com mais de 500 mil habitantes, para os quais o Estatuto da Cidade obriga a elaboração do Plano Diretor de Transporte e Trânsito. Na outra ponta, 4.019 municípios, com menos de 20 mil habitantes, abrigam apenas 19,7% do total da população, atingindo 39,5% se a estes forem somados também os habitantes de outras 1.052 cidades com até 60 mil habitantes. (SEMOB, 2007, p. 51).

O gráfico apresentado a seguir nos permite fazer um entreposto com os números da citação acima, do Caderno de Referência. Enquanto o Caderno defende que é baixo o percentual da população brasileira que se encontra nas pequenas cidades, o gráfico abaixo apresenta a alta proporção de pequenos municípios no país.

² Classificação adotada conforme Sistema de Informação da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Classes de tamanho da população dos municípios brasileiros

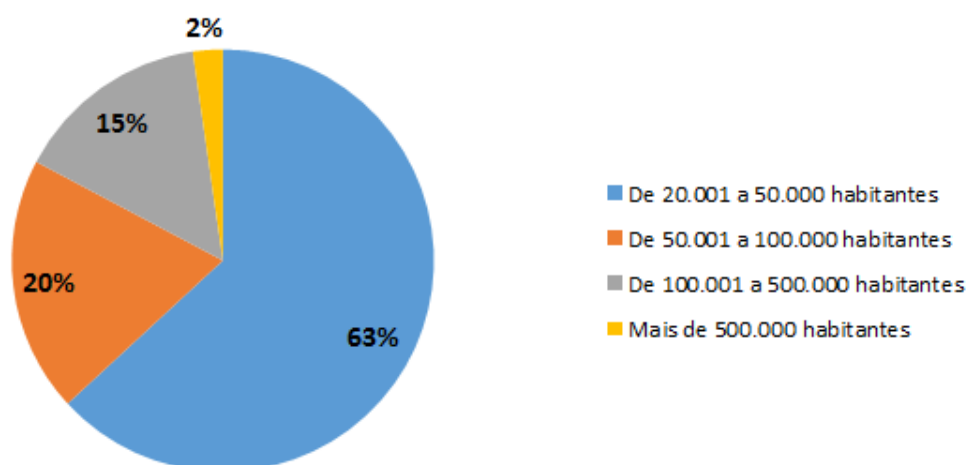


Gráfico 1: Classes de tamanho da população dos municípios brasileiros acima de 20.000 habitantes

Fonte: IBGE, 2012.

Tal relação é importante para a constatação de um possível passivo institucional - pois se tem uma política nacional que, prevendo o atendimento de municípios mais populosos, deixa sem referências a categoria de municípios com maior representatividade no total. Se por um lado as diretrizes da política nacional beneficiam os municípios de maior porte, se baseando na população total prevista de ser atendida, um possível indicador tende a ficar defasado: o de número de municípios atendidos.

De fato, tendo em vista que a maior parte dos municípios brasileiros são de pequeno porte, e não dispõem de recursos técnicos e financeiros para sua gestão, são estes os mais necessitados do aparato técnico/financeiro do Governo Federal.

O gráfico revela ainda que entre os municípios que são obrigados a elaborar planos de mobilidade urbana, pelo menos 63% não são abrangidos nas descrições do Caderno de Referência de 2007.

A assessoria do Ministério das Cidades informou em fevereiro de 2015 que ainda não dispunha de levantamento de quantas cidades haviam finalizado seus planos de mobilidade ou ainda quantas haviam sinalizado previsão de sua conclusão antes de abril de 2015.

Contudo, há três anos, em 2012, a Pesquisa dos Municípios feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) levantou que havia 210 municípios com planos de mobilidade elaborados na época.

De acordo com dados desta pesquisa, em um universo de 1.054 municípios com população entre 20.001 e 50.000, 46 municípios haviam elaborado um plano de mobilidade urbana em 2012. Contudo, nem todos cumpriram com os requisitos estabelecidos na legislação, como, por exemplo, apenas 31 municípios envolveram a sociedade civil na elaboração do plano, dentre outros aspectos apresentados nos gráficos a seguir.

Planos de Mobilidade em municípios com população entre 20.000 e 50.000 habitantes

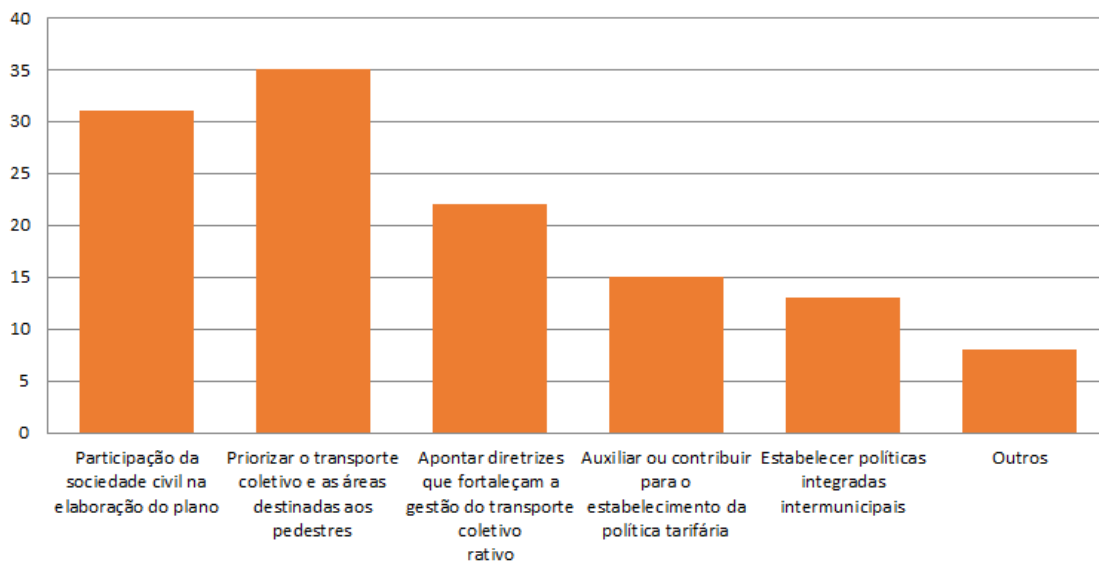


Gráfico 2: Características dos planos de mobilidade elaborados até 2012 em municípios com população entre 20.000 e 50.000 habitantes

Fonte: IBGE, 2012.

A pesquisa de 2012 levantou também que neste ano haviam 429 municípios com planos de mobilidade em fase de elaboração, dos quais 111 tinham população entre 20.000 e 50.000 habitantes. É fato que, tendo por aparato técnico o Caderno do Ministério das Cidades de 2007, que não abrange as particularidades da categoria de municípios de pequeno porte, todos esses 111 municípios, assim como os demais deste porte que iniciariam a elaboração do plano de mobilidade posteriormente, o fizeram sem as referências técnicas adequadas.

Enquanto parte do processo de investigação e análise apresentado no presente artigo, em Setembro de 2014, nós protocolamos junto ao Ministério das Cidades³ um pedido de confirmação se havia no momento alguma atualização do Caderno de Referência em conformidade com as diretrizes da Lei Federal 12.587/2012. A resposta foi que a atualização desta publicação estaria em fase final e que seria disponibilizado até o final de 2014, o que não ocorreu.

Já em relação ao papel desempenhado pelo ente estadual, temos no governo do Estado de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (SEDRU), um trabalho de orientação às equipes municipais que desejarem elaborar seus planos de mobilidade. A atividade da SEDRU, neste sentido, se concentra na participação em seminários regionais e, mais precisamente, na elaboração de um Termo de Referência padrão de contratação de empresa para elaboração de plano de mobilidade urbana municipal. É feito, então, um trabalho de acompanhamento do município e adequação do termo de referência conforme a realidade local.

³ Serviço de Informação ao Cidadão do Ministério das Cidades.

Em entrevista realizada em agosto de 2014⁴, foi informado que a Secretaria acompanharia as etapas de elaboração do plano, verificando, por exemplo, a autenticidade da participação popular exigida pela lei federal.

Quanto às atividades descritas no Termo de Referência elaborado pela SEDRU (2014), tendo como referência as apresentadas no Caderno do Ministério das Cidades, são previstas duas audiências públicas, além de leituras comunitárias que devem ser organizadas considerando a regionalização do município, havendo também a previsão da elaboração de um Plano de Ação e um Plano de Investimentos, etapas que não são descritas no Caderno, mas que demonstram a preocupação em atender uma necessidade dos pequenos municípios de implantação imediata de medidas que solucionem seus problemas de mobilidade. É previsto que tais produtos em conjunto tenham um viés prático de maneira a possibilitar já a configuração de projetos de captação de recursos para a mobilidade local.

É importante ressaltar que o Termo de Referência elaborado pela SEDRU é apenas um modelo aos municípios e desconsidera quaisquer especificidades locais. Foi elaborado para todos os municípios do estado, independentemente de sua dimensão e densidade populacional. O documento apresenta, inclusive, marcações de realce do texto em etapas que seriam específicas para os municípios de maior porte, como: mapeamento da rede de transporte, realização de pesquisa origem-destino e simulação de cenários. Essa distinção não fica clara na leitura do texto, sendo necessária uma explicação verbal para a compreensão.

De fato, em municípios pequenos é comum a distribuição da população urbana em diversos distritos e povoados, ou ainda, a ausência de sistemas de transporte coletivo - questões essas que apontam, por exemplo, especificidades que incidem diretamente nos custos e metodologias da elaboração de um plano de mobilidade - a serem descritas em um termo de referência.

Tendo no Caderno do MC um roteiro técnico defasado em relação à obrigação legal atual, não é divulgado também, por parte do Ministério das Cidades, quais são os parâmetros necessários para que um Plano de Mobilidade sejam avaliados como legítimo pelo órgão.

Dada a aproximação com o prazo final previsto na lei, é crescente na mídia, sobretudo no âmbito local, a divulgação da lei federal, dos problemas locais da mobilidade e da situação do município em relação à obrigação da elaboração do plano.

A organização *Greenpeace* iniciou uma campanha intitulada *#Cadê?* que visa uma mobilização popular nacional para pressionar as prefeituras das capitais estaduais a elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana. O portal *web* divulga o andamento dos planos nas capitais e disponibiliza os *e-mails* das prefeituras para que a população possa cobrar de seus gestores o plano. Mesmo abordando apenas as capitais, é interessante observar que, dentre as 26 cidades, apenas quatro já concluíram seu Plano de Mobilidade Urbana (Belo Horizonte, Vitória, Brasília e Boa Vista). Estes são, portanto, municípios que dispõem de maiores recursos financeiros e técnicos em relação aos municípios de pequeno porte que também devem cumprir o disposto na lei no prazo determinado.

Tramita no Congresso Nacional um projeto de lei que propõe que os municípios tenham mais três anos para cumprir a exigência, ou seja, estendendo o prazo até

⁴ Entrevista realizada em 11 de Agosto de 2014 com Pedro Schultz Fonseca Baptista, então Superintendente de Infraestrutura da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana.

2018⁵. Entretanto, conforme contato realizado por Souza (2015) com a assessoria de comunicação do Ministério das Cidades, não há qualquer previsão de alargamento do prazo fixado pela Lei 12.587. A assessoria esclareceu ainda que o prazo estabelecido em Lei marca o início da obrigatoriedade dos planos como requisito para contratação de novas operações que utilizem recursos orçamentários federais. Assim, na prática, os municípios obrigados pela lei ficarão temporariamente impedidos de celebrar novos contratos de serviços e obras de mobilidade com a União até que apresentem o plano.

Ainda de acordo com a assessoria do Ministério das Cidades, a Política Nacional de Mobilidade não prevê a avaliação dos planos de mobilidade municipais, não garantindo, portanto, a qualidade dos trabalhos. Entretanto, é prevista uma avaliação formal dos planos quando ocorrerem futuras seleções que envolvem recursos federais, uma vez que os projetos cadastrados deverão estar de acordo com os planos apresentados.

De fato, frente à obrigação legal e a carência de referências, tem ocorrido que muitos editais desenvolvidos pelas prefeituras não têm sido coerentes com as realidades municipais, tanto no aspecto de sua dinâmica de mobilidade, quanto de provisão de seus recursos. Em muitos casos são exigidas complexas pesquisas de trânsito e transportes, que oneram o orçamento determinado, e que, frente à dinâmica dos municípios, não são tecnicamente relevantes para o diagnóstico de sua mobilidade.

Além disso, análise da qualidade dos trabalhos, entregues por empresas contratadas para a elaboração dos planos de mobilidade, pode resultar em futuros problemas para as prefeituras, que atualmente não possuem equipe capacitada para fazer tal avaliação.

CONCLUSÕES

Este artigo representa, portanto, a base para novas análises da gestão da mobilidade em pequenos municípios. De fato, a escassez de estudos voltados a realidade e necessidades destes municípios que compõem a maior parte dos municípios brasileiros (63%) ressaltam a importância de tal análise.

Diante da aproximação à data do prazo estabelecido por lei, muitos têm sido os editais para elaboração do plano de mobilidade lançados pelos municípios em 2014 e 2015, e muitos também são os gestores em busca de apoio técnico e financeiro para os processos necessários para a elaboração de planos.

É relevante para o quadro atual que hajam avaliações acerca dos editais desenvolvidos, questionando se, tendo em vista as carências de gestão aqui apontadas, eles têm sido coerentes com as realidades municipais, tanto no aspecto de sua dinâmica de mobilidade, quanto de provisão de seus recursos. É importante que para dinâmicas específicas centradas nos deslocamentos por pedestres ou ciclistas, como ocorre em muitos municípios de pequeno porte por exemplo, hajam metodologias que priorizem estes modos em consonância com as diretrizes para uma mobilidade sustentável, conforme a Lei Federal.

De fato, a atuação pública local em relação à mobilidade nos municípios pequenos têm se concentrado em ações pontuais e de baixo custo, ligadas ao atendimento de demandas populares de caráter de maior urgência. As prefeituras possuem entre seus quadros de servidores um índice muito elevado de funcionários com pequena

⁵ Projeto de Lei Federal 7898 de 2014 do Deputado Carlos Bezerra, que visa alterar o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estender o prazo exigido para a apresentação dos Planos de Mobilidade Urbana. Conforme portal *web* da Câmara dos Deputados, este projeto de Lei está aguardando parecer do relator na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU).

qualificação. Além disso, são poucos os casos em que se utiliza de alguma forma de ouvidoria das demandas e opiniões da população.

Tais condições precárias da gestão são alinhadas às carências em infraestrutura de trânsito e transporte nestes locais, que endossam a necessidade de um planejamento eficaz e coerente com a realidade local. Porém, conforme a lei de mobilidade e a configuração federativa nacional, para que sejam captados recursos de melhorias para a mobilidade local dos pequenos municípios, é pois necessário que seja oferecida uma orientação técnica (e apoio financeiro) já para a elaboração do plano - fato este que não tem ocorrido, conforme apontado nesta pesquisa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 7898/2014. Altera o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estender o prazo exigido para a apresentação dos Planos de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1274056&filenome=PL+7898/2014 . Acesso em: 01 mar. 2015. Texto Original.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Informações de Tramitação do Projeto de Lei 7898/2014. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=621861> . Acesso em: 31 mar. 2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. PlanMob: construindo a cidade sustentável. *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*, 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades. Planejamento em Mobilidade Urbana. *Diálogos Setoriais*, n.1, 2013.

DÓRIA, Sampaio. *Autonomia dos municípios. Revista da Faculdade de Direito de São Paulo*. São Paulo, 1928.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. *Comentários à Lei de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587/12: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade*. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa Perfil dos Municípios*, 2012.

SOUZA, Marcos. *Planos de Mobilidade Urbana: prazo termina em abril*. Disponível em <<http://www.mobilize.org.br/noticias/7743/planos-de-mobilidade-urbana-prazo-termina-em-abril.html>>. São Paulo, 2015. Acesso em 01 mar. 2015

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana. Termo de Referência. Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte, 2014.

GREENPEACE. Panorama do projeto #Cadê o Plano de Mobilidade Urbana? Disponível em: <http://www.greenpeace.org.br/cade/>. Acesso em 01 abr. 2015.