

Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea

Nos últimos anos, os estudos sobre mobilidade urbana avançaram significativamente, com um incremento na produção acadêmica e na diversificação de abordagens. Essas abordagens integram temáticas urbanas, ambientais e de inclusão socioespacial, destacando a complexidade e a pluralidade de conceitos associados a olhares renovados sobre mobilidade urbana. Esta se estabelece como um pilar central na urbanização contemporânea, refletindo um componente essencial do cotidiano global urbano. Mais do que um mero deslocamento físico, a mobilidade urbana representa um capital distinto, caracterizado pelo fluxo contínuo de pessoas, mercadorias e informações, e sua compreensão ampliada vai além, englobando, também, aspectos cruciais na estruturação das cidades.

Sheller e Urry (2006) destacam que os estudos nessa área adotaram uma perspectiva mais holística, integrando aspectos ambientais e sociais. Ascher (1995, 2004) discorre sobre as implicações das mudanças na velocidade dos transportes e das múltiplas mobilidades, salientando seus efeitos na estruturação urbana e na emergência de uma sociedade do hipertexto, impulsionada pelas tecnologias de informação. Buscando reflexões na perspectiva da sustentabilidade, Banister (2011) sugere, a partir da reavaliação da relação entre distância, velocidade e tempo, uma nova dinâmica urbana focada em reduzir distâncias e velocidades, e interpretar de forma renovada os arranjos urbanos. Vasconcellos (2001, 2018) operacionaliza um redirecionamento nas discussões sobre mobilidades no contexto brasileiro, ampliando a compreensão do tema a partir de dados que indicam as desigualdades de acesso ao sistema de transporte. Nessa vertente, registram-se investigações pelo viés da mobilidade urbana como justiça e equidade (Silva, Pinto e Bertollini, 2019; Straatemeier e Bertollini, 2020; Pereira, Schwanen e Banister, 2017) que vêm considerando a acessibilidade, compreendida como as oportunidades que podem ser alcançadas dentro de um determinado tempo ou custo de viagem, como princípio fundamental para se pensar as mobilidades. Essa perspectiva destaca a mobilidade urbana sob o prisma da justiça distributiva e da equidade e, ao considerar a acessibilidade como chave para uma reflexão profunda sobre as mobilidades, joga luz nos desafios que envolvem as desigualdades urbanas e o acesso democrático à cidade.



O aumento acelerado das mobilidades de pessoas e mercadorias remodela o tecido urbano, muitas vezes em um contexto de fragmentação urbana, crises sanitárias e mudanças climáticas, desafiando o planejamento e o dia a dia nas cidades. Essas transformações demandam uma revisão profunda de como concebemos e utilizamos nossos espaços urbanos. Nas cidades latino-americanas, desafios como crescimento populacional acelerado, planejamento urbano inadequado, infraestrutura de transporte limitada e dependência de veículos individuais são enfatizados por Vasconcellos (2001), resultando em congestionamentos, poluição e aumento dos tempos de viagem. Ele ressalta que muitas cidades de países em desenvolvimento se adaptaram, nas últimas décadas, ao uso eficiente do automóvel, um movimento fortemente vinculado aos interesses das classes médias emergentes no processo de acumulação capitalista. Paralelamente, observou-se um declínio no sistema de transporte público, fruto de uma abordagem que visava desincentivar seu uso como principal meio de transporte motorizado.

No Brasil, a situação crítica marcada pelo excesso de veículos, pelos congestionamentos diários e pelo aumento da poluição atmosférica demanda atenção urgente. A escassez de investimentos em alternativas sustentáveis, como ciclovias, combustíveis não convencionais e uma efetiva integração tarifária, em prol de eficiência no transporte público, exacerba essa problemática, impactando desproporcionalmente as populações mais vulneráveis. Em contrapartida, algumas cidades têm adotado projetos de mobilidade urbana significativos, incluindo a criação de corredores exclusivos para ônibus e a expansão das redes de metrô, além do investimento em modais complementares e alternativos. Contudo, a efetividade dessas iniciativas é muitas vezes comprometida pela fragmentação das políticas públicas, especialmente no que concerne ao entrelaçamento entre transporte e uso do solo, bem como pela resistência a mudanças culturais enraizadas.

A inércia na integração de políticas e o déficit de investimentos em infraestrutura são fatores que intensificam essas dificuldades, constituindo obstáculos significativos à implementação de soluções verdadeiramente eficazes para os desafios da mobilidade urbana. Diante desse panorama, é fundamental uma reavaliação crítica das estratégias vigentes, priorizando uma abordagem que seja ao mesmo tempo inclusiva e sustentável no planejamento urbano da mobilidade. Isso é essencial para garantir um futuro com mais oportunidades e mais justo a todas as camadas da população.

Em outras palavras, as últimas décadas testemunharam uma adaptação ao uso intensivo do automóvel, refletindo um modelo de privatização da mobilidade atrelado aos interesses das elites e das classes médias emergentes no contexto de acumulação capitalista. Embora se observem críticas rotineiras sobre o automóvel, por gerar congestão e poluição, em geral o que se constata é que os investimentos na infraestrutura para ele ainda ultrapassam os do transporte público. Isto acarreta serviços de transporte instáveis e insuficientes, que alimenta uma política de dissuasão do seu uso como principal meio de deslocamento, a não ser para aqueles que não tem outra opção.

Nesse contexto de disparidades, a desigualdade no acesso à mobilidade emerge como um fator crítico, influenciando diretamente a inclusão social e econômica dos indivíduos. Bairros periféricos, frequentemente habitados por comunidades economicamente desfavorecidas e minorias étnicas, enfrentam grandes deficiências sistêmicas em termos de infraestrutura e serviço de transporte, restringindo o acesso a atividades primordiais como emprego, saúde e educação.

Promover a mobilidade urbana sustentável transcende a mera implementação de objetivos operacionais; trata-se de um direito fundamental, refletido na distribuição equitativa dos diversos meios de transporte, sejam eles motorizados ou não, e na ampliação do acesso às oportunidades urbanas. Entretanto, a persistência de desigualdades aponta para a necessidade de ultrapassar as abordagens convencionais, adotando estratégias inovadoras e pautadas pelos valores da democracia, solidariedade e justiça social.

Podemos citar alguns temas que vêm suscitando a pesquisa sobre como as cidades podem enfrentar os desafios da mobilidade urbana de maneira integrada e sustentável:

- **Planejamento Urbano Integrado:** um planejamento que considera que a mobilidade, desde as fases, iniciais pode resultar em cidades mais acessíveis e sustentáveis (Cervero, 2004 e 2013; Glaeser, 2011).

- **Mobilidade como Serviço (MaaS):** a integração de diversos modos de transporte em uma plataforma única, acessível via aplicativos móveis, surge como uma solução inovadora, englobando opções como transporte público, bicicletas e patinetes elétricos, assim como também carros compartilhados (Jittrapirom et al., 2017; Utriainen e Pöllänen, 2018).

- **Espaços Públicos e Urbanismo Tático:** intervenções práticas e econômicas, como a instalação de ciclovias temporárias e a expansão de calçadas, fomentam meios de transporte sustentáveis e contribuem para a humanização dos espaços urbanos (Gehl, 2010; Lydon e Garcia, 2015).

- **Políticas de Desestímulo ao Uso do Automóvel:** medidas como a implementação de pedágios urbanos, as zonas de baixa emissão e a promoção de dias sem carro representam estratégias efetivas para diminuir a dependência dos veículos particulares (Shoup, 2005; Newman e Kenworthy, 1999).

- **Participação Comunitária:** a inclusão da comunidade nas decisões relativas à mobilidade urbana assegura que as soluções propostas atendam às necessidades reais da população, fomentando a inclusão social e fortalecendo o senso de pertencimento (Litman, 2019; Carmona, 2021).

- **Tecnologia e Inovação:** a adoção de tecnologias avançadas, como veículos autônomos, inteligência artificial para otimização de tráfego e sistemas integrados de gestão de transporte, é fundamental para superar os obstáculos da mobilidade urbana (Townsend, 2013; Ratti e Claudel, 2016).

- **Mobilidade Ativa:** o incentivo do uso de meios de transporte ativos, como a caminhada e a bicicleta, traz benefícios para a saúde pública, reduz a poluição e melhora a qualidade de vida nos centros urbanos (Pucher e Buehler, 2012; Newman e Kenworthy, 1999).

Muitos desses temas perpassam as reflexões presentes nos artigos desta publicação, aprofundando-os ou trazendo reflexões mais alinhadas com as dinâmicas das cidades do Sul Global, assim como metodologias e estudos de caso que aperfeiçoam novas maneiras de olhar as mobilidades.

Este dossiê reúne uma série de artigos de pesquisadores, em sua maioria brasileiros, indicando a complexidade e as múltiplas dimensões da mobilidade urbana contemporânea e oferecendo perspectivas inovadoras e análises críticas sobre o tema. Os textos abordam aspectos fundamentais, como equidade, segregação urbana, impactos de crises sanitárias e energéticas, mudanças climáticas, infraestruturas de transporte, planejamento do espaço público, desenvolvimento orientado ao transporte, políticas públicas, planejamento e governança, inovações tecnológicas, mobilidade ativa

e micromobilidade, além de explorarem as experiências cotidianas de diversos grupos, diferenciados por idade, raça e gênero. Dessa forma, o dossiê contribui para os debates contemporâneos sobre mobilidade urbana e equidade socioespacial, ampliando o diálogo científico entre pesquisadores da América Latina e de outras realidades internacionais.

Para facilitar a leitura e compor uma sequência de interesse do dossiê, os artigos estão estruturados em quatro blocos temáticos.

O primeiro bloco, “Olhares, conceitos e dinâmicas da mobilidade urbana”, mergulha nas diversas facetas da mobilidade urbana, destacando o entendimento de suas infraestruturas e as discrepâncias no acesso, em um cenário global no qual o movimento e a conexão ganham cada vez mais importância. Esse segmento discute o cenário atual das mobilidades, analisa a relação entre planejamento de infraestrutura e dinâmicas territoriais no Brasil, enfatiza a importância da participação social na equidade da mobilidade e examina o papel das redes de transporte no desenvolvimento urbano e na continuidade das desigualdades.

No artigo de Bianca Freire-Medeiros, *A metrópole do capital de rede mobilidades socioespaciais e iniquidades urbanas*, são exploradas as assimetrias de acesso e os regimes de mobilidade em cidades altamente conectadas. O estudo introduz conceitos como “habitar em movimento” e “gramática dos deslocamentos” para compreender a interação entre mobilidades, estruturas sociais e territórios, propondo um olhar crítico sobre as desigualdades geradas por esses regimes.

Jeferson Cristiano Tavares, em *Trajatórias da infraestrutura no Brasil. Concepções, operacionalizações e marcos conceituais em perspectiva*, investiga os desafios entre o planejamento de infraestruturas e as dinâmicas territoriais, propondo abordagens inovadoras para projetos de infraestrutura que respeitem e valorizem as características locais, visando à minimização de impactos adversos.

Em *Participação social e justiça da mobilidade no Brasil*, Aline Fernandes Barata destaca a participação cívica no planejamento da mobilidade urbana como uma ferramenta essencial para enfrentar as injustiças em mobilidade, especialmente em assentamentos informais. O estudo contrasta a eficácia limitada dos espaços de participação formalmente estabelecidos com a efetividade dos espaços de participação comunitária, que surgem em resposta à insuficiência do planejamento oficial.

Thales Mesentier e Romulo Orrico, em *Transporte orientado ao desenvolvimento urbano*, refletem sobre o impacto do planejamento de redes de transporte nas desigualdades urbanas, sugerindo que um planejamento cuidadoso e orientado pela acessibilidade possa promover um desenvolvimento urbano mais equitativo e sustentável, contrapondo-se aos padrões de centralização e descentralização que muitas vezes perpetuam as disparidades sociais.

O Bloco 2, “Planejamento urbano e desigualdades socioespaciais”, analisa a relação entre planejamento urbano, mobilidade e desigualdades socioespaciais, considerando também o impacto das novas tecnologias. Os artigos desse bloco tratam da dinâmica entre planejamento urbano e mobilidade em São Paulo, das desigualdades socioespaciais na cidade, do papel do tempo de deslocamento na segregação espacial e do efeito dos aplicativos de transporte na acessibilidade e nas desigualdades de mobilidade urbana.

Deiny Façanha Costa e Paula Freire Santoro, em *Entre zonas e planos urbanos: modelos mobilizados nos Eixos em São Paulo*, exploram a evolução da relação entre planejamento urbano e mobilidade em São Paulo, analisando a interação entre legislações urbanísticas e suas consequências no zoneamento e no desenho urbano da cidade.

O artigo *Desigualdades sociais, territórios da vulnerabilidade e mobilidade urbana*, de Eduardo Castellani Gomes dos Reis e Maura Pardini Bicudo Vêras, aborda as desigualdades socioespaciais em São Paulo, a partir de dados estatísticos, discutindo que a segregação social se alia à dificuldade de inserção no mercado de trabalho, à busca por moradia e às lutas diárias por oportunidades e mobilidades equitativas. Destaca a necessidade de que a mobilidade urbana se torne uma política pública central para enfrentar a desigualdade socioespacial.

Ricardo Barbosa da Silva, em *Segregação espaço-temporal: tempo de deslocamento que une e separa classes e raças*, examina o papel do tempo de deslocamento na segregação espacial e temporal em São Paulo, mostrando diferenças significativas entre diferentes grupos sociais e áreas da cidade. Revela que, em São Paulo, os tempos de deslocamento mais longos são típicos das populações mais pobres e negras nas periferias, enquanto os tempos mais curtos estão associados às classes mais altas e brancas nas áreas centrais.

Francisco Minella Pasqual e Júlio Celso Borello Vargas, em *Aplicativos de transporte e equidade: um estudo de acessibilidade em Porto Alegre/RS*, analisam o impacto dos aplicativos de transporte na acessibilidade em Porto Alegre, notando que, embora os aplicativos aumentem a acessibilidade em áreas centrais, as desigualdades persistem; eles sugerem que os aplicativos poderiam ser usados para melhorar o acesso a serviços para populações de baixa renda.

O Bloco 3, “Mobilidade sustentável, contextos e escalas”, analisa a mobilidade sustentável e as desigualdades em diferentes escalas urbanas e contextos. Os artigos desse bloco abordam desde a mobilidade acadêmica em Cuernavaca, México, até as dinâmicas de mobilidade urbana sustentável em cidades pequenas, a infraestrutura cicloviária no Rio de Janeiro e as disparidades nos sistemas de bike-sharing em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Blanca Rebeca Ramírez Velázquez, em *Trayectorias de movilidad social y urbana: académicos en Cuernavaca, Morelos, México*, propõe uma visão ampla da mobilidade que inclui aspectos sociais, ocupacionais e residenciais, focando nos acadêmicos de Cuernavaca, México, e suas trajetórias de vida.

O estudo de André Pinto dos Santos, Juliana Silva Almeida Santos e Daniella do Amaral Mello Bonatto, *Mobilidade urbana sustentável em cidade de pequeno porte: o caso de Conde-PB*, examina iniciativas de mobilidade urbana sustentável em cidades pequenas, enfatizando a importância da gestão participativa e do apoio de instituições acadêmicas, mesmo na ausência de um Plano de Mobilidade.

Filipe Ungaro Marino, no artigo *Mobilidade cidadania e desigualdade: analisando a infraestrutura cicloviária do Rio de Janeiro*, verifica a distribuição da infraestrutura cicloviária no Rio de Janeiro, comparando bairros distintos, como Bangu e Copacabana, e discute a relação entre a infraestrutura cicloviária e a cidadania, ressaltando as disparidades na mobilidade urbana ativa.

Victor Callil, Daniela Costanzo e Juliana Shiraiishi, em *Bike-sharing e desigualdades: os casos de São Paulo e do Rio de Janeiro*, investigam as desigualdades de raça, gênero, renda e residência nos sistemas de *bike-sharing*, observando um aumento na participação das mulheres e um uso mais frequente por negros, pardos e indígenas em viagens intermodais. Os sistemas, embora concentrados nas áreas centrais, servem como uma ferramenta importante para acessibilidade e mobilidade urbana.

O último bloco, “Inclusão, segurança e diversidade no espaço urbano”, discute a inclusão, a segurança e a diversidade como elementos essenciais para a melhoria da micromobilidade e da mobilidade ativa. Os artigos desse bloco contemplam desde a efetividade do transporte público gratuito para idosos até a escolha de caminhos seguros por mulheres e a percepção infanto-juvenil sobre caminhabilidade.

Renata Marè, Osvaldo Gogliano Sobrinho e Maria Ermelina Brosch Malatesta, no artigo *Efetividade do transporte público gratuito para inclusão de pessoas idosas (São Paulo)*, discutem a gratuidade do transporte público para idosos em São Paulo, destacando o acesso ampliado a serviços e oportunidades; mas também apontam desafios no sistema de transporte e nas ruas que impactam a mobilidade dos idosos, sugerindo medidas para melhorar a mobilidade dessa população.

Em *Calçadas como lugares de socialização: equidade urbana para pessoas com mobilidade reduzida*, Rafaela Aparecida de Almeida, Leticia Peret Antunes Hardt e Carlos Hardt avaliam a condição das calçadas para pessoas com mobilidade reduzida em Curitiba, considerando aspectos de acessibilidade, manutenção e segurança. O estudo mostra diferenças entre avaliações técnicas e percepções dos usuários, ressaltando a importância de entender as necessidades e os desejos individuais no espaço urbano.

Pedro Vitor Costa, Maria Rúbia Pereira e Cauê Capillé, em *Usos insurgentes nas arquiteturas do trânsito: atuações como plano, truque e finta*, analisam usos culturais, políticos e econômicos acoplados às infraestruturas de trânsito na periferia do Rio de Janeiro, discutindo como a arquitetura e o planejamento urbano podem contribuir para realidades menos desiguais.

No artigo *Por onde as mulheres escolhem caminhar? Segurança feminina em espaços públicos*, Laís Regina Lino e Milena Kanashiro investigam os fatores que influenciam a escolha de caminhos seguros por mulheres em espaços públicos em Londrina-PR, destacando a relação entre a presença de pessoas e a sensação de segurança.

Ana Paula de Oliveira Freitas, Leandro Cardoso e Rogério Faria D’Ávila, em *Ciência cidadã e a (re) descoberta da caminhabilidade sob a ótica infantojuvenil*, desenvolvem uma ferramenta de avaliação da caminhabilidade a partir da perspectiva infanto-juvenil, integrando a percepção dos pedestres como fator determinante e utilizando uma metodologia participativa.

Os artigos selecionados e seus respectivos blocos proporcionam uma visão rica e multidimensional sobre a mobilidade urbana, interligando infraestrutura, planejamento, desigualdades sociais, sustentabilidade e inclusão social, refletindo sobre os desafios e soluções contemporâneos para as cidades do século XXI.

Por fim, o artigo complementar *Favela: o desafio de morar na metrópole paulistana*, de Suzana Pasternak e Lucia Maria Machado Bógus, retrata a evolução urbana e a desigualdade manifesta nas favelas da Região Metropolitana de São Paulo, destacando o crescimento contínuo da periferia e a segregação urbana marcante na metrópole.

Concluimos, por meio da seleção dos artigos que compõem este dossiê, que superar os desafios da mobilidade urbana em cidades latino-americanas, particularmente nas brasileiras, demanda estratégias abrangentes que transcendem questões meramente infraestruturais de transporte, englobando aspectos sociais, culturais e ambientais. Torna-se essencial adotar práticas inovadoras e inclusivas de mobilidade urbana, integrando-as ao planejamento urbano, com ampliação da infraestrutura de mobilidade ativa e a implementação de políticas públicas que fomentem o uso consciente dos meios de transporte, incentivem alternativas sustentáveis e assegurem o acesso equitativo, contribuindo, assim, para cidades mais justas, saudáveis e sustentáveis.

Angélica Tanus Benatti Alvim [I]

Fabiana Generoso de Izaga [II]

Rosanna Forray Claps [III]

Organizadoras

[I] <https://orcid.org/0000-0001-7538-2136>

Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, SP/Brasil.
angelica.alvim@mackenzie.br

[II] <https://orcid.org/0000-0001-5375-4859>

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Rio de Janeiro, RJ/Brasil.
fabizaga@fau.ufrj.br

[III] <https://orcid.org/0000-0002-1900-2300>

Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos. Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos. Santiago, Chile.
rforray@uc.cl

Referências

- ASCHER, F. (1995). *Metápolis ou l'avenir des Villes*. Paris, Éditions Edile Jacob.
- _____. (2004). "Le sens du mouvement: modernités et mobilités". In: ALLEMAND, S.; ASCHER, F.; LEVY, J. (dir.). *Les sens du mouvement*. Paris, Éditions Belin.
- BANISTER, D. (2011). The trilogy of distance, speed and time. *Journal of Transport Geography*, v. 19, n. 4, pp. 950-959. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.12.004. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692310001973>. Acesso em: 14 nov 2023.
- CARMONA, M. (2021). *Public places, urban spaces*. Nova York, Routledge.
- CERVERO, R. B. (2004). "Part 1 Transit-oriented development in the United States today". In: *National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine*. Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects. Washington/DC, The National Academies Press. DOI: <https://doi.org/10.17226/23360>. Disponível em: <https://nap.nationalacademies.org/download/23360>. Acesso em: 25 jan 2024.
- _____. (2013). Linking urban transport and land use in developing countries. *Journal of Transport and Land Use*, v. 6, n. 1, pp. 7-24. DOI: <https://doi.org/10.5198/jtlu.v6i1.425>. Disponível em: <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/425>. Acesso em: 29 jan 2024.
- GEHL, J. (2010). *Cities for people*. Washington/DC, Island Press.
- GLAESER, E. (2011). *Triumph of the city: how our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Nova York, Penguin Press.
- JITTRAPIROM, P.; CAIATI, V.; FENERI, A.; EBRAHIMIGHAREHBAGHI, S.; GONZÁLEZ, M.; NARAYAN, J. (2017). Mobility as a service: a critical review of definitions, assessments of schemes, and key challenges. *Urban Planning*, v. 2, n. 2, pp. 13-25. DOI: <https://doi.org/10.17645/up.v2i2.931>. Disponível em: <https://www.cogitatiopress.com/urbanplanning/article/view/931>. Acesso em: 29 jan 2024.
- LITMAN, T. (2019). *Community cohesion as a transport planning objective*. Victoria, Victoria Transport Policy Institute.
- LYDON, M.; GARCIA, A. (2015). *Tactical urbanism: short-term action for long-term change*. Washington/DC, Island Press.
- NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. (1999). *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington/DC, Island Press.
- PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T.; BANISTER, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, v. 37, n. 2, pp. 170-191. DOI: 10.1080/01441647.2016.1257660. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>. Acesso em: 15 set 2023.
- PUCHER, J.; BUEHLER, R. (2012). *City cycling*. Cambridge, MIT Press.
- RATTI, C.; CLAUDEL, M. (2016). *City of tomorrow: sensors, networks, hackers, and the future of urban life*. New Haven/CT, Yale University Press.
- RODRÍGUEZ VIGNOLI, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*. Santiago, v. 34, n. 103, pp. 49-71. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>. Disponível em: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612008000300003&lng=en&nrm=iso&tlng=en. Acesso em: 23 jan 2024.

- SHELLER, M.; URRY, J. (2006). New mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, v. 38, issue 2, pp. 207-226. Disponível em: <https://EconPapers.repec.org/RePEc:sae:envira:v:38:y:2006:i:2:p:207-226>. Acesso em: 20 jan 2024.
- SHOUP, D. (2005). *The high cost of free parking*. Chicago, Planners Press, American Planning Association.
- SILVA, C.; PINTO, N.; BERTOLLINI, L. (2019). *Designing accessibility instruments*. Londres, Routledge.
- STRAATEMEIER, T.; BERTOLINI, L. (2020) How can planning for accessibility lead to more integrated transport and land-use strategies? Two examples from the Netherlands. *European Planning Studies*, v. 28, n. 9, pp. 1713-1734. DOI: 10.1080/09654313.2019.1612326. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1612326>. Acesso em: 14 nov 2023.
- TOWNSEND, A. (2013). *Smart cities: big data, civic hackers, and the quest for a new utopia*. Nova York, W. W. Norton & Company.
- UTRIAINEN, R.; PÖLLÄNEN, M. (2018). Review on mobility as a service in scientific publications. *Research in Transportation Business & Management*, v.27, pp.15-23. DOI:<https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.10.005>. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539518300336>. Acesso em: 28 jan 2024.
- VASCONCELLOS, E. A. (2001). *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo, Annablume.
- _____ (2018). *Mobilidade urbana e cidadania*. São Paulo, Senac.

