



MOBILIDADE URBANA NOS PROJETOS URBANÍSTICOS DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

Karoline Cunha Blanco
Maria do Carmo de Lima Bezerra

Universidade de Brasília
Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

RESUMO

Mobilidade urbana é tratada na maioria das pesquisas acadêmicas e programas governamentais como um tema de gestão dos transportes públicos. O que é necessário, mas não suficiente para seu alcance uma vez que a eficiência do transporte depende da configuração urbana. Se o tema é desafiador para toda a cidade o que dizer para as áreas de regularização fundiária, onde o foco predominante é o direito a moradia. A pesquisa objetiva estabelecer um conjunto de elementos configuracionais que permeiam essa interface para subsidiar soluções, no que se refere à mobilidade, tanto internamente aos assentamentos, quanto com a conexão com a cidade. Como método, se parte das características espaciais facilitadoras da mobilidade, identificando elementos configuracionais que as constituem para aplicar em estudo empírico utilizado os projetos de regularização e obter como resultado um quadro de análise a ser adotado para avaliar o grau de mobilidade alcançado.

ABSTRACT

Urban mobility is addressed in most academic research and government programs as a subject of public transport management. What is needed, but not sufficient for its reach since the efficiency of transportation depends on the urban setting. If the theme is challenging for the whole city what to say to the land regularization areas, where the predominant focus is the right to housing. The research aims to establish a set of configurational elements that permeate this interface to subsidize solutions, regarding mobility, both internally to the settlements, as well as the connection with the city. As a method, it is part of the spatial characteristics facilitating mobility, identifying configurational elements that constitute them to apply in empirical study used the regularization projects and to obtain as a result a framework of analysis to be adopted to evaluate the degree of mobility reached.

1. INTRODUÇÃO

A ocupação desordenada dos espaços públicos gera vários problemas urbanos em especial relativos à infraestrutura e mobilidade urbana, que posteriormente os projetos de regularização fundiária, em obediência ao Estatuto da Cidade, buscam ordenar de forma a garantir o atendimento às necessidades da população fazendo valer o princípio constitucional do direito a moradia. Assim, a principal abordagem desses projetos é relacionada a fixação de moradia deixando em segundo plano outros aspectos de fundamental importância no desenvolvimento das cidades, como é o caso da mobilidade urbana.

A discussão aqui se refere a como articular essas duas demandas na consecução de uma cidade socialmente justa, mas com qualidade espacial para seus moradores. Nesse sentido, é necessário que esses projetos se atenham a outras características da estrutura urbana além da moradia e um desses elementos que deve ser observado é a mobilidade urbana.

A estrutura espacial atribuída a uma cidade é constituída pela localização de áreas, com determinadas atividades que são conhecidas como uso do solo, interligadas por sistemas de circulação. Faz-se necessária uma integração entre os usos do solo e os sistemas de circulação com seus diversos modos de transporte, para que o projeto da cidade seja considerado detentor da qualidade da mobilidade.

O que se verifica hoje é que mesmo nos projetos de regularização considerados bem-sucedidos as pessoas continuam segregadas. A mobilidade é o que garante a integração física



e social da população à cidade legal e daria consequência aos objetivos da regularização fundiária. A infraestrutura de saneamento, sistema viário e titulação não garantem a integração de fato ao conjunto da cidade.

A principal motivação para o desenvolvimento do estudo é a premissa de que a manutenção da integração do espaço urbano, seja dentro do assentamento ou interligando-o ao restante da cidade, é possível por meio da aplicação de soluções de projeto urbanístico das características facilitadoras da mobilidade que são conhecidas dos recentes estudos como Rueda (2002), Jacobs (2000) e Rogers e Gumuchdijan (2001) sobre o tema e que, hoje, estão mais afetas a diretrizes urbanísticas.

O desafio é a identificação dos elementos configuracionais que constituem essas diretrizes urbanísticas que podem ser considerados facilitadores da mobilidade urbana. É possível avaliar como os projetos de regularização fundiária estão sendo desenvolvidos no que se refere a mobilidade e dessa forma identificar soluções para que a mobilidade assuma seu papel em estabelecer conexões visando reduzir as segregações atribuídas às ocupações irregulares.

Os questionamentos decorrentes são: Como o tema mobilidade urbana é tratado no desenvolvimento dos projetos urbanísticos de regularização fundiária? Colocada essa questão resta identificar quais aspectos relacionados a mobilidade devem ser considerados num projeto urbanístico de regularização e como elas ocorrem na prática, ou seja, quais os elementos da configuração urbana que facilitam a mobilidade nas diferentes escalas da cidade? Quais elementos espaciais da mobilidade urbana deverão ser priorizados nos projetos urbanísticos de regularização fundiária?

Uma vez identificados os elementos e diretrizes essenciais para se conferir mobilidade urbana nos espaços para os quais são desenvolvidos projetos urbanísticos de regularização fundiária se contará com: (i) subsídios para uma revisão sobre inserção da mobilidade na legislação de regularização fundiária e (ii) um conjunto de elementos que conferem mobilidade a os projetos possibilitando a realização de projetos mais harmônicos e efetivos, que contribuam para o melhor funcionamento das cidades.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Como ponto de partida na constituição da interface entre as temáticas se procurou identificar as ações que se refere a dimensão urbanística da regularização fundiária bem como as características do espaço urbano facilitadoras da mobilidade. Para tal, tanto a base conceitual como legal foi revisada.

2.1. Regularização fundiária

A regularização fundiária era um dispositivo legal muito antes de ser inserida como um dos principais instrumentos do Estatuto da Cidade, porém apresentava um entendimento que se voltava mais para a questão jurídica relacionada ao direito de propriedade. Anteriormente a promulgação do Estatuto da Cidade houve a consolidação de práticas urbanas e de políticas públicas que demonstraram a necessidade de ampliação do conceito para da conta de atender a problemática instalada nas cidades brasileiras. Foi então forjado um novo conceito para o termo abraçando soluções de natureza jurídica, mas também, de ordenamento territorial, ambiental e apoio social às comunidades, esse conjunto de ações é que trata o instrumento de



regularização do Estatuto. (Alfonsin, 2006; Fernandes, 2006).

Nesse sentido, a regularização fundiária deve ser muito mais do que a titulação de terras, deve abranger todas essas dimensões além de garantir a interação entre a cidade legal e cidade ilegal.

Fernandes (2006) argumenta que o Estatuto da Cidade consolida um novo quadro jurídico, abrindo outras possibilidades para a ação do poder público, através de políticas sociais. A regularização fundiária compreende um processo multidisciplinar e abrangente no qual o Projeto de Regularização é o principal instrumento técnico responsável pela integração dos diferentes aspectos que devem ser contemplados. Cabe ao Projeto de Regularização atingir todas as dimensões da regularização fundiária de forma abrangente e adequada, considerando a perspectiva de ZEIS que confere particularidades as exigências urbanísticas e de parcelamento do solo usuais.

Os desafios enfrentados pela regularização fundiária surgem em suas quatro dimensões: social, ambiental, econômica e urbanística. Caracterizar as dimensões da regularização fundiária para verificar sua articulação com os fatores que facilitam a mobilidade urbana se torna essencial no sentido de fundamentar a presente pesquisa. Segundo Chaer (2017) essas dimensões se traduzem da seguinte forma:

2.1.1. Dimensão urbanística

Esta dimensão se refere essencialmente a estruturação do espaço urbano. Trata da necessidade de adequação de elementos físicos (ruas, lotes, água, esgoto, energia, dentre outros) à área ocupada. Esta dimensão abrange intervenções e melhorias de infraestrutura, serviços, equipamentos e unidades habitacionais.

2.1.2. Dimensão ambiental

A dimensão ambiental visa responder a outro princípio constitucional que é do ambiente saudável e se refere na prática a adequação às fragilidades do meio, atendendo à legislação ambiental, e a manutenção do equilíbrio natural da área, minimizando a pressão sobre os recursos naturais.

Um dos principais entraves relacionados à regularização de ocupações é a dualidade entre qual direito deve prevalecer, o direito a moradia ou o direito ao meio ambiente equilibrado. Essa dificuldade ocorre principalmente quando as ocupações ocorrem em áreas de proteção ambiental em que, no caso da opção por remoção da população e preservação do recurso natural, o direito a moradia deverá ser exercido em outra localidade através de processo de reassentamento.

2.1.3. Dimensão social

A dimensão social da regularização fundiária caracteriza por permear todas as demais dimensões e o processo como um todo. Visa enfrentar um dos maiores problemas da regularização fundiária que é o da segregação social e econômica da população que vive nesses assentamentos.

2.1.4 Dimensão jurídica

A dimensão jurídica está relacionada a questão fundiária da terra, trata da titularidade ou



posse. Neste caso são os procedimentos que se aplicam a legalização da gleba ocupada irregularmente, possibilitando o registro do loteamento e dos imóveis.

Após a definição das quatro dimensões da regularização fundiária e com base no objetivo deste estudo em “*avaliar projetos urbanísticos de regularização fundiária quanto a elementos configuracionais que contribuam para a mobilidade urbana*”, conclui-se que a dimensão urbanística deverá ser o foco para o desenvolvimento da análise uma vez que é a dimensão que se refere essencialmente as questões da estruturação do espaço urbano, ou seja, de elementos configuracionais que trata o próximo tópico com vistas a integração dos temas.

2.2. Mobilidade urbana

São várias as definições para mobilidade urbana, a apresentada pela base legal (Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei Nº 12.586/2012) se restringe em apresentar a mobilidade urbana como a “*condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano*”. Sendo assim, admite-se que a conceituação sintetizada pelo Ministério das Cidades, com base nos estudos de Vasconcelos (1996) é a que possui um significado mais expressivo:

“A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas” (Ministério das Cidades, 2004, p. 13)

A mobilidade é, assim, uma atividade meio que torna possível o desempenho de outras atividades como moradia, trabalho, estudo, lazer e compras. A mobilidade é apresentada por Boareto (2003) como sendo a função pública que se destina a garantir a acessibilidade para todos, o que implica na obediência de normas e prioridades que atendam as diferentes demandas de deslocamento. O seu entendimento não pode ser reduzido ao simples número de viagens que uma pessoa consegue realizar em um determinado período, mas deve considerar a capacidade de se fazer as viagens necessárias para a realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto ao meio-ambiente.

Gentil (2015) realizou amplo levantamento bibliográfico na busca das variáveis que caracterizavam a forma urbana compacta e que são recorrentes nos trabalhos de diversos autores. O estudo evidenciou que a forma urbana compacta apresenta maiores vantagens para a mobilidade urbana e teve como resultado a definição de características da forma urbana que podem influenciar na mobilidade urbana: densidade, uso do solo, continuidade e conectividade.

2.2.1. Densidade

As altas densidades possibilitam o uso mais eficiente do solo e garantem o melhor aproveitamento dos recursos públicos, porém é necessário que se estabeleça os níveis de densidade aceitáveis já que áreas urbanas muito densas podem resultar em ineficiência econômica, social e ambiental. Litman (2012) define o fator densidade como aquele que se refere ao número de residências, pessoas ou empregos por unidade de área.

2.2.2. Uso do solo

As características de uso do solo urbano também influenciam na geração de viagens



motorizadas e, conseqüentemente, na promoção da mobilidade como um todo. O uso misto do solo seria a associação de diferentes funções em um mesmo espaço o que proporciona condições de aproximação entre diferentes locais de origem e destino. Ou seja, proporciona a redução das distâncias médias que serão percorridas. (Costa, 2007).

2.2.3. Continuidade

A continuidade é medida pela quantidade de ocupações de forma não descontínua da superfície útil. Quanto maior a ocupação dos espaços intersticiais da área urbana, maior o grau de continuidade. (Costa, 2007). Na busca da continuidade procura-se limitar o processo de expansão, preenchendo os espaços vazios e requalificando espaços degradados.

2.2.4. Conectividade

O desenho urbano dos espaços pode contribuir para possibilitar deslocamentos a pé ou por meios não motorizados podendo auxiliar na redução de viagens de automóvel, principalmente se permitir integração entre os diferentes modos de transportes e as atividades que ocorrem no espaço da cidade. A conectividade diz respeito ao tratamento de ruas, calçadas, acesso, ciclovias etc.

Gentil (2015) define as características do desenho urbano como o indicador que mede o grau de conexão entre pontos de interesses como residências, estacionamentos e comércio. Trata-se da interligação de ruas, calçadas e ciclovias, de modo a possibilitar a realização de deslocamentos não-motorizados.

Colocadas as lógicas estruturantes das duas temáticas, regularização fundiária e mobilidade, conclui-se que o tratamento da dimensão urbanística deve remeter a projetos de regularização que considerem em sua solução as características apontadas por Gentil. Entretanto, para que isso não fique apenas no plano das intenções se faz necessário definir elementos de desenho urbano e parâmetros urbanísticos que traduzam os atributos referidos. Esse é exatamente a contribuição que se pretende na pesquisa.

3. DESENVOLVIMENTO: ANÁLISE E RESULTADOS

Considerando os fatores elencados como facilitadores da mobilidade urbana verifica-se que tanto a densidade quando os usos dizem respeito a parâmetros urbanísticos a serem definidos para a Zona Especial de Interesse Social – ZEIS - que precede a elaboração do Projeto de Regularização. Já os fatores continuidade e conectividade se expressam por meio de elementos de Projeto Urbanísticos, ou seja, dizem respeito a decisões de projeto. Todos aos quatro fatores facilitadores da mobilidade estão incluídos na dimensão urbanística da regularização.

Observou-se, ainda, que quando se trata de densidade e usos do solo há associação ao planejamento urbano, ou seja, o tipo de orientação para criar um espaço urbano mais favorável a mobilidade cabe ao Plano Diretor ou a normas urbanísticas específicas para uso e ocupação do solo de áreas da cidade como no caso de Projetos de regularização fundiária. Estes dois elementos são definidos por parâmetros urbanísticos, são obtidos por meio de diretrizes da legislação urbanística que influenciam a configuração urbana e são refletidos na mobilidade urbana. Já os fatores conectividade e continuidade estão voltados para as definições de desenho urbano, ou seja, as tomadas de decisões de projeto, não encontrando rebatimento na legislação urbanística de forma direta, mas afetos as correntes urbanísticas ou



decisões de cada projetista. No plano da continuidade mais afeta a correntes urbanísticas como no caso do modernismo que possui como orientação a descontinuidade espacial como forma de alcance da fluidez da cidade e a conectividade que esta afeta ao cuidado com a qualidade do espaço urbano voltado ao pedestre.

Considerando essas diferenças de natureza dos fatores, o detalhamento de cada um se prende a formas distintas, ou seja, um grupo a parâmetros urbanísticos e outro a elementos de desenho. Nesse sentido, foi elaborado um quadro síntese que pode ser utilizado para análise dos projetos de regularização e outros projetos de ordenamento espacial da cidade. A grande particularidade dos projetos de regularização diz respeito aos indicadores que se pode estabelecer para cada parâmetro urbanístico, pois enquanto para cidade legal existe uma base legal e técnica que norteia sua definição, no caso dos assentamentos irregulares esses indicadores devem ser mediados pela ocupação já existente.

No caso da pesquisa, o que norteou a definição dos parâmetros urbanísticos para densidade e uso do solo foi a escala de avaliação desenvolvidas por Costa (2008) para os Índices de Mobilidade Urbana Sustentável – IMUS onde conta um valor ideal para propiciar a mobilidade.

No que se refere aos elementos de projeto urbano utilizou-se como referência os estudos desenvolvidos por Mello (2016) que tratou da conectividade estudando análise de percepção urbana com base em Cullen (1971), Lynch (1980) e Gehl (1936).

O método de ponderação do peso de cada um dos elementos e parâmetros dentro de cada uma das características utilizou-se a referência método de ponderação do IMUS: os fatores receberam o mesmo peso de qualificação e, dessa forma, o resultado da pontuação obtida dentro de cada um dos elementos foi dividido pela quantidade de itens existentes sobre o fator de forma a se manter a proporção. Ao final, a pontuação relativa aos quatro fatores foi somada e dividida por quatro, de forma a se obter número a ser expresso em porcentagem referente ao nível de alcance que a estruturação espacial proposta pelo projeto de regularização possui em relação a facilitação da mobilidade.

A seguir é possível verificar parâmetros com seus indicadores e os elementos configuracionais descritores das características de continuidade e conectividade.



QUADRO ANALÍTICO DE MOBILIDADE URBANA EM ÁREA DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA				
DENSIDADE	Densidade Populacional Urbana			PONTUAÇÃO FATOR
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Diretriz	
		Densidade Populacional Urbana		
	1,00	Alta densidade - acima de 200 habitantes/ha		
	0,50	Média densidade - acima de 100 hab/ha até 200 habitantes/ha		
	0,00	Baixa densidade - abaixo de 100 habitantes/ha		
	Área Mínima dos Lotes			
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Diretriz	
		Área mínima dos lotes		
	1,00	Lotes conforme legislação - acima de 125m ²		
	0,50	Lotes com padrão aceitável para ZEIS - entre 75m ² e 125m ²		
	0,00	Lotes pequenos - abaixo de 75m ²		
Coeficiente de Aproveitamento			0	
Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Diretriz		
	Coeficiente de Aproveitamento			
1,00	C.A. entre 2,1 e 4,0			
0,50	C.A. entre 0,9 e 2,0			
0,00	C.A. entre 0,1 e 0,8			
USO DO SOLO	Percentual de áreas públicas			PONTUAÇÃO FATOR
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Diretriz	
		Percentual de áreas públicas		
	1,00	Alta - Acima de 25%		
	0,50	Média - Entre 15% e 25%		
	0,00	Baixa - Até 15%		
	Distribuição de usos e atividades			
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Diretriz	
	Percentual de área onde é permitido ou incentivado o uso misto do solo.			
1,00	Acima de 30% de uso misto			
0,50	Até 30% de uso misto			
0,00	A legislação urbanística não permite o uso misto do solo, determinado zonas de uso exclusivamente residencial, comercial, industrial ou institucional.			
CONTINUIDADE	Espaços Residuais			PONTUAÇÃO FATOR
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Elemento	
		Percentual de área urbana vazia		
	1,00	Até 10% da área		
	0,50	Acima de 10% até 30% da área		
	0,00	Acima de 30% da área		
	Limites Urbanos			
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Elemento	
	Percentual de área que se apresenta como barreira ou costura			
1,00	Acima de 50% da área do perímetro se desdobra como costura gerando conexões com as áreas urbanas próximas			
0,50	Apresenta, no máximo, 50% da área do perímetro como barreiras e, pelo menos, 30% das áreas restantes como costuras.			
0,00	Acima de 70% da área do perímetro se apresenta como barreira impedindo conexões com o restante da cidade.			
CONNECTIVIDADE	Passeios			PONTUAÇÃO FATOR
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Elemento	
		Passeios - pavimentação, sinalização, clareza de trajetos, conexão		
	1,00	Grande maioria com boa conservação, manutenção e utilização		
	0,50	A maior parte se encontra em boa situação, porém necessita de melhorias.		
	0,00	Não possui ou encontram-se, em sua maioria, em estado ruim		
	Ciclovias			
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Elemento	
		Ciclovias - pavimentação, sinalização, clareza de trajetos, conexão		
	1,00	Grande maioria com boa conservação, manutenção e utilização		
	0,50	A maior parte se encontra em boa situação, porém necessita de melhorias.		
	0,00	Não possui ou encontram-se, em sua maioria, em estado ruim		
	Barreiras			
	Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Elemento	
		Barreiras - função como guia de fluxo (condução a travessias)		
	1,00	Grande maioria com boa conservação, manutenção e utilização		
0,50	A maior parte se encontra em boa situação, porém necessita de melhorias.			
0,00	Não possui ou encontram-se, em sua maioria, em estado ruim			
Acessos				
Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Elemento		
	Acessos - nivelamento adequado e sinalização			
1,00	Grande maioria com boa conservação, manutenção e utilização			
0,50	A maior parte se encontra em boa situação, porém necessita de melhorias.			
0,00	Não possui ou encontram-se, em sua maioria, em estado ruim			
Mobilário Urbano				
Pontuação	Valores de Referência	Pontuação Elemento		
	Mobilário Urbano - Estado de conservação			
1,00	Grande maioria com boa conservação, manutenção e utilização			
0,50	A maior parte se encontra em boa situação, porém necessita de melhorias.			
0,00	Não possui ou encontram-se, em sua maioria, em estado ruim			
PONTUAÇÃO MOBILIDADE			0	
Porcentagem de mobilidade			0%	

Figura 1 - Quadro analítico de Mobilidade Urbana em áreas de regularização

Fonte: Autoras (2017).



4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O quadro analítico elaborado tem como objetivo analisar como ocorrem os projetos de regularização fundiária e, a partir dos resultados obtidos, colaborar no desenvolvimento dos próximos projetos e até mesmo na melhoria dos já implantados numa tentativa de gerar mobilidade urbana efetiva nas áreas de regularização e contribuindo para a integração com a cidade legal.

Durante a elaboração desse mosaico que sintetiza aspectos relativos a mobilidade e a lógica dos projetos urbanísticos que conferem a cidade suas características espaciais, foi possível perceber as dificuldades de orientações normativas e técnicas para definição de parâmetros urbanísticos como de elementos configuracionais, o que leva a um grau de empirismo que resulta em grande dificuldade de que temas como a mobilidade, e muitos outros que garantem a qualidade das cidades, avancem para além do discurso, sendo suas discussões intuitivas e marcadas por visões ideologizadas.

A maioria dos Planos Diretores não se dedicam a definir as diferenças dos parâmetros relativos as ocupações urbanas gerais e as que devem ser aplicadas as ZEIS, apenas indicando que as áreas de interesse social não se enquadram nos parâmetros gerais.

De resto, não existe uma discussão sobre mobilidade quando se fala em regularização fundiária o que na maioria das vezes fica restrito a uma exigência de existir transporte público coletivo servindo a área. A pesquisa procura contribuir e focar nessa lacuna.

Como próximo passo a ser desenvolvido para a validação do modelo proposto, o quadro analítico deverá ser aplicado em áreas destinadas a regularização fundiária buscando identificar possíveis lacunas bem como afirmar a aplicabilidade e efetividade do estudo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALFONSIN, B. (2006) O significado do Estatuto da Cidade para os processos de regularização fundiária no Brasil. In: ROLNIK, R. et. al. *Curso a distância em regularização fundiária de assentamentos informais urbanos*. Belo Horizonte: PUC Minas virtual.
- BOARETO, R. (2003) A mobilidade urbana sustentável. In: *Revista dos transportes públicos*, nº 100. São Paulo: ANTP.
- BRASIL. (2001) *O Estatuto da Cidade. 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. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 11. jul.
- BRASIL. (2012) *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. [Internet] Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> [Acessado em outubro de 2016].
- CHAER, T. M. S. (2016) *O papel dos indicadores na avaliação de programas federais: o caso da regularização fundiária urbana*. 2016. 243 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, UnB, Brasília.
- COSTA, N. M. S. M. da. (2007) *Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas*. Tese de Doutorado - Faculdade de Geografia de Lisboa. Universidade de Lisboa.
- COSTA, M. da S. (2008) *Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável*. Tese de Doutorado. Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo.
- CULLEN, G. (1971) *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70 LDA.
- FERNANDES, Edésio. (2006) *Perspectivas para a renovação das políticas de legalização de favelas no Brasil*. In: ROLNIK, Raquel et. al. *Curso à distância em regularização fundiária de assentamentos informais urbanos*. Belo Horizonte: PUC Minas Virtual.
- GEHL, J. (1936) *Cidades para pessoas*. (1ed.) São Paulo: Perspectiva.
- GENTIL, C. (2015) *A contribuição dos elementos da forma urbana na construção da mobilidade sustentável*. 2015. 172 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de pós-graduação da Faculdade



- de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, UnB, Brasília.
- JACOBS, J. (2000) *Morte e Vida de Grandes Cidades*. (1. ed.) São Paulo: Editora WMF, Martins Fontes.
- LITMAN, T. (2012) *Land Use Impacts on Transport - How Land Use Factors Affect Travel Behavior*. 2012. [Internet] Disponível em: <<http://www.vtpi.org/landtravel.pdf>>. [Acessado em agosto de 2016]
- LYNCH, K. (1980) *A imagem da cidade*. São Paulo: Livraria Martins Fontes.
- MELLO, M. A. de. (2016) *A escala do pedestre de Brasília*. 2016. 51 f. Ensaio Teórico (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, UnB, Brasília.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. (2004) *Caderno MCidades: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável*. Ministério das Cidades, Brasília.
- ROGERS, R. e GUMUCHDJAM, P. (2001) *Cidades para um pequeno planeta*. 1ed. Barcelona: Ed. Gustavo Gilli.
- RUEDA, S. (2002) *Modelos de Ordenacion Del Territorio Más Sostenibles*. [Internet] Disponível em:<<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n32/asrue.html#3>> [Acessado em julho de 2016].
- VASCONCELLOS, E. A. (1996) *Transporte Urbano, Espaço e Equidade*. FAPESP, São Paulo.

Karoline Cunha Blanco (blanco.karoline@gmail.com)
Maria do Carmo de Lima Bezerra (mdclbezerra@gmail.com)
Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de BrasíliaUnB
Campus Universitário Darcy Ribeiro - Brasília, DF, Brasil