

MOBILIDADE URBANA, INIQUIDADE E POLÍTICAS SOCIAIS

Alexandre de Ávila Gomide*

1 Introdução

Sabe-se que o Brasil é um país desigual e que essa iniquidade não é apenas de renda e oportunidades, mas também de acesso aos serviços públicos essenciais. Nos transportes urbanos isso não poderia ser diferente.

Nos últimos anos, a divulgação de estudos e pesquisas a respeito das condições de mobilidade urbana das populações de baixa renda e da iniquidade no acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades introduziu o tema nas discussões das políticas públicas (vide Gomide, 2003; Itrans, 2004). Este artigo tem como objetivos sumarizar as principais conclusões desses estudos, problematizar o atual modelo da prestação dos serviços de transporte coletivo adotado nas cidades brasileiras, bem como apresentar algumas questões para a formulação de programas e ações governamentais, principalmente no âmbito local. Espera-se, de tal modo, que as questões levantadas neste artigo possam contribuir de alguma maneira para o aprimoramento das políticas sociais brasileiras, sobretudo de combate à pobreza urbana.

2 Mobilidade urbana e as populações de baixa renda

Os estudos e pesquisas realizados concluíram que as populações de baixa renda das grandes metrópoles brasileiras¹ estão sendo privadas do acesso aos serviços de transporte coletivo, um serviço público de caráter essencial, conforme a Constituição Federal de 1988. Tal privação contribui para a redução de oportunidades, pois impede essas populações de acessar os equipamentos e serviços que as cidades oferecem (escolas, hospitais, lazer, emprego etc.).

Os dados da pesquisa Origem–Destino da Região Metropolitana de São Paulo de 2002 ilustram as desigualdades entre o número de viagens-dia por pessoa conforme as faixas de renda (tabela 2). De acordo com essa pesquisa, os números de deslocamentos *per capita* dos segmentos da população com renda familiar acima de vinte salários mínimos chegam a ser o dobro das faixas mais baixas de renda. Observe-se que nas faixas de renda familiares até três salários mínimos mensais predominam as viagens a

* Técnico de pesquisa e planejamento do Ipea. Atualmente, é diretor de regulação e gestão da Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. E-mails: <aagomide@ipea.gov.br> ou alexandre.gomide@idades.gov.br.

O autor agradece os comentários à versão preliminar do texto feitos por Paulo Corbucci, pesquisador da Disoc/Ipea, e Luiz Carlos Bertotto, diretor de cidadania e inclusão social da Semob/MCid, eximindo-os da responsabilidade pelas opiniões aqui emitidas.

1. As pesquisas consideraram como de baixa renda as pessoas residentes nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Recife e Rio de Janeiro, pertencentes às famílias com rendimento mensal de até três salários mínimos mensais.

pé. O gráfico 3, nesse sentido, mostra as diferenças nos números de deslocamentos *per capita* considerando apenas as viagens motorizadas, sendo o número de deslocamentos motorizados das famílias de renda mais alta, cerca de cinco vezes superior às de menor renda. Tais disparidades sugerem menor acessibilidade urbana² entre os mais pobres, já que o raio de alcance físico dos equipamentos sociais e oportunidades de trabalho fica restrito à sua capacidade diária de caminhada.

TABELA 2

Índices de mobilidades versus faixas de renda por modo – RMSP, 2002

Faixa de renda*	Coletivo	Individual	A pé	Total
até 1 SM	0,33	0,13	0,89	1,35
de 1 a 2 SM	0,48	0,16	1,00	1,64
de 2 a 3 SM	0,56	0,23	0,94	1,72
de 3 a 5 SM	0,66	0,42	0,84	1,92
de 5 a 10 SM	0,78	0,72	0,73	2,23
de 10 a 20 SM	0,70	1,44	0,55	2,69
mais de 20 SM	0,46	2,11	0,46	3,04
Total	0,63	0,71	0,77	2,11

Fonte: CMSP – aferição da pesquisa O/D 2002

TABELA 3

Índices de mobilidades versus faixas de renda por coletivo e individual – RMSP, 2002

Faixa de Renda*	Coletivo	Individual
Até 1 SM	0,33	0,13
De 1 a 2 SM	0,48	0,16
De 2 a 3 SM	0,56	0,23
De 3 a 5 SM	0,66	0,42
De 5 a 10 SM	0,78	0,72
De 10 a 20 SM	0,70	1,44
Mais de 20 SM	0,46	2,11
Total	0,63	0,71

Fonte: CMSP – Aferição da pesquisa O/D 2002

No que concerne às diferenças nos números de deslocamentos *per capita* em detrimento das pessoas pertencentes às famílias de baixa renda, dois fatores foram identificados que convergem para a exclusão do acesso dos mais pobres aos serviços de transporte coletivo: *i*) as altas tarifas dos serviços, incompatíveis com os rendimentos dos segmentos mais pobres; e *ii*) a inadequação da oferta dos serviços, principalmente para as áreas periféricas das cidades.

De acordo com a Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, nos últimos 10 anos, as tarifas dos ônibus urbanos foram, entre os preços administrados, as que mais pressionaram o IPCA (SEAE, 2005) – o que contrasta com a evolução da renda média do trabalho no período.³

Sobre a inadequação da oferta dos serviços, as pesquisas apontaram as baixas frequências (“ônibus que demoram a passar”) e as dificuldades de acesso físico aos serviços (“pontos distantes”) nas áreas periféricas como os principais problemas.

2. A acessibilidade urbana é a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico na cidade, os destinos desejados (SEMOB, 2005).

3. A renda média do trabalho medida pela PME/IBGE evoluiu negativamente desde 1998, tendência só revertida em 2005.

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana⁴ dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer.

Os estudos mostram que mais da metade da população pesquisada tem problemas para procurar emprego em razão da impossibilidade de arcar com as tarifas dos serviços ("é caro procurar trabalho"), o que contribui para o desemprego por desalento (ITRANS, 2004). Já para os que estão empregados, os deslocamentos cotidianos para os locais de trabalho estão significando um peso cada vez maior nos exíguos orçamentos familiares.⁵ Lembre-se que o vale-transporte, o principal mecanismo de subsídio ao usuário, é restrito ao trabalhador formal e, por conseguinte, não beneficia os trabalhadores informais de baixa renda e os desempregados.⁶

Apesar de as escolas de ensino fundamental terem se ampliado significativamente nos últimos anos, chegando aonde às populações mais pobres reside – o que facilita o acesso a pé das crianças nas periferias –, o mesmo não se pode dizer no ensino médio. A falta de transporte adequado e a incapacidade de arcar com as tarifas dos serviços se transformam em obstáculos para os jovens acessarem as escolas, mesmo que existam vagas disponíveis.

Os deslocamentos para o lazer e visitas aos parentes e amigos também são prejudicados pelos mesmos motivos. Além disso, nos fins de semana a oferta de serviços de transporte coletivo se reduz significativamente. As atividades de lazer e integração social são essenciais para o bem-estar das famílias, apoiando a rede de solidariedade e ainda de contatos pessoais, fundamentais para se conseguir uma colocação no mercado de trabalho. Toda pessoa necessita permanecer integrada à comunidade, para preservar seu senso de valor. A segregação espacial, na medida em que impede o desenvolvimento das capacidades humanas e provoca a desigualdade de acesso às oportunidades entre os grupos sociais, colabora na perpetuação do círculo vicioso da exclusão social.

No objetivo de contribuir com o debate para o enfrentamento de tais obstáculos, na seção seguinte caracteriza-se brevemente o atual modelo de prestação dos serviços de transporte coletivo nas cidades brasileiras. Depois, discutem-se alguns tópicos com vistas a contribuir para o aperfeiçoamento das políticas nessa área.

3 Breve caracterização do atual modelo de prestação dos serviços de transporte coletivo urbano no Brasil

A Constituição de 1988 definiu a competência municipal na organização e prestação do transporte coletivo. A forma predominante de prestação dos serviços de ônibus urbanos – responsáveis por mais de 90% da demanda total de transporte coletivo no Brasil – por meio da delegação à iniciativa privada, sob planejamento e gestão de órgãos

4. A mobilidade urbana é definida como a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nele desenvolvidas (SEMOB, 2005).

5. Estudo realizado por Andrade (2000), a partir dos microdados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) do IBGE de 1995/1996, constatou que o transporte urbano é o principal item de despesa das famílias de baixa renda com serviços públicos.

6. As pesquisas também constataram que muitas pessoas vêem limitadas suas oportunidades de emprego se tiverem de usar mais de duas tarifas por dia, em decorrência dos custos do vale-transporte para o empregador.

municipais especificamente criados para tais fins. Os metrô e trens urbanos, presentes em determinadas aglomerações urbanas, são prestados por empresas estatais, federais e estaduais, com exceção do estado do Rio de Janeiro, onde a operação dos serviços de trens e metrô foi privatizada.⁷

No que concerne ao financiamento, não existem fontes específicas ou um modelo privilegiado.⁸ Comumente, os orçamentos municipais financiam a infra-estrutura viária, cujo uso é compartilhado entre ônibus, automóveis e veículos de carga, e a operação é custeada pelas receitas tarifárias – com exceção dos metrô e trens, cuja operação é subsidiada.

Contudo, a ampliação do sistema viário para a fluidez dos automóveis, cuja frota vem crescendo acentuadamente, drena a maior parte dos recursos destinados aos transportes urbanos em detrimento do transporte coletivo. Esse, por sua vez, convive com crises cíclicas relacionadas à incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas; às deficiências no planejamento e na gestão dos serviços; e às dificuldades de obter prioridade no uso das vias (vide ANTP, 1997). O principal efeito disso tudo é que, enquanto uma minoria detentora de meios individuais de transporte conta com melhores condições de deslocamentos nas cidades, a maioria que depende do transporte coletivo se vê sem alternativas, diante de um transporte público caro e de baixa qualidade.

Esse modelo alimenta também um ciclo vicioso. A oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos. Estes, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias. O uso ampliado do automóvel favorece a dispersão das atividades na cidade, espalhando-a, o que dificulta a acessibilidade urbana por aqueles que dependem do transporte coletivo. Ao mesmo tempo, a falta de planejamento e controle do uso do solo, que ordena o desenvolvimento das funções sociais das cidades, provoca a expansão urbana horizontal – o que aumenta as distâncias a serem percorridas e os custos da provisão dos serviços para as áreas periféricas, onde a oferta se torna deficitária.

Como se percebe, os custos socioeconômicos para a sociedade brasileira de tal modelo são inaceitáveis para uma sociedade que se pretende justa e sustentável.

4 Temas para políticas públicas

A melhoria da oferta de serviços de transporte coletivo e das condições de acessibilidade urbana da população tem papel importante para a efetividade das políticas sociais, pois elas contribuem para o acesso das pessoas aos equipamentos básicos e para a igualdade de oportunidades (por exemplo, não adianta oferecer atendimento de saúde gratuito se uma pessoa não tem o transporte para chegar ao hospital). Propõem-se,

7. Segundo informações do Ministério das Cidades (2004), o cenário nacional dos serviços de transporte coletivo é composto por 1,6 mil empresas operadoras, das quais 12 são metroferroviárias. Nas 223 cidades com mais de 100 mil habitantes, circulam cerca de 120 mil ônibus, transportando 60 milhões de passageiros por dia. Por sua vez, os sistemas metroviários e ferroviários operam com 2.700 veículos transportando 5 milhões de passageiros por dia.

8. A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), incidente sobre a importação e a comercialização de combustíveis, configura-se como uma fonte para o financiamento das infra-estruturas de transportes. Segundo a legislação, a União repassa aos Estados 29% da arrecadação total. Desse montante de recursos, 25% são destinados aos municípios para serem aplicados no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes. Assim, cerca de 7% dos recursos totais da Cide são pulverizados entre os mais de cinco mil municípios brasileiros, sem uma vinculação específica ao transporte coletivo.

nesse sentido, alguns temas a serem considerados para o aperfeiçoamento das políticas nessa área, principalmente no âmbito local.

4.1 Subsídio ao transporte coletivo

Basicamente, existem duas maneiras de subsidiar o transporte coletivo, à operação ou ao usuário. O vale-transporte é uma variante da subvenção ao usuário, financiado pelos empregadores (pois são beneficiários indiretos dos serviços de transporte coletivo).⁹ Já a subvenção à operação pode se dar por diversos modos: pela produção (com base na quilometragem produzida, ou número de passageiros transportados), preços dos insumos (subsídio aos combustíveis, p.ex.), renúncia fiscal, entre outros. Contudo, todas as maneiras apresentam vantagens e desvantagens.

O subsídio à operação é criticado pelo fato de atingir a todos indistintamente, independentemente das faixas de renda dos usuários. Além disso, vários estudos o associaram, onde aplicado, à ineficiência operacional (CEPAL, 1988). Por outro lado, os subsídios aos usuários apresentam custos maiores de implantação, administração e controle, e o fato de serem considerados de caráter assistencialista, não promovendo a melhoria da oferta dos serviços de transporte coletivo como um todo. Sem entrar no âmago das questões sobre as vantagens e desvantagens de cada maneira, o fato é que a escolha de tais opções estará condicionada à disponibilidade de recursos. Atualmente, os governos enfrentam um quadro de ajuste fiscal, o que torna difícil – pelo menos no curto prazo – a adoção de amplos programas de subsídios ao transporte coletivo, apesar de imprescindíveis para a melhoria e a universalização do acesso desse serviço público essencial.¹⁰

O vale-transporte, criado por lei federal em 1985, foi uma solução criativa para lidar com tais desafios, na medida em que transfere aos empregadores a responsabilidade do financiamento dos gastos mensais de transporte coletivo de seus empregados que excederem a 6% de seus salários. Mas, como foi visto, o benefício contempla apenas os trabalhadores com carteira assinada. Assim, existe a necessidade de expandir o benefício do vale-transporte para os trabalhadores de baixa renda do mercado informal e os desempregados.¹¹ Nesse contexto, uma proposta a ser considerada seria a concessão de tarifas subsidiadas para esses segmentos utilizando-se do Cadastro Único¹². A operacionalização de tal benefício seria similar ao vale-transporte, com a venda dos bilhetes subsidiados para o público-alvo com base em cotas mensais. A implantação de tal tipo de programa teria, ainda, o efeito de complementar os programas sociais existentes, contribuindo para a efetividade de seus resultados.

Esclarece-se que as atuais isenções e descontos na tarifa do transporte coletivo para determinados segmentos (idosos, estudantes, pessoas com deficiência, carteiros,

9. De acordo com a legislação, o empregador tem a obrigação de arcar com o valor que exceder a 6% do salário do seu empregado, em seus gastos mensais com os deslocamentos casa–trabalho–casa por meio do transporte coletivo.

10. Ressalte-se que a operação dos trens e metrô é subsidiada no Brasil. O município de São Paulo também subsidia seus serviços de ônibus urbanos.

11. Os custos de transporte para os empregados domésticos, mesmo do mercado informal de trabalho, geralmente são arcados pelos empregadores.

12. O Cadastramento Único é um instrumento para identificação das famílias em situação de pobreza de todos os municípios brasileiros. Este cadastro permite nortear a implantação de políticas públicas voltadas para as famílias de baixa renda. O governo federal, como também os estados e municípios, utilizam o Cadastramento Único para identificar os potenciais beneficiários dos seus programas sociais.

policiais etc.) são financiados por subsídios cruzados. Isso significa que são os demais usuários que financiam tais segmentos. Muitas vezes, isso provoca distorções, pois acontecem casos em que uma pessoa mais pobre (um desempregado, por exemplo), quando paga uma tarifa sem descontos, subsidia a tarifa de uma pessoa em melhores condições financeiras (um estudante de classe média, por exemplo). Não se questiona aqui o mérito das atuais gratuidades de pagamento ou descontos na tarifa, mas sim a forma de financiamento destas, que se dá de forma regressiva.

4.2 Regulação dos serviços

O aumento das tarifas acima da inflação tem várias explicações. As principais se encontram na queda da demanda pelos serviços e, especialmente, no aumento dos custos operacionais. Como se sabe, as tarifas do transporte coletivo nas cidades brasileiras são determinadas pelo custo, ou seja, pela divisão entre os custos operacionais estimados pelo poder público e o número de passageiros pagantes transportados.

É certo que o aumento significativo do preço de alguns insumos nos últimos anos, como o preço do óleo diesel (vide Seae, 2005), pressionou os custos operacionais, contribuindo para a elevação real das tarifas. No entanto, existem fatores de caráter estrutural que afetam negativamente os custos. Um deles é a má administração das redes, implicando a não-integração entre os diferentes serviços de transporte coletivo (ônibus e metrô ou ônibus e metrô, p.ex.), provocando sobreposições de linhas que oneram, sobretudo, a quilometragem produzida e a frota de veículos utilizada. Isso acontece, principalmente, nas áreas urbanas conurbadas, onde cada município tem o seu serviço de transporte coletivo.¹³

Outro fator é o modelo de remuneração adotado, que se baseia na fixação das tarifas com base nos custos (modelo de "cost-plus"). Esse modelo há muito é criticado por não estimular a eficiência (vide Gomide, 1998). Assim, há a necessidade de se introduzir novos mecanismos de fixação e reajustes de tarifas, a partir de metodologias transparentes e tecnicamente melhor fundamentadas, para incentivar ganhos de eficiência e repartição dos ganhos de produtividade decorrentes com os usuários.

Outro aspecto que vale a pena ser destacado é a ausência de mecanismos competitividade dentro do quadro de delegação dos serviços à iniciativa privada – a maioria das empresas operadoras de transporte coletivo urbano nunca foi submetida a processos de concorrência pública sob critérios de eficiência, como recomenda a legislação de concessões de serviços públicos em vigor. Isso, sem dúvida, tem impactos nos preços e na qualidade dos serviços, pois não se tem certeza de que são as melhores empresas que detêm as atuais delegações dos serviços.

No que concerne à política tarifária, esta pode ser mais bem aproveitada com vistas a promover o acesso como, por exemplo, a adoção de tarifas com descontos nos horários entre picos, em que os serviços de transporte coletivo operam com capacidade ociosa. Tais medidas possibilitariam a movimentação de pessoas atualmente excluídas, como aquelas que procuram trabalho e que precisam se deslocar na cidade durante o horário comercial.

13. O motivo para a regulação do transporte coletivo é a necessidade de organização dos serviços em redes únicas, coordenadas e integradas, garantindo a eficiência requerida na oferta desse serviço essencial.

4.3 Participação social

O relatório sobre o desenvolvimento mundial de 2004 do Banco Mundial (WORLD BANK, 2003) indicou que os serviços públicos atendem melhor os mais pobres quando as comunidades estão no centro da sua prestação, ou seja: quando os usuários participam da especificação da qualidade, quantidade e avaliação dos serviços que recebem. A redução dos tempos de espera, a melhoria do acesso físico às redes, o aumento do conforto, entre outros benefícios, podem ser conseguidos por meio do “empoderamento” dos usuários e da promoção da participação e o controle social.

Descreve-se abaixo a cadeia de relações na prestação dos serviços na forma de um triângulo (figura 1), no qual cada vértice representa um segmento dessa cadeia (poder concedente, prestadores e usuários). Usualmente, a cadeia de relações se baseia numa única direção: do poder concedente, que define e especifica os serviços, para as empresas que os executam, sob fiscalização. Os usuários, nesse molde, pagam e recebem os serviços. Nos últimos anos, tem-se consolidado em algumas cidades brasileiras interessantes mecanismos de participação social no objetivo de ampliar tal fluxo de relacionamentos, com as comunidades influenciando a definição das políticas locais de transporte. As experiências bem-sucedidas de conselhos municipais e dos orçamentos participativos são exemplos dessa finalidade. No sentido de completar a cadeia de relações, entendem-se como necessárias a execução de políticas no sentido de consolidar também as relações entre prestadores e usuários, conferindo aos últimos poderes de especificar e de avaliar os serviços. A adoção de mecanismos de premiação ou penalidade aos prestadores baseadas na avaliação dos usuários, dessa maneira, estabeleceria uma estrutura de incentivos aos prestadores e da responsabilidade desses com relação aos usuários.



Fonte: World Bank (adaptado).

4.4 Integração das políticas

A acessibilidade urbana pode ser melhorada tanto por melhores condições de mobilidade (i.e., através de mais rápidos, eficientes e adequados meios de transportes) quanto pela melhor distribuição no espaço urbano das atividades econômicas e sociais (i.e., pela

redução das distâncias a serem percorridas). Portanto, fica evidente a relação entre as políticas de transporte e uso do solo urbano. Apesar disso, uma análise da realidade de diversas cidades brasileiras demonstra uma incipiente integração entre essas duas políticas.

Historicamente, a política habitacional reforçou a exclusão social e a segregação espacial dos mais pobres, ao destinar-lhes moradias precárias em periferias distantes desprovidas de serviços e equipamentos urbanos essenciais (ROLNIK; CYMBALISTA, 1997). Tal política teve como efeito o aumento das distâncias a serem percorridas e a produção de áreas vazias ou pouco adensadas no meio das cidades. Isso inviabiliza a oferta eficiente de transporte coletivo – cuja provisão, ressalte-se, foi dada *a posteriori*.

A adequada integração da política de uso e ocupação do solo com a de transporte urbano é fundamental para a sustentabilidade da mobilidade e melhoria dos serviços de transportes coletivos, pois é possível reduzir distâncias e aumentar a produtividade das infra-estruturas disponíveis, reduzindo os custos de deslocamentos. O melhor aproveitamento das áreas centrais das cidades para moradias de baixa renda, que possuem toda uma infra-estrutura instalada vai nesse sentido. Deve-se evitar, também, a consolidação de áreas “monofuncionais” nas cidades, pois estas aumentam as necessidades de viagens. Com a implantação de diretrizes desse tipo criam-se melhores condições de oferta de transporte coletivo e de acessibilidade urbana – o que favorece, inclusive, o uso de meios de transporte não motorizados (bicicletas, por exemplo).

5. Considerações finais

As atuais condições de mobilidade urbana e de acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades, na medida em que excluem significativa parcela da população do acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem, contribuem para a perpetuação da pobreza urbana e da exclusão social. Não se pode esquecer que um dos maiores objetivos das políticas sociais é abrir “portas de saída” para as famílias, ampliando suas oportunidades e capacidades de superação da condição em que vivem – e as inadequadas condições de mobilidade e acessibilidade urbana também se constituem em barreiras efetivas para inclusão social.

Os temas aqui discutidos tiveram como principal objetivo contribuir para a formulação de políticas públicas nessa área. Os elementos apresentados convergem para a integração de políticas urbanas e sociais; ou seja, os problemas de mobilidade e acessibilidade das populações urbanas não vão se resolver apenas com políticas setoriais de transporte coletivo. A mobilidade é uma demanda derivada das necessidades sociais das pessoas, tais como trabalhar, estudar, cuidar da saúde, visitar amigos etc. Assim, qualquer ação no sentido de ampliar a mobilidade dos segmentos mais pobres será de pouca eficácia se não for de modo complementar às políticas mais amplas nas áreas de emprego, educação, saúde. Por outro lado, programas sociais que não levem em conta a acessibilidade das pessoas podem ser inócuos, pois uma família, apesar de contemplada por um programa, pode não ter meios para chegar ao local onde usufruirá seu benefício, por exemplo.

Por fim, deve-se registrar que tais desafios não se resolverão apenas no âmbito técnico, mas também na esfera política, na qual o conflito de interesses é inevitável, seja na disputa do orçamento público, na decisão de localização das atividades na cidade, no uso da propriedade urbana, ou na concessão dos serviços públicos. Daí a necessidade do fortalecimento e aperfeiçoamento das instituições democráticas e de

interlocução política, na qual a participação social na formulação, acompanhamento e avaliação das políticas locais se torna cada vez mais importante. Espera-se que essas reflexões contribuam para que as questões da mobilidade urbana e do acesso aos serviços de transporte coletivo sejam consideradas na agenda das políticas públicas brasileiras.

Referências

ANDRADE, T. A. *Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e demais serviços de utilidade pública: estudo da sua participação no orçamento familiar*. Relatório Final (projeto BRA/92/028 – PMSS). Brasília, 2000.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). *Transporte Humano: cidades com qualidade de vida*. São Paulo: ANTP, 1997.

CEPAL. Regulamentação e subvenção do transporte coletivo urbano: argumentos a favor e contra. *Revista dos Transportes Públicos*, ano 10, n. 41, 1988.

GOMIDE, A. A. *Regulação econômica nos serviços públicos de transporte urbano no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

_____. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2003. (Texto para Discussão n. 960).

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE (ITRANS). *Mobilidade e Pobreza: relatório final*. Brasília: Itrans, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Cadernos MCidades, nº 6. Brasília, 2004.

ROLNIK, R.; CYMBALISTA, R. (Orgs.) Instrumentos urbanísticos contra a exclusão social. *Revista Pólis*, v. 1. São Paulo, 1997.

SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA (SEAE). A regulação e o comportamento dos preços administrados. Dezembro de 2005. Disponível em: <http://www.fazenda.gov.br/seae/P_ADM_PUB_20051228>

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA DO MINISTÉRIO DAS CIDADES (SEMOB). *Estatuto da mobilidade urbana: texto básico de fundamentação do anteprojeto de lei – Documento para discussão*. Brasília (mimeo), 2005.

WORLD BANK. *World Development Report 2004: Making Services Working for the Poor*. 2003. Disponível em: <<http://econ.worldbank.org/wdr/wdr2004/>>