



**ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIDADE URBANA:  
UMA ANÁLISE COMPARADA DO PAPEL DO ESPAÇO  
PÚBLICO NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA  
DE BOGOTÁ E DO RIO DE JANEIRO: O CASO DOS  
PROJETOS DE BRT**

Ana Marcela Ardila Pinto<sup>1</sup>

Leticia Parente Ribeiro<sup>2</sup>

---

1. Professora UFMG, Sociologia. [marardila@gmail.com](mailto:marardila@gmail.com)

2. (Professora UFRJ, Geografia). [leticiapr@uol.com.br](mailto:leticiapr@uol.com.br)



## INTRODUÇÃO

A recente difusão do modelo de transporte público coletivo conhecido como Bus Rapid Transit (BRT) em diversas cidades do mundo tem suscitado uma ampla discussão acerca do planejamento e da gestão da mobilidade urbana. O BRT tem sido promovido por agências de cooperação internacional e órgãos multilaterais como uma solução eficiente, sustentável e econômica para resolver os graves problemas de mobilidade que afetam as grandes cidades, se comparado com outros modelos de transporte. Este sistema foi implantado em mais de 181 cidades com contextos físicos, sociais e políticos diferentes (GLOBAL BRT DATA, 2014).

O BRT tem sido constituído em um modelo de mobilidade urbana a partir das experiências internacionais de numerosas cidades que tem criado diferentes estratégias para melhorar o transporte urbano. Na sua difusão tem sido fundamental a participação dos organismos internacionais como o Banco Mundial (DENG; NELSON, 2011) e de agências internacionais de cooperação como o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, ITDP. Especificamente o ITDP, como organização social internacional sem fins lucrativos, assessora a implementação técnica, de infraestrutura e de gestão do sistema. Esta organização tem contribuído, por exemplo, na elaboração de um Manual de BRT, Guia de Planejamento (ITDP, 2008), que corresponde a um conjunto de lineamentos para os BRT brasileiros, junto com o Ministério das Cidades.

Neste documento, o BRT é concebido como um sistema articulado de ônibus de alta capacidade de transporte de passageiros, com gestão empresarial, linhas estruturadas, vias segregadas e exclusivas na maior parte das rotas, tecnologias veiculares de baixa emissão, redes troncais ou corredores centrais, localização das vias no canteiro central, estações estruturadas ao nível da plataforma e do veículo, sistemas de cobrança eletrônica fora do ônibus, incorporação de sistemas de tráfego inteligentes, integração física e tarifária com sistemas de alimentação e integração com outros modos de transporte (2008).

O modelo está sendo promovido como alternativa de rápida construção, eficiente e de alto impacto positivo, em comparação aos altos custos de construção dos tradicionais sistemas de transporte baseados no metrô. Também é adotado como reação à crise dos sistemas de ônibus em virtude de sua fragmentação, baixa qualidade e altos níveis de informalidade, e como um aperfeiçoamento de soluções anteriores baseadas na criação de vias exclusivas, já implantadas em várias cidades australianas, europeias e americanas (LERNER, 2009)



Boa parte do manual está baseado nas propostas dos prefeitos Enrique Peñalosa, de Bogotá e de Jaime Lerner de Curitiba, principais agenciadores e difusores do modelo. No manual, propõe-se a criação de redes de espaços públicos, como parte de um projeto de cidade orientado a favorecer os usos públicos e a restringir a utilização do automóvel como principal modo de transporte. Neste documento define-se a construção deste tipo de espaços como uma estratégia para melhorar o paisagismo da cidade, contribuir na operação do sistema de transporte, garantir a segurança, diminuir os efeitos ambientais pelo uso de combustíveis fósseis, atender as demandas de serviços dos passageiros, favorecer formas de mobilidade alternativas, entre outros benefícios. A construção de ciclovias, praças, calçadas, passarelas, rampas, sinalizações, elementos de mobiliário, iluminação, não é considerada a partir desta perspectiva, como um elemento acessório, mas como um eixo estruturante do modelo (ITDP, 2008).

A partir de um exercício de pesquisa comparada, analisamos as continuidades e descontinuidades na implementação deste modelo de transporte coletivo, especialmente no que diz respeito ao papel dos espaços públicos na formulação e implementação a partir da década de noventa. Observamos, em primeiro lugar, como embora tenha características relativamente homogêneas, o modelo é recontextualizado e adaptado às condições locais, relativas aos arranjos políticos, físicos e sociais. Consideramos, em segundo lugar, que a compreensão do papel dos espaços públicos nos sistemas de mobilidade não tem só consequências de ordem funcional, mas expressam diferenciais relevantes em torno à definição atribuída pelos agentes políticos locais ao ideal de ordem urbana, em termos da ideia de cidadania, de projeto de cidade e das formas de sociabilidade e convívio entre os cidadãos. Em terceiro lugar, entendemos que a forma de compreensão do conceito tem desdobramentos diretos sobre a qualidade, quantidade e localização dos espaços públicos produzidos em cada um BRT locais.

Para tal fim, realizamos uma comparação entre Bogotá, Colômbia e o Rio de Janeiro, Brasil. Estas cidades apresentam características muito diferentes na sua morfologia, condições ambientais, práticas culturais, tradições urbanísticas, composição étnica. Porém, compartilham algumas características, tais como sua posição no subcontinente sul-americano, um tamanho similar de sua população, próximo a 6.3 milhões de habitantes para o Rio (IBGE, 2014) e 7,4 para Bogotá (DANE, 2012), níveis elevados de pobreza, segregação, violência e favelização (QUESADA, 2006). No entanto, também têm em comum o fato de que as prefeituras municipais de ambas as cidades decidiram destinar uma porção



importante de recursos públicos ao desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana baseados no fomento do transporte público e no desestímulo ao automóvel privado.

Nestas duas cidades a implementação do BRT ocorreu durante as últimas duas décadas. Ainda que Curitiba tenha sido a primeira cidade onde o BRT foi implantado e construído como um modelo de transporte público (há 31 anos), Bogotá tem sido reconhecida como a experiência-modelo na operação deste sistema de mobilidade para grandes metrópoles e seu sucesso tem impulsionado sua implantação em outras cidades.

Nesta cidade andina, o sistema, conhecido como Transmilenio, iniciou sua operação no ano 2000 e atualmente conta com mais de 112 Km em 11 corredores, para transportar 2.185.617 passageiros. O caso do Rio de Janeiro é muito mais recente, mas sua implantação tem sido resultado de uma forte parceria entre o ITDP tem contado com a assessoria do prefeito bogotano Peñalosa (BRT RIO, 2014). A implantação do sistema de BRT, denominado *Ligeirão*, começou a ser divulgada em 2009, no contexto da escolha da cidade para sediar alguns dos jogos da Copa de Futebol e os Jogos Olímpicos de 2016. O sistema inaugurou sua primeira linha em 2012, denominada Transoeste e iniciou este ano sua operação o BRT Transcarioca. Hoje o sistema transporta 2,765.600 mil passageiros e tem 14 corredores exclusivos para ônibus articulados. (GLOBAL BRT DATA, 2014).

Com a experiência destas duas cidades em mente, organizados o trabalho em duas partes. Na primeira realizamos uma discussão teórica sobre o conceito de espaço público e sua relação com a mobilidade urbana e destacamos as dimensões física, política e social que estruturam a definição deste conceito. Posteriormente apresentamos os resultados da comparação dos arranjos normativos da política de mobilidade local e o papel atribuído aos espaços públicos nos diferentes instrumentos de planejamento urbano das duas cidades segundo estas dimensões.

## **ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIDADE URBANA: UMA DICOTOMIA HEGEMÔNICA**

A relação entre os conceitos de espaço público e mobilidade urbana é bastante problemática. Na maior parte dos estudos sobre a cidade produzidas tanto na sociologia, como na geografia ou o planejamento, estes conceitos são concebidos de forma dicotômica. De um lado, considera-se que os espaços públicos são lugares caracterizados pela densidade, riqueza e complexidade das suas determinações material, política e social e pela promoção do encontro e da



sociabilidade; enquanto os espaços de mobilidade são espaços abstratos, homogêneos e destinados fundamentalmente ao deslocamento (MÓDENES, 2008). Existiria então uma oposição em termos físicos, que se traduz entre pontos e fluxos, entre lugares e redes, entre praças e estradas. A morfologia destes espaços tem consequências na construção de uma esfera de sociabilidade, onde esta dicotomia se expressa entre espaços de permanência e de deslocamento, de apropriação e identidade comunitária e de espaços de circulação rápida, anonimato e mobilidade. O recuo da sociabilidade, da diversidade e da identidade está associado também ao desaparecimento da esfera pública, traço político essencial dos espaços públicos. Observa-se na literatura como esta oposição é formulada entre espaços que fortalecem a esfera pública, o debate e o exercício da cidadania e os espaços de massas.

O papel dos espaços públicos está intimamente ligado ao seu papel como cenários materiais ativos no processo de configuração das práticas sociais. Em razão de sua natureza física, foi-se criando um forte acordo em relação às características deste tipo de espaço em razão de aspectos tais como sua forma, uso e acessibilidade. De fato, na maior parte dos trabalhos, o espaço aparece definido a partir dos tipos morfológicos mais comuns, tais como praças, parques, ruas; assim como também, pelo seu caráter multifuncional, sua riqueza estética e, sobretudo, pelo livre acesso garantido pelas leis do Estado Moderno (SMITH & LIGHT, 1997).

A definição sobre a sua materialidade inclui também um forte acordo em relação ao que tem se denominado como a morte do espaço público, como resultado do urbanismo moderno e do planejamento regional. Entre os principais autores que representam esta perspectiva estariam Jane Jacobs (1992), Richard Sennett (2001), Jordi Borja (1998), Marc Augé (2001). De forma mais ou menos similar, criticam o urbanismo moderno pela criação de ambientes urbanos homogêneos, áreas vazias, ruas degradadas, áreas em desuso, esvaziamento do centro urbano, diminuição da competitividade e perda da dimensão da vida pública da cidade. Para eles, esses fenômenos são o resultado da institucionalização das propostas da citada escola de pensamento no governo da cidade, baseadas na ideia de controle da vida urbana, mediante a promoção da suburbanização, a especialização funcional e a ênfase na mobilidade privada.

Segundo Jane Jacobs (1992), em seu trabalho icônico publicado nos anos sessenta, *The death and life of great American cities*, para reverter o quadro de degradação urbana é preciso mudar as políticas públicas de planejamento. Jacobs outorga um valor significativo às políticas vinculadas à revitalização das ruas,



à promoção da diversidade de usos urbanos, à integração das áreas de favelas e ao fortalecimento da identificação dos cidadãos. O Estado local, como agente orientador do ordenamento, deve agir não no sentido de controlar e definir os usos urbanos, mas para construir os cenários adequados ao desenvolvimento da diversidade social e espacial e ao crescimento do potencial econômico e da competitividade urbana.

No mesmo sentido da crítica realizada por Jacobs, Richard Sennett (2001) considera que o urbanismo moderno, baseado em uma concepção mecanicista, funcionalista e totalizante da cidade, pretende coordenar de forma massiva e centralizada as estruturas públicas e privadas da cidade e as formas de convívio da cidadania. Para ele o planejamento moderno está baseado em uma tecnologia que constrói máquinas modernas, monofuncionais, que anulam o espaço para o conflito, a diversidade. Os subúrbios urbanos e as grandes avenidas e estradas que os conectam são expressão da perda da publicidade da cidade e das suas possibilidades de exercício da liberdade.

Para Sennett, o urbanismo moderno, quando institucionalizado como política pública, gera como consequência direta o recuo do espaço público, o que se traduz no enfraquecimento do cosmopolitismo necessário à convivência no contexto de uma sociedade diversificada. Os seres humanos modernos adotaram uma atitude passiva, e como consequência, uma menor capacidade para a sociabilidade, menor conhecimento e confiança na vida pública. A agorafobia urbana, ou o medo do público, e a suspeita, são atualmente características do espaço urbano; e a homogeneização e segregação espacial, sua expressão física. Segundo Sennett, a transformação dessa tendência exige uma mudança na disposição física das cidades e de seus espaços públicos. Os habitantes da cidade devem aprender a viver os conflitos que resultam do encontro com outros e, para isso, é preciso produzir espaços que diminuam os níveis de controle externo e promovam a mistura social e cultural. Como eixo orientador do planejamento, sugere a promoção de cidades anárquicas, alternativas à pretensão de controle do urbanismo moderno. Defende a diversidade de usos, o aumento da densidade e a descentralização do poder, medidas que devem contribuir para a geração de contextos que obriguem os cidadãos a se encontrar, debater e enfrentar a dor que produz a incerteza, o desacordo e a diferença.

Na mesma linha de análise adotada por Sennett e Jacobs, Borja (1998) critica o urbanismo moderno por sua natureza funcionalista e os impactos dos processos de globalização, mas considera que a política pública urbana, mediante a realização de projetos, é capaz de reverter as tendências que desestruturaram



os tecidos urbanos. Assim, fenômenos como a suburbanização, a baixa densidade, a desregulação, o zoneamento de usos e atividades de tipo monofuncional, a especialização do centro e a construção de grandes rodovias são consideradas pelo autor como responsáveis pela perda do direito à cidade de muitos cidadãos.

No mesmo sentido, Marc Augé (2001) vai construir seu famoso conceito de *não-lugar* a propósito dos espaços destinados à mobilidade. Para este antropólogo, a sobremodernidade, caracterizada pelo aprofundamento do capitalismo, do individualismo e da globalização, deixa em segundo plano a criação de espaços para a identidade, a relação e a história, e privilegia a produção de pontos de trânsito, provisórios e dedicados ao consumo. As redes de transporte e os pontos que as conectam são definidas como espaços, em oposição aos lugares.

Para boa parte da literatura, a expansão de espaços vazios, de não-lugares, gera como consequência, o desaparecimento do debate entre cidadãos. Os espaços públicos foram associados, em termos políticos, ao desenvolvimento de uma esfera pública de deliberação e debate, enquanto sua dissolução foi associada ao crescimento das massas, das organizações burocráticas e dos meios de comunicação. Para autores como J. Habermas (1986, 2003) ou H. Arendt (2007) a esfera pública constitui principalmente um espaço de publicidade, interação e de comunicação face a face entre cidadãos livres para o debate público de ideias políticas, éticas e morais. A esfera pública é concebida como um espaço metafórico entre o Estado e o mundo do trabalho, que supõe que os indivíduos possam transcender os assuntos próprios aos âmbitos privado e íntimo para deliberar sobre as decisões públicas de interesse geral e apresentar demandas para a construção de consensos discursivos. Essa publicidade estaria baseada na criação de uma linguagem comum que permitiria o encontro intersubjetivo.

Para Hannah Arendt (2007), a esfera pública é produto de um processo de construção social da realidade, do debate entre indivíduos diversos que, libertados da necessidade, tem a capacidade de serem políticos, de julgar e participar na deliberação racional dos assuntos coletivos. No mesmo sentido, para Habermas (1986) a esfera pública e os espaços onde esse debate dos cidadãos é realizado desapareceram com o crescimento “*da democracia de massas industrialmente desenvolvida*” e do aumento das atribuições do poder estatal (1986, p. 128), esses lugares perderam sua função como espaços de encontro intersubjetivo para a deliberação crítica. A despolitização da sociedade, a legitimação dos governantes mediante formas plebiscitárias, entre outros fenômenos, significou para Habermas a privatização do debate público, o enfraquecimento da opinião pública e a especialização das formas de representação e pressão política em organizações e



partidos. O desenvolvimento desses processos esteve associado à emergência do que Habermas denomina novos “*meios de transmissão e influência*” (1986, p. 123). Os jornais, a rádio e a televisão, na sua condição de meios de comunicação de massas, substituíram os antigos lugares públicos por sofisticadas técnicas de publicidade, que converteram os cidadãos em consumidores do espetáculo político.

A partir de outra orientação teórica, mais próxima ao marxismo, Henri Lefebvre (2006) propõe uma distinção no seu trabalho *The production of space*, entre espaço abstrato e espaço diferencial, que constitui uma referência tanto no planejamento, como na geografia e no campo urbano. Na sua crítica ao planejamento urbano francês, Lefebvre distingue entre a cidade entendida como arte, como transformação estética, e a cidade produto, criada pelo capitalismo. O espaço abstrato, produto das práticas espaciais de técnicos e urbanistas, implica a destruição das relações locais, o desconhecimento das necessidades e experiências dos usuários do espaço e a construção de espaços homogêneos, funcionais que contribuem para a reprodução do capital. Este espaço opõe-se ao espaço diferencial, aquele que é resultado da apropriação e contestação dos cidadãos, é o espaço vivido e transformado para fortalecer os vínculos e as identidades.

Com argumentos semelhantes, o geógrafo crítico David Harvey também vai atribuir a perda da esfera pública dos espaços públicos à transformação da cidade associada à emergência do modo de produção capitalista e ao seu processo de criação de espaços de mobilidade urbana, que converte os então cidadãos ativos e beligerantes em apenas consumidores passivos. Em um trabalho sobre a economia política dos espaços públicos, Harvey (2006) apresenta como exemplo paradigmático desta relação o processo de transformação urbana de Paris a partir dos projetos de renovação urbana durante a era de Haussmann. Este processo empreendido pelo barão, baseada na construção de bulevares, parques e jardins e a abertura de cafés, permitiu o aumento do controle militar sobre a cidade, o aumento da velocidade da circulação de mercadorias e a apropriação de espaços comunais, que eram lugares da contestação e da manifestação política dos processos revolucionários que aconteceram na França durante as décadas de 1830 e 1840. Igualmente, criou cenários para a exibição do poder imperial, os quais apoiaram a legitimação desta forma de dominação. Paradas militares, matrimônios imperiais, galas e desfiles, entre outras atividades festivas, converteram a cidade em um espetáculo para ser consumido passivamente pelos cidadãos, sem possibilidades de organização para contestar a ordem imperial e a nova ordem econômica capitalista. Nas palavras de Harvey, “*The effect, however, was to trans-*





*form the citizen into a mere spectator and consumer. From this standpoint, the passivity of politics was tentatively and at least momentarily secured” (2006, p. 25–26)*

A postura teórica de Harvey e Lefebvre também é compartilhada por autores como Don Mitchell (2003), Sharon Zukin (2008), Andrew Smith e Jonathan Light (1998), entre outros. Preocupados com problemas mais contemporâneos como os processos de globalização e crescimentos das grandes metrópoles mundiais, segundo estes autores, os novos espaços construídos pelo grande capital, como estações dos diferentes meios de transporte, as estradas, as praças administradas pelas multinacionais, promovem a circulação e integração rápida dos indivíduos nos mercados globais, em detrimento das experiências de lugar, da construção de identidades locais e do debate coletivo.

Pode-se dizer então que esta postura dicotômica tem atingido uma posição hegemônica no âmbito das ciências sociais. A mobilidade tem sido concebida como o avesso do espaço público, como o inverso matemático a partir do qual é possível definir um estado ideal e desejável de ordem urbana e de vida democrática, de convívio e de identidade. Porém, esta hegemonia está sendo discutida por perspectivas divergentes que cada vez mais ganham relevância e é possível vislumbrar seus desdobramentos tanto na produção acadêmica, como na construção das políticas urbanas.

## **A MOBILIDADE: UMA PERSPECTIVA DIVERGENTE PARA PENSAR A CIDADE**

A construção deste pensamento dicotômico nas ciências sociais não é o resultado de um processo isolado do lado daqueles preocupados pelos espaços públicos, nem pela construção de outras práticas de apropriação e uso da cidade. Pelo contrário, resulta de um diálogo com as formas como foi tratado o problema da mobilidade, e mais especificamente do transporte. Grande parte das pesquisas até os anos setenta privilegiaram os problemas econômicos, técnicos e funcionais do movimento. Já depois dessa década, emergiram novos estudos que incorporaram a visão dos usuários, o problema da acessibilidade e, de forma mais recente, outros aspectos relevantes relativos às dimensões sociais, culturais e políticas, com o desenvolvimento do que se denominou a virada da mobilidade.

No âmbito da geografia e do planejamento regional, até meados da década de 1970, a maior parte das pesquisas privilegiava o estudo das interações entre os lugares e dos padrões de distribuição espacial das atividades econômicas, especialmente na escala regional. Fatores como a distância, o tamanho po-



pulacional, as funções das cidades, a estrutura do mercado de bens e serviços e a organização do governo, eram considerados indicadores de atração dos lugares e incorporados aos modelos de análise gravitacionais. As redes de transporte, por sua vez, eram concebidas tanto como suporte dos fluxos quanto elementos estruturantes das regiões econômicas. (SEGUÍ & PETRUS, 1991).

Diversas críticas foram feitas a este modelo de análise, especialmente à sua visão abstrata do espaço, que desconsidera as configurações específicas das áreas urbanas e regionais, bem como ao caráter mecânico atribuído às redes de transporte, reduzidas à função de circulação. Uma das principais críticas ao modelo tradicional enfatiza o escasso papel concedido aos indivíduos, tanto na identificação das suas demandas de mobilidade, quanto na própria configuração das redes, desconsiderando sua participação ativa na construção, interpretação e valorização das mesmas. Este debate ganhou força, sobretudo, a partir da década de setenta, quando se introduz a perspectiva dos usuários nos problemas de transporte. (1991).

Outra importante contribuição a este debate foi introduzida, ainda na década de 1970, por Torsten Hägerstrand, a partir da abordagem conhecida como Time Geography. O conceito de trajetórias espaço temporais, proposto pelo autor, se contrapõe à redução da mobilidade ao mero deslocamento espacial entre dois pontos, ampliando-a de modo a considerar o conjunto de atividades que são realizadas pelos indivíduos em um recorte temporal determinado (dia, mês ou ano). Segundo esta abordagem, os indivíduos tomam decisões acerca de seus deslocamentos a partir da construção de programas de atividades, levando em consideração as diferentes restrições que a cidade e o sistema de transporte lhes impõem (THRIFT, 1977).

A questão da acessibilidade foi outro dos elementos centrais destas discussões. Baseado na análise das demandas de transporte, foram identificadas diferenças significativas nas oportunidades e capacidades que os indivíduos, objetos e informações têm de aproveitar os benefícios urbanos, espaciais e sociais não apenas em função de sua localização, como também de suas características sociodemográficas, tais como a raça, a idade ou o gênero (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004). Diversas pesquisas evidenciaram que os idosos, crianças, negros, mulheres e pessoas mais pobres apresentam menores condições de acessibilidade (CARDOSO, 2007). Entretanto, como argumenta Urry (2007), o acesso aos bens e serviços considerados necessários para a inclusão social não é algo fixo, pois depende dos próprios sistemas de mobilidade e de sua evolução. Além disso, em muitos casos, o caráter daquilo que os indivíduos e grupos



considerados “excluídos” buscam acessar só é revelado por intermédio de novas infraestruturas que realizam esta demanda latente. Logo, para determinar o grau de desigualdade social engendrado pelas barreiras à mobilidade é necessário saber o que as pessoas querem ou podem querer, onde desejam ir e quais são as dificuldades encontradas para a realização de seus projetos.

Os problemas associados à percepção dos usuários também foram incorporados às pesquisas, a partir de abordagens comportamentais e, posteriormente, da utilização de métodos qualitativos como a etnografia, mapas mentais e entrevistas, que procuram determinar as diferenças nas práticas de mobilidade e na percepção dos indivíduos sobre mudanças ou inovações técnicas e sua relação com variáveis socioeconômicas, sociais ou demográficas. Estes estudos também consideram a dimensão espacial urbana como referência para a construção das interpretações e das práticas dos agentes, procurando estabelecer como os indivíduos se deslocam na cidade e como valorizam os diferentes lugares.

De forma mais recente os estudos de mobilidade têm desenvolvido importantes críticas a partir de conceitos e métodos que fazem parte do que tem se conhecido como o novo paradigma da mobilidade ou o *mobility turn*. Autores como John Urry (2007), Tim Cresswell (2011), e Vincent Kaufmann (2002), entre outros, têm ido além do campo de estudos do transporte, para questionar o lugar que o conceito de mobilidade tem ocupado na teoria social e tem evidenciado suas implicações para a compreensão da vida urbana em particular. Neste sentido, têm contribuído na redefinição de conceitos da vida urbana como lugar, identidade, sociabilidade, onde o movimento deixa de ser apenas um evento transitório, vazio e abstrato, sem possibilidades para a construção da identidade e de formas de convívio.

Para os autores da virada, a mobilidade não é mais considerada como uma anomalia ou como uma atividade funcional realizada em um espaço-tempo homogêneo, pouco autêntico, mecânico, pouco ético, sem raízes. Procuram entender o deslocamento como um evento que envolve narrativas, capacidades, moralidades e estéticas (CRESSWELL, 2011). A mobilidade física e virtual é entendida como uma forma de aprendizagem, de desconstrução das identidades rígidas, essencialistas (MASSEY, 2008), permitindo a criação de novas formas de associação e novas formas de ser na vida (MÓDENES, 2008). É considerada como uma experiência normal, complexa que articula e discute as formas de distribuição do poder e de organização social vinculadas com o movimento.

As novas identidades associadas aos fluxos implicam o reconhecimento das práticas de deslocamento. Caminhar, andar de bicicleta, ir de ônibus ou diri-



gir constituem formas constitutivas da vida urbana; enquanto as ruas e calçadas não são agora só espaços para circular, mas também parte da vida coletiva e para o desenvolvimento de formas de interação complexas (WHYTE, 2009; JENSEN, 2006). A mobilidade questiona assim as identidades e instituições clássicas para compreender a vida urbana, tais como lar, vizinhança e trabalho. Mas que deslocamentos pendulares, as práticas de mobilidade articulam diversos espaços urbanos a partir de práticas, experiências, recursos e agentes, em uma complexa rede física e sociabilidade. As identidades são produzidas através das redes de pessoas, ideias e coisas se movimentando e não pela pertença a um espaço único, compartilhado de habitação, seja este uma região ou um Estado (CRESSWELL, 2011). Constituem-se assim subjetividades móveis, que implicam diferentes formas de apropriação dos lugares.

Estas identidades estão associadas também às políticas de mobilidade, que contribuem no aumento ou diminuição das capacidades de deslocamento, através de criação de formas de acesso ao poder. A mobilidade não é um recurso distribuído de forma homogênea e cria formas de inclusão ou exclusão da vida urbana, dependendo a inserção dos agentes nas redes de poder. Para alguns autores, a mobilidade constitui um direito que deve ser reconhecido e incluído nas políticas urbanas (FÉRÉ, 2011), ou como um direito fundamental para o desenvolvimento da cidadania, que se expressa nos arranjos normativos (BLOMLEY, 1994).

A partir das diferentes contribuições destes estudos, é possível pensar que as práticas de mobilidade e de uso do espaço público não necessariamente correspondem a opostos de uma relação dicotômica. Mas que uma separação, constituem formas diversas de publicidade e de construção de identidades, que dependem da morfologia, ritmos e experiências dos agentes em cada contexto espaço-temporal. Os agentes urbanos misturam e usam, segundo suas necessidades e preferências, lugares para ficar, para se deslocar, configurando deste modo uma complexa rede de espaços urbanos em ritmos e velocidades diversas. Esses agentes também estão inseridos em redes que permitem ter maior ou menor acesso e pelo tanto, mais ou menos motilidade, segundo sua posição e relação com outros em diversos balanços de poder.

Os desdobramentos desta visão mais flexível e complexa da mobilidade são múltiplos para o desenvolvimento da pesquisa sobre o papel dos espaços públicos nas políticas de mobilidade urbana de BRT. Permite estabelecer alguns critérios teóricos e metodológicos, que implica compreender, em primeiro lugar, que não existiria uma forma homogênea de organização do espaço-tempo ou de publicidade independente das condições locais. As práticas cotidianas, a morfo-



logia dos lugares e as relações de poder em cada contexto, têm particularidades que deveriam ser reconhecidas. Em segundo lugar, que os espaços locais não são independentes e estão integrados em redes mais amplas nas quais circulam ideias, pessoas e coisas. De tal forma, que os modelos viajam e permitem criar universos compartilhados de significação. Em terceiro lugar, as relações de poder em cada âmbito local definem regras e formas de acesso aos recursos que circulam em cada uma das redes, e em consequência, a distribuição desses recursos na cidade evidencia a forma como é exercida a cidadania. Por último, é relevante realizar estudos comparados como alternativa para desconstruir os essencialismos locais ou o universalismo normativo. A comparação implica deslocamentos nas formas de compreensão e representação, permitindo desnaturalizar o que aparece como evidente para os habitantes de cada espaço local. Neste sentido, é fundamental entender como essas diferentes lógicas, acima resumidas, operam na formulação das políticas de mobilidade que constituem o objeto da comparação desta pesquisa, destacando seus eventuais conflitos ou acomodações mútuas.

## **OS ESPAÇOS PÚBLICOS DA MOBILIDADE URBANA EM BOGOTÁ E NO RIO DE JANEIRO: A CONSTRUÇÃO DAS PRÁTICAS DE DESLOCAMENTO DOS CIDADÃOS NOS ARRANJOS NORMATIVOS:**

### **MATERIAIS**

Para efeito desta pesquisa, consideramos pertinente empregar o conceito de política pública proposto por Dye (1992), definido como o conjunto de escolhas que o governo decide realizar ou não. Estas escolhas são determinadas tanto pelos instrumentos legais que definem as regras e direitos dos cidadãos, como pelos processos de negociação e concorrência entre os diferentes agentes que procuram sua institucionalização no âmbito dos arranjos normativos. Os agentes sociais tentam introduzir seus projetos, interesses e razões práticas nos quadros normativos e construir novos arranjos sociais, baseados em uma leitura do espaço e dos contextos sociais nos quais devem agir (ETHINGTON, 1994). Desta forma, mediante a formalização no marco das políticas públicas, as demandas dos agentes ganham legitimidade, universalidade e capacidade de coerção (DYE, 1992).

As políticas públicas de mobilidade, em particular, constituem arranjos normativos que orientam a produção de diferentes objetos, infraestruturas, regras e padrões físicos, os processos de formulação, gestão e manutenção das



intervenções, a definição das instituições envolvidas, das formas de governo e de coerção, assim como o suporte cognitivo dado à decisão (PFLIEGER, KAUFMANN & PATTAR, 2009). Essas políticas são mediadas tanto por condições anteriores, como pelas visões de futuro da cidade. A criação de políticas públicas é, portanto, resultado de um processo fluido de articulação e diálogo entre as propostas dos agentes políticos em diferentes períodos e os acordos resultantes de arranjos institucionais anteriores, cujos efeitos são mais estruturantes.

Para comparar as semelhanças e diferenças na construção das políticas públicas de mobilidade e sua relação com o espaço público de Bogotá e do Rio de Janeiro, empregamos como estratégia metodológica a proposta de análise de informação qualitativa de Matthew Miles e A. Michael Huberman (1994). Em primeiro lugar, coletamos os instrumentos de política pública elaborados pelos governos nacionais do Brasil e da Colômbia e pelos governos locais do Rio de Janeiro e Bogotá, a partir da dos anos 2000. Neste período há uma ampliação dos debates relativos ao problema da mobilidade urbana e à necessidade de implantação de sistemas de transporte massivo. Incluímos planos de desenvolvimento territorial, planos diretores e os planos setoriais da política de mobilidade e transporte urbano.

**Quadro 1: Instrumentos normativos analisados**

<b>Rio de Janeiro</b>	<b>Bogotá</b>
Plano Estratégico do Município do Rio de Janeiro (2009)	Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros (2002)
Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro (2011)	Planes de Ordenamiento Territorial de Bogotá (2000, 2003 e 2004)
Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012)	Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (2003)
Plano estratégico do Município do Rio de Janeiro (2013)	Plan Maestro de Movilidad de Bogotá (2006)

Fonte: elaboração própria

Em segundo lugar, sistematizamos e organizamos esses discursos segundo fonte, lugar e data de publicação e registramos, literalmente, em uma matriz descritiva, as diretrizes e os objetivos da política, os conceitos empregados, e as estratégias e ações propostas. Posteriormente, realizamos um processo de redução de dados, em uma matriz analítica, que consiste na simplificação ou abstração dos principais conteúdos vinculando-os com outros conjuntos temáticos, mediante categorização. Retomando a definição de espaço público discutida ao início, as categorias que empregaremos correspondem às dimensões física ou material, polí-



tica e social. Por último, realizamos uma comparação das dimensões analisadas e identificamos semelhanças e diferenças nas políticas das duas cidades.

A leitura das fontes normativas das duas cidades permite observar diferenças importantes no papel atribuído aos espaços públicos nos processos de planejamento urbano em geral e da mobilidade em particular. Em Bogotá, o espaço público assume um papel estruturante, reconhecido como um direito constitucional, com um alto grau de regulamentação nos instrumentos locais. Ele aparece como parte substantiva dos objetivos, dos instrumentos de gestão, objeto de regulação específica e de desenvolvimento de um corpo administrativo. Esta posição é bem diferente no caso do Rio de Janeiro. O espaço público aparece de forma muito menos frequente e importante como critério de ordenamento. Este fenômeno é bem expressivo no caso, por exemplo, dos instrumentos de planejamento que orientam as políticas de ordenamento do solo urbano, em três dos principais arranjos normativos: a Lei Orgânica do Município (1990), e os Planos Diretor do Rio de Janeiro (1992 e 2010). Nos instrumentos esse conceito não é apresentado de forma direta nem como objeto da lei, dos objetivos ou dos princípios gerais. Não se define um conceito particular, nem o conjunto de bens considerados públicos. Ele é incorporado de forma mais específica em relação aos problemas de zoneamento e regulamentação dos usos do solo. Este caráter mais estruturante do espaço público no caso Bogotano e mais funcional no caso carioca atravessa o desenvolvimento de instrumentos normativos associados ao sistema de mobilidade de BRT, tanto nas suas dimensões físicas, políticas e sociais.

#### A DIMENSÃO MATERIAL DOS ESPAÇOS PÚBLICOS NOS ARRANJOS NORMATIVOS QUE REGULAM OS SISTEMAS BRT DE BOGOTÁ E NO RIO DE JANEIRO

Nos arranjos normativos das duas cidades é possível ver a estreita interdependência entre o papel dos espaços públicos e o planejamento da mobilidade urbana, pelo menos em dois eixos: o primeiro consiste na transformação do modelo de cidade e sua relação com os sistemas de transporte coletivo, e o segundo, o papel dado às formas de mobilidade alternativa. Estes dois eixos aparecem com força nos instrumentos de planejamento bogotanos e cariocas, ainda que com diferenças significativas.

De forma semelhante, nas duas cidades procura-se fortalecer um modelo de planejamento baseado na visão de uma cidade densa, compacta, contínua e integrada a través de sistemas de transporte sustentável. O sistema de transporte coletivo é considerado como um eixo estruturante do ordenamento e



do crescimento urbano, em detrimento da cidade moderna, baseado na lógica de suburbanização e mobilidade vinculada ao automóvel privado. Pretende-se deste modo, diminuir a conurbação e expansão a partir do fortalecimento do transporte público coletivo, o qual deve permitir a organização e ordenamento dos polos geradores de viagens, assim como reduzir os deslocamentos às áreas centrais e mais consolidadas da cidade. Procura-se deste modo, diminuir os custos associados à congestão nas viagens entre áreas centrais e áreas residenciais. Neste modelo de ordenamento, o sistema de mobilidade é concebido como o articulador entre os usos do solo, as centralidades urbanas e os diferentes serviços públicos.

Entretanto, existem diferenças significativas nos modelos territoriais. No Rio de Janeiro o modelo promove a integração dos diferentes modos de transporte coletivo para evitar o crescimento e aumentar a densidade urbana. Incluem-se uma maior variedade de modos de transporte coletivo, como o metrô, as barcas, os ônibus, os trens, as vans, enquanto em Bogotá, a política local promove fundamentalmente o BRT como modo coletivo estruturante. Na capital colombiana, os projetos de mobilidade são concebidos como componentes estruturantes das operações urbanas de renovação e requalificação das áreas centrais e das periferias mais pobres, sob o princípio de equidade territorial de distribuição de equipamentos e serviços urbanos.

Estas diferenças no papel do BRT e dos outros modos de mobilidade têm desdobramentos importantes em termos dos espaços públicos. Na definição do BRT colombiano se contempla o desenvolvimento de operações urbanas nos seus critérios de implantação, que inclui a construção de uma ampla rede de espaços públicos que integre os serviços de mobilidade, com as áreas residenciais e os serviços urbanos. Estas operações implicam transformações de renovação e requalificação nas áreas próximas das vias destinadas ao transporte massivo. Em uma definição bastante abrangente e sistêmica, são considerados como espaços públicos as próprias vias exclusivas de circulação dos ônibus do sistema, as vias para carros, assim como as estruturas para acesso aos ônibus, as calçadas ao longo das vias exclusivas, as passarelas, as ciclovias, as praças e os parques construídos e o mobiliário urbano (ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, 2004). Enquanto no Rio de Janeiro se concebe o BRT como uma rede de vias especializadas para a circulação de ônibus articulados. Nem as vias, estações ou calçadas são consideradas como espaços públicos. Também não se estabelece a construção integrada de ciclovias como parte integrante do BRT, ainda que sejam componentes centrais no marco de um sistema de





mobilidade urbana.

## **A DIMENSÃO POLÍTICA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: A DEFINIÇÃO DE CIDADANIA EM MOVIMENTO**

Os instrumentos de política pública observados apresentam continuidades relevantes na definição da ideia de cidadania em termos da mobilidade e do espaço público. Nas duas cidades a mobilidade é definida como um direito que garante o cumprimento de outros, como a qualidade de vida, um ambiente saudável e a dignidade humana. Estas políticas reconhecem no deslocamento uma forma de exercício da cidadania e de apropriação da cidade. Confere aos usuários o papel de agentes ativos da mobilidade, tirando o foco no transporte, como foi bastante corrente no planejamento dos deslocamentos urbanos. Porém, há diferenças notórias no que diz respeito à própria natureza de quem se considera o usuário do serviço.

Em Bogotá, esta condição é conferida às diversas formas de mobilidade, tais como ciclista, pedestre, motociclista, entre outros, enquanto no Rio de Janeiro só têm esse estatuto os usuários do transporte público coletivo. Esta diferenciação, como foi expressado acima, tem consequências nos critérios espaciais definidos para a construção dos espaços públicos do sistema, na implantação ou não de dispositivos espaciais para garantir a mobilidade. Em termos mais específicos, encontramos diferenças em relação à definição dos tipos de agentes que são reconhecidos como usuários, situação que confere maior visibilidade pública. Em Bogotá, os pedestres são considerados como o agente prioritário do sistema de mobilidade, enquanto no Rio de Janeiro seu valor está restringido ao momento da circulação. Esta posição de notoriedade tem uma tradução relevante no papel concedido aos espaços usados por estes agentes de mobilidade. O Estado tem a função de regular e incorporar as redes de pedestres aos sistemas de mobilidade. Em consequência, a definição colombiana é mais abrangente em comparação com um olhar mais funcional e restrito no caso carioca.

Outros usuários relevantes dos sistemas de mobilidade são os ciclistas. Em ambas as cidades os marcos normativos preveem a ampliação da rede de vias dedicadas ao uso de bicicletas e a articulação das ligações deste modal ao sistema de transportes públicos, com dotação de equipamentos específicos para este fim. Tanto em Bogotá como no Rio de Janeiro, enfatiza-se o aspecto comportamental, através do estímulo à cultura da bicicleta e à sensibilização dos demais usuários do sistema de transportes para as peculiaridades desta forma de mobilidade, for-



temente associada à promoção da sustentabilidade ambiental. No Rio de Janeiro, o uso da bicicleta esteve tradicionalmente vinculado às atividades de lazer, especialmente na orla da cidade. Contudo, a ampliação da malha cicloviária na zona oeste, área de expansão urbana da cidade, atesta o reconhecimento pelos agentes públicos de que o uso deste modo de transporte constitui uma alternativa de mobilidade intensamente praticada, sobretudo pela população de baixa renda. Em Bogotá a rede cicloviária aparece como um elemento articulado à rede de BRT e é prevista na norma a obrigatoriedade de construir equipamentos e mobiliários que permitam esta integração. De outro lado, a diferença do Rio, em Bogotá o uso de bicicleta é concebido como uma alternativa de baixo custo que garante o acesso à mobilidade a populações de mais baixa renda.

Outro tema importante da definição de cidadania tem a ver com a inclusão de agentes excluídos do sistema. Por meio da incorporação do conceito de mobilidade reduzida, os instrumentos da política reconhecem a heterogeneidade que caracteriza as condições individuais de deslocamento na cidade. Preveem também a capacitação dos agentes públicos e da comunidade em geral para a compreensão das características particulares deste tipo de mobilidade. Os instrumentos legais que regem a política de transporte das duas cidades incorporam o princípio da acessibilidade universal, o qual supõe o provimento de um ambiente seguro e acessível para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e para usuários vulneráveis. Supõem a adequação das vias, das calçadas, dos equipamentos urbanos e dos meios de transporte às necessidades destes agentes. As diferenças encontradas nas duas cidades têm a ver com a definição desta forma de exclusão. Em Bogotá, a mobilidade reduzida é assimilada a uma limitação do indivíduo para realizar suas atividades diárias e, de forma mais geral, para se relacionar com o entorno urbano.

A partir da definição dos agentes de mobilidade é possível observar que ainda que nas duas cidades são incorporados os critérios da diversidade de agentes e sua importância para a construção da cidadania, na garantia dos direitos, há diferenças relevantes na sua concepção, que se expressam nos critérios de ordenamento socioespacial. Em Bogotá, estes agentes são definidos de forma mais abrangente em um sistema que estabelece as articulações entre formas de deslocamento e infraestruturas, enquanto no Rio de Janeiro, o sistema de mobilidade é concebido de forma mais funcional e aparece restrito ao âmbito da circulação em geral e do transporte em particular.

#### A DIMENSÃO SOCIAL DOS ESPAÇOS PÚBLICOS: A REGULAÇÃO DOS ENCONTROS DOS AGENTES DA MOBILIDADE



Para a compreender a dimensão social dos espaços públicos do sistema de mobilidade, observados dois eixos de análise. De um lado, o problema a atribuição dos recursos urbanos escassos e de outro, a construção de uma ordem social e da regulação do convívio dos cidadãos. Estes dois critérios aparecem nos instrumentos, com diferentes pesos.

Em primeiro lugar, observamos a importância que foi atribuída nas duas cidades ao transporte e a mobilidade como um instrumento fundamental na garantia do acesso dos cidadãos aos serviços e equipamentos urbanos. Entende-se a mobilidade como uma forma de garantir o uso e apropriação da cidade a partir da conexão de áreas, bens e serviços urbanos. Para tal fim, nos diferentes instrumentos observados define-se a necessidade de integrar os diferentes modos de transporte existentes na cidade e estruturar esta rede a partir do sistema operacional de transporte coletivo. Pretende-se desta forma, atribuir mais importância ao transporte público como uma forma mais eficiente de distribuir os recursos da sociedade e diminuir a desigualdade e segregação socioeconômica. O privilégio do transporte público é entendido em oposição ao transporte privado automotor. Este é visto como o sinônimo do privilégio de uma minoria em detrimento da qualidade da maioria, que redundaria no detrimento da qualidade de vida urbana e na equidade socioeconômica. Definem-se, em consequência, restrições maiores à circulação de veículos privados, em tempos de maior congestão, assim como também em áreas de valor patrimonial, ambiental ou de uso coletivo.

Também podemos reconhecer nos arranjos, a tentativa de construir uma ordem urbana que permita criar contextos mais regulados de convívio. O privilégio concedido em geral aos bens de uso comum, pelo seu papel como cenários de convívio social e, aos espaços públicos em particular, como uma forma para aumentar o cumprimento de normas de trânsito e organização das atividades urbanas. A principal estratégia prevista consiste na requalificação dos espaços públicos, baseada no princípio de segregação das diferentes formas de uso, como forma de evitar os conflitos derivados do encontro das diferentes formas de uso. Definem-se por exemplo, medidas como a implantação de faixas, pistas e corredores exclusivos com gerenciamento e controle da operação, proibição de estacionamento nas calçadas e remoção de qualquer veículo que prejudique a circulação das pessoas, especialmente dos pedestres, segregação de faixas para ciclistas, com sinalizações especializadas e melhoria da acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, com sinalização e facilidades específicas.

No entanto, há diferenças significativas. Em Bogotá a implantação do sistema de BRT é concebido como um elemento essencial para fortalecer a cultura



cívica da cidade e a ampliação do grau de pertencimento dos habitantes com a cidade. O sistema de transporte não cumpre tem então só um caráter funcional, como simbólico, na construção de um ideal de vida coletiva, que favoreça o cumprimento de regras de civilidade e a criação de formas de identidade com a cidade. Busca-se a identificação dos cidadãos com o projeto de modernização, criando uma forte oposição entre uma ordem formal e institucionalizada, a uma ordem informal, caótica e imprevisível. No Rio de Janeiro, o sistema é compreendido de forma mais funcional e específica ao seu caráter como modo de transporte. São valorizados nos instrumentos aspectos como a melhora as condições ambientais, de segurança e sua eficiência na diminuição dos tempos de viagem.

O espaço público foi entendido como espaço de exercício da cidadania, como cenário de debate e de construção de regras para melhorar o convívio, como referente na construção de identidade e apropriação do território pelos cidadãos. No Rio de Janeiro o espaço público é considerado o espaço onde é possível realizar e dar visibilidade à estratégia de ordenar a cidade, especialmente no que tange à promoção do cumprimento de normas, organização do comércio irregular e o ordenamento do transporte coletivo irregular sobre o princípio de ordem urbana. Assim, intervir no espaço público permite integrar na legalidade os usos urbanos informais e favorecer a circulação e o uso dos pedestres.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A comparação dos arranjos normativos da política local sobre o papel dos espaços públicos na mobilidade urbana e no sistema BRT de Bogotá e do Rio de Janeiro permite colocar em evidência que a implementação de modelos de transporte não é produto de uma decisão estritamente técnica ou de ordem financeira. Pelo contrário, os arranjos normativos analisados expressam diferentes visões sobre um mesmo modelo, que dizem respeito das representações sobre as dimensões físicas, políticas e sociais que os agentes locais constroem sobre a vida coletiva e de seus diversos desdobramentos na implantação dos projetos. O modelo de BRT faz parte de uma visão inovadora de planejamento urbano que valoriza a perspectiva dos usuários, os impactos e determinantes ambientais numa perspectiva de longo prazo e a criação de espaços para o fortalecimento da cidadania e do público.

A análise das políticas nacionais e locais que ordenam o setor da mobilidade evidenciou que mais do que uma oposição entre espaços públicos e redes de mobilidade, há uma forte convergência entre os dois conceitos, que depende



do valor que cada um destes elementos tem na política local. Assim, por exemplo, em Bogotá há uma visão sistêmica desta relação, na qual os espaços de mobilidade são considerados espaços públicos, e ao mesmo tempo, os tradicionais espaços públicos são considerados como elementos que devem ser integrados nas redes de mobilidade, para permitir seu uso. No Rio de Janeiro, esta relação é mais distante e os espaços de mobilidade apresentam uma função mais especializada, orientada a favorecer a circulação. A relação com os tradicionais espaços públicos depende mais das articulações realizadas pelos próprios usuários através das suas formas de uso.

Este caráter sistêmico também se traduz na função da mobilidade como elemento estruturante da vida coletiva da cidade. Em Bogotá, foi atribuída aos espaços do BRT funções de ordem urbanística, de integração socioeconômica, de eficiência urbana. No entanto, também teve a função de representar uma nova ordem de cidade e um novo arranjo na definição de cidadania, a partir do reconhecimento das práticas de mobilidade. No Rio de Janeiro, estas funções estão mais centradas na circulação e integração de áreas urbanas carentes dos serviços de transporte e da intervenção do Estado.

Esta revisão deixa na verdade mais dúvidas que certezas. Vários desafios deverão ser encarados, entre os quais podemos mencionar a análise desses arranjos à luz das intervenções físicas e das formas de apropriação dos cidadãos nas suas práticas cotidianas. Também será importante estabelecer o papel que estas discussões têm na construção da esfera pública local e suas transformações nos diferentes projetos dos prefeitos locais. Por último, será necessário avançar na análise das diferenças nas políticas agenciadas pelas diferentes escalas de governo em cada país, dado que os pactos de organização do Estado influenciam na definição do investimentos e implementação de cada projeto urbano.

#### BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ARENDE, H. (2007) *A condição humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.
- AUGÉ, M. (2001) *Los "no lugares": espacios del anonimato : una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- BORJA, J. (1998). Ciudadanía y espacio público. *Ambiente y desarrollo*, v. XIV, n. 3, p. 13–22, set. 1998.
- BLOMLEY, N. (2010). *Rights of passage: sidewalks and the regulation of public flow*. London: Routledge.
- BRT RIO. (2014). *Criador do BRT Transmilenio diz que BRT Rio é um exemplo para o mundo*. [S.l.: s.n.]. Disponível em: <<http://www.brtrio.com/noticia/criador-do-brt-transmilenio-diz-que-brt-rio-e-um-exemplo-para-o-mundo>>. Acesso em: 20 ago. 2014.
- CARDOSO, L. (2007). *Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Tese apresentada ao Programa de Doutorado do Instituto de



Geociências da UFMG.

CRESSWELL, T. (2011) Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, v. 35, n. 4, p. 550–558, 1 ago. 2011.

DENG, T.; NELSON, J. D. (2013). Recent Developments in Bus Rapid Transit: A Review of the Literature. *Transport Reviews*, v. 31, n. 1, p. 69–96, jan. 2011.

DYE, T. (1992). *Understanding public policy*. New Jersey: Prentice Hall.

ETHINGTON, P. (1994). *The Public City: The Political Construction of Urban Life in San Francisco, 1850-1900*. Cambridge: Cambridge University Press.

FÉRE, C. (2011). *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable*. Lyon: Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Institut d'urbanisme de Lyon.

GLOBAL BRT DATA. (2014) [S.l.]: BRT DATA ORG. Disponível em: <<http://www.brtdata.org/#/location>>. Acesso em: 20 ago. 2014.

HABERMAS, J. La esfera de lo público. (1986). In: HERRERO, F. J.; GALVÁN DÍAZ, F. (Org.). *Touraine y Habermas: ensayos de teoría social*. 1a ed ed. Puebla, Puebla: México, D.F: Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

HABERMAS, J. (2003). *Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.

\_\_\_\_\_ (2006). The political economy of public space. In: LOW, S. M.; SMITH, N. (Org.). *The politics of public space*. New York: Routledge, 2006. p. 17–34.

HARVEY, D. (2006). The political economy of public space. In: S. LOW, & N. SMITH, *The politics of public space* (pp. 17-34). New York: Routledge Taylor & Francis Group.

MILES, M., & HUBERMAN, M. (1994). *Qualitative data analysis: an expanded sourcebook*. Beverly Hills: Sage Publications.

ITDP. (2008). *Manual de BRT Bus Rapid Transit: Guia de Planejamento*. Brasília: Ministério das Cidades.

JACOBS, J. (1992). *The death and life of great American cities*. Vintage Books ed ed. New York: Vintage Books.

JENSEN, O. B. (2006). “Facework”, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City. *Mobilities*, 1(2), 143–165.

KAUFMANN, V. (2002). *Re-thinking mobility: contemporary sociology*. Aldershot, Hampshire, England ; Burlington, VT: Ashgate.

KAUFMANN, V.; BERGMAN, M. M.; JOYE, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 28, n. 4, p. 745–756, dez. 2004.

LEFÈVRE, H. (2006). *A produção do espaço. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins*. . [S.l.: s.n.]. Disponível em: <[http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq\\_interface/1a\\_aula/A\\_producao\\_do\\_espaco.pdf](http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/1a_aula/A_producao_do_espaco.pdf)>. Acesso em: 20 jan. 2010.

LERNER, J. (2009). *Avaliação comparativa das modalidades de transporte público urbano*. Curitiba: NTU.

LIGHT, A.; SMITH, N. (1997). The production of space: Introduction. In: LIGHT, A.; SMITH, N. (Org.). *Philosophy and geography II: the production of public space*. Philosophy and geography. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.

MASSEY, D. B. (2008). *Pelo espaço uma nova política da espacialidade*. Tradução Hilda Pareto, Haesbaert, Rogério Maciel. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

MILES, M., & HUBERMAN, A. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook*. London: Sage Publications Inc.

MITCHELL, D. (2003). *The right to the city: social justice and the fight for public space*. New York: Guilford Press, 2003.



- MÓDENES, J. (2008). A. Spatial mobility, inhabitants and places: conceptual and methodological challenges for geodemography. *Estudios Geográficos*, v. LXIX, n. 264, 30 jun. 2008.
- PFLIEGER, G., KAUFMANN, V., & PATTAR, L. (2009). How Does Urban Public Transport Change Cities? Correlations between Past and Present Transport and Urban Planning Policies. *Urban Studies*, 46(7), 1421–1437.
- QUESADA, F. (2006). Imaginarios urbanos, espacio público y ciudad en América Latina. *Pensar Iberoamericana. Revista de Cultura. OEI*, v. Abril-junio, 2006
- SEGUÍ, J. M., & PETRUS, J. M. (1991). *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Editorial Síntesis.
- SENNETT, R. (2001). *Vida urbana e identidade pessoal: los usos del orden*. Barcelona: Eds. Península, 2001.
- THRIFT, N. (1977). *An introduction to Time-Geography*. Norwich: Geo Abstracts Ltd
- URRY, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity, 2007.
- WHYTE, W. H. (2009) *City: rediscovering the center*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- ZUKIN, S. (2008). *The cultures of cities*. Oxford: Blackwell.

## DOCUMENTOS CONSULTADOS

- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Decreto 619 de 2000*. Disponível em <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=3769>
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2003). *Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial. Decreto 469 de 2003*. Disponível em <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=10998#0>
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2004). *Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial. Decreto 190*. Disponível em <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=13935>
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2006). *Plan Maestro de Movilidad. Decreto 319 de 2006*. Disponível em <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=21066>
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2011). *Plan Marco 2010 Sistema Transmilenio*. Bogotá.
- CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. (1 de Fevereiro de 2011). *Lei Complementar nº 111/2011*. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc-30052cb1c/cdd6a33fa14df524832578300076df48?OpenDocument>.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. (2002). *Política nacional para mejorar el servicio transporte público urbano de pasajeros. Documento 3167*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. (2003). *Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo. Documento 3260*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- DANE (2012). Boletín. Censo Demográfico 2005. Perfil Bogotá. Obtido em: [https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL\\_PDF\\_CG2005/11001T7T000.PDF](https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/11001T7T000.PDF) 10
- IBGE (2010). Sinopse do censo demográfico 2010. Rio de Janeiro. Disponível em <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=33&dados=0>. Acesso em 14.Agosto. 2014
- DNP. (2009). *Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (Documento Conpes 3260)*. Bogotá, Departamento Nacional de Planeación.
- PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. (2009). *Plano Estratégico do Rio de Janeiro*. Disponível em [http://200.141.78.79/dlstatic/10112/2116763/DLFE-234720.pdf/planejamento\\_estrategico\\_site.pdf](http://200.141.78.79/dlstatic/10112/2116763/DLFE-234720.pdf/planejamento_estrategico_site.pdf)
- PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. (2013). *Plano Estratégico do Rio de Janeiro. Pós 2016. O Rio mais integrado e competitivo*. Disponível em <http://200.141.78.79/dlstatic/10112/2753734/DLFE-242125.pdf/PlanejamentoEstrategico.pdf>
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. (2012). *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Disponível em Lei No. 12.587: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm)