



## **MUDANÇAS CLIMÁTICAS E MOBILIDADE: DILEMAS E DESAFIOS PARA CONCEPÇÃO DE TERRITÓRIOS RESILIENTES E SOCIALMENTE JUSTOS**

*CLIMATE CHANGE AND MOBILITY: DILEMMAS AND CHALLENGES TOWARDS RESILIENT AND SOCIALLY FAIR TERRITORIES DESIGNING*

*CAMBIO CLIMÁTICO Y MOVILIDAD: DILEMAS Y DESAFÍOS PARA DISEÑAR TERRITORIOS RESILIENTES Y SOCIALMENTE JUSTOS*

VULNERABILIDADES E CRISE SOCIOAMBIENTAL

**Coordenador(es)**  
**BAIARDI, Yara**

Doutora; Professora da Universidade Federal de Pernambuco  
[yara.baiardi@ufpe.br](mailto:yara.baiardi@ufpe.br)

**Trabalho 1**  
**MELLO, Gabriela Sá Leitão de**  
**TRAVASSOS, Luciana**  
**PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PARA O ENFRENTAMENTO**  
**DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS NO SETOR DE TRANSPORTE**

GM: Professora do Instituto Mauá de Tecnologia e doutoranda do Programa de Pós Graduação de  
Planejamento e Gestão do Território da UFABC  
[gabriela.mello@maua.br](mailto:gabriela.mello@maua.br)

LT: Doutora em Ciência Ambiental, Professora do PPG-PGT, da UFABC  
[luciana.travassos@ufabc.edu.br](mailto:luciana.travassos@ufabc.edu.br)

**Trabalho 2**  
**TAVARES, Jeferson**  
**TRANSPORTES, MUDANÇA CLIMÁTICA E RESILIÊNCIA SISTÊMICA**  
Doutor; Professor do Instituto de Arquitetura e Urbanismo (IAU-USP)  
[jctavares@usp.br](mailto:jctavares@usp.br)

**Trabalho 3**  
**FRANÇA, André**  
**A FACE URBANA DA POLÍTICA TARIFÁRIA NOS TRANSPORTES:**  
**DESAFIOS E REPERCUSSÕES EM SÃO PAULO**  
Mestre; Pesquisador do Universidade Presbiteriana Mackenzie  
[almf.ad25@gmail.com](mailto:almf.ad25@gmail.com)



**Trabalho 4**

**BAIARDI, Yara**

**MASTERPLAN COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E  
INTEGRADO: O CASO DA ÁREA DA ESTAÇÃO STRATFORD, LONDRES**

Doutora; Professora da Universidade Federal de Pernambuco

[yara.baiardi@ufpe.br](mailto:yara.baiardi@ufpe.br)

**Trabalho 5**

**OLIVEIRA, Maurício Del Nero**

**CIDADE À VENDA: LUCRO, FRAGMENTAÇÃO E DESAFIOS CLIMÁTICOS**

Mestre; Pesquisador da Universidade Presbiteriana Mackenzie

[maudno@gmail.com](mailto:maudno@gmail.com)



## RESUMO DA PROPOSTA GERAL DO SIMPÓSIO TEMÁTICO

### APRESENTAÇÃO

Mudanças climáticas fazem parte da história do planeta Terra. Elas podem ser definidas como alterações de longo prazo nas temperaturas e padrões climáticos (ONU, 2022). Todavia, o rápido crescimento dos Gases de Efeito Estufa (GEE), oriundos da queima de combustíveis fósseis por veículos ou da própria indústria, do desmatamento, da agricultura, da pecuária, entre outros contribuem para acelerar as mudanças climáticas.

A primeira revolução industrial iniciada na Inglaterra, em meados dos anos 1760, até por volta de 1850 - alterou profundamente a relação entre homem e meio ambiente. Desde o surgimento do automóvel, paulatinamente tem-se assistido a uma adaptação contínua do desenho das cidades a essa tecnologia. Frente à dissolução da forma urbana tradicional, da imposição da cidade moderna, dos dilemas e desafios oriundos dos modelos de urbanização do século XX, observamos, em tempo real, o aumento das temperaturas e a recorrência cada vez maior de eventos extremos por todo o Planeta. Notoriamente as atividades humanas têm causado rápido aquecimento global.

O mês de julho de 2023, até a escrita do presente trabalho, foi considerado o mês mais quente já registrado de acordo com Organização Meteorológica Mundial (OMM) e o Serviço Copernicus da Comissão Europeia. Dentro desse panorama e nas palavras do secretário-geral da ONU, António Guterres<sup>1</sup>, se cogita que não estamos mais na era do “aquecimento global” e sim na “era da ebulação global”.

O setor de transportes corresponde por um quarto das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE). Ainda foi o setor em que as irradiações de carbono mais cresceram desde o ano de 2000 de acordo com o Relatório oriundo da 24<sup>a</sup> Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP 24), realizado no ano de 2018.

Há uma emergência climática (ONU, 2022). Há um apelo global por ações de combate à pobreza, proteção do meio ambiente e do clima e garantia de que as pessoas possam desfrutar de paz e de prosperidade no esteio das metas da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

A infraestrutura da mobilidade urbana está intimamente relacionada com o desenvolvimento urbano, ambiental, econômico e social. De acordo com Banister (2018), estamos em um momento de mudança de paradigma.

---

<sup>1</sup> Redação National Geographic Brasil. Publicado em 02 ago 2023. Disponível em: <https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2023/07/aquecimento-global-o-que-e-a-era-da-ebulicao>. Acessado em 17 maio 2024.



Enquanto a abordagem convencional de planejamento de transporte trabalha com: 1. dimensões físicas e a larga escala; 2. Foco no tráfego, especialmente de veículos motorizados; 3. A rua como um espaço qualquer de conexão entre dois pontos; 4. Previsão do tráfego e uso de ferramentas de modelagem; 5. Minimização do tempo de deslocamento e, para tanto, segregação das pessoas desse tráfego. Observa-se, por outro lado, a abordagem alternativa de uma mobilidade sustentável e humana. Esse sistema considera: 1. Dimensões sociais e a pequena escala; 2. Foco nas pessoas com ou sem veículos, especialmente nos sistemas de mobilidade ativa; 3. A rua como um espaço a ser trabalhado e articulado; 4. Discussão do modelo de cidade, dos cenários de desenvolvimento urbano e a viagem não somente baseada na demanda, mas também como uma atividade de valor; 5. Incentivo aos deslocamentos curtos, tempos de viagem razoáveis e integração entre pessoas e tráfego (Banister, 2008; Bardi, 2018).

Considerando, pois, a urgência das alterações da abordagem da engenharia, voltada aos aspectos físico e de tempo para uma visão sustentável, com enfoque nas pessoas e no meio ambiente, é que se evidencia o protagonismo do *Transporte Público Coletivo*.

O Transporte Público Coletivo é essencial tanto para estruturação urbana como para sua dinâmica. Ele é o meio de acesso aos serviços e equipamentos urbanos distribuídos no território, em especial dos mais vulneráveis que dependem do Transporte Público Coletivo para terem direito à cidade. O Transporte Público Coletivo ainda contribui para redução do uso dos automóveis particulares, dos congestionamentos, dos acidentes de trânsito e dos níveis de poluição. Proporciona o uso mais racional das vias e é um dos segmentos que contribui diretamente para mitigar as consequências das mudanças climáticas. O Transporte Público Coletivo, notoriamente, favorece a equidade do uso do espaço público, contribuindo sobremaneira para que cidades sejam mais eficientes e sustentáveis.

Compreendendo esses dados, as cidades emergem como elementos cruciais na formulação e aplicação de políticas climáticas. Conforme observado por Mauad (2018), a participação das cidades na governança global das mudanças climáticas é um aspecto significativo do engajamento de atores locais nas dinâmicas das relações internacionais contemporâneas.

As cidades, isoladamente, não possuem a capacidade necessária para conter o aumento da temperatura global. Para atingir esse objetivo crucial, é imperativo o engajamento de todos os níveis de governo, incorporando a população nesse processo de mudança e adaptação. A implementação de políticas destinadas a lidar com as mudanças climáticas deve, portanto, abranger essa esfera local mais ampla. Torna-se praticamente impossível conceber qualquer medida mitigadora ou ação adaptativa sem abordar a discussão sobre cidades, urbanização e governança local.

Dados do relatório de avaliação do IPCC (2023) evidenciam que os impactos adversos causados pelo homem continuarão a intensificar as alterações climáticas. A ONU alerta para que os países desenvolvidos se comprometam a atingir as metas de redução até o cenário do ano de 2040, vez que os membros do G20, são responsáveis por 80% das emissões globais. Para os países em desenvolvimento, coloca-se como cenário o ano de 2050, em sinergia com o proposto pelo Acordo de Paris no ano de 2015, do qual o Brasil é signatário. Pelo acordo, o Brasil se



compromete a reduzir até 2025 suas emissões de GEE em até 37% , estendendo esse objetivo para 43% até o ano de 2030. Dentre as várias metas colocadas, destacamos aqui o tópico em "Melhorar a infraestrutura dos transportes".

Resiliência, adaptabilidade e projetos que mitiguem as mudanças climáticas devem fazer parte dos novos percursos na (re)construção das nossas cidades. Desse modo, o objetivo central desta Sessão Temática é fomentar a discussão sobre o papel da cidade contemporânea, da infraestrutura de transportes e do desenho da mobilidade no contexto das mudanças climáticas. É urgente a (re)visão de paradigmas. Assim, questionamos: como o planejamento, a governança e os projetos urbanos podem contribuir para mitigação dos eventos extremos, de modo a conceber territórios resilientes, ambientalmente equilibrados e socialmente justos?

Apoiadas em pesquisas provenientes do Nordeste e Sudeste do país, as exposições mostram diversas situações que consideramos representativas, interconectadas e sistêmicas. Analisando diversos processos de planejamento e projetos, esta sessão apresenta discussões tanto nos campos ambiental, da infraestrutura, quanto da mobilidade e do urbano de modo interdisciplinar.

As duas primeiras exposições versam no campo das mudanças climáticas, governança e de infraestrutura. Neste diapasão, o primeiro trabalho dialoga sobre a compreensão do estado da arte do planejamento e da governança de transporte, especialmente olhando para as pressões de transição para a sustentabilidade, ecoadas pela agenda das mudanças climáticas. O segundo trabalho discorre sobre a urgente necessidade de adaptação das infraestruturas de transporte, seja pelo benefício direto à cadeia de serviço, seja nos benefícios indiretos em outras infraestruturas. Considera que a adaptação deixa de ser uma opção e passa a ser essencial para a continuidade dos serviços, o combate às vulnerabilidades socioambientais e para manutenção desses serviços.

É neste contexto que planos e projetos devem considerar as perspectivas de terem propósitos transformadores e não incrementais; antecipatórios e não reativos; sistêmicos e não pontuais. Desenha-se o cenário para as duas exposições seguintes, que se pautam no campo do desenho da mobilidade urbana.

O terceiro trabalho aborda como as estruturas de cobrança tarifária dos transportes influencia na organização do tecido urbano e na apropriação deste pela população. Com foco na cidade de São Paulo, infere-se como parcela significativa dos terminais de ônibus e estações metroferroviárias possuem elementos de segregação espacial, instalados para contabilização de passageiros e cobranças de tarifas. Nitidamente, há um processo de precarização do desenho das instalações, indo na contramão de políticas que promovem a melhoria da mobilidade urbana.

O quarto trabalho visa demonstrar os resultados do processo de desenho da área de estação de Stratford, onde o núcleo da estação foi o catalisador de um desenvolvimento sustentável, resiliente e socialmente justo, coerente com os desafios urbanos e ambientais do século XXI. Nele se reforça o papel inovador do Masterplan, interpretado como um esquema de coerências,



sobretudo nos usos, densidades e sistemas de comunicação, que são negociados e pactuados entre as partes (Baiardi, 2018).

Na apresentação final, o grande desafio é colocado para debate. Como mudar o paradigma do planejamento e de governanças num contexto em que o neoliberalismo impera com nossas “cidades à venda”? Será feita uma discussão por meio de revisão bibliográfica e análise de estudo de caso, em específico, do concurso *Reinventing Cities São Paulo 2022*, bem como dos quatro projetos vencedores do certame. Uma vez que tratou-se de iniciativa de requalificação de espaços públicos na cidade de São Paulo, com foco no combate às mudanças climáticas e na melhoria de um importante anel viário no centro da capital paulista, a argumentação se dará na tentativa de verificar o esforço do poder público na mitigação de eventos climáticos extremos e na construção de espaços inclusivos e sustentáveis.

O século XXI impõe novos dilemas e desafios para concepção e desenvolvimento de territórios ambientalmente equilibrados, resilientes e socialmente e justos. No Sul Global, para além dos dramas não superados - como o déficit habitacional e déficit das infraestruturas, em especial do saneamento básico - soma-se, agora, os dilemas oriundos dos extremos climáticos, amplificando a perversidade das catástrofes. As chuvas de poucos dias em maio de 2024 no estado do Rio Grande do Sul são a mais nova marca de dilemas e desafios a serem superados. Estamos numa encruzilhada ou, em outras palavras, no ponto do não retorno. Ações climáticas não são projetos futuros e sim necessidades urgentes.

Não há um caminho único para combater as consequências dos eventos extremos. É fundamental efetivar instrumentos de planejamento, governança e desenho. A sociedade também precisa aprender e (re)visar seus saberes e rotinas. É também urgente a re(visão) de paradigmas e a adoção de uma nova agenda. Para além de adaptar as infraestruturas tradicionais, é necessário integrar ao meio ambiente as infraestruturas denominadas verdes e azuis - e não combatê-las. A adaptação climática implica em incorporar a natureza como parte da cidade. A mobilidade, em especial o Transporte Público Coletivo (TPC), também faz parte da solução e é urgente pautar este tema. A hora de agir é agora!



## RESUMO do Trabalho 01

### PLANEJAMENTO E GOVERNANÇA PARA O ENFRENTAMENTO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS NO SETOR DE TRANSPORTE

O presente trabalho busca compreender **o estado da arte do planejamento e da governança de transporte**, especialmente olhando para as pressões de transição para a sustentabilidade, ecoadas pela agenda das mudanças climáticas. O setor de transportes tem papel fundamental no enfrentamento às mudanças climáticas, seja pelas suas contribuições para as emissões de gases de efeito estufa (GEE), seja em razão dos prejuízos que podem ser causados à sua infraestrutura, como consequência dos eventos climáticos extremos, especialmente de precipitação e temperatura. Assim, uma boa governança climática pode acelerar as discussões sobre esta relação, visando à elaboração de políticas e a implementação de medidas que busquem reduzir as emissões de GEE e aumentar a resiliência das cidades e suas redes. O aumento da frequência de eventos extremos já pode ser observado em diferentes regiões do planeta, como consequência das mudanças climáticas. A tragédia ocorrida em maio de 2024 no Rio Grande do Sul, por exemplo, causou múltiplo colapso das infraestruturas, registrando 80 trechos em 49 rodovias com bloqueios totais e parciais, entre estradas, pontes e balsas, de acordo com o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (2024).

Graham (2010) afirma que, após rupturas e colapsos, as infraestruturas tornam-se visíveis e, assim, é possível investigar as políticas geralmente ocultas de seus fluxos e conexões, revelando que são mais do que o resultado da tecnocracia, mas também dos processos políticos, ecológicos e sociais. Estudar criticamente as perturbações na infraestrutura permite, entre outras coisas, aprender lições de planejamento sobre como evitar repetições de impactos ou como reduzir os efeitos dos eventos. Uma análise cuidadosa das instituições e demais atores que compõem os processos decisórios, em seus diversos níveis de governo, permite identificar os conflitos de interesses, lacunas e entraves que retardam a implementação de ações para o enfrentamento às mudanças do clima. Compreender a governança climática do setor de transporte possibilita que ações sejam tomadas no intuito de que os progressos para uma transição de baixo carbono e adaptação do território aconteçam de forma mais rápida, na velocidade que a urgência das mudanças climáticas exige.

Apesar de vários autores reconhecerem a importância de se compreender as inter-relações que compõem a governança multinível do setor de transporte no enfrentamento às mudanças climáticas, parece que isso ainda não se reflete na literatura, especialmente na brasileira. O trabalho de Bermúdez Rodriguez (2018) apresenta as inter-relações dos atores que compõem o setor de transportes no Brasil. Já a pesquisa realizada por Setzer e Biderman (2013) sugere que a tendência de participação multiator e multinível na formulação de políticas climáticas, que tem sido detectada em países desenvolvidos, também pode ser observada em uma grande cidade de economia emergente, a exemplo de São Paulo. As autoras defendem, porém, que o amplo engajamento de atores que impulsionam a adoção de políticas climáticas pode não necessariamente ser refletido em políticas implementadas. A Política Municipal da Mudança do Clima de São Paulo estabeleceu a criação de um comitê multiator, composto por membros do



governo, academia, ONGs, associações empresariais e representantes da indústria para participação direta na execução da política climática. No entanto, como não nasceu de uma demanda espontânea ou de uma demanda direta da sociedade, senão da vontade política do então prefeito de São Paulo, tal modelo resultou em uma representação limitada de atores e setores relevantes (SETZER; BIDERMAN, 2013).

Cañavera Herrera e Macaskill (2021) esquematizaram uma estrutura analítica dos diferentes atores envolvidos nas ações de adaptação para enfrentamento às mudanças climáticas em Bogotá. Nele, incluem-se o prefeito, as organizações internacionais, as instituições que compõem os dois setores considerados como principais (transporte e meio ambiente), bem como os documentos de planejamento, como o Plano Diretor Urbano. Além dos atores e documentos, foram indicadas no esquema as relações entre eles e a forte ou fraca influência que exercem na rede de tomada de decisão. O esquema mostrou a presença de lacunas de responsabilidade que podem afetar o resultado efetivo do planejamento na cidade - especialmente no que diz respeito à adaptação de vias urbanas - destacando as organizações, ainda que o governo colombiano tenha reconhecido o transporte como o setor de infraestrutura mais crítico para a proteção contra as mudanças climáticas.

Os entraves para uma boa governança climática no setor de transporte podem ocorrer por pressão de *lobby* (MARDEN; RYE, 2010), políticas de *laissez-faire* (LI, 2011; STEPHENSON et al., 2018) e conflitos, tanto entre os setores de transporte e meio ambiente (MARDEN et al., 2014) quanto entre outras políticas que incentivem o uso de combustível fóssil e o transporte individual (DRUMMOND, 2021; LI, 2011).

A resiliência das infraestruturas, necessária para o enfrentamento às mudanças climáticas, pode estar comprometida com as tendências globais de privatização e liberalização econômica das últimas décadas, que visam prioritariamente a obtenção de maiores margens de lucros. No Norte Global, esse modelo de implantação e operação de infraestruturas levou, em muitos casos, ao abandono das regulamentações sociais que sustentavam os subsídios cruzados progressivos e a distribuição universal de serviços, baseada na diretriz econômica keynesiana e do desenvolvimento de estados de bem-estar social (Graham, 2010).

A aplicação de um esquema analítico para compreender como acontecem as inter-relações dos diversos atores envolvidos na governança (instituições públicas, nos seus diversos níveis, empresas privadas, academia, sociedade civil e agências internacionais) é fundamental para que seja possível identificar entraves, lacunas, fragilidades e conflitos de interesses. A partir disso, é possível discutir caminhos para sua resolução. Compreender a governança climática do setor de transporte possibilita que ações sejam tomadas para os progressos numa transição com base em baixo carbono, rumo à sustentabilidade.

## REFERÊNCIAS

BERMÚDEZ RODRÍGUEZ, Lady Tatiana. **Transiciones socio-técnicas hacia una movilidad de bajo carbono: un análisis del nicho de los buses de baja-emisión para el caso de Brasil.** 2018. 1 recurso online (322 p.). Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP.



CAÑAVERA HERRERA, J. S.; MACASKILL, K. Navigating institutional complexity for the adaptation of urban transport infrastructure. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, v. 101, n. October, 2021.

DRUMMOND, P. Assessing city governance for low-carbon mobility in London. *Sustainability (Switzerland)*, v. 13, n. 5, p. 1–24, 2021.

GRAHAM, Stephen. When infrastructures fail. In: *Disrupted cities*. Routledge, 2010. p. 13-38.

LI, J. Decoupling urban transport from GHG emissions in Indian cities-A critical review and perspectives. *Energy Policy*, v. 39, n. 6, p. 3503–3514, 2011.

MARSDEN, G.; RYE, T. The governance of transport and climate change. *Journal of Transport Geography*, v. 18, n. 6, p. 669–678, 2010.

SETZER, J.; BIDERMAN, R. Increasing participation in climate policy implementation: A case for engaging SMEs from the transport sector in the city of São Paulo. *Environment and Planning C: Government and Policy*, v. 31, n. 5, p. 806–821, 2013.

STEPHENSON, J. et al. Deep interventions for a sustainable transport future. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, v. 61, p. 356–372, 2018.

## Site

Rodovias do RS estão com trechos interditados. Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem, 10 maio 2024. Disponível em: <https://daer.rs.gov.br/https-www-google-com-maps-d-u-0-viewer-mid-1zlkgk8th-wy6mbdeqzltswao7q8-g-ep-caescjexljeyni4xmdmyacddyipildk0mja3oda1ldk0m>. Acesso em 17 maio 2024.



## RESUMO do Trabalho 02

### TRANSPORTES, MUDANÇA CLIMÁTICA E RESILIÊNCIA SISTÊMICA

Os impactos de eventos extremos nos transportes ocorrem sistematicamente, seja pela abrangência em dimensões geográficas desses impactos, seja pela natureza das infraestruturas que cada vez mais operam por interdependências. Possíveis soluções decorrem da compreensão dessas relações e necessariamente passarão por formulações de resiliência sistêmica. Tendo em vista esse aspecto, o objetivo deste texto é apresentar algumas dessas reciprocidades com a finalidade de montar um quadro sumário da relação entre mudanças climáticas e transportes (ferroviário, rodoviário e aquaviário) com vistas à futura construção de alternativas sistêmicas.

No Brasil, as mudanças de uso do solo e as atividades agrícolas ocupam a primeira posição na emissão de CO<sub>2</sub> e gases de efeito estufa (GEE). Mas, as atividades industriais, dentre elas a produção de energia e transportes, impactam com muita força, seguindo a tendência mundial. A cadeia dos transportes, sobretudo, gera efeitos nocivos pela poluição atmosférica, no aquecimento global e no aumento das vulnerabilidades climáticas (IPCC, 2023).

Um exemplo ilustrativo dessa condição é a matriz energética brasileira, que é majoritariamente limpa porque depende da água. Não obstante, o aquecimento global, tem gerado períodos de longa escassez de chuvas nos reservatórios o que provoca a necessidade de uso de termoelétricas, caras e poluentes. Ou seja, os impactos potencializados pela infraestrutura de transporte também aceleram os problemas em cadeias de energia num efeito em cascata. E ocorrem com maior frequência (CEPED UFSC; WORLD BANK, 2016), como veremos abaixo nos modais terrestres e aquaviários.

Essas condições demonstram a necessidade da adaptação das infraestruturas de transporte, seja pelo benefício direto à cadeia do serviço, seja nos benefícios indiretos em outras infraestruturas. Além da demanda pela resiliência e mitigação desses sistemas, pois estão frequentemente sujeitos aos impactos de eventos extremos acarretando outras áreas de risco<sup>2</sup>. A tragédia no Rio Grande do Sul (maio de 2024) cujas inundações destruíram rodovias e colapsaram o aeroporto da capital; ou a estiagem na região amazônica (outubro de 2023) que interferiu no transporte hidroviário do rio Negro e do rio Solimões são alguns dos inúmeros exemplos de extremos climáticos que interferem nas infraestruturas de transportes.

A adaptação, portanto, deixa de ser uma opção e passa a ser essencial para a continuidade dos serviços, o combate às vulnerabilidades socioambientais e para manutenção dos serviços. E por isso, os planos que levam em conta essa perspectiva precisam ter propósito transformador e não incremental; antecipatório e não reativo; sistêmico e não pontual.

O transporte ferroviário é o modo terrestre mais sustentável. Atualmente, está concentrado nas áreas de produção de grãos e minérios, sob concessão privada, formando corredores logísticos ligados a portos, mas sem perspectiva concreta de incorporar o transporte de pessoas. Embora

<sup>2</sup> Atlas Digital de desastres no Brasil. Disponível em <https://atlasdigital.mdr.gov.br/>). Acesso em 17 maio 2024.



tenha baixo impacto de poluição, está muito sujeito a eventos extremos, sobretudo os movimentos de massa e altas precipitações. Esses apontamentos demonstram que os investimentos em drenagem e em regulação do uso do solo podem impactar beneficamente não apenas nas cidades, mas nos serviços ferroviários. E o aumento de ferrovias destinadas ao transporte de pessoas poderia representar, também, redundância em relação aos transportes rodoviários.

Os transportes rodoviários representam o maior impacto na geração de CO<sub>2</sub>. São poluentes e implicam em extensão de formas de ativos territoriais que impactam no meio ambiente. Os resultados no pavimento da elevação de temperatura, por exemplo, geram maior insegurança ao usuário e são pouco considerados nos contratos de concessão. A descarbonização desse tipo de transporte requer transformações estruturais e implica não apenas na mudança do combustível, mas de toda a rede de produção. A ANTT elaborou um Plano de Transformação Ecológica para a transição energética e implantação de nova infraestrutura verde adaptada que irá exigir esforços de governança, regulação e políticas públicas para sua implantação em médio prazo.

Os transportes aquaviários são os mais sustentáveis do ponto de vista de emissão de gases poluentes e de otimização de recursos para maior volume de bens em circulação (VIADONAU, 2019). Contudo, têm uma estrutura modesta com potencial de dobrar o percurso de hidrovias. Seus riscos e a intermitência do nível de água dos rios em função dos ciclos de secas, cada vez mais recorrentes, impedem a otimização desse tipo de transporte. No caso da região amazônica, o impacto é tamanho que afeta o dia a dia da população urbana que depende essencialmente desse tipo de transporte. As secas provocam ainda o efeito das “terras caídas”, ou seja, a desestabilização das bordas do leito do rio com o rebaixamento do nível de água, gerando áreas de risco.

Esse quadro demonstra a necessidade urgente de ações estruturais da adaptabilidade da rede de infraestrutura de transportes (regional e urbana) tendo em vista essas interfaces. Além de apontar a urgência na consolidação de investimentos que proporcionem ampliação dos serviços, sua redundância e alternativas aos padrões consolidados, de usos obsoletos e que não respondem às atuais condições socioambientais.

Os estudos em curso relacionados ao ProAdapta (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, PROADAPTA, 2022) têm sido pioneiros no entendimento dos impactos e na geração de respostas e diretrizes para novas políticas públicas de desenvolvimento regional. Para o desenvolvimento urbano, contudo, será necessário investigar alguns dos impactos recíprocos junto das infraestruturas regionais para compreender melhor, diante de uma urbanização regional, quais estratégias podem ser adotadas. É, portanto, uma oportunidade de tomar como parâmetro o entendimento dos impactos climáticos nas infraestruturas regionais para entender suas reciprocidades com as cidades e as infraestruturas urbanas.

Será inevitável considerar uma resiliência sistêmica às redes de infraestrutura. Tendo em vista que seus impactos ocorrem sistematicamente, a capacidade adaptativa e de resposta aos efeitos dos eventos extremos precisam ser concebidos dentro dessa lógica. E os investimentos,



dimensionados e justificados a partir dos efeitos diretos e – principalmente – indiretos que podem proporcionar nos benefícios infraestruturais e nas cidades.

### Agradecimentos

Processo 2022/01583-9. Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

CNPq, Modalidade PQ, Nível 2. Processo 307498/2023-9.

### REFERÊNCIAS

CEPED UFSC; WORLD BANK. (2016). **Relatório de danos materiais e prejuízos decorrentes de desastres naturais no Brasil: 1995 - 2014.** [s.l.] Universidade Federal de Santa Catarina. Centro Universitário de Estudos e Pesquisas sobre Desastres (CEPED UFSC); Banco Mundial.

IPCC. (2023). **Summary for Policymakers.** In: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate. IPCC: Geneva, Switzerland.

MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURA, PROADAPTA. (2022). **Serviço de Consultoria:** Contratação de serviços de consultoria para o levantamento de impactos e riscos climáticos sobre a infraestrutura federal de transporte terrestres (rodoviário e ferroviário) existente e projetada PRODUTO 6 - MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO. GITEC Brasil, GIC, COPPE-UFRJ, GIZ, ProAdapta, INPE, MCTI, MInfra.

VIADONAU. (2019). **Reader – Green Transport.** Sammlung der für den Foliensatz “Green Transport” relevanten Passagen aus dem viadonau “Handbuch der Donauschifffahrt” (2019) sowie aus anderem relevantem Quellen. Viena.

WRI BRASIL; GIZ; MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA. (2021). **Infraestrutura de baixo carbono nas áreas urbanas no Brasil.** Contexto, barreiras e oportunidades para o fluxo de financiamento verde e climático nas cidades brasileiras. Brasília-DF.



## RESUMO do Trabalho 03

### A FACE URBANA DA POLÍTICA TARIFÁRIA NOS TRANSPORTES: DESAFIOS E REPERCUSSÕES EM SÃO PAULO

A rede de transportes coletivos constitui importante elo integrador do tecido urbano ao permitir a conexão de pessoas em diferentes regiões da metrópole, além de estruturar os caminhos e eixos de crescimento das cidades. Crescimento este diretamente ligado ao desenvolvimento dos meios de transporte (Ascher, 2010, p. 19), que resultou no processo acelerado de espraiamento da mancha urbana. De mesma forma, a rede de transportes é acionada para “amenizar externalidades do crescimento desordenado” (Vasconcellos, 1999, p. 40), ao promover novas ligações estratégicas e gerar pontos de conexão modal com distintas regiões da urbe. A capilaridade da rede permite acesso amplo e equitativo a todo o território, servindo à formação de unidade urbana e social.

A conexão de São Paulo pelo transporte coletivo, no ideal da sustentabilidade, entrelaça-se à necessidade de financiamento da operação de extensas redes, em custos suportados majoritariamente por meio da cobrança de tarifa aos usuários finais, além de complementação por subsídios auferidos pelo governo. Para evitar o processo de evasão fiscal, gradis, catracas e demais formas de bloqueios (Figura 1) são instalados nos veículos e nas estações de transbordo, gerando ambientes vedados à livre passagem, principalmente em locais onde a transferência modal é gratuita.



Figura 1: Catracas para embarque no Terminal Parque Dom Pedro II, em São Paulo.  
Fonte: Sidnei Santos / Assessoria de Imprensa - SPTrans



Desta forma, o presente trabalho pretende abordar como as estruturas de cobrança tarifária dos transportes influencia na organização do tecido urbano e na apropriação deste pela população. Com foco de observação na cidade de São Paulo, pode-se conferir que parcela significativa dos terminais de ônibus e estações metroferroviárias possuem elementos de segregação espacial, instalados para contabilização de passageiros e cobranças de tarifas ao direito de circular pela cidade.

Uma vez que a tarifa se configura como garantia econômico-financeira do negócio, “[...] na prática ela torna o uso dos transportes coletivos privativos dos que a pagam” (Gregori, 2016). De igual escala ocorre com os equipamentos de integração modal, onde a proposta de “restringir a ambientação às qualidades do espaço que abriga os passageiros” (Gasperini, 1972) tem respaldo na dicotomia entre forma e função, assim como na formação de enclaves fortificados. Segundo Teresa Pires Caldeira (2000, p. 259), “os enclaves são literais na sua criação de separação. São claramente demarcados por todos os tipos de barreiras físicas e artifícios de distanciamento e [...] oferecem uma nova maneira de estabelecer fronteiras entre grupos sociais”.

Nas palavras de Henri Lefebvre (2001, p. 99), “as segregações que destroem morfologicamente a cidade e que ameaçam a vida urbana não podem ser tomadas por efeito nem de acasos, nem de conjunturas locais”. Há, pois, o ideal capitalista sobreposto ao direito à livre circulação e apropriação do espaço público, em que se registra a fragmentação e a fortificação de áreas urbanas.

Os terminais, estações e hubs de mobilidade, entretanto, detêm a premissa integradora do espaço público urbano. Conforme pontua Lourenço Gimenes (2005, p. 13), “é na estação intermodal onde se dá o maior potencial de articulação funcional e espacial entre diferentes escalas da metrópole”, lugar de passagem de grande fluxo de passageiros em seus trajetos diários. São pontos nodais, de distinção na metrópole, em centralidades e referências regionais. Por sua vez, locais de breve permanência dos usuários, “não-lugares” conforme o ideal de Marc Augé. Em contrapartida, Jaime Lerner (2012, p. 45) afirma que estes locais podem ser pensados como bons pontos de encontro. De mesma sorte, as ruas são assim estabelecidas nas considerações de Lefebvre (2001) quanto ao direito à cidade.

Em São Paulo, enquanto alguns terminais são vedados, outros, conectados ao metrô, apresentam plataformas livres, em continuidade do passeio público, em clara identificação do efeito do espaço público dedicado aos transportes. Porém, este é um ideal distante, quando comparado com cidades como Frankfurt, na Alemanha, ou Copenhague, na Dinamarca. Nestas cidades, o acesso a todos os espaços de integração ocorre de forma livre, sem quaisquer impedimentos físicos, sendo os pagamentos realizados voluntariamente pela população, em totens eletrônicos, além de poucos fiscais para levantamento randomizado. Com essa prática,



as estações de embarque e desembarque passam a dispor de estruturas menores e simplificadas, com acesso facilitado à população usuária. O ideal utópico também repercute no exemplo do VLT Carioca, com pontos de parada integrados à urbe lindeira. O formato em pagamento voluntário pela população tem registrado baixos índices de evasão fiscal, e maior integração urbana.

Por meio de revisão bibliográfica e análise de estudos de caso nacionais e internacionais, o presente trabalho busca apresentar como os elementos voltados ao controle da evasão fiscal promovem segregação do espaço público e restringem o acesso e a apropriação dos modais coletivos pelos paulistanos. Contraria-se, portanto, os esforços em se reduzir a dependência do transporte individual, de mesma forma como na redução dos índices congestionamentos, poluição atmosférica e acidentes de trânsito. A geração de um espaço urbano sustentável e equitativo deve considerar a disponibilidade de pleno acesso da população aos equipamentos de transporte coletivo, além das repercussões espaciais e sociais no tecido urbano adjacente.

## REFERÊNCIAS

- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo** / Teresa Pires do Rio Caldeira; tradução de Frank de Oliveira e Henrique Monteiro – São Paulo: Ed. 34; Edusp, 2000.
- GASPERINI, Gian Carlo. **Arquitetura e Transportes**. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 1972.
- GIMENES, Lourenço Urbano. **Análise da estação intermodal da Luz**. Dissertação (Mestrado) – FAU-USP, São Paulo, 2005.
- GREGORI, Lucio et al. **A Luta pela universalidade das políticas públicas de transporte**. Revista de Políticas Pública, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2016, p. 117-126.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade** / Henri Lefebvre; tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. 6a ed. – Rio de Janeiro: Record, 2012.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Circular é preciso. Viver não é preciso**. São Paulo: Annablume, 1999.



## RESUMO do Trabalho 04

### MASTERPLAN COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E INTEGRADO: O CASO DA ÁREA DA ESTAÇÃO STRATFORD, LONDRES

O setor de transportes responde por um quarto das emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEE) (IPCC, 2014). De acordo com IBGE (2022), aproximadamente 115 milhões de veículos foram incrementados no Brasil desde o ano 2006 (Gráfico 1). Isto resulta num aumento aproximado de 328%. Por outro lado, o número de passageiros embarcados pelo Transporte Público Coletivo (TPC) nas principais capitais vem diminuindo drasticamente ano após ano. Dados do NTU de 2022-2023 apontam que, no sistema por ônibus urbano, houve uma queda de 24,4% na demanda de passageiros entre 2019 e 2022 - uma perda de 8 milhões de passageiros.

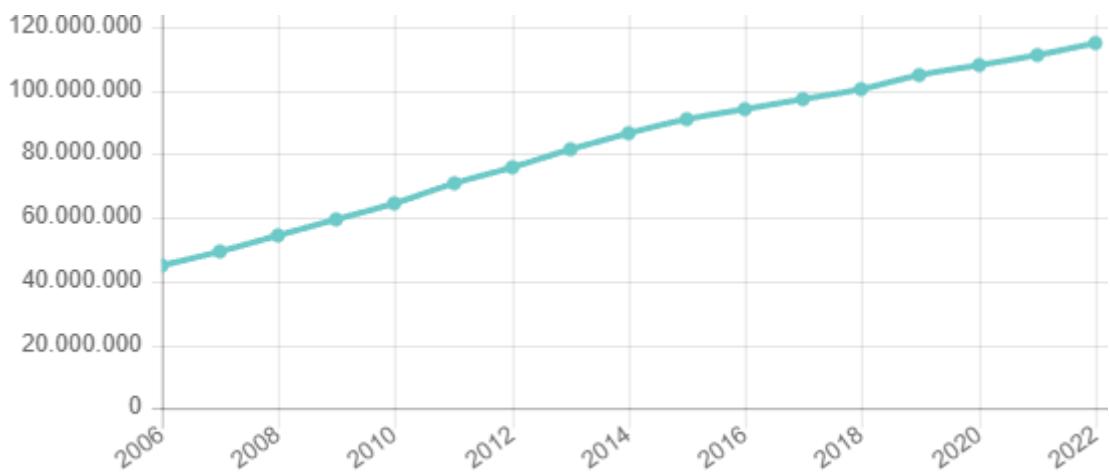


Gráfico 1 – crescimento da frota de veículos no Brasil. Fonte: IBGE, 2022

Um resultado prático dos números acima é o aumento da poluição nas cidades brasileiras. Com a greve de caminhoneiros em 2018 e a consequente redução do tráfego, principalmente de caminhões, constituiu-se um experimento raro para se avaliar os efeitos da poluição do ar em algumas cidades que detinham estações de monitoramento diário. O relatório de Vormittag e Delgado (2018) comprovam que com apenas 11 dias de greve foi possível verificar a redução de até 78% da poluição em alguns pontos no Estado de São Paulo!

Estamos numa encruzilhada. Como atrair novos usuários para o Transporte Público Coletivo (TPC) ao passo em que se possa diminuir a curva crescente de veículos motorizados nas ruas - que poluem diariamente o ar que respiramos?

O presente trabalho reforça a ideia de que os sistemas de transportes são a base da sustentabilidade das cidades. Parte-se do pressuposto que o entorno de Nós de Transporte é por um lado relevante para a sustentabilidade das cidades e estruturação urbana; por outro,



frente às transformações espaciais impostas em seu território ao longo do século XX, estes infraestruturas podem ser a base de tensões espaciais, desqualificando o lugar e não incentivando o uso aos Nós de Transportes, em especial do acesso à Rede de Transporte Público Coletivo (TPC).

Assim, almeja-se discutir o papel do Masterplan como um importante instrumento urbano e de desenho no contexto de um efetivo desenvolvimento sustentável e integrado a uma área estratégica da cidade. Apoiado nas formulações do Urbanismo Contemporâneo, bem como nas orientações espaciais implementadas em diversas cidades europeias para remodelação espacial de estações ferroviárias estratégicas, este trabalho analisa o processo de transformação espacial da Área da Estação Stratford (Londres) como um estudo de caso. A Estação Stratford, impulsionada a partir dos Jogos Olímpicos de 2012, superou diversos dilemas - sejam eles de governança, econômicos, habitacionais, de mobilidade e ainda ambientais – num território outrora “abandonado”, carente, entre outros.

Compreendendo, pois, que a infraestrutura contemporânea deve dialogar com arquitetura, mobilidade e cidade por meio da integração de territórios, questionamos: como implementar essas infraestruturas integradas, resilientes e, quiçá, adaptativas no território urbano?

Portas (2011) sinaliza um caminho. Antes ele coloca o problema. Por um lado, trabalhar no “lote” isolado contribui apenas com um programa. Por outro lado, como programa e desenho são elementos não sucessivos, mas interdependentes, impõe-se a necessidade da integração. Propõe então uma relação cíclica: Forma-Programa-Forma.

Trata-se, pois, de uma abordagem diversa da tecnocrática, em que a realização da forma transforma o programa que, uma vez transformado, altera a forma. Então, como programar, controlar, formar o espaço físico das cidades com uma certa coerência durante seu processo de desenvolvimento? Seguindo na linha argumentativa, o autor introduz o conceito de modelo estruturante, de estruturas significantes, fazendo uso de diferentes esquemas. Seria necessário desenvolver um processo de programação arquitetônica, o Meta-Programa, Meta-Projeto e Meta-Desenho (Portas, 2011).

O Meta-Projeto é entendido como a estruturação do programa de funções, um “Projeto de Projetos” que, perante uma ou mais macroestruturas de elementos urbanos, define tipos e articulações, onde as formas dos edifícios são ainda genéricas. O Meta-Programa se traduz num modelo de aspirações e objetivos que solicitam resposta a nível universal, conciliando os programas setoriais. Ele propõe prioridades e inter-relações básicas entre os fatores, se transformado em um projeto preciso: o Meta-Desenho, que entra em contato com o seu respectivo contexto, como aquele que resolve então o Meta-Programa.

É com esse entendimento, entre outros não detalhados neste trabalho, que se observa uma prática urbana incipiente no âmbito europeu, oferecendo pistas sobre como são implementados o Meta-Programa, Meta-Projeto e Meta-Desenho. É o caso do instrumento denominado de Masterplan.



Enquanto que o Projeto Urbano é como um grande projeto que conserta tudo, pronto para ser construído, como um Plano Especializado; uma ferramenta legal que cria direitos de construção precisos e especificam provisões de infraestrutura, de uma certa rigidez formal, jurídica e temporal, o Masterplan está sendo introduzido no *processo* de planejamento urbano como uma ferramenta mais flexível.

Entendemos o Masterplan como um instrumento base capaz de redefinir as ferramentas de planejamento, adaptando-se às regras e ao processo. De acordo com Bullivant (2012), o conceito de Masterplan na contemporaneidade deve ser entendido como um compromisso com a construção de um espaço social capaz de gerar um sentimento de propriedade e conectividade.

A figura do Masterplan é interpretada como um esquema de coerências, sobretudo nos usos, densidades e sistemas de comunicação, que depois são negociados e pactuados entre as partes (Baiardi, 2018). Assim, o Masterplan funciona como um instrumento de mediação de escala, na mediador dos instrumentos urbanos, das questões morfológicas, de diversas disciplinas e governanças, tendo o Município como o grande maestro.

É neste panorama conceitual que se almeja demonstrar os resultados do processo de desenho da área de estação de Stratford, onde o núcleo da estação foi o catalisador de um desenvolvimento sustentável, resiliente e socialmente justo, coerente com os desafios urbanos e ambientais do século XXI.

## REFERÊNCIAS

BAIARDI, Y. C. L. **Nó de transporte e lugar: dilemas, desafios e potencialidades para o desenvolvimento de um Hub Urbano de Mobilidade – SP.** 2018. 576f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.

BULLIVANT, L. **Masterplanning Futures.** New York: Routledge, 2012, p. 4. Grifo nosso. Disponível em: <<https://www.book2look.com/embed/9781135717834>>. Acesso em 09 dez. 2017.

NTU. Anuário NTU: 2022-2023. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Brasília, 2023.

PORRAS, N. **A cidade como arquitetura.** Lisboa: Livros Horizonte, 2011. p. 23.

VORMITTAG, Evangelina; DELGADO, Juliana. **Relatório de poluição do ar durante a greve dos caminhoneiros no Brasil.** São Paulo: Instituto Saúde e Sustentabilidade, 2018. Disponível em: [https://www.saudeesustentabilidade.org.br/wp-content/uploads/2018/07/Relatorio\\_GreveCaminhoneiros\\_13.07.18-1.pdf](https://www.saudeesustentabilidade.org.br/wp-content/uploads/2018/07/Relatorio_GreveCaminhoneiros_13.07.18-1.pdf). Acesso em: 05 mar. 2024.

## Sites:

IBGE, Frota de veículos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?tipo=grafico&indicador=28120>. Acesso em 18 maio 2024



## RESUMO do Trabalho 05

### CIDADE À VENDA: LUCRO, FRAGMENTAÇÃO E DESAFIOS CLIMÁTICOS

Ao longo dos últimos 50 anos, o processo de urbanização das cidades brasileiras se deu de forma acelerada e assimétrica. Ela, de modo geral, ocorreu através de práticas de planejamento e gestão urbana focadas mais intensamente na solução rápida de problemas do que na consolidação e promoção holística de um espaço urbano inclusivo e ambientalmente equilibrado. A partir dos anos 1970, o crescimento urbanístico a todo custo resultou em investimentos pautados em questões comerciais e do mercado imobiliário. Tal fato deu início a uma “[...] inversão de papéis e a consequente conversão do planejamento urbano [...] num ramo da urbanização empresarial [...]” (Arantes et al, 2012, p. 24). Dessa forma, e em linhas gerais, o que se percebe é que “[...] a cidade que era palco de negócios se tornou “o” negócio em si mesma [...]” (Caldana, 2020, p. 14). A cidade se tornou um produto que está à venda.

Se estabelece a ideia de tirar lucro da venda do produto “cidade”, que tem como pilar a iniciativa do poder público baseada, principalmente, nos anseios de mercado, deixando de lado tanto as necessidades urgentes da população, em especial a que se encontra em situação de vulnerabilidade social, como às questões de combate às mudanças climáticas.

O presente trabalho tem como objetivo analisar a cidade como um produto à venda, que tem como foco a transformação e a requalificação de espaços fragmentados e disponibilizados ao mercado imobiliário, em detrimento às ações voltadas a mitigação dos efeitos da ação climática e do desenho de conjunto da cidade. Essa situação se dá uma vez que é mais “cômodo” investir na atração de espaços pontuais - a exemplo dos projetos denominados de “acupuntura urbana” - do que em planos e projetos urbanos de ampla escala que visem ações em prol da sustentabilidade, da inclusão e da justiça social.

O antropólogo Nestor Garcia Canclini (2015, p. 83) ressalta que “O festival da cidade reproduz as segmentações e segregações da população engendradas pela desigualdade de acesso ao capital e à educação, e pela distribuição residencial dos habitantes”, o que corrobora com o fato das ações pontuais promovidas pelo poder público e iniciativa privada se destacarem em desvantagem à cidade como um todo. Assim, processos de gentrificação empurram os cidadãos para áreas periféricas, promovendo ocupações irregulares. Fato este que demanda mais investimentos em infraestrutura urbana, rodoviária e de transporte de massa, acarretando maior consumo do território e diminuição de áreas permeáveis e preservadas. Portanto, percebe-se que a estruturação do espaço urbano “[...] se processa sob o domínio de forças que representam os interesses de consumo (condições de vida) das camadas de mais alta renda. [...] tal estruturação se dá sob a ação do conflito de classes em torno das vantagens e desvantagens do espaço urbano”, conforme aponta Villaça (2001, p. 328).

Nesse cenário, reflete-se sobre a promoção e venda de espaços segregados e fragmentados que não se relacionam com a totalidade da cidade e não abarcam toda a população. Tal situação, analisada em conjunto com a mobilidade promovida especialmente pelo automóvel, permite a



inserção de equipamentos dispersos no território de forma a consolidar “[...] um parque de objetos e fragmentos da cidade, isolados e livremente dispostos no verde.” (SECCHI, 2006, p. 103).

Por esta abordagem, privilegia-se o lote e a edificação nele construída e não se concretiza um projeto urbano pautado por questões socioambientais, da visão de conjunto e de qualidade de vida. Como resultado, verifica-se o aumento da ocupação de áreas propensas ao maior risco dos efeitos climáticos em especial pela população mais vulnerável. Tal fato corrobora não somente com a fragilidade dessas áreas como também se reflete em outras áreas consolidadas das cidades.

De forma a ilustrar o apresentado, será feita uma discussão por meio de revisão bibliográfica e análise de estudo de caso, em específico, do concurso *Reinventing Cities São Paulo 2022*, bem como dos quatro projetos vencedores do certame. Uma vez que se tratou de iniciativa de requalificação de espaços públicos na cidade de São Paulo, com foco no combate às mudanças climáticas e na melhoria de um importante anel viário no centro da capital paulista, a argumentação se dará na tentativa de verificar o esforço do poder público na mitigação de eventos climáticos extremos e na construção de espaços sustentáveis e inclusivos.

Diante de todo exposto, é mister verificar a necessidade de se repensar o planejamento urbano estratégico, no qual o poder público constantemente age em função dos interesses da iniciativa privada visando prioritariamente a busca de lucro. Vender a cidade é uma prática que ocorre mundo afora por consequência da globalização e da disputa incessante pela atração de capital privado. O que se discute, portanto, é que a venda das cidades se concretiza apenas em fragmentos do território, privilegiando apenas parte da população. O resultado é a inexistência de políticas públicas eficazes que (re)pensem o território por completo. Considerado as palavras do historiador Hobsbawm (1994, p.497), “Se tentarmos construir o terceiro milénio nessa base vamos fracassar e o preço do fracasso, ou seja, a alternativa para uma mudança da sociedade, é a escuridão”. Cidades não podem estar à venda.

## REFERÊNCIAS

ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2012. 192 p.

CALDANA, V. Hiperlugares (móveis), transição e ruptura. In: ORTIZ, Yency Contreras; BORTHAGARAY, Andrés (editores). **Hiperlugares móviles**. Actividades conectadas más allá del transporte. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2020. Disponível em: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/78783>. Acesso em 15 de Ago. de 2022.

CANCLINI, N. **Consumidores e Cidadãos**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2015. 228 p.

HOBSBAWN, E. **Era dos extremos: o breve século XX 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras., 1991

SECCHI, B. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006. 116 p.



VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001. 375 p.