

## Direito à mobilidade como critério de avaliação de políticas públicas.

Renata Florentino 1; Jonas de Oliveira Bertucci 2

Jonas Bertucci, economista, Rodas da Paz (61) 8171-4580 [mestrejonas@gmail.com](mailto:mestrejonas@gmail.com)

Renata Florentino, socióloga, Observatório das Metrópoles (61) 9333-7880 [tataflorentino@gmail.com](mailto:tataflorentino@gmail.com)

**Resumo:** O Brasil vem contando com expressivo volume de recursos investido em políticas de mobilidade urbana, especialmente motivado pelos megaeventos esportivos. Para avaliar os impactos desses projetos, tenta-se aqui estabelecer critérios que fogem das propostas de city marketing e trabalha-se a partir do debate sobre direito à cidade, com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**Palavras-Chaves:** indicadores,

**Introdução** Tem-se como premissa neste texto que a mobilidade é uma dimensão crucial do direito à cidade, permitindo a integração entre pessoas e espaços. Essa relação das pessoas com espaços públicos, para Milton Santos, é a base para se construir a distinção entre “espaço”, que é dotado de significados, vida e funções, e “paisagem”, referente apenas às formas de um local (Santos, 2008). Ao mesmo tempo, há uma preocupação de fundo que é a de evitar a privatização dos espaços públicos para se ofertar espaços para automóveis. Como apontou Henri Lefebvre:

O Automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. Nunca é demais repetir. Este Objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema” a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Alguns especialistas chegam a designar por um termo que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as conseqüências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O Circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica. (Lefebvre, 1991, pp. 110-2)

**Diagnóstico** Existe atualmente restrição do Ministério das Cidades em financiar obras que sejam exclusivas de expansão viária - opção que contempla o automóvel, mas não o trânsito urbano como um todo - e o ex-Ministro do Esporte, Orlando Silva Júnior, afirmou publicamente em 2011 que a prioridade nas cidades-sede da Copa do Mundo de 2014 era a eficiência do transporte e não o fluxo de automóveis. Ainda assim, essas tentativas de priorização do transporte coletivo ocorreram dentro de um contexto em que o modelo de desenvolvimento (por vezes chamado neodesenvolvimentismo) adotado pelo governo federal de fato priorizou em termos orçamentários o uso e aquisição individual de automóveis e estimulou o consumo deste bem, tanto através da oferta de crédito para a aquisição deste bem e da desoneração do veículo (IPI reduzido) como através dos subsídios ao preço da gasolina (abrindo mão temporariamente inclusive da CIDE).

Ao se iniciar o esboço do que se pretende transformar num elenco de critérios de avaliação das políticas de mobilidade urbana implementadas pelos municípios brasileiros que sediaram os jogos da Copa de 2014, vários documentos foram consultados, elaborados pela FIFA, pelo Ministério do Esporte, pelo Ministério das Cidades e pelo centro de pesquisa ITDP (Institute for Transportation and Development Policy). O ITDP, que atuou no Brasil em

especial no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte, elencou internacionalmente 8 princípios para a Mobilidade Sustentável, cada um acompanhado de subitens:

1. ANDAR A PÉ: desenvolver ambiência urbana que estimule o caminhar
  - Diminuir a largura das ruas a atravessar
  - Enfatizar a segurança e o conforto do pedestre
  - Incentivar atividades rentes ao chão e criar espaços públicos adequados à convivência e ao relaxamento
2. USAR A BICICLETA: priorizar redes de ciclovias e ciclofaixas
  - Desenhar ruas que propiciem conveniência e segurança para o ciclista
  - Providenciar estacionamento seguro para as bicicletas públicas e privadas
3. CONECTAR: criar sistemas compactos de ruas e caminhos
  - Criar redes densas de ruas e travessas com alta permeabilidade para pedestres e bicicletas
  - Criar vias de alta capacidade para carros assim como passagens e áreas verdes para estimular o transporte não motorizado
4. TRANSPORTAR: Prover transporte coletivo de alta qualidade
  - Garantir um serviço de transporte frequente, rápido e direto
  - Estabelecer, no mínimo, um corredor de alta capacidade com linhas exclusivas para o transporte público que estejam a uma distância alcançável a pé para 80% da população
  - Localizar estações de transporte, locais de moradia, trabalho e serviços que estejam a uma distância que possa ser percorrida a pé entre eles
5. MISTURAR: Planejar o uso misto do espaço urbano
  - Harmonizar moradia, comércio e serviços
  - Oferecer parques e atividades de lazer em espaços públicos ao ar livre
6. DENSIFICAR: estabelecer correspondência entre densidade urbana e capacidade do sistema de transporte
  - Adaptar a densidade à capacidade do sistema de transporte
  - Maximizar a capacidade do sistema de transportes capacidade planejado
7. COMPACTAR: Criar regiões compactas, coesas e bem conectadas
  - Reduzir o espraiamento, focando o desenvolvimento em áreas já ocupadas ou a elas adjacentes
  - Fazer coexistir no mesmo espaço, trabalho e moradia para evitar deslocamentos desnecessários
8. PROMOVER MUDANÇAS: Aumentar a mobilidade regulando o estacionamento e o uso das vias
  - Reduzir o número de estacionamentos para desestimular o uso de automóveis particulares nos horários de pico do trânsito
  - Ajustar a cobrança de taxas pelo uso do automóvel segundo hora do dia e destino

Outro documento considerado foi a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Projeto de Lei 166/2010 no Senado, sancionado como Lei 12.587/11), cujas diretrizes estão em diálogo com materiais do PAC da Mobilidade e também do ITDP.

São diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I – Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os modos motorizados e dos serviços de transporte público sobre o transporte individual motorizado;

III – Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV – Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos das pessoas e cargas nas cidades;

V – Incentivo ao desenvolvimento científico–tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII – integração com as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi aprovada com poucos vetos, relacionados mais à parte do sistema de financiamento da política do que ao seu marco conceitual de diretrizes. A parte de financiamento da lei, da forma que foi sancionada, revela muito sobre a visão da mobilidade como um serviço de mercado e não como direito da população.

Um dos vetos presidenciais foi feito aos parágrafos 1º e 3º do artigo 8º, que proibiam a concessão de gratuidades nos serviços de transporte público às custas dos usuários pagantes, devendo as gratuidades terem fontes de financiamento previstas em leis específicas. Esse veto significa que os usuários do sistema de transporte coletivo, notadamente representantes de grupos sociais de baixa renda, são responsáveis por assegurar o acesso ao transporte daqueles que são ainda mais pobres. Esse mecanismo de financiamento e cobrança é utilizado como argumentação conservadora para se negar a cessão de gratuidades aos grupos mais desfavorecidos da sociedade, dando ao problema do acesso ao transporte como uma caricatura de “conflito de pobres”, sem que aqueles que se beneficiam de fato da circulação dessas pessoas na cidade ajudem no financiamento desse sistema.

Outro veto foi ao artigo 16, que lista as atribuições da União, e ao artigo 18, que trata das atribuições dos municípios. Os dois artigos vetados falavam de “*adotar incentivos financeiros e fiscais para a implementação dos princípios e diretrizes desta Lei*”. O veto a esses artigos, simultâneo às ofertas de incentivos fiscais à indústria automobilística no país, explicitou a quem o Estado estava direcionando a preferência.

**Proposições** A disputa entre modelos de projetos de mobilidade pode ser visualizada de acordo com a sugestão de enquadramento analítica denominada *Nirvana Assumption*, conforme quadro a seguir, onde é possível visualizar e comparar as soluções de mercado e soluções de Estado, válido para um entendimento de Estado quase em seu tipo ideal, de atendimento do bem comum:

Mercado		Estado	
Valor geral	Manifestação na política de mobilidade	Manifestação na política de mobilidade	Valor geral
<b>Eficiência</b>	Fluidez de tráfego (highways, freeways, passarelas elevadas para travessia de pedestre)	Segurança dos usuários (redução da velocidade de vias, semaforização, faixas de pedestre)	<b>Justiça</b>
<b>Liberdade de Escolha</b>	Modal individual motorizado em deslocamento porta a porta	Transporte público coletivo com integração modal	<b>Democracia</b>
<b>Criatividade</b>	Produção de carros elétricos, carros menores (para 2 pessoas), bicicletas motorizadas	Espaço viário destinado a ao transporte coletivo e pedestres, restringindo áreas ocupadas por carros	<b>Tratamento Equânime</b>

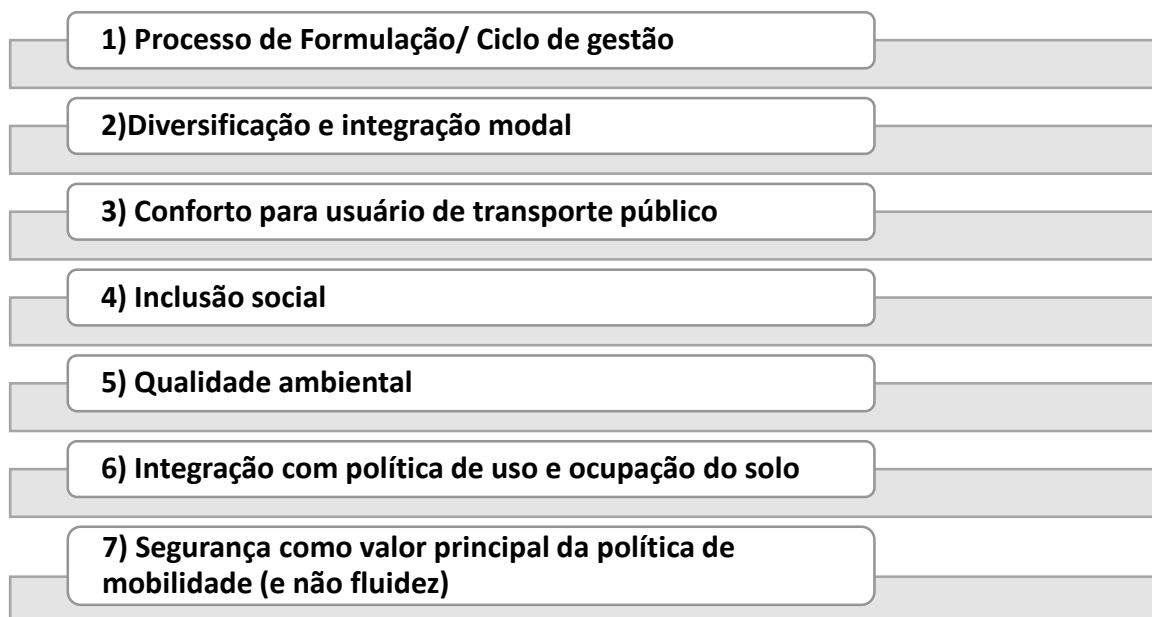
Adaptado de Rothstein, 1998, p. 201

Nesse contexto, houve linhas de financiamento do PAC da Mobilidade para a preparação das cidades-sede da Copa de 2014 que buscaram os extremos de cada lado. Ao mesmo tempo em que viabilizam o transporte público, o fizeram por meio de megaprojetos e não de planejamento urbano que dê conta de diversificar os usos do solo para encurtar as distâncias de deslocamento pendular, em aliança com os setores imobiliários, empreiteiras e setor automotivo (Maricato, 2013).

Ao final dos preparativos para a sediação dos jogos da Copa de 2014, dados os volumes anunciados investido, grandes e médias cidades brasileiras deveriam então com mais equipamentos urbanos, capazes de sanar ao menos em parte os problemas relacionados à mobilidade vivenciados pelas populações: congestionamento, poluição do ar e sonora, frequente má qualidade do transporte coletivo público, acidentes de trânsito, altas tarifas e falta de acessibilidade. Sem dúvida, são problemas relacionados à qualidade de vida das populações. E observando que dentro da política urbana a pauta habitacional é consideravelmente mais forte que a da mobilidade, a conquista de tantos recursos para a área de fato constituiu numa oportunidade inédita.

Entretanto, para se evitar a ilusão de que mais dinheiro gasto é sinônimo de política pública bem executada e de problema resolvido, é preciso qualificar como essa oportunidade foi de fato aproveitada, e que tipo de política foi implementada em função da Copa.

Com base tanto nos documentos orientadores do PAC da Mobilidade Urbana, documentos do ITDP, da ANTP e na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram criados sete blocos temáticos considerados estruturantes para uma política urbana que trate a mobilidade como um direito de sua população:



Cada bloco a seguir tenta avançar, sem expectativa de exaustão, nos dados a serem levantados para cada rol de análise da política de mobilidade urbana em nível municipal e estadual, tendo como referência para fonte de dados órgão de três localidades, dois municípios e o Distrito Federal. Com a aprovação do Estatuto da Metrópole (Lei 13.089), o enfoque para a aplicação da PNMU em regiões metropolitanas passa a ser ainda mais essencial do que já é na prática.

1. Processo de Formulação/ Ciclo de gestão	Dado	Fonte
a) Alteração de marcos legais que regulem o tema	Leis e Decretos (em especial LUOS, Zoneamentos e Planos Diretores)	Diário Oficial e sites institucionais do Poder Executivo e Legislativos locais
b) Projetos que foram sugeridos/passaram por instâncias decisórias com mecanismos de participação social ou accountability	Realização de Audiências públicas, instalação de conselhos, GT ou comitês e eventos abertos organizados pelo poder público	Sites institucionais das Prefeituras, GDF, Ministério Público e Associações da Sociedade Civil

2. Diversificação e integração modal	Dado	Fonte
a. Implantação de novos modais (monotrilho, VLT, metrô, BRT)	lista de empreendimentos em planejamento/licitação (expansão das redes e instalação de novos modais)	Secretarias de Transporte/Desenvolvimento Urbano, BHTrans, DFTrans, CPTM, SPTrans
b. Integração tarifária	regras de utilização de Bilhete Único e integração em terminais	BHTrans, DFTrans, SPTrans
c. Criação de rotas de pedestre (calçamento e travessia adequada)	Km de calçamento e localização	BHTrans, DFTrans, SPTrans e CET
d. Criação de rotas de bicicleta (ciclovia, ciclofaixa e faixa compartilhada) <sup>1</sup>	Km e localização	BHTrans, DFTrans, SPTrans e CET
e. Implantação de bicicletários em terminais de ônibus ou metrô (serviços de empréstimo gratuito ou locação de também são considerados)	capacidade e localização	BHTrans, DFTrans, CPTM, Metrô, SPTrans
f. Aumento da frota de taxi	taxis/mil habitantes	BHTrans, DFTrans, SPTrans

<sup>1</sup> A ciclofaixa não é segregada do asfalto, e é reivindicação política de uso compartilhado do espaço viário com os carros e demais veículos, tal como as faixas de ônibus.

3. Conforto para o usuário de Transporte Público	Dado	Fonte
a) Expansão da cobertura espacial dos modais existentes	número de destinos/comprimento de rotas/oferta de assentos por hora	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM
b) Modernização de terminais	pagamento antecipado/ instalação de banheiros e bebedouros/ postos de informação/ proteção para chuva / wifi	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM,
c) Redução de tempo de viagem <sup>2</sup>	Pesquisa Origem Destino / Pesquisa Nossa São Paulo / Velocidade média do tempo de viagem	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM, EMTU, CET
d) Informação gratuita e facilmente acessível sobre linhas, horários e itinerários	Site e informativos com itinerário e horários das linhas	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô
e) Priorização de investimento em áreas de congestionamento	área de localização dos Kms engarrafados e orçamento executado	BHTrans, DFTrans, SPTrans, MCidades,
f) Projetos de novos viários com previsão de corredor de ônibus	presença de corredor de ônibus em obras viárias	projetos da Sec. Estadual, Municipal e Distrital de obras
g) Acessibilidade para deficientes com autonomia	relação frota de ônibus e taxi adaptada/mil habitantes e quilômetros de calçadas adaptadas	BHTrans, DFTrans, SPTrans
h) Aquisição de ônibus de piso baixo / Elevação dos pontos de ônibus	assentos em ônibus de piso baixo / reforma de terminais de corredores	BHTrans, DFTrans, SPTrans

Em relação à acessibilidade vale mencionar que o assunto está regulamentado pelo Decreto nº 5.296/04: “Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.” (Cidades, n/d, p. 34)<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Onde a pesquisa origem-destino não está disponível, pode-se estimar seus dados em função da área média de captação dos pontos de transporte público e da velocidade média de caminhada. O tempo de espera pode ser estimado em função da frequência média de viagens das linhas de transporte que servem o local (inclui headway para usuários de trem/metrô) (Vasconcellos, 2001, pp. 141-2). Outro ganho para a mensuração desse item refere-se à incorporação que o CENSO 2010 fez em seu questionário, perguntando agora sobre o tempo de deslocamento das pessoas.

<sup>3</sup> O famoso elevador em ônibus não oferece autonomia (pois há a necessidade de apoio do cobrador/motorista para operar a máquina), já o ponto de ônibus no mesmo nível do ônibus sim.

4. Inclusão social	Dado	Fonte
a) Acessibilidade da tarifa (% em relação ao Salário Mínimo)	Tarifa e Salário Mínimo <sup>4</sup>	ANTP e IBGE
b) Expansão de grupos isentos de pagamento de tarifa	grupos isentos e % em relação aos usuários / financiamento da isenção	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô
c) Expansão dos horários e dias de funcionamento dos modais aos finais de semana e horário noturno.	horário de funcionamento	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô
d) Comparação sócio-demográfica entre população beneficiada pela intervenção e população que recebe as externalidades da intervenção.	IDH-M dividido pelos distritos das cidades	PNUD / Atlas de Trabalho e Desenvolvimento da Cidade de São Paulo - Atlas Municipal, em 2007

Há uma dimensão que ainda não foi inserida nesse rol de itens a serem observados que é a dos grupos mais vulneráveis em relação à mobilidade, que são as crianças, mulheres e idosos, grupos que por condições econômicas desfavoráveis encontram-se mais frequentemente na condição de pedestres.

5. Qualidade ambiental	Dado	Fonte
a) Mudança na matriz de combustível (redução da dependência de combustíveis fósseis) <sup>5</sup>	Assentos/hora por fontes de combustível no transporte coletivo; aumento no deslocamento por transporte ativo	BHTrans, DFTrans, SPTrans, Metrô, CPTM, Pesquisas de Origem Destino
b) Redução da propagação de ruídos	<i>em busca</i>	

Foi escolhido tratar dessa externalidade como “qualidade ambiental” e não como “impacto ambiental” por se considerar que não existe impacto zero para políticas de mobilidade, e admitindo que certo grau de impacto compense (literalmente, através de mecanismos de compensação ambiental) a execução de determinadas políticas. Aqui se entende que a preocupação ambiental deve ser direcionada, num primeiro momento, para os tipos de modais, e, posteriormente, para seus combustíveis. É também uma tentativa de se diferenciar do discurso “ambiental” de alguns governos locais para remoção de famílias dentro de políticas de gentrificação, sob pretexto de criação de parques urbanos.

<sup>4</sup> Também pode se produzir o dado em relação à renda média mensal da cidade, para efeito comparativo.

<sup>5</sup> A emissão de poluentes é estimada pela ANTP considerando dois tipos: poluentes locais (Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarbonetos (HC), Óxidos de Nitrogênio (NOx), Óxidos de Enxofre (SO2) e Material Particulado (MP)) e poluente de efeito estufa (Dióxido de Carbono (CO2)). As emissões totais representam a soma das emissões destes dois tipos.

6. Integração com política de uso e ocupação do solo	Dado	Fonte
a) Ocupação de espaços vazios	lista de empreendimentos e sua localização	Prefeituras, GDF e mapas
b) Redução de áreas para estacionamento	Operações de multa e sinalização / desativação de estacionamentos públicos ou privados nos centros	BHTrans, DFTrans, SPTrans,
c) Políticas de descentralização de empregos e serviços	política de incentivos	Prefeituras e GDF
d) Elaboração de Planos de Mobilidade Municipais	Plano Diretor de Transporte Urbano Integrado ou Plano de Mobilidade	Prefeituras e GDF
e) Remoções de família atingidas pelas obras feitas adequadamente	Ofertas de casas, localização destas e oferta de "cheque despejo"	Ministério Públicos, Defensoria Pública, Movimentos de Moradia

No item 5 o "adequadamente" substitui um conjunto de informações: prazo com que moradores foram avisados de sua remoção, se casa foi trocada por outra casa ou por "cheque despejo", e distância do local original para local onde população foi instalada. Outro ponto, mais complexo, é a avaliação de se a remoção era de fato necessária (obra que seria feita no local poderia ser feita em outro local?), ou se a remoção atende à escolha de "limpeza social".

7. Segurança como valor principal da política de mobilidade (e não fluidez)	Dado	Fonte
a) Semáforo veicular com marcação de tempo para pedestre	Sinalização	CET, DETRAN, DER
b) Implantação de semáforos veiculares em vez de construção de passarelas de pedestres	lista de empreendimentos	SMT, CET
c) Redução da velocidade de vias	mudança na sinalização	CET, DETRAN, DER
d) Aumento de instalação de semáforos e de faixas de pedestres	Semáforos e faixas/mil habitantes	CET, DETRAN
e) Redução do investimento viário	Orçamento	Dersa, Secretarias de Obras

Passarelas elevadas não estão contempladas nesta listagem: seu foco é manter a fluidez dos carros, ao custo de penalizar o pedestre em seu trajeto, aumentando o percurso de travessia em um plano inclinado e seu tempo de deslocamento.



**Conclusões** O prazo que a lei garantiu aos municípios para se adaptarem à Lei, de três anos, mostrou-se insuficiente para a baixa capacidade de planejamento dos municípios brasileiros, dado que levantamento do próprio Ministério das Cidades em março de 2015 indicava que apenas 30% dos principais municípios haviam elaborado seu plano de mobilidade. Para além da baixa capacidade de planejamento institucional, a busca das informações listadas nesse texto nas capitais brasileiras mostra não só uma fraqueza institucional para o seguimento da lei como uma prática consolidada que muitas vezes se opõe às diretrizes da PNMU. Sugere-se o levantamento das informações listadas aqui, muito mais do que para tratamento de indicadores e elaboração de rankings entre municípios, para perceber dinâmicas locais, cujos sintomas podem ser percebidos através do elenco de informações aqui sugerido.

### **Referências Bibliográficas**

- Balassiano, R., Araujo, A., & Pereira, C. (2003). Integração de sistemas de transportes como estratégia de gerenciamento da mobilidade. In C. N. Transportes, Transporte em Transformação VII - Trabalhos vencedores do prêmio CNT Produção Acadêmica 2002 (pp. 161-178). Brasília: LGE.
- Flyvbjerg, B., Mette, H., & Soren, B. (2002). Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie? *Journal of the American Planning Association*, 68(3), pp. 279-95.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2006). *Megaprojects and Risk: an anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge Press.
- Gomide, A., & Galindo, E. (2013). A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. *Estudos Avançados*, 79, pp. 27-39.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2007). *Pesquisa de orçamentos familiares 2002-2003: Perfil das despesas no Brasil*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Rio de Janeiro.
- IPEA. (2013). *Texto para discussão 1813 - Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009)*. Brasília: IPEA.
- Lefebvre, H. (1991). A sociedade Burocrática de consumo dirigido. In H. Lefebvre, *A vida cotidiana no mundo moderno* (pp. 108-19). São Paulo: Ática.
- Maricato, E. (2013). É a questão urbana, estúpido! In C. Maior, *Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil* (pp. 19-26). São Paulo: Boitempo.
- Prefeitura de Belo Horizonte. (2010). *Balanço da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: BHTrans e Observatório da mobilidade.
- Sampaio, B., Neto, O., & Sampaio, Y. (2006, jun/dez). Eficiência na Gestão do Transporte Público: Lições para o Planejamento Institucional. *Planejamento e Políticas Públicas*, 29, pp. 101-120.
- Santos, B. J. (2001). A qualidade no serviço de transporte público urbano.
- Santos, M. (1992). 5 - Da indivisibilidade do espaço total e de sua análise através das instâncias produtivas. In M. Santos, *Espaço e Método* (pp. 61-64). São Paulo: Nobel.
- Santos, M. (2008). O espaço geográfico, um híbrido. In M. Santos, *A natureza do espaço* (pp. 89-113). São Paulo: EdUSP.
- Vasconcellos, E. (2000). *Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume.
- Vasconcellos, E. (2001). *Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume.
- Waiselfisz, J. J. (2012). *Caderno Complementar 2: ACIDENTES DE TRÂNSITO*. In J. J. Waiselfisz, *Mapa da violência: Os novos padrões da violência homicida no Brasil* (pp. 1-31). São Paulo: Sangari.