

CONTROLE DO TEMPO DE PERMANÊNCIA MÁXIMA E ININTERRUPTA EM UMA MESMA VAGA NO ESTACIONAMENTO ROTATIVO PAGO NA CIDADE DE SUZANO

Graduando José Batista de Souza - IFSP Câmpus Suzano

josebatistadesouza1968@gmail.com

Graduando Ricardo de Oliveira - IFSP Câmpus Suzano

ricardo.oliveiramogi@gmail.com

Prof. Dr. Régis Cortez Bueno - IFSP Câmpus Suzano

regiscb@ifsp.edu.br

RESUMO

O intenso fluxo de veículos circulantes pela malha viária do centro comercial no município de Suzano e que são potenciais consumidores para a região acaba se transformando em perdas, pois, a dificuldade em conseguir vaga para estacionar tem influenciado negativamente no comércio da cidade. Para abrandar essa situação é operado o sistema de estacionamento rotativo pago na região de maior concentração do comércio. Mas, o fato é que esse sistema não tem cumprido sua real finalidade de garantir rotatividade dos veículos ao encerrar o tempo máximo de permanência e ininterrupta em uma mesma vaga, portanto, descaracterizando seu propósito e reduzindo a efetiva quantidade de usuários por vaga durante a operação do sistema.

Dessa forma, esse estudo visa identificar os gargalos e propor possíveis melhorias na operação do sistema, e, para isso fora desenvolvida pesquisa exploratória e quantitativa que contou também com entrevistas de campo, sendo que, após análise minuciosa dos resultados concluiu-se por sugerir que a área operada pelo sistema seja dividida em quadras numeradas, sendo essa numeração anotada em campo específico no ticket e ou aplicativo para conferência permanente dos monitores, garantindo assim maior rotatividade na utilização dessas vagas e aumentando a eficiência do sistema, conseqüentemente, dinamizando o acesso do consumidor ao comércio da região e potencializando essa importante fonte de receita do município.

Palavras-Chave: Veículos; Consumidores; Estacionamento Rotativo Pago.

ABSTRACT

The intense flow of vehicles circulating through the road network of the commercial center of the city of Suzano and which are potential consumers for the region ends up turning into losses, because the difficulty in finding a parking space has negatively influenced the city's commerce. To mitigate this situation, the paid rotary parking system is operated in the region with the highest concentration of commerce. However, the fact is that this system has not fulfilled its real purpose of ensuring vehicle turnover by ending the maximum permanence and uninterrupted time in the same slot, therefore, mischaracterizing its purpose and reducing the effective number of users per slot during the operation of the system. Thus, this study aims to identify bottlenecks and propose possible improvements in the operation of the system, and, for this purpose, exploratory and quantitative research was carried out, which also included field interviews, and, after a thorough analysis of the results, it was concluded to suggest that the area operated by the system is divided into numbered blocks, this numbering being noted in a specific field on the ticket and or application for permanent conference of the monitors, thus ensuring greater turnover in the use of these spaces and increasing the efficiency of the system, consequently, boosting consumer access trade in the region and leveraging this important source of revenue for the municipality.

Keywords: Vehicles; Consumers; Revolving Paid Parking.

1. Introdução

Perceptivelmente, a reestruturação das cidades brasileira começou ganhar voz na política pública a partir da Constituição do Brasil (1988), onde ficou estabelecido em seu art. 182, que, a política de desenvolvimento urbano executada pelo Poder Público municipal, conforme, diretrizes gerais fixadas em lei dispendo sobre o ordenamento do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade a garantir o bem- estar de seus habitantes.

Mas, apenas anos mais tarde, através da LEI Nº 12.587, DE 03 DE JANEIRO DE 2012, que trata da política de mobilidade urbana é que foi instituído através do seu Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana objetivando a contribuição para o acesso universal a cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios e diretrizes da política de desenvolvimento urbano por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, e que, como exemplificação da aplicabilidade desse novo conceitual visa garantir sustentabilidade no crescimento das cidades por todos os continentes, uma vez que, segurança, agilidade e conforto interligando-se às novas tecnologias são aspectos a serem destacados na remodelagem urbanística e que tem propiciado elevação do nível de qualidade de vida das pessoas nações afora.

Ainda, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), o Plano Diretor de uma cidade é instrumento básico de um processo de planejamento municipal para a implantação da política de desenvolvimento urbano, norteando a ação dos agentes públicos e privados, portanto, sua implantação define o futuro da cidade que queremos.

Para Campos (2006), a mobilidade urbana pode ser contemplada através de medidas direcionadas ao melhor aproveitamento do uso e ocupação do solo, bem como a propiciar a gestão de transportes de modo a garantir a acessibilidade de bens e serviços a todos os habitantes. Portanto, através desses aspectos que credencia a mobilidade urbana como sendo necessidade de indiscutível prioridade e comum a todos os entes possíveis na ocupação do solo, na locomoção a pé, ou ainda, na forma motorizada em uma determinada região é que há de se destacar a relevante contribuição que o sistema de estacionamento rotativo pago vem exercendo sob a ótica de democratizar os espaços mais concorridos dos centros urbanos.

Para tanto, esse estudo foi baseado em ampla revisão à literatura sobre o automóvel como meio de transporte, área de estacionamento rotativo pago e “o sistema de estacionamento rotativo pago na cidade de Suzano e que será alvo de nosso estudo, focando sua real finalidade em propiciar a rotatividade dos veículos na vaga do estacionamento rotativo pago ao exaurir o tempo de permanência máxima e ininterrupta em uma mesma vaga”, conforme previsto na lei complementar nº 268/2015, e decreto nº. 8761/2015 do município de Suzano.

2. Referencial teórico

2.1 O automóvel: sonho de consumo que individualizou o transporte nas cidades

Advinda do processo de industrialização do Brasil, mais precisamente, da segunda metade do século passado, a indústria automobilística tornou-se a fábrica de sonhos, tanto pelos governantes devido ao montante de empregos gerados, quanto pelas pessoas, ao tornar o carro sua personificação de status social. Inserido nesse contexto, Belk (1988) considera que esse desejo de consumo muito mais do que a simples satisfação de necessidades, tornou-se, um fornecedor de significados para a vida, pois como se vê, o significado de um objeto é transferido para a pessoa que o possui através de seu uso, e, esta circunstância passou a identificar a relação homem-automóvel, ampliando cada vez mais seu uso, que, ainda beneficiado pela peculiar precariedade do transporte coletivo oferecido pelo setor público acabou por se popularizar e a individualizar os meios de transporte das cidades, estrangulando por completo os sistemas viários das cidades.

Para Lefebvre (1992), o automóvel condensa em si, como a própria palavra diz; duas propriedades fundamentais da sociedade moderna: auto - mover-se, e é, sem dúvida, o produto perfeito para uma socialização individualizada, pois, liberta o indivíduo dos constrangimentos sociais do transporte coletivo, tais como, respeitar horários e conviver com outros indivíduos e ao mesmo tempo, mostra-o pelo automóvel.

Rodrigues (2006), explica que, o serviço de infraestrutura como transporte, nele incluído o carro, é responsável por proporcionar as pessoas acesso aos locais de trabalho, estudo, lazer e outras oportunidades de consumo, viabilizando também, a integração dos espaços existentes na cidade, sendo um pré-requisito básico para evolução da economia e atua como canal de distribuição para o cliente final.

Mas afinal, o que se pergunta é; como compreender esse desejo de possuir carro se é cada vez mais difícil pagar os impostos incidentes, se é cada vez mais veloz para imprimir velocidade cada vez menor, se as vias são cada vez mais congestionadas e encontrar vaga para estacionar cada vez mais difícil. Então, como tentativa de resposta pelo menos em relação à falta de estacionamento, particularmente, nas áreas de maior concentração de comércio das cidades e ainda, como forma de democratizar o uso desses espaços, é que foram criados os estacionamentos rotativos pago.

2.2 O sistema de estacionamento rotativo pago

Em conformidade com (CTB. Lei. 9.503/1997), o seu anexo I, define estacionamento como sendo a imobilização do veículo por tempo superior ao necessário para o embarque ou desembarque de passageiros, ainda o art.24, inciso X, estabelece competência aos órgãos e entidade executiva de trânsito do município no âmbito de sua circunscrição para implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias públicas diretamente ou em regime de concessão, conforme a (Lei. Federal. 8.666/1993).

O sistema de estacionamento rotativo pago tem por objetivo a democratização dos estacionamentos dos veículos nas vias públicas, devendo o local ser dotado de sinalização vertical na forma de (placa R6b - estacionamento regulamentado), com informação complementar em seu corpo estabelecendo o tempo de permanência máxima na respectiva vaga, tudo isso, conforme o (CTB. Lei. 9.503/1997). Portanto, administrando assim a rotatividade desses veículos, possibilitando que os aglomerados urbanos e locais de maior circulação e estacionamento de veículos ofereçam melhores condições de acesso aos estabelecimentos existentes na região.

Segundo Pope (1998), a necessidade de circulação e estacionamento de veículos são as causas de transtornos sentidos por todos os segmentos da população e que nas áreas urbanizadas a maior reclamação dos residentes é o tráfego, sendo que, a dos condutores, são os congestionamentos, enquanto as dos comerciantes, são de que os clientes não querem enfrentar o tráfego para chegar ao centro comercial, pois acreditam que não existam estacionamentos suficientes nessas regiões.

O controle de estacionamento nas vias públicas pode efetuar simultaneamente três tipos de restrições. As restrições físicas são impostas por remoção de espaços, regulamentação de horários e tempos de permanência em locais de estacionamentos

permitidos, as restrições de controles normativos, são efetuados ao alocar espaços específicos para usuários designados como residentes e deficientes ou veículos prestadores de serviços públicos, enquanto que, a restrição financeira é aplicada através do preço do estacionamento pago (May, 1986; Calthrop, *et al.*, 2000).

A zona azul ou estacionamento rotativo pago foi implantado pela primeira vez no Brasil em 1974, pelo então prefeito da cidade de São Paulo Miguel Colasuonno, através do Decreto Nº 11.661/1974, dispondo sobre a permissão de exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos do município, tal medida, visava já na época, à democratização do uso dos estacionamentos nas vias públicas, tendo em vista o aumento da frota de veículos da cidade.

Os tempos de estacionamento regulamentado pago não são definidos só pelo tamanho das cidades, mas, também pelas restrições de estacionamentos implantados em vias públicas. Pois, enquanto está amplamente difundida a ideia da necessidade de disciplinar o uso de estacionamento em via pública, as ações que levaram a isto resultam em políticas impopulares e este conflito para decidir pela razão da aplicabilidade desse sistema só é possível se os objetos forem bem compreendidos pelos usuários (May, 1999).

2.3 O sistema de estacionamento rotativo pago na cidade de Suzano

Localizado na região metropolitana do estado de São Paulo e cortado pelo rio Tietê, o município de Suzano, conforme site oficial de 2019 possui extensão territorial de 206,24 km², população de 285.257 habitantes, PIB de R\$10.328 bilhões (IBGE 2015), 73% do território está inserido em área de proteção aos Mananciais, sendo que, 7% desta, são de proteção ambiental da várzea do Rio Tiete. O fato é que Suzano desenvolveu forte vocação para a indústria, para o comércio e também é importante rota para outras cidades, portanto, sobrecarregando a infraestrutura do município. Por isso, algumas medidas se fizeram necessárias para minimizar essa saturação urbana, e, dentre essas medidas, foi instituído o sistema de estacionamento rotativo pago, tendo por objetivo dar suporte à democratização do estacionamento de veículos nas áreas de maior adensamento urbano proporcionando fluxo contínuo na utilização dessas vagas.

O sistema de estacionamento rotativo pago da cidade de Suzano opera em conformidade com a LEI COMPLEMENTAR Nº 268 DE 05 DE MARÇO DE 2015 e sob

a regulamentação do DECRETO Nº 8.761 DE 23 DE JULHO DE 2015: Dispondo sobre áreas especiais de estacionamento controlado de veículos automotores em vias e logradouros públicos do Município de Suzano, conta com um total de 1684 vagas operadas pelo sistema no período compreendido das 09h00min às 18h30min de segunda-feira a sexta-feira e aos sábados das 09h00min às 13h00min, sendo considerada em desacordo com esta lei a permanência do veículo nessas áreas sem o pagamento da tarifa correspondente ao período regulamentado para a área ou ainda, que ultrapassar o tempo máximo de estacionamento na mesma vaga ou trocar o comprovante de pagamento de tarifa depois de expirado o tempo de permanência máxima na mesma vaga. Ainda, conforme a lei mencionada acima, o seu Art. 7º diz que, o tempo máximo de permanência na mesma vaga são duas horas e essa informação deverá constar nas placas de sinalização (R6b) estacionamento regulamentado, sendo obrigatória a retirada do veículo quando expirado o referido tempo, ficando o usuário sujeito às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro, inclusive à remoção do veículo. Importante esclarecer que nos demais períodos que antecedem e sucedem o dia é livre a parada e estacionamento nesses locais.

O sistema de estacionamento rotativo pago do município de Suzano opera através do sistema digital e-fácil Suzano, onde, o usuário baixa o aplicativo em seu celular, efetua recarga através do cartão de crédito e poderá acionar o pagamento do estacionamento rotativo a partir de qualquer lugar que se encontre, sendo ainda, que o sistema mantém a comercialização do *ticket* de papel e que deve ser preenchido e colocado no interior do veículo, preferencialmente, sobre o painel frontal ou preso no vidro lateral dianteiro esquerdo para que o monitor possa efetuar fiscalização. Enfatizando ainda, que, nas vagas onde o *ticket* tenha validade de apenas uma hora, poderá ser colocado dois *tickets* consecutivos, já nas vagas onde a validade do *ticket* é de duas horas, será permitido somente à utilização de um *ticket*, perfazendo assim nos dois casos o tempo máximo e ininterrupto de permanência numa mesma vaga de duas horas, e que, a colocação de cartões adicionais para a permanência do veículo nesta mesma vaga sujeitará às penalidades previstas no (CTB - Lei. 9.503/1997).

Segundo o Site Âmbito Jurídico (www.ambitojuridico.com.br), o princípio da finalidade imprime à autoridade administrativa o dever de praticar o ato administrativo com vistas à realização da finalidade perseguida pela lei. O princípio da legalidade, por outro

lado, é o que submete a Administração Pública a agir de acordo com o que a lei, tácita ou expressamente, determina. Logo, o administrador deve cumprir as finalidades legalmente estabelecidas para a sua conduta. Portanto, o sistema de estacionamento rotativo pago sob a égide da administração pública tem o dever de fazer cumprir a finalidade a que justifica a implantação desse serviço, para que assim, possa exercer o princípio da legalidade, conforme estabelece a lei. E, é para tanto, que mediante essa pesquisa será efetuado levantamento do efetivo controle do tempo de permanência máxima e ininterrupta dos veículos numa mesma vaga operada pelo sistema de estacionamento rotativo pago do município de Suzano, visando propor adequações na operação do sistema, tornando-o mais eficiente ao cumprir sua finalidade, pois, assim aumentaria a oferta de vagas propiciando a utilização destas a uma quantidade maior de usuários.

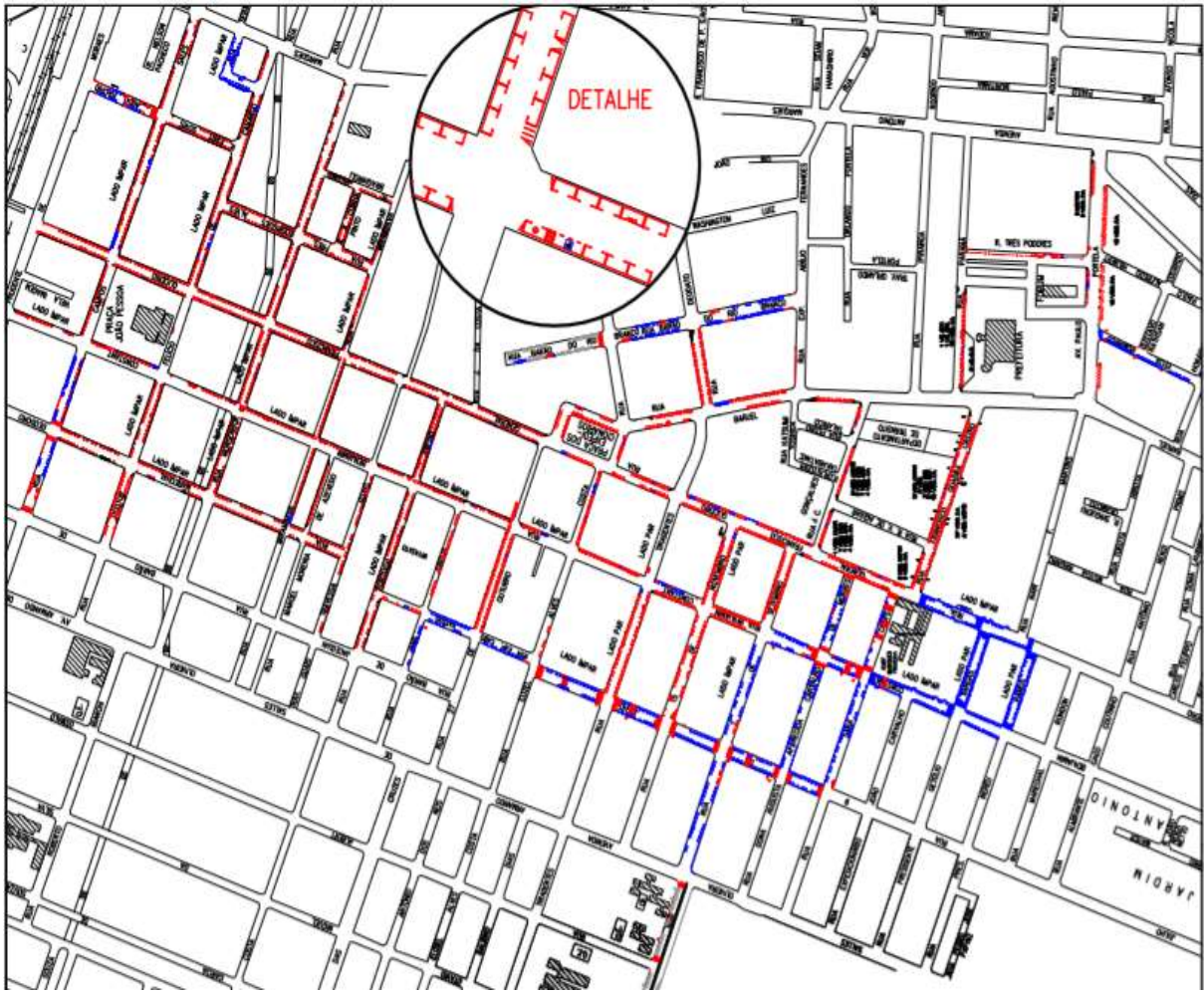
3. Metodologia

Esse estudo foi realizado de modo exploratório e quantitativo, onde se buscou informar sobre uma determinada atividade, portanto, delimitando os pontos de trabalho para se realizar a pesquisa de campo na qual fora abordado o objeto de pesquisa em seu ambiente, assim, a coleta de dados se dera no local que ocorrem os fenômenos e que foram transformados em gráficos comparativos que deram bases à fundamentação. (SEVERINO, 2008).

Conforme levantamento, a operacionalização do estacionamento rotativo pago na região central do município de Suzano conta com 23 monitores comercializando períodos de estacionamento, através do ticket de papel e ou do aplicativo efácil.

Na figura 1 os destaques em vermelho e azul compreendem as quadras operacionalizadas pelo sistema de estacionamento rotativo pago do município de Suzano, onde a cor vermelha representa as vagas existentes até 2015 e a cor azul representa a expansão da área em 2016.

Figura 1 Mapa geral do Estacionamento Rotativo Suzano

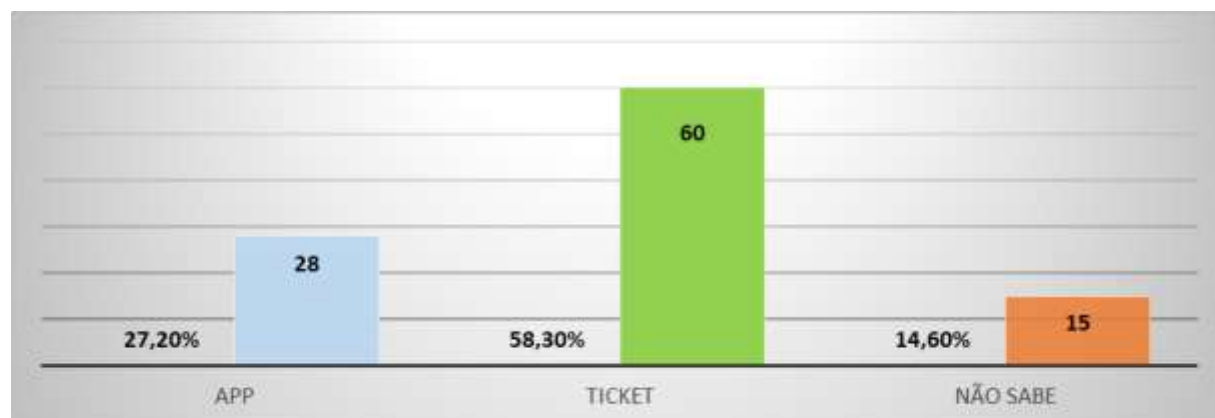


Fonte: SMTMU Suzano (2019).

4. Análise da pesquisa

Realizada pesquisa de campo com 103 usuários do sistema de estacionamento rotativo pago da cidade de Suzano, aos quais foram feitas perguntas correlatas a operacionalização do sistema rotativo pago da cidade de Suzano e que resultaram nos respectivos gráficos abaixo.

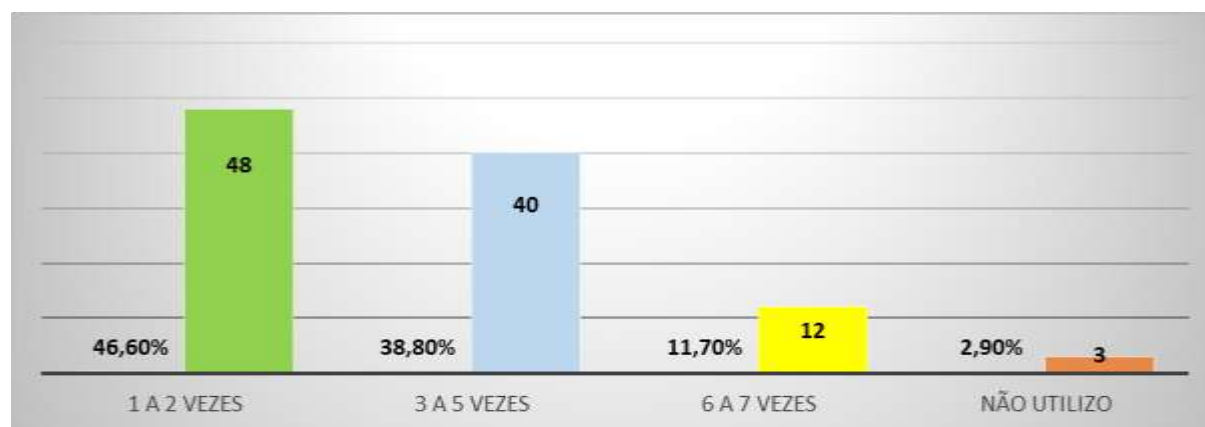
Gráfico 1 Comparativo relacionando à preferência de pagamento dos usuários



Fonte: Autores (2019).

O gráfico 1 sugere que poderia ser desenvolvido trabalho no sentido de demonstrar as vantagens na utilização do aplicativo, como por exemplo, a carga de crédito e a colocação do período desejado de forma *on line*, dispensando a necessidade de procura por monitor do sistema, evitando assim, possível perda de tempo por parte do usuário.

Gráfico 2 Comparativo relacionando à frequência semanal de utilização do sistema



Fonte: Autores (2019).

O gráfico 2 Comparativo demonstra que 50,5% dos usuários utilizam a área operada pelo sistema entre 3 e 7 vezes no período de uma semana, chegando até mesmo utilizar essa área aos domingos, quando o estacionamento é livre.

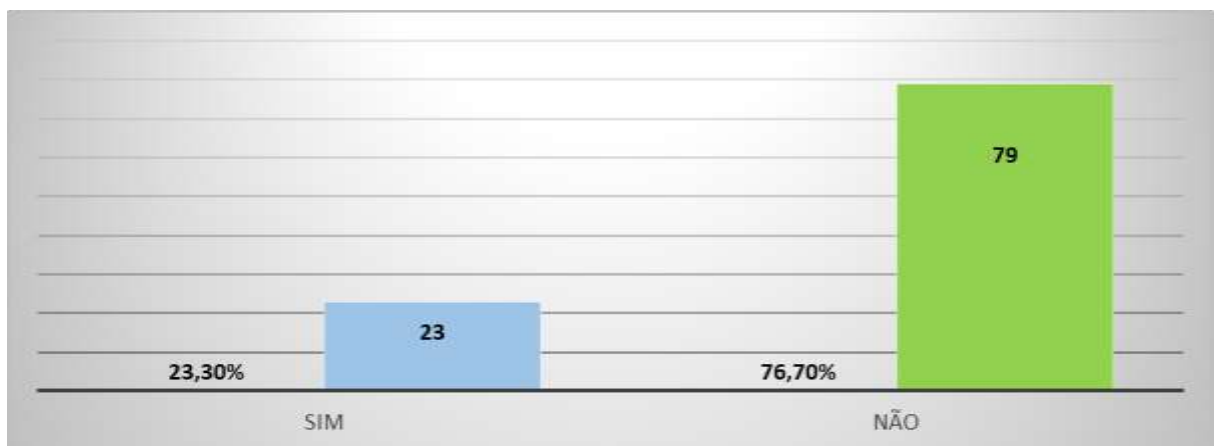
Gráfico 3 Comparativo relacionando às horas de permanência média diária na área operada pelo sistema



Fonte: Autores (2019).

O gráfico 3 demonstra que 32,1% dos usuários do estacionamento rotativo pago de Suzano permanecem nessas vagas entre 3 a 9 horas durante o período de operação diária do sistema, podendo assim comprometer sua eficiência operacional.

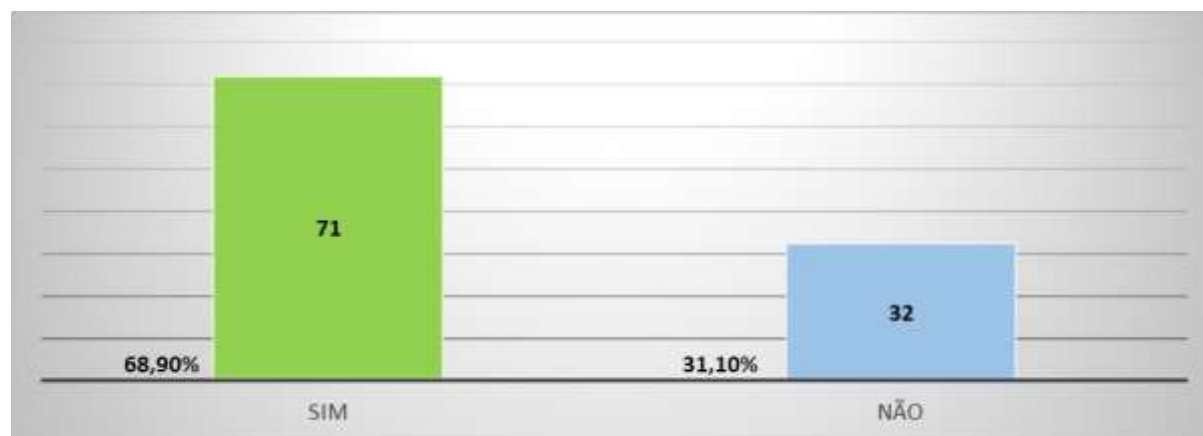
Gráfico 4 comparativo relacionando à facilidade de se encontrar vaga na área operada pelo sistema



Fonte: Autores (2019).

O gráfico 4 demonstra que 76,7% dos usuários entrevistados encontram grandes dificuldades para achar vaga disponível na área operada pelo sistema de estacionamento rotativo pago de Suzano.

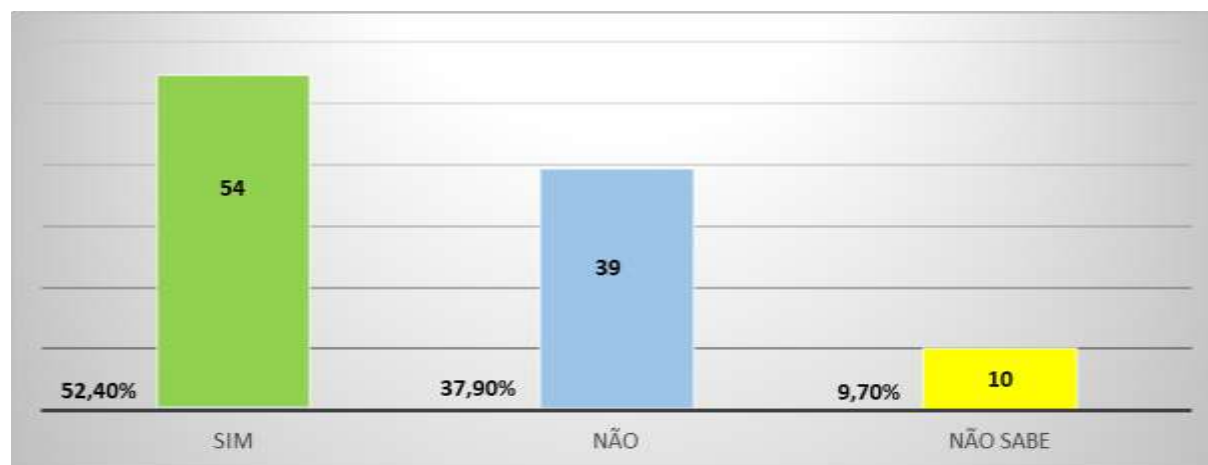
Gráfico 5 Comparativo em relação ao conhecimento dos usuários sobre o tempo máximo permanência permitido de forma ininterrupta em uma mesma vaga no estacionamento rotativo pago de Suzano



Fonte: Autores (2019).

O gráfico 5 demonstra que 68,9% dos usuários entendem que possui pleno conhecimento do tempo de permanência máxima e ininterrupta em uma mesma vaga na área de operação do sistema de estacionamento rotativo pago de Suzano.

Gráfico 6 Comparativo representa a concordância do usuário em relação ao controle de fiscalização do tempo de permanência máxima e ininterrupta em uma mesma vaga



Fonte: Autores (2019).

O gráfico 6 demonstra que 52,4% dos entrevistados concordam e entendem que a fiscalização eficiente do tempo de permanência máxima e ininterrupta numa mesma vaga no sistema de estacionamento rotativo pago do município de Suzano proporcionaria maior rotatividade nas vagas, portanto, elevando o nível do serviço prestado aos usuários.

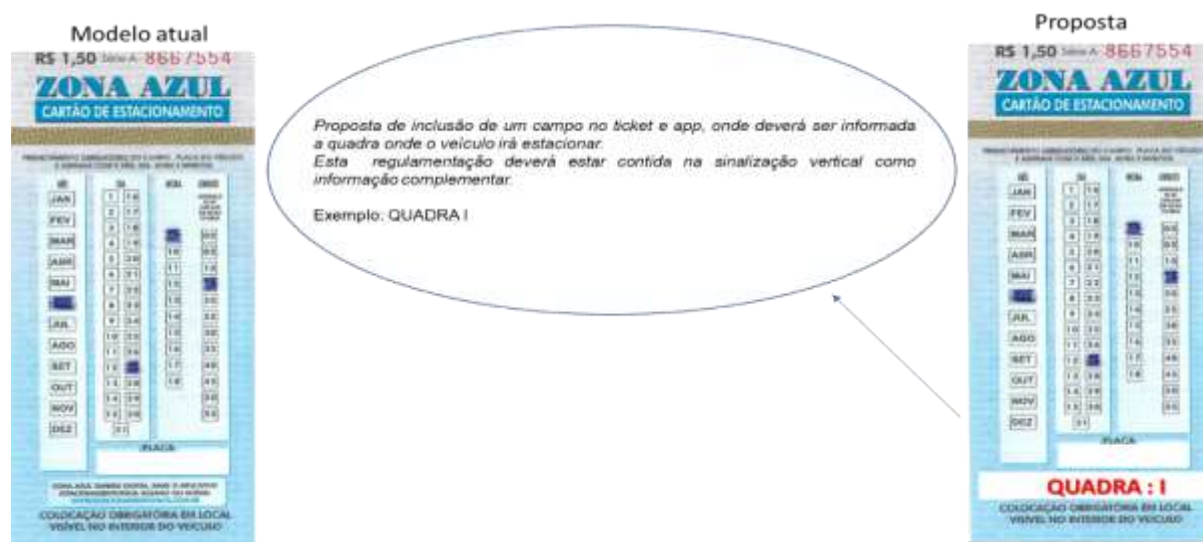
5. Discussão dos resultados

Notadamente, a urbanização das cidades brasileiras não se dera de forma planejada, fato esse bastante evidente na precariedade do transporte público oferecido e que se tornou determinante no avanço da individualização do transporte através dos carros, sobrecarregando assim, o trânsito das cidades e elevando a demanda por estacionamento, principalmente nos centros comerciais, culminando com a saturação destas cidades. Relevante ao exposto, esse estudo teve como norteamento a verificação da eficácia do controle do tempo máximo e ininterrupto de permanência em uma mesma vaga no sistema de estacionamento rotativo pago da cidade de Suzano, ficando demonstrado conforme resultado da pesquisa de campo que há necessidades de adequações em sua operacionalização, visto que apresentou importantes dados, entre os quais, destaca-se que 76,7% dos entrevistados afirmam encontrar dificuldade para estacionar seu veículo no centro comercial de Suzano, e ainda, resultou que 50,5% dos pesquisados utilizam desse sistema mais que três vezes durante a semana, e que 32,1% desses usuários permanecem nessas vagas por mais que três horas durante a operação diária do sistema, sendo que desses, a maioria acrescentam períodos de forma gradativa ao expirar o período anterior, não sendo notificadas e permanecendo assim na mesma vaga por tantas quantas horas ininterruptas desejar, descaracterizando a finalidade de operacionalização do sistema na região.

6. Considerações finais

Concluiu esse estudo que o usuário do estacionamento rotativo pago da cidade de Suzano anseia por melhor sistematização desse serviço e para tanto, sugere a divisão do perímetro de operação do sistema de estacionamento rotativo pago em quadras numéricas, devendo essa numeração da quadra constar em placa de sinalização vertical (R6b) “estacionamento regulamentado”, como informação complementar e em conformidade ao CTB. LEI. 9.503/1997. Sendo, também acrescentado campo no ticket de papel e ou aplicativo para preenchimento com o número da quadra a qual estiver estacionado o veículo, e que, portanto, servirá como referência para a conferência desses veículos quando fizerem uso de vaga no estacionamento rotativo pago de Suzano e não podendo estes permanecer estacionado de forma ininterrupta numa mesma vaga por período superior a duas horas, conforme fiscalização de monitores operacionalizando o sistema.

Figura 2 *Ticket* de papel atual da zona azul e o *ticket* de papel proposto da zona azul



Fonte: Adaptado da SMTMU de Suzano (2019).

A figura 2 em seu lado esquerdo demonstra o modelo atual do *ticket* de papel utilizado no estacionamento rotativo pago do município de Suzano, e, do lado direito desta mesma figura é apresentado o modelo proposto com a inclusão de um campo na parte inferior do *ticket* para colocação da quadra numérica, a qual o veículo do usuário permanecerá estacionado. Sendo que, o monitor ao fiscalizar o veículo, anotarà a placa, horário que este chegou e a respectiva quadra que se encontra estacionado, inserindo esses dados em seu sistema e que será consultado nas próximas fiscalizações para verificar se o tempo máximo de permanência numa mesma vaga ainda encontra-se vigente, o que possibilitará o efetivo controle, tornando o sistema eficiente e cumprindo sua finalidade que é manter a rotatividade dos veículos quando utilizando uma vaga operada pelo sistema de estacionamento rotativo pago na cidade de Suzano. Por fim, proponho ainda numa segunda etapa que essas vagas de estacionamento rotativo pago de suas respectivas quadras sejam numeradas no solo e que esses números sejam anotados pelo usuário em campo ao lado da numeração da quadra no *ticket* e ou aplicativo em campo a ser criado, propiciando maior facilidade no controle do tempo de permanência máxima e ininterrupta em uma mesma vaga do estacionamento rotativo pago da cidade de Suzano.

Esclareço que essa pesquisa e suas propostas são meramente contributivas e que para sua implantação necessitaria de estudos aprofundados sobre a matéria.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP. **Sistemas de informações da mobilidade** – Relatório Geral 2011. Brasília: ANTP, 2012. Disponível em: < http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/relatorio%202011.pdf>. Acesso em 24 jun. 2019.
- ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas – **Plano diretor**. Disponível em:<http://www.urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/NBR_12267_Normas_para_elaboracao_de_plano_diretor.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2019
- ÂMBITO JURÍDICO - **A ofensa ao princípio da finalidade e a prática de ato da administração pública que desatenda fim prescrito em lei**. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8097>. Acesso em: 24 jun. 2019.
- BELK, Russell W. Possessions and Extended Self. **Journal of Consumer Research**. p. 139-168, 1988.
- BRASIL. (2008, 23 de setembro). **Código de Trânsito Brasileiro** e Legislação complementar em vigor: instituído pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília: DENATRAN
- BRASIL. **CONSTITUIÇÃO FEDERAL 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 30 jun. 2019.
- BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Dispõe a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012
- CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 2, n. 99-106, p. 4, 2006.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – **CIDADES: Suzano**. Disponível em:< www.ibge.gov.br>. Acesso em 25 jun. 2019.
- LÉFÈBVRE, H. **Critique de la vie quotidienne, le sens de la marche**. Paris, Éditions L'Arche, 1958. Éléments de rythmanalyse. Introduction à la connaissance des rythmes. Paris, Editions Syllepse, 1992.
- MAY, A. D. Traffic restraint: a review of the alternatives. **Transpn. Res. A**. v. 20^a. nº 2. P. 109 – 121. 1986

PREFEITURA MUNICIPAL DE SUZANO. **DECRETO Nº 8.761**. Disponível em: <<https://www.suzano.sp.gov.br/web/wp-content/uploads/2017/08/8761-15-ZONAAZUL-REGULAMENTO.pdf>>. Acesso em 20 jun. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SUZANO. Disponível em: <<http://www.suzano.sp.gov.br/web/desenvolvimento-economico-e-geracao-de-emprego/perfil-socio-economico/>>. Acesso em: 30 jun. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SUZANO. **LEI COMPLEMENTAR No 268**.

Disponível em: <<https://www.suzano.sp.gov.br/web/wp-content/uploads/2017/08/268-15-Zona-Azul.pdf>>. Acesso em 30 jun. 2019.

POPE, J. Lets's Reduce Traffic Congestion by Chanping Parking Policies. **News From the Washington Coalition for Transportatiom Alternatives**. nº 17. P. 1 – 2. Spring 1998.

RODRIGUES, M. O. **AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO DA CIDADE DE SÃO CARLOS**. 2006. Dissertação de Mestrado – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23. ed. São Paulo: Cortez, 2007.