



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:  
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS  
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLITICAS SOCIAIS  
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

Direito à Cidade

**A construção desigual do espaço público: crise na mobilidade urbana e a intensificação da violência no trânsito.**

Eder Reli do Couto<sup>1</sup>  
Zelimar Soares Bidarra<sup>2</sup>

**Resumo:** Uma das consequências do processo de transformação urbana da sociedade brasileira é a construção desigual do espaço público representada na forma da crise na mobilidade urbana e da violência no trânsito em cidades de médio porte. Reflete-se assim sobre a categoria do espaço público e sua relevância para a construção democrática do direito à cidade com o advento da crise urbana e as iniciativas e movimentos em prol da reforma urbana. Concluiu-se que a produção da segurança no trânsito, é um resultado importante das soluções da mobilidade e deve ser uma das formas de concretização do direito à cidade.

**Palavras-chave:** Políticas públicas; cidades médias; mobilidade urbana; trânsito.

**Abstract:** The uneven construction of the public space represented in the form of the crisis in urban mobility and violence in traffic in medium-sized cities is consequences of the process of urban transformation of Brazilian society. It reflects on the category of public space and its relevance for the democratic construction of the right to the city with the advent of the urban crisis and the initiatives and movements in favor of urban reform. Thus the production of traffic safety is an important result of mobility solutions and should be one of the ways of realizing the right to the city.

**Keywords:** Public policies, medium-sized cities, urban mobility, transit.

---

<sup>1</sup> Analista em Administração e Planejamento na Prefeitura Municipal de Toledo-Pr, Mestre em Desenvolvimento Regional e Agronegócio pela UNIOESTE-Pr. E-mail: ercreli@yahoo.com.br

<sup>2</sup> Professora Associada da Universidade Estadual do Oeste do Paraná *campus* Toledo-Pr, Pós-doutora em Educação pela Universidade Federal do Paraná. E-mail: zelimar@yahoo.com.br



## 1 INTRODUÇÃO

O presente artigo discute a prerrogativa do direito à cidade a partir do fenômeno da violência no trânsito, inclusive com sua intensificação em cidade de médio porte; principalmente aquelas que estão localizadas em regiões interioranas. O aumento da ocupação das vias e dos fluxos mediante o recurso ao transporte individual e privado têm repercussões na construção desigual do espaço público. Os diversos espectros das desigualdades com relação ao acesso e usufruto do direito à cidade têm configurado as faces dos tipos de desenvolvimento na sociedade brasileira, desde o final do século XX.

De forma mais específica, interessa debater a temática da organização da mobilidade e do trânsito na sociedade brasileira, como produto de prevalentes processos de apropriação privatistas do espaço público (com maior incidência na cidade); em detrimento da uma proposta de construção democrático-popular desse espaço. Na conjuntura política contemporânea a noção de bem público é banalizada e vulgarizada numa simetria com o ruim, o mal e o anacrônico. O retraimento do espaço público forja o padecimento da democracia porque interdita a processualidade dos jogos democráticos na medida em que restringe a mediação dos conflitos e suprime o sentido de pertencimento dos sujeitos. "... A perda do espaço público significará a perda dessa relação objetiva com os outros homens e, com isso, a perda mesma de uma noção de realidade." (TELLES, 1999, p. 46).

Posto isso, esse trabalho problematiza uma das consequências do processo de transformação urbana da sociedade brasileira e centra a discussão em um de seus aspectos problemáticos, qual seja: a construção desigual do espaço público que se representa na forma da crise na mobilidade urbana e da violência no trânsito que se espraiam para cidades de médio porte. Para desenvolver esse ensaio, partiu-se de estudo de natureza bibliográfica e documental, o qual orientou a construção dos tópicos iniciais que integram esse trabalho, como: a reflexão sobre a categoria do espaço público e sua relevância para a construção democrática do direito à cidade, em seguida argumentou-se sobre o advento da crise urbana e as iniciativas e movimentos em prol da reforma urbana, cujas proposições se relacionam com o alargamento da atuação estatal mediante a implementação de políticas públicas que assegurem a efetivação da mobilidade urbana para a redução da violência no trânsito. Conclui-se o texto, com a assertiva de que a produção da segurança no trânsito deve ser uma das formas de concretização do direito à cidade.



## **2 CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO: DESAFIOS PARA A GESTÃO DEMOCRÁTICA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS**

Desde os primeiros anos desse século XXI, na sociedade brasileira, autores como Dagnino (2002) e Gohn (2002) têm trabalhado com a categoria do espaço público e têm ressaltado suas características polissêmicas. Todavia, concordam que esse espaço se constitui como canal de explicitação e de convergência para os interesses em disputas, isto é: tais espaços se configurarem como arenas de formulação de políticas públicas. Disso decorre que inúmeras foram as lutas para que: "... os espaços de gestão das políticas públicas fossem ALARGADOS, AMPLIADOS, pela inclusão e participação de novos atores sociais" (GOHN, 2002, p. 04 - grifos no original). Desse modo, cria-se a condição de o espaço público ser o *locus* da participação sociopolítica na formulação, na deliberação, na execução, no controle e na gestão das políticas públicas.

A realização das políticas públicas é importante para manter viva a crença nos movimentos que depositam, em determinados processos sociais, todas as suas formas de resistência contra a lógica expulsiva e excludente, do modo capitalista de produção. Mesmo sem ultrapassar o perímetro dessa lógica, as políticas públicas são uma mostra concreta de que os processos de enfrentamento das forças sociais não são jogos de soma zero, mas são processos de transformações realizados pela capacidade de negociação política. São essas transformações no modo de conceber o papel das políticas públicas, produzidas a partir da Constituição de 1988 (BIDARRA, 2011, p. 42).

Nessa perspectiva, os espaços públicos são instâncias legítimas para a representação de interesses visto que, no âmbito das referências democráticas, o recurso à essa categoria remete-nos para a condição de espaços que possam desempenhar, simultaneamente, as funções de: "[1]... promover o debate amplo no interior da sociedade civil sobre temas até então excluídos de uma agenda pública (...) e [2] de [favorecer à] ampliação e democratização da gestão estatal" (DAGNINO, 2002, p. 10).

Para Bidarra (2011) a constituição do espaço público tem como pré-requisito o confronto entre as relações instituídas que sustentam uma estrutura elitista de reprodução das relações de poder e de domínio. Desse modo, a constituição democrática desse espaço também significa a redefinição dessas relações sobre outras bases e outros critérios. Nesses casos, é possível que atores coletivos possam (re)instituírem práticas que assegurem a dimensão política das lutas sociais, objetivando uma conformação do espaço público que se assente sobre a premissa democrática da garantia dos direitos de cidadania.



Na Constituição de 88 foram definidos alguns dos aparatos que contemplam as demandas participativas. Nela estão confirmados alguns dos anseios e dos projetos que inauguraram uma intensa disputa pela inadiável participação e socialização da política, isto é, o compartilhamento do poder estatal. Todavia, quando se trata do tema da questão urbana, a tensão e as divergências entre os projetos que disputam as construções das cidades faz com o quê alguns dentre eles busque atualizar suas estratégias para descaracterizar o sentido popular e republicano dos artigos 182 e 183 da CF/88, que demarcam a política urbana como política pública, de gestão compartilhada entre organismos estatal e da sociedade civil e da Lei n. 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) que estabelece em seu no artigo 2, inciso II, que a Política Urbana tem o compromisso político e institucional com a: II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social. (BRASIL, 2001, s/p)

As disputas para assegurar essa direção política têm se desenrolado de modo intenso e atravessado por inúmeras contradições de interesses no plano de criação (nas esferas locais) das legislações municipais que têm o incomensurável desafio de especificar e regular o quê, em cada localidade, como produto de uma desigual correlação de forças vai se concretizar como “direito à cidade”. Nesse ambiente, a mobilidade e o trânsito são as expressões do espaço público da cidade que mais sofrem as pressões e externalizam as consequências da apropriação privatista desses espaços que configuraram a denominada crise urbana, nos seus espectros de crise de mobilidade e a violência no trânsito, inclusive em cidades de médio porte.

### **3 CIDADES DE MÉDIO PORTE E DIREITO À CIDADE**

De acordo com Melazzo (2007) e Castello Branco (2007) a cidade resulta de um dado tipo de processo de urbanização que transforma as relações sociais e espaciais, mediante a concentração de população e de atividades em áreas centrais. Para Corrêa (2007) e Conte (2013) a noção de cidades médias (ou médio porte) começou a ser desenvolvida em certo momento da década de 1960, quando na Europa ampliaram-se discussões, as reflexões e os estudos sobre as condições e requisitos para se alcançar o desenvolvimento regional. Alguns anos depois, esse debate adentrou no Brasil no bojo das



discussões sobre planejamento urbano, do que resultou uma dada noção de cidade de porte médio como opção para receber e absorver parte dos fluxos migratórios que saíam das áreas rurais e buscavam integrar-se ao crescente processo de industrialização e urbanização. Pois, na década de 1970 a atuação do governo brasileiro orientou-se por políticas públicas de ordenamento territorial que tinham como prioridade direcionar a migração e criar polos de desenvolvimento em regiões periféricas. Essa temática integrou o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), considerado um marco sobre a política urbana, mediante o qual investiu-se a favor da desconcentração das grandes aglomerações e das possibilidades de desenvolvimento das cidades médias. Para classificar uma cidade como média se considerava o tamanho populacional, a centralidade, a hierarquia urbana, a extensão física, as características funcionais e o tamanho econômico.

Sposito *et al.* (2007) verificaram que durante as duas últimas décadas do século XX, por motivo da implantação de novos serviços (logísticos, de informação, de comunicação, de transportes, de educação e de turismo), algumas cidades médias apresentaram-se como alternativa de moradia porque passaram a oferecer melhores condições e qualidade de vida em comparação com as áreas metropolitanas. Isso culminou no rápido crescimento na população interiorana e num processo crescente de urbanização motivado pelo deslocamento e desenvolvimento da atividade industrial para essas cidades médias (CONTE, 2013). Contudo convive-se com falta de consenso intelectual e teórico sobre o que é mais adequado para conceituar uma cidade como média. Alguns estudos partem do padrão populacional estabelecido pela Organização das Nações Unidas (ONU) e do critério de aglomeração urbana adotado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para definir as cidades médias a partir do lugar que ocupam na rede urbana e no sistema econômico global, configurando-se como nós articuladores entre grandes metrópoles e cidades menores (AMORIM FILHO; SERRA (2001), CASTELLO BRANCO (2007), CORRÊA (2007).

Importa destacar que as cidades médias não são espaços homogêneos e nem tão somente ofertantes de bem-estar. Pois, como resultantes da acomodação de interesses do modo de urbanização e industrialização capitalista, elas reproduzem as desigualdades, as exclusões, a segregação e a fragmentação social que impactam sua configuração territorial e costumam ser vivenciadas de forma dissimulada. É fato que tais cidades apresentam os mesmos problemas urbanos dos maiores centros, como por exemplo, aglomerações de pessoas em contraposição à infraestrutura e serviços deficientes, disseminação de vazios urbanos, especulação imobiliária, congestionamentos em áreas centrais, em síntese: a crise urbana e a crise da mobilidade, dentre outros (SPOSITO *et al.*, 2007).



O “descuido”, a “negligência”, e o predomínio de interesses parciais e privatistas para com as questões imobiliária, habitacional, infra-estrutural e ofertas de serviços públicos básicos (como água, saneamento e transporte público) sentenciam o cidadão, habitante de áreas urbanas, a uma vida impactada pela crise urbana. Ribeiro e Cardoso (2012) chamam a atenção para a importância deste modelo de cidade desigual numa sociedade de classes. Pois, este tem cumprido um importante papel na expansão do capitalismo brasileiro, permitindo a expansão de fronteiras internas dos territórios, fato que ambigualmente arrefece e alimenta o conflito social relativo às disputas pelas áreas urbanas.

Mesmo com a regulamentação da Política Urbana (contempladas pelos artigos 182 e 183 da CF/88) e Lei n. 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) a construção e regramento do espaço urbano pouco tem correspondido ao respeito do direito à cidade. Esse Estatuto provoca impacto na noção de direito à cidade que passa a se configurar como um direito coletivo e impessoal. Tal direito é fundamental para a observância das funções sociais da cidade, as quais requerem a interveniência de políticas públicas que assegurem às pessoas o acesso a terra urbana, a moradia, a infraestrutura urbana, o transporte e a mobilidade, isto é: aos bens de consumo coletivo e aos serviços públicos com vistas ao desenvolvimento sustentável (SAULE JÚNIOR, 2008).

Em resumo, para a institucionalização do Estatuto da Cidade convive-se com os desafios de mediar as resistências e de propor alternativas mais democráticas, na perspectiva de uma reforma urbana para a cidadania, com vistas construir respostas com maior potencial de inclusão social face às crises/restrições que configuram as formas de ocupação e de uso das cidades, afim de que se possa mitigar as desigualdades que caracterizam as formas de mobilidade e de apropriação do espaço urbano (como espaço público?!!) na sociedade capitalista.

#### **4 MOBILIDADE URBANA E REDUÇÃO DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: REPENSAR O ESPAÇO PÚBLICO PARA A EFETIVAÇÃO DO DIREITO À CIDADE**

O processo de expansão urbana nas cidades de médio porte vem pondo em evidência esses espectros dessa crise e demonstram a necessidade do tratamento diferenciado da mobilidade, seja por investimentos na oferta de transportes, seja na construção de infraestrutura de circulação. Invariavelmente, o espaço urbano da mobilidade é palco de contradições econômicas, sociais e políticas que se expressam nos espaços de circulação. O que tem tido consequência o aumento da violência no trânsito. E isso também



passou a ter impactos significativos nas cidades médias. A experiência brasileira atesta que as cidades (também as de médio porte) se fizeram a despeito do planejamento, devido à submissão aos mecanismos de mercado e ao capital imobiliário, fatores que restringiram as formas de controle público sobre o que se constituiu como direito de propriedade (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2012). A concepção de reforma urbana, segundo Santos Júnior (1995), nasceu entrelaçada com a proposta de reforma social do Estado de bem-estar, do pós-II Guerra Mundial. Essa proposta previa a reformulação das relações entre Estado e sociedade; em sua convergência com a reforma urbana estava defesa da ampliação da proteção social, mediante o desenvolvimento de programas de habitação popular, de segurança social e de ampliação de direitos sociais.

Todavia, os cenários das cidades brasileiras, inclusive nas de médio porte, não têm demonstrado respostas satisfatórias para os problemas relacionados com o adensamento populacional, a instalação dos equipamentos produtivos e as medidas de urbanização que alteram o sistema de movimentação. Para ilustrar essa situação, recorreremos ao exemplo de um município de médio porte localizado na região oeste, interior, do estado do Paraná, no qual o tamanho da frota de veículos é quase o mesmo do tamanho da população adulta, com idade para conduzir veículo motorizado. Segundo Cidades (2017), o município de Toledo-PR em 2016 apresentou uma população estimada de 133.824 mil habitantes e uma frota total de 95.047 mil veículos.

Tal situação tornou evidente a relação de mútua influência entre o crescimento da cidade e a mobilidade se se considera que a questão dos acidentes está entre os problemas passíveis de intervenção mediante às contribuições do planejamento urbano para as ações de prevenção de acidentes. O fenômeno trânsito, por acompanhar o crescimento e o desenvolvimento do espaço urbano, e de sua configuração como um espaço público para o desenvolvimento da cidadania, torna-se uma questão crucial para a materialização do direito à cidade. A propósito: no Brasil, o que se entende por mobilidade urbana? A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, reconhecida como Lei de Mobilidade Urbana, em seu art. 4º, inciso II, define como mobilidade urbana, “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012).

A CF/88 atribuiu aos municípios a responsabilidade sobre a prestação do serviço de transporte coletivo urbano. Com isso, as prefeituras foram tornadas protagonistas desse serviço sem, contudo, dispor de respaldo técnico e financeiro, o que tem culminado na recorrente precarização do transporte público. Essa situação persiste mesmo com a aprovação da Lei de Mobilidade Urbana que acena para a necessidade de política específica para lidar com os desafios contemporâneos dessa mobilidade, principalmente



quando ela altera de forma definitiva o fluxo do trânsito em cidades, e de modo particular nas de médio porte que sequer chegaram a organizar o transporte público coletivo.

Desta feita, serviços de baixa qualidade, ineficientes e que priorizam a maximização do lucro marcam a forte presença da iniciativa privada na oferta e gestão do transporte coletivo, um serviço aquém das necessidades da população, fato ratificado pelos estudos de Rodrigues (2016) e Vasconcellos (2013). As respostas individuais para serviços públicos insuficientes e precários implicou no aumento da taxa de motorização. Esta, quando associada ao crescimento demográfico urbano e ao déficit de investimentos em infraestrutura, tem culminado no agravamento dos acidentes de trânsito - uma das faces mais dramáticas da crise de circulação de bens e de pessoas (PINHEIRO; FRISCHTAK, orgs., 2015).

Com isso, tem aumentado sobremaneira o problema dos acidentes de trânsito. Por acidente de trânsito, entende-se, de acordo com Ipea (2003, 2006), Souza, Minayo e Malaquias (2005) e Waiselfisz (2013), todo evento ocorrido na via pública, inclusive em calçadas, que mesmo não sendo intencional pode ser evitável, decorrente da movimentação de veículos e de pessoas e que causa dano, lesões físicas e emocionais. Os acidentes de trânsito têm como componentes básicos a pessoa, o veículo, a via e o ambiente (equipamentos, condições climáticas, iluminação, vegetação), o aparato institucional e os aspectos socioambientais (legislação, fiscalização, gestão do tráfego, e regras informais/cultural). Dentre alguns dos estudos realizados sobre esse tema, um deles estimou que cerca de R\$ 50 bilhões por ano são despendidos em virtude de acidentes de trânsito, esse valor engloba de forma mais destacada o custo referente à perda de produção das vítimas e aos gastos com atendimento médico-hospitalar (IPEA *apud* CARVALHO, 2016, p. 07). Além desses custos, há aqueles que dizem respeito aos custos econômicos dos congestionamentos nos centros urbanos, que são difíceis de serem mensurados pela falta de consenso acerca da metodologia mais apropriada (PINHEIRO; FRISCHTAK, orgs., 2015).

De acordo com os dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) do DATASUS, Ministério da Saúde, os ATTs figuram em 9º (nono) lugar no ranking geral das principais causas de morte da CID-10 (Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde), publicada pela Organização Mundial de Saúde (OMS). E os ATTs figuram em 2º (segundo) lugar no ranking das “causas externas”, sendo superado apenas pelas mortes em consequência de agressões diversas. Estratificando a análise por faixa de idade, Carvalho (2016, p. 12) observou que para os jovens, até 29 (vinte e nove) anos, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de óbito, por exemplo, entre 5 (cinco) a 14 (quatorze) anos, os acidentes de trânsito empatam em primeiro lugar com as mortes em



consequência de tumores e, na faixa de 15 (quinze) a 29 (vinte e nove) anos fica atrás apenas das agressões. Esses números revelam como essa parte da questão urbana, que articula mobilidade e trânsito, permanece negligenciada por modelos de crescimento econômico que não envidam esforços e nem investimentos na questão da mobilidade e da segurança no trânsito.

Diante desse panorama, torna-se premente direcionar o investimento para políticas públicas que promovam o uso de transporte público e meios alternativos para mitigar os problemas advindos da precária mobilidade urbana. O planejamento da cidade elaborado pelo poder público deve buscar a interação dos diferentes modais de transporte, relacionando-os com as decisões sobre o ordenamento territorial urbano, com vistas a alcançar a eficácia da política pública de mobilidade, de modo a torná-la crível. Além do aspecto dos deslocamentos, deve-se avançar sobre essa questão para abranger as perspectivas da acessibilidade e da desconcentração dos polos de emprego. Desta forma, uma das faces da crise urbana que se apresenta pelas deficientes condições de mobilidade pode ser revertida, seguindo preceitos da almejada reforma urbana para que essa mobilidade seja sustentável, inclusiva e acessível, que se contraponha à persistente mobilidade da exclusão social que incrementa os números da violência no trânsito.

## **5 CONCLUSÃO**

Refletir sobre a cidade implica considerar a constituição de espaço urbano como um espaço público que se preocupe em responder aos compromissos com a cidadania, por isso a ênfase em se buscar como nele é possível elevar o nível de justiça social, com vistas à preservação da dignidade e integridade da vida. Ao descrever e contextualizar as relações existentes entre a urbanização e os temas abordados, percebeu-se que as condições de mobilidade urbana no Brasil têm se agravado no decorrer dos últimos tempos. Isso devido ao adensamento populacional urbano. Esse agravamento impacta de diversas formas a sociedade, seja em situações de bem-estar e de saúde; reflete também em prejuízos tangíveis, como os custos decorrentes de acidentes de trânsito e de congestionamentos.

Há de se considerar a percepção negativa que o cidadão tem com relação à apropriação do espaço urbano e do direito à cidade. Esses fatos tratados conjuntamente com a questão da precariedade dos serviços públicos, da habitação, entre outros, repõem a necessidade de se insistir na preconizada reforma urbana, com o intuito de implementar novas possibilidades de uso, de ocupação do solo e de organização do espaço urbano nas



idades de médio porte que desde o final do século XX tornaram *loci* referencial da expansão da industrialização e do crescimento econômico. Está-se diante de um contexto desafiador, contudo há soluções possíveis, ainda que em muito estejam sendo limitadas, para mitigar os efeitos da crise urbana e proporcionar novas possibilidades de vida nas cidades. As relações existentes entre a urbanização na sociedade brasileira e os problemas do trânsito influenciam diretamente no bem-estar e na saúde dos habitantes e se refletem, também, em prejuízos tangíveis, como os custos provocados pelos acidentes de trânsito e congestionamentos. Para além disso, há de se investir em alternativas que sejam efetivas para reduzir as perdas cotidianas de vidas em acidentes de trânsito.

Cabe destacar a importância de o poder público repensar a organização e a ocupação do espaço urbano, através de programas que enfatizem a expansão do transporte público. Visto que este tem maior capilaridade para assegurar que os deslocamentos das pessoas e dos produtos se deem de forma segura. Há que se avançar na legitimidade das formas de se conceber a constituição e ocupação de espaço urbano referenciadas pela lógica do espaço público. O que exige elevar o nível de justiça social para a preservação da dignidade e integridade da vida. Mediante a isso, torna-se mais factível organizar a mobilidade e o trânsito com vistas a ampliar as condições de segurança e reduzir a violência.

## REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5397](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=5397)

BIDARRA, Zelimar S. Conselhos e a Formulação da Política Urbana: Canais de Participação e a Construção dos Espaços Públicos. Anais **XIV ENANPUR – Encontro Nacional da ANPUR: Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias**. Rio de Janeiro. 2011.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil**: análise dos sistemas de informação do ministério da saúde. Texto para discussão. Brasília/Rio de Janeiro: Ipea, 2016. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_a2212.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_a2212.pdf)

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CONTE, Cláudia Heloiza. Cidades médias: discutindo o tema. **Sociedade e Território** (45-61), Natal, v. 25, n. 1. 2013. Disponível em: [periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/viewFile/3516/2829](http://periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/viewFile/3516/2829)

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2012.

DAGNINO, Evelina. Sociedade civil, Espaços públicos e a Construção democrática no Brasil: limites e possibilidades. In DAGNINO (org.). **Sociedade civil e espaços públicos no Brasil**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

DETRAN – DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO PARANÁ. **Anuário estatístico 2015**. [s. l., s. n.], 2015. Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=detran&id=477>.

GOHN, Maria da Glória. Gestão urbana em São Paulo (2000-2002) - Atores e Processos na questão do associativismo e dos conselhos. Anais **XXVI Encontro Anual da ANPOCS**, Caxambu, Minas Gerais, 2002.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017. **CIDADES**. [s. l.]: Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/pr/toledo/panorama>.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**: relatório executivo. Brasília: IPEA/ANTP, 2003. Disponível em: <http://criancasegura.org.br/wp-content/uploads/2016/08/11.pdf>

\_\_\_\_\_. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006. Disponível em: <http://docplayer.com.br/5856923-Impactos-sociais-e-economicos-dos-acidentes-de-transito-nas-rodovias-brasileiras-relatorio-final-ipea-denatran-dezembro-2006.html>

MELAZZO, Everaldo Santos. Indicadores empíricos para a leitura de cidades de porte médio. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.



PINHEIRO, Armando Castelar; FRISCHTAK, Cláudio (orgs.). **Mobilidade urbana: desafios e perspectivas para as cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Elsevier/FGV/IBRE, 2015.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lucio (orgs.). **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do estatuto da cidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Revan/FASE, 2012.

RODRIGUES, Luciano Martins. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo (orgs.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. Disponível em: [https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade\\_urbana\\_boll\\_brasil\\_web\\_.pdf](https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf)

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos. **Reforma urbana: por um novo modelo de planejamento e gestão das cidades**. Rio de Janeiro: FASE/UFRJ-IPPUR, 1995.

SAULE JÚNIOR, Nelson. O direito à cidade e a revisão da lei de parcelamento do solo urbano. In: SAULE JÚNIOR, Nelson (org.). **A perspectiva do direito à cidade e da reforma urbana na revisão da lei do parcelamento do solo**. São Paulo: Instituto Pólis, 2008. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/839/839.pdf>

SOUZA, Edinilsa Ramos de; MINAYO, Maria Cecília de Souza; MALAQUIAS, Juaci Vitória. Violência no trânsito: expressão da violência social. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Impacto da violência na saúde dos brasileiros**. Brasília: Ministério da Saúde, 2005. Disponível em: [http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/impacto\\_violencia.pdf](http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/impacto_violencia.pdf)

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro; MAIA, Doralice Sátyro; GOMES, Edvânia Tôrres Aguiar. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TELLES, Vera da S. **Direitos sociais - afinal do que se trata?**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri/SP: Manole, 2013.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas**. Rio de Janeiro: CEBELA/Flacso, 2013. Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf>