

Um diagnóstico da mobilidade urbana nas grandes cidades paranaenses.

Victor Hugo-Pereira¹; Alexandra Patricia Albareda²

¹Universidade Tecnológica Federal do Paraná - Mestrando em Planejamento e Governança Pública - Av. Sete de Setembro, 3165 - Rebouças CEP 80230-901 - (41) 99263-5499 - e-mail: vpereira@alunos.utfpr.edu.br; ²Universidade Tecnológica Federal do Paraná - Mestranda em Planejamento e Governança Pública - (41) 98803-2531 - e-mail: alexandra.albareda@gmail.com

SINOPSE

Esta pesquisa verifica a adoção da Política Nacional de Mobilidade Urbana nos 20 municípios mais populosos do Paraná, apontando que 25% dos municípios implantaram essa política e 60% estão com projetos em andamento, identificando-se dificuldades técnicas ou falta de engajamento governamental.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana; Serviços Públicos; Políticas Públicas.

INTRODUÇÃO

A crescente migração da população rural para as áreas urbanas tornou-se um fenômeno mundial. Na década de 1950 eram 30%; em 2018 são 55% e a projeção para 2050 é de 68% da população mundial vivendo em centros urbanos. Na América Latina e Caribe, essa taxa de urbanização é de 81%, valor semelhante ao da América do Norte e Europa (82% e 74%, respectivamente), e muito acima da verificada na Oceania (68%), Ásia (50%) e África (43%) (ONU, 2018).

Com relação ao Brasil, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE aponta que nos anos 1960 o país ainda era agrícola, com uma taxa de urbanização de apenas 44,7%, sendo que nos anos 1990 essa taxa saltou para 75,59% chegando a 84,36% em 2010 (IBGE, 2010).

Em meio ao crescimento expressivo das cidades brasileiras verificado nas últimas décadas, faz-se necessário o uso de adequadas políticas públicas de desenvolvimento urbano, tais como planos diretores e setoriais, em especial, os planos de mobilidade urbana (SILVA, 2017).

A Constituição Federal do Brasil estabeleceu a competência da União em instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos, com o objetivo de promover o crescimento sustentável e o direito à cidade (BRASIL, 1988).

Porém, apenas após doze anos da promulgação da Carta Magna de 1988, as diretrizes para desenvolvimento urbano vieram a ser regulamentadas pelo chamado Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001), estabelecendo o direito ao transporte como componente essencial para o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

Contudo, diante da crescente frota de veículos e da precariedade da infraestrutura de mobilidade, o Brasil alinhou-se à política internacional de mobilidade para transferência de experiências, conhecimento e consolidação dos pactos sociais dos planos de mobilidade urbana sustentáveis das cidades europeias para as brasileiras (MACHADO, 2018), surgindo assim a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (BRASIL, 2012), como política setorial complementar ao Estatuto das Cidades.

A PNMU objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, contribuindo

para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

O Plano de Mobilidade Urbana - PMU, como instrumento de implementação da PNMU, é obrigatório para municípios com mais de 20 mil habitantes e para todos aqueles obrigados a elaborar plano diretor, sendo que o repasse dos recursos federais para melhoria da mobilidade urbana estão vinculados à implantação desse plano (BRASIL, 2001; BRASIL, 2012).

Um levantamento realizado em 2016 pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SeMob, do Ministério das Cidades, com 3.341 municípios do país, apontou que apenas 195 dos municípios que responderam informaram ter Plano de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2018).

O estado do Paraná, com uma população de mais de 10 milhões conforme o último censo de 2010 e com uma projeção de ultrapassar os 11,5 milhões em 2020, é atualmente o sexto estado brasileiro em número de habitantes (IBGE, 2018), sendo que a sua participação na economia nacional em 2015 foi de 6,3%, o que o torna o estado que mais aumentou a participação no Produto Interno Bruto (PIB) da nação (IBGE, 2015). Considerando esses fatos, a PNMU ganha suma importância para seus municípios, como gerador de desenvolvimento sustentável e qualidade de vida aos munícipes.

No Paraná, todos os 399 municípios precisam elaborar seu plano diretor, o que significa que todos deveriam ter um plano de mobilidade urbana. Até 2013, 368 municípios tinham plano diretor, 29 estavam em fase de elaboração e dois não tinham (IBGE, 2013). Com relação à pesquisa da SeMob, dos 399 municípios do estado, 236 não responderam e 147 afirmaram não ter elaborado o Plano, restando 16 municípios que confirmaram já possuir um PMU.

Considerando a importância da implementação do PMU e os dados verificados no estado do Paraná, busca-se verificar no presente artigo quantos municípios paranaenses com mais de 100.000 habitantes efetivamente elaboraram e implementaram seu PMU, tendo como objetivos a caracterização do PMU e o levantamento dos municípios paranaenses que implantaram o plano e dos que não o fizeram, de forma a subsidiar futuras pesquisas regionais sobre o assunto.

Justifica-se o recorte em razão do adensamento populacional destes municípios no estado do Paraná que, segundo o IBGE (2018), são as 20 cidades paranaenses com mais de 100 mil habitantes, totalizando 5.846.283 habitantes (52% da população projetada do estado em 2016).

Para consecução dos objetivos propostos foi adotada como metodologia a pesquisa bibliográfica e documental, com foco em artigos, leis e relatórios que orbitam ao redor do tema Mobilidade Urbana, além de análise de dados secundários. O levantamento de dados foi realizado também por meio de consulta nos sítios eletrônicos das prefeituras e câmaras de vereadores dos municípios, de forma a verificar a implantação da PNMU nos 20 municípios paranaenses mais populosos.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

O conceito de Mobilidade é relativamente novo, geralmente acompanhado do paradigma do desenvolvimento sustentável que surgiu no final da década de 1980. Mobilidade vêm a substituir o termo “transporte”, haja vista ser mais abrangente, passando a ideia de

deslocamento de pessoas e considerando também os meios de locomoção não motorizados (MACHADO, 2018).

A Mobilidade entra em choque com o pensamento dicotômico clássico entre espaços públicos e espaços de circulação, no qual esse último tem caráter essencialmente mecânico atribuído às redes de transporte, reduzidas à função de circulação. Com o advento da perspectiva do usuário nos problemas de transporte, a Mobilidade passou a ser vista como um direito à cidadania (PINTO, 2017).

A Mobilidade Urbana surge como conceito de deslocamento de pessoas e bens dentro dos espaços das cidades (RÉ, 2018; SILVA, 2017; MACHADO, 2018; PINTO, 2017; FERRAZ, 2017), com ênfase no indivíduo em detrimento aos veículos e tornando o direito à cidade acessível a todos.

Com a urbanização, o aumento da densidade populacional diminuiu os espaços de circulação, que também foram prejudicados com o uso intensivo de meios de transporte movidos a combustão (LERNER apud FERRAZ, 2017), trazendo a necessidade de melhor planejamento da mobilidade nas cidades.

Com o processo da redemocratização iniciado no fim da década de 1980, começa a surgir preocupação com o desenvolvimento das cidades e, conseqüentemente, com a mobilidade, inicialmente com a Carta Magna, depois por meio de leis, princípios e diretrizes, como o Estatuto das Cidades.

Tabela 1 - Síntese da legislação que aborda o tema mobilidade urbana

Legislação	Descrição
Constituição Federal de 1988	Institui as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos (Art. 21) e aborda a Política Urbana nos artigos 182 e 183, em especial quanto ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantia do bem-estar de seus habitantes.
Estatuto das Cidades	Lei nº 10.257/2001: Regulamenta as diretrizes gerais da Política Urbana, por meio do Plano Diretor, no qual há previsão de elaboração de plano de transporte urbano integrado.
PNMU	Lei nº 12.597/2012: Estabelece o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana - SNMU, com os modos, serviços de transporte e infraestruturas de mobilidade urbana.
Estatuto da Metrópole	Lei nº 13.089/2015: Complementa o PNMU quanto às cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países.

Fonte: elaboração própria (2019).

Em caráter complementar, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU traz o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, proveniente da Comunidade Europeia, com o objetivo de ampliar a acessibilidade à cidade, privilegiando meios de transporte coletivos e não motorizados, em detrimento dos veículos movidos à combustão.

Tabela 2 - Síntese do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)

Artigo	Descrição
1º e 2º	Descreve os objetivos gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU.
3º	Estabelece o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana - SNMU, com os modos, serviços de transporte e infraestruturas de mobilidade urbana.
4º	Definições gerais da lei.
5º	Estabelece princípios da PNMU.
6º	Estabelece diretrizes da PNMU.
7º	Complementa os objetivos da PNMU.
8º e 9º	Abordam sobre a política tarifária e o regime econômico-financeiro dos Serviços de Transporte Público Coletivo - STPC.

Artigo	Descrição
10	Estabelece a licitação como meio de contratação dos serviços de STPC.
11	Atribui competência quanto aos serviços de transporte privado coletivo.
11-A/B	Aborda sobre competência e regulamentação dos serviços de transporte privado individual.
12	Aborda sobre os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros - táxi.
13	Estabelece as competências de fiscalização do STPC.
14	Descreve os direitos dos usuários do SNMU.
15	Assegura a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação na PNMU.
16 a 20	Estabelece as atribuições da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal.
21	Estabelece as diretrizes básicas para o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade urbana
22	Estabelece as atribuições mínimas dos órgãos gestores de mobilidade urbana.
23	Descreve instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana.
24	Estipula o Plano de Mobilidade Urbana - PMU como instrumento de efetivação do PNMU.
25	Aborda o planejamento orçamentário e financeiro do PNMU.
26	Aborda aplicabilidade do PNMU no transporte intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.
27	Vetado
28	<i>Vacatio legis</i> da lei.

Fonte: Lei nº 12.587/2012

Pode-se destacar no PNMU o direito à acessibilidade universal, à gestão democrática participativa, a indução do desenvolvimento sustentável, os instrumentos de gestão de transporte e mobilidade e a introdução do Plano de Mobilidade Urbana.

A acessibilidade universal, segundo o SeMob (2018), é um importante fator de inclusão social e democratização, pois permite a todos, em especial aos portadores de deficiências e pessoas com mobilidade reduzida, o acesso aos bens e serviços que a cidade oferece. Segundo o IBGE (2010), 23,94% da população brasileira é portadora de algum tipo de deficiência (visual, auditiva, motora ou mental).

A gestão democrática participativa e controle social surge como instrumento que estimula o exercício de cidadania e visa aumentar a efetividade das políticas de governo e diminuir a ineficiência da administração pública (SeMob, 2018). É o ciclo de informar, consultar, envolver e empoderar o cidadão nos temas que interferem em sua vida.

A indução do desenvolvimento sustentável objetiva o crescimento saudável das cidades, reduzindo as viagens motorizadas, priorizando o transporte público coletivo e empregando inovações tecnológicas e energia limpa (SeMob, 2018), melhorando a qualidade de vida de seus municípios.

A PNMU elenca a possibilidade de utilização de alguns instrumentos de gestão de transporte e mobilidade para o atendimento de seus objetivos, como a restrição e controle de acesso e circulação, a estipulação de padrões de emissão de poluentes e utilização de subsídio cruzado para financiar o transporte público coletivo e transporte não motorizado.

O Plano de Mobilidade Urbana - PMU é o instrumento de implementação local da PNMU, contemplando diversos itens, como os serviços de transporte público coletivo, disciplinamento do transporte de carga e áreas de estacionamento público e privado.

O PMU deve ser elaborado por municípios com mais de 20.000 habitantes e em todos que são obrigados a ter plano diretor, sob o risco de ficar impedido de receber recursos

orçamentários federais destinados à mobilidade urbana. Após seguidas prorrogações, o prazo máximo para implantação do PMU é abril de 2019 (BRASIL, 2015; BRASIL, 2018).

Segundo o SeMob (2018), as fontes de recursos federais para os programas de mobilidade urbana são o Programa Pró-Transporte e o Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito, sendo aquele recurso oneroso por meio do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS e este proveniente do Orçamento Geral da União – OGU do Ministério das Cidades.

A fim de colaborar para a implementação do PNMU, o SeMob elaborou diversas cartilhas e manuais temáticos a serem utilizados pelos municípios, muitos nos quais há carência de equipes técnicas especializadas (RÉ, 2018).

Dos 399 municípios do estado do Paraná, apenas 16 (4%) afirmaram possuir Plano de Mobilidade Urbana em pesquisa realizada pela SeMob (2018). Considerando que o prazo para implementação do PMU vence em 2019, torna-se essencial verificar a existência do plano nos municípios que não responderam a SeMob.

O preocupante é essa aparente falta de interesse, uma vez que o município não é obrigado a ter um PMU, a menos que queira receber recursos do Orçamento Geral da União (OGU). Isso pode revelar uma carência técnica dos municípios, podendo inferir que não há uma adequada gestão por parte dos atores políticos, o que prejudica sobremaneira a população e o desenvolvimento das regiões.

A Tabela 3 informa quais são os 20 municípios do Paraná com mais de 100 mil habitantes analisados quanto à adoção na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em caráter informativo, os dados de produto interno bruto (PIB) per capita são informados por município, podendo se diagnosticar que 13 deles estão acima da média nacional, de R\$ 30.407 (IBGE, 2019).

Tabela 3 - Municípios Paranaenses com mais de 100 mil habitantes

Município	População estimada em 2018	PIB per capita (2016)
Almirante Tamandaré	117.168	R\$ 12.234,31
Apucarana	133.726	R\$ 22.541,31
Arapongas	121.198	R\$ 34.462,70
Araucária	141.410	R\$ 125.341,73
Cambe	105.704	R\$ 34.469,94
Campo Largo	130.091	R\$ 30.318,28
Cascavel	324.476	R\$ 34.106,93
Colombo	240.840	R\$ 19.883,10
Curitiba	1.917.185	R\$ 44.239,20
Foz do Iguaçu	258.823	R\$ 50.727,72
Guarapuava	180.334	R\$ 29.319,05
Londrina	563.943	R\$ 33.374,97
Maringá	417.010	R\$ 39.996,43
Paranaguá	153.666	R\$ 54.723,35
Pinhais	130.789	R\$ 41.998,58
Piraquara	111.052	R\$ 10.678,89
Ponta Grossa	348.043	R\$ 38.035,14
São Jose dos Pinhais	317.476	R\$ 66.531,31

Município	População estimada em 2018	PIB per capita (2016)	
Toledo	138.572	R\$	40.433,37
Umuarama	110.590	R\$	28.924,83

Fonte: IBGE (2019).

Após a identificação dos sítios eletrônicos das prefeituras e das câmaras de vereadores do recorte de municípios da pesquisa, realizou-se a busca pela implantação de planos de mobilidade urbana e, se houve algum encaminhamento/estudo no sentido favorável de implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Foram encontradas 5 cidades com o PMU efetivamente implantados, com a realização de estudos técnicos, consultas públicas, processo legislativo e sanção do chefe do executivo local, conforme informação da Tabela 4.

Tabela 4 - Municípios com Plano de Mobilidade Urbana implantado

Município	Previsão legal	Consultoria
Almirante Tamandaré	Lei Complementar nº 039/2015 de 14/05/15	Informação não disponível
Apucarana	Lei Complementar nº 05/2015 de 05/11/15	Pullin Consult (20/10/15)
Arapongas	Lei Complementar nº 014 de 06/07/17	Edson Marchioro Arquitetura, Urbanismo E Engenharia S/S
Araucária	Lei Complementar nº 14/2018 de 23/04/18	Vertrag Planejamento Ltda
Toledo	Lei nº 2.257 de 25/04/18	Gasini Projetos Consultoria e Treinamentos

Fonte: elaboração própria, com base nos dados públicos dos municípios (2019).

Outras 12 cidades estão realizando a implantação da PNMU em diferentes estágios de desenvolvimento e, a maior parte delas, recorrendo a consultorias de engenharia para a realização dos estudos.

Tabela 5 - Municípios com Plano de Mobilidade Urbana em implantação

Município	Estágio de implantação			
	Autorização para seleção de entidade de pesquisa	Entidade selecionada para estudos	Formulação de proposta de PMU concluída pela entidade	Proposta de PMU em consulta pública/processo legislativo
Cambe	Sim	ITEDES – Instituto de Tecnologia e Desenvolvimento Social	Sim	-
Campo Largo	Sim	-	-	-
Cascavel	Sim	-	-	-
Curitiba	Sim	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC)	-	-
Foz do Iguaçu	Sim	Parque Tecnológico Itaipu (PTI)	Sim	-
Guarapuava	Sim	Urbtec Planejamento e Consultoria	-	-
Londrina	Sim	Logit Engenharia Consultiva Ltda	-	-
Maringá	Sim	-	-	-
Paranaguá	-	Estudo elaborado pela prefeitura	Sim	Sim
Pinhais	Sim	-	-	-

Município	Estágio de implantação			
	Autorização para seleção de entidade de pesquisa	Entidade selecionada para estudos	Formulação de proposta de PMU concluída pela entidade	Proposta de PMU em consulta pública/processo legislativo
Ponta Grossa	Sim	Urbtec Engenharia, Planejamento e Consultoria	-	-
Umuarama	Sim	Gasini Projetos Consultoria e Treinamentos	Sim	Sim

Fonte: elaboração própria, com base nos dados públicos dos municípios (2019).

Três dos municípios selecionados para este estudo não apresentaram ostensivamente a implantação de plano de mobilidade urbana: Colombo, Piraquara e São José dos Pinhais. Colombo está em processo de revisão de seu Plano Diretor, documento base para a formulação de planos setoriais, como o plano de mobilidade urbana, mencionado como objetivo a ser alcançado após a conclusão do novo Plano Diretor.

Piraquara e São José dos Pinhais não mencionam em seus sítios eletrônicos a intenção de implantação de PMU, sendo que ambas (além de Colombo) são diretamente contíguas à capital do estado do Paraná (Curitiba) e tendo intensa movimentação de pessoas no transporte diário pendular, impactando no desenvolvimento socioeconômico local.

Colombo e Piraquara são dois dos três municípios do recorte de pesquisa com os mais baixos PIB per capita, revelando a urgência na implantação da PNMU a fim de atender os interesses da população local, majoritariamente usuária de meios de transporte não motorizado e coletivo.

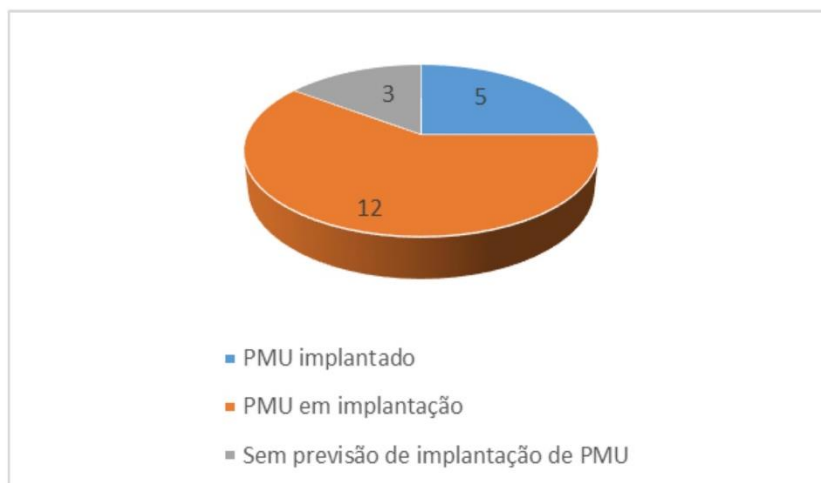


Figura 1 – Resultados encontrados
Fonte: elaboração própria (2019).

Dessa forma, o levantamento mostra que, dos vinte municípios, 25% já implantaram a Política Nacional de Mobilidade Urbana, 60% estão elaborando o PMU e 15% ainda não demonstraram ações de implantação (Figura 1).

CONCLUSÕES

A urbanização surge como um processo crescente e irreversível, sendo esse um assunto multissetorial e de interesse de todos. Com a ênfase no desenvolvimento sustentável, o

Estado brasileiro vem apresentando diversas políticas setoriais visando o crescimento econômico aliado ao direito a cidade e à qualidade de vida de seus habitantes.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é a política setorial que objetiva ampliar a acessibilidade à cidade, privilegiando meios de transporte coletivos e não motorizados, estimulando a participação e controle social e com apoio técnico e financeiro do Governo Federal.

Contudo, verifica-se que a maior parte dos municípios brasileiros suscetíveis a esta política não vem apresentando interesse ou engajamento na implantação do PNMU, o que pode vir a prejudicar a qualidade de vida e o direito à cidade de seus municípios.

No caso paranaense, no recorte dos 20 maiores municípios se verificam basicamente três situações: cidades que já implantaram o PMU, cidades que estão elaborando seus planos e cidades que ainda não demonstraram engajamento a essa política.

A nítida vantagem de implantar o PMU é a possibilidade de obter recursos e financiamentos voltados para a melhoria da mobilidade urbana, bastando apresentar propostas ao Orçamento Geral da União, ao SeMob ou por meio de emendas parlamentares.

Outrossim, verificou-se que grande parte dos municípios que implantaram ou estão elaborando o PMU tiveram que recorrer a consultorias especializadas em planejamento urbano para seu desenvolvimento, o que pode demonstrar ora a inadequada gestão dos atores políticos, ora a carência por profissionais qualificados nos quadros técnicos das prefeituras.

Dentre as limitações deste estudo há verificação das informações apenas por sítios eletrônicos, algo que pode vir a ser complementado por meio de aplicação de entrevistas ou formulários em trabalho posterior, sendo que nessas opções, existe a possibilidade de enriquecer as respostas com o questionamento das dificuldades enfrentadas pelos municípios para implementação das políticas de mobilidade urbana. Sendo assim, sugere-se estudos futuros sobre a problemática da elaboração do PMU nos municípios brasileiros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. *Constituição Federal de 1988*. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm> Acesso em 10 jul. 2018.

BRASIL. *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*. Diário Oficial da União República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em 10 jul. 2018.

BRASIL. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências*. Diário Oficial da União República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em 10 jul. 2018.

BRASIL. *Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.* Diário Oficial da União República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 13 jan. 2015. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm> Acesso em 10 jul. 2018.

BRASIL. *Lei n  13.683, de 19 de junho de 2018. Altera as Leis nos 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.* Diário Oficial da União República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 20 jun. 2018. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13683.htm> Acesso em 10 jul. 2018.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Levantamento sobre a situa o dos Planos de Mobilidade Urbana nos municípios brasileiros.* Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>>. Acesso em: 31 jul. 2018.

FERRAZ, I. S. GOMES, N. S.; et al. Avalia o do uso da primeira Via Calma em Curitiba/PR para ciclomobilidade. *Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 2017 maio/ago., 9(2), 341-353

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Censo demográfico 2010.* Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>>. Acesso em: 30 jul. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Diretoria de Pesquisas, Coordena o de Popula o e Indicadores Sociais. *Pesquisa de Informa es Básicas Municipais 2013.* Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Perfil_Municipios/2013/pdf/tab14.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Sistema de Contas Regionais 2015.* Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/economicas/contas-nacionais/9054-contas-regionais-do-brasil.html?=&t=resultados>>. Acesso em: 31 jul. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Conheça Cidades e Estados do Brasil.* Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

LERNER, J. (2013). Prólogo   edi o brasileira. In J. GEHL. *Cidades para pessoas* (2. ed.). São Paulo: Perspectiva.

MACHADO, Laura; PICCININI, L via S. Os desafios para a efetividade da implementa o dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. *Revista Brasileira de Gestão Urbana. (Brazilian Journal of Urban Management)*, 2018 jan/abr., 10(1), 72-94

ORGANIZA O DAS NA OES UNIDAS – ONU. *World urbanization prospects: the 2018 revision: Key facts.* New York: United Nations. Disponível em: <<https://esa.un.org/unpd/wup/Publications/Files/WUP2018-KeyFacts.pdf>>

PINTO, Ana M. A.; Ribeiro, L.P. Espaços públicos e mobilidade urbana: uma análise comparada dos arranjos normativos de Bogotá (Col mbia) e do Rio de Janeiro (Brasil). Cuadernos de Geografía. *Revista Colombiana de Geografía.* Vol.26, n 1 ene-jun. del 2017

RÉ, Eduardo S.; OLIVEIRA, Vanessa E. Cooperação intergovernamental na política de mobilidade urbana: o caso do Consórcio Intermunicipal do ABC. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2018 jan/abr., 10(1), 111-123.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – SEMOB. *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>> Acesso em: 31 jul. 2018.

SILVA, Marcos V.G.; Peron, Amanda C. P.; et al. O Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado no Município de Curitiba: uma análise das políticas públicas de acessibilidade. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, v.38, n.132, p.149-162, jan/jun. 2017.