

## **MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE EM CIDADES MÉDIAS: UMA ANÁLISE BIBLIOGRÁFICA**

---

### **Raissa Castro Schorn**

Doutoranda do Programa de Pós-graduação em  
Desenvolvimento Regional da Universidade Regional do  
Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul –  
PPGDR/UNIJUI.  
[raissa.schorn@sou.unijui.edu.br](mailto:raissa.schorn@sou.unijui.edu.br)

### **Daniel Knebel Baggio**

Coordenador do Programa de Pós-graduação em  
Desenvolvimento Regional da Universidade Regional do  
Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul –  
PPGDR/UNIJUI.  
[baggiod@unijui.edu.br](mailto:baggiod@unijui.edu.br)

### **Luiza Fracaro Polleto**

Doutoranda do Programa de Pós-graduação em  
Desenvolvimento Regional da Universidade Regional do  
Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul –  
PPGDR/UNIJUI.  
[luiza.polleto@sou.unijui.edu.br](mailto:luiza.polleto@sou.unijui.edu.br)

### **Tarcisio Dorn de Oliveira**

Docente do Programa de Pós-graduação em  
Desenvolvimento Regional da Universidade Regional do  
Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul –  
PPGDR/UNIJUI.  
[tarcisio.oliveira@unijui.edu.br](mailto:tarcisio.oliveira@unijui.edu.br)

### **Rafael Flores de Campos**

Analista de Negócios e Inovação da Fundação Parque  
tecnológico de Itaipu (FPTI-BR)  
[rafael.campos@pti.org.br](mailto:rafael.campos@pti.org.br)

### **Lucir Reinaldo Alves**

Coordenador e Professor do Programa de Pós-graduação  
em Desenvolvimento Regional e Agronegócio da  
Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE)  
Campus de Toledo.  
[lucir.alves@unioeste.br](mailto:lucir.alves@unioeste.br)

### **RESUMO**

A mobilidade urbana e a acessibilidade desempenham um papel crucial na garantia da inclusão social e são um direito constitucional fundamental de locomoção cidadã. A investigação dedicada às questões de mobilidade urbana ganha crescente relevância nas áreas municipais, integrando o desenvolvimento das cidades. A atenção se concentra não apenas na inserção urbana e acessibilidade, mas especialmente na experiência dos ocupantes desses espaços urbanos. Este artigo tem como objetivo principal evidenciar a significância da mobilidade e acessibilidade urbana em cidades médias, recorrendo a um enfoque bibliográfico. Contudo, tais estudos, embora substanciais, revelam-se insuficientes diante da diversidade política, social, econômica e cultural do Brasil, gerando disparidades notáveis entre cidades médias e outras regiões.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana, Acessibilidade, Cidades Médias.

## **URBAN MOBILITY AND ACCESSIBILITY IN MEDIUM CITIES: A BIBLIOGRAPHIC ANALYSIS**

---

### **ABSTRACT**

Urban mobility and accessibility play a crucial role in guaranteeing social inclusion and are a fundamental constitutional right of citizen mobility. Research dedicated to urban mobility issues is gaining increasing relevance in municipal areas, integrating the development of cities. Attention is focused not only on urban insertion and accessibility, but especially on the experience of the occupants of these urban spaces. The main objective of this article is to highlight the significance of mobility and urban accessibility in medium-sized cities, using a bibliographic approach. However, such studies, although substantial, prove to be insufficient in the face of Brazil's political, social,

economic and cultural diversity, generating notable disparities between medium-sized cities and other regions.

**Key words:** Urban Mobility. Accessibility. Medium Cities.

## 1. INTRODUÇÃO

O presente artigo concentra-se na análise da mobilidade e acessibilidade urbana em cidades médias, apoiando que a política de desenvolvimento urbano e regional, com ênfase em centros urbanos, tem um potencial substancial para fortalecer a rede urbana, contribuindo assim para o progresso econômico e social do país, particularmente nas regiões polarizadas por cidades médias (MOTTA; MATA, 2009). Apesar da existência de legislação pertinente, é imperativo que essa legislação seja associada a um entendimento técnico para efetiva implementação, devido à necessidade de condições de adaptação adequadas para os espaços urbanos. É válido mencionar que o conceito sistêmico de mobilidade urbana, que prioriza os deslocamentos e a importância dada às organizações, infraestrutura e normas de circulação, tornam-se cruciais para os cidadãos.

A mobilidade, que representa uma das formas de apropriação da vida urbana, pode ser quantificada por indicadores. Costa (2008), desenvolveu o Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (IMUS), uma ferramenta que avalia as condições de mobilidade nas cidades e mede os efeitos de estratégias para promover uma mobilidade sustentável. Esse índice reflete a acessibilidade da população aos serviços urbanos para atividades laborais, de consumo e

lazer, assim, um índice maior indica mais possibilidades de deslocamento e, portanto, uma mobilidade mais positiva. Entretanto, a mobilidade também é vista como um atributo urbano decorrente das interações entre os deslocamentos de pessoas e bens, circulação e infraestrutura urbana (FREITAS, 2010).

Dessa forma, o objetivo deste trabalho é compreender a mobilidade e acessibilidade urbana em cidades médias, tanto no setor público quanto no privado, a fim de avaliar a qualidade da locomoção dos usuários.

As cidades médias são definidas não apenas por tamanho populacional, mas também por suas funções na rede urbana, mediando fluxos (bens, informações, inovação, etc.) entre territórios rurais e urbanos em sua área de influência, assim como com outros centros e áreas menores. Elas exercem funções de intermediação entre espaços locais, regionais e até globais, portanto, a escolha das cidades médias como objeto de estudo se justifica pelo papel fundamental que desempenham na rede urbana e na intermediação regional.

## 2. METODOLOGIA

A presente pesquisa assume uma abordagem descritiva, alinhada com as perspectivas delineadas por autores como Vergara (2009) e Gil (2002). Essa abordagem se destaca por expor as características de uma determinada população ou especificidades, destacando sua relevância na identificação da mobilidade e acessibilidade urbana em cidades médias. No que diz respeito à abordagem dos dados, adota-se uma orientação qualitativa, em consonância com a definição de Godoy (1995),

na qual o estudo empírico ocorre no contexto natural dos fatos sociais, permitindo uma análise e observação contextualmente situadas.

Refere-se a uma pesquisa aplicada e com abordagem bibliográfica (GIL, 1999; VERGARA, 2010).

### **3. MOBILIDADE URBANA NO CONTEXTO BRASILEIRO: DESAFIOS E POLÍTICAS PÚBLICAS**

O território vasto e diversificado do Brasil se traduz em notáveis disparidades físicas, econômicas e sociais. Ao longo das últimas décadas, o perfil demográfico evoluiu, com a esmagadora maioria da população migrando para os centros urbanos. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) indica que, até 2016, cerca de 85% dos brasileiros residiam em áreas urbanas, sendo 36 cidades com mais de 500 mil habitantes proeminentes na rede urbana nacional. Além disso, mais de quarenta regiões metropolitanas abrigam mais de 80 milhões de habitantes, equivalendo a aproximadamente 45% da população total (CARVALHO, 2016).

A urbanização crescente tem como consequência intrínseca a necessidade de deslocamento no espaço urbano para atender demandas econômicas e sociais, no entanto, o rápido e expansivo crescimento urbano desde os anos 1950 levou muitas cidades e regiões metropolitanas a desenvolver sistemas de mobilidade insuficientes e onerosos. Portanto, é de vital importância a análise das condições de mobilidade em diversos segmentos sociais, juntamente com os consumos e externalidades

associadas, a fim de avaliar a qualidade de vida nas cidades e identificar políticas que possam mitigar esses desafios (IPEA, 2011).

Nesse contexto, surge a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) com o objetivo de integrar diferentes modos de transporte, melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e mercadorias dentro das áreas municipais. A mobilidade urbana é desenvolvida como a efetivação dos deslocamentos no espaço urbano e é a base para a implementação do PNMU. Para esse fim, a PNMU recomenda que municípios com mais de 20.000 habitantes desenvolvam Planos de Mobilidade Urbana (PlanMob). Os PlanMobs são definidos por regulamentações, instrumentos, ações e projetos específicos para a organização dos transportes públicos, circulação e serviços de tráfego (SILVA, COSTA e MACEDO, 2008).

A flexibilidade concedida pelo PlanMob permite que diferentes níveis (estadual, metropolitano e municipal) implementem estratégias personalizadas para seus sistemas de mobilidade. No entanto, cada cidade possui habilidades especializadas que exigem soluções adaptadas, respeitando seu contexto social, necessidades e potencialidades (SILVA, COSTA e MACEDO, 2008).

A Mobilidade Urbana engloba deslocamentos de pessoas e bens, compreendendo as respostas individuais e econômicas às necessidades de locomoção, levando em consideração a complexidade das atividades urbanas. As pessoas podem se deslocar como pedestres, ciclistas, usuários de

transporte coletivo ou motoristas, recorrendo a meios de transporte motorizados e não motorizados (BRASIL, 2013).

A expansão da frota veicular e o crescimento populacional têm congestionamentos intensificados, agravados pela carência de investimentos substanciais no transporte coletivo. Isso culminou em disfunções urbanas, como poluição ambiental e acidentes de trânsito, impactando diretamente na qualidade de vida (BRASIL, 2013). Como resposta a esses desafios, a Lei 12.587 de 2012 instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

### **3.1 Planos De Mobilidade Urbana Municipais No Contexto Brasileiro**

Um marco notável na mobilidade urbana brasileira ocorreu com a promulgação da Lei 12.587/2012, conhecida como “Lei da Mobilidade Urbana”. Esta lei é uma lei de diretrizes na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecendo princípios, objetivos e conceitos fundamentais para a área, além de definir prazos e requisitos específicos para os municípios no que diz respeito aos planos de mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Por meio dessa lei, municípios com população superior a 20 mil habitantes foram obrigados a desenvolver seus próprios planos de mobilidade. Após prorrogações sucessivas, ficou previsto que as administrações municipais que não elaborassem esses planos até abril de 2022 (para municípios com mais de 250 mil habitantes) ou abril de 2023 (para municípios com até 250 mil habitantes) seriam

inelegíveis para receber recursos federais destinados à mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Conforme disposto no artigo 24 da lei, o plano de mobilidade é definido como "o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deve contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei" (BRASIL, 2012). Dessa forma, os princípios, diretrizes e objetivos da PNMU devem ser traduzidos em ações concretas nos planos de mobilidade de cada município. Entre os princípios, diretrizes e objetivos propostos estão: priorizar o transporte não motorizado em relação ao transporte motorizado; conferir prioridade ao transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado; compartilhar os custos do transporte não apenas entre os beneficiários diretos, mas também os indiretos; equilibrar de maneira justa os benefícios e os encargos associados ao uso de diferentes modos de transporte e serviços; e buscar a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social por meio das políticas de mobilidade urbana (BRASIL, 2012). Entretanto, é notável que a Lei 12.587/2012 adota uma abordagem ambiciosa, contrapondo as práticas vigentes em termos de política de transporte nas cidades brasileiras.

## **4. ACESSIBILIDADE: DESAFIOS E AVANÇOS NO CONTEXTO BRASILEIRO**

No cenário brasileiro, o tema da acessibilidade emerge nas políticas públicas externas para pessoas com deficiência

relativamente há pouco tempo. Antes da Constituição Federal de 1988, a discussão sobre acessibilidade era abordada somente na Emenda Constitucional nº 12, de 17 de outubro de 1978, que se referia apenas ao acesso a edifícios e espaços públicos. No entanto, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a acessibilidade foi formalizada no cenário legal brasileiro (COSTA, MAIOR e LIMA, 2005), com o artigo 5º da CF assegurando o direito de ir e vir de todos os cidadãos e o artigo 227 estabelecendo normas para a construção de espaços públicos e edifícios, bem como para a produção de meios de transporte coletivo, com o objetivo de garantir o acesso adequado para pessoas com deficiência (BRASIL, 1988).

Almeida Prado (1994), destaca que a presença de acessibilidade no espaço urbano é uma exigência legal, cujo objetivo é capacitar um maior número de pessoas a desfrutar dos ambientes urbanos com maior segurança, confiança e comodidade. Entretanto, apenas em 2000 houve uma regulamentação das Leis Federais nº 10.048 e 10.098, que ampliaram a visão sobre acessibilidade. A primeira dessas leis, elaborada pelo Poder Legislativo, abordou o atendimento prioritário e a acessibilidade nos meios de transporte, incluindo deliberações para o não cumprimento. A segunda, criada pelo Poder Executivo, tratou da acessibilidade física, de transportes, auxílios técnicos, comunicação e informação, estabelecendo critérios básicos para promover a acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (COSTA, MAIOR e LIMA, 2005).

Conseqüentemente, o Brasil apresenta uma das legislações mais abrangentes sobre acessibilidade, que foi regulamentada em 2 de dezembro de 2004 pelo Decreto nº 5.296. Nesse decreto, a acessibilidade é definida como “a possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, dos espaços móveis e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação” (BRASIL, 2004). Atualmente, esse decreto é conhecido como Decreto de Acessibilidade e estabelece que novas construções, reformas, mudanças de uso e licenciamentos devem contemplar a acessibilidade, seguindo as Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) como parâmetro técnico. Importante mencionar que as leis brasileiras mencionadas referem-se à norma técnica NBR nº 9050.

Entretanto, para efetivamente criar cidades inclusivas, é crucial considerar diversos aspectos, principalmente políticos e legislativos. O Artigo 2º do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) autoriza a acessibilidade como uma condição essencial para garantir a inclusão social e o acesso a bens e serviços, destacando sua importância para a qualidade de vida da população. A acessibilidade é um elemento fundamental para suprir as necessidades da população (NONATO, 2011). Santos (2004), enfatiza que a acessibilidade é central para a interação entre a sociedade e as pessoas com deficiência, impactando diversos aspectos dos direitos civis desses indivíduos, dessa forma, é evidente a relevância da relação entre o direito à cidade e a acessibilidade, pois

é nesse contexto que se fundamentam muitos direitos sociais. Portanto, o direito à acessibilidade está profundamente relacionado a aspectos sociais, econômicos, políticos e culturais, sendo um aviso para atender a uma parte significativa da população (NONATO, 2011).

## **5. CIDADES MÉDIAS: UM ESTUDO SOBRE SUA DINÂMICA E IMPORTÂNCIA NO CENÁRIO URBANO BRASILEIRO**

As cidades médias ganharam destaque como elementos cruciais nas redes urbanas contemporâneas (SPOSITO, 2006). Essas cidades desempenham papéis intermediários entre os grandes centros urbanos e as localidades rurais, funcionando como pontos de articulação regional, nacional e global (SOARES; UEDA, 2007). Dada a sua relevância, a pesquisa sobre cidades médias tem se mostrado essencial para enriquecer os debates em torno do desenvolvimento regional, e essas cidades merecem a atenção de estudiosos preocupados com os impactos do desenvolvimento na vida da população e na gestão pública.

Situadas entre os grandes centros metropolitanos e as áreas rurais, as cidades médias atraem migrantes de áreas rurais, bem como pessoas que buscam alternativas aos grandes centros urbanos (FRANÇA, 2007). Com crescimento populacional expressivo, essas cidades têm se tornado complexas e dinâmicas, oferecendo serviços, comércio, atividades industriais e agrícolas, além de uma

qualidade de vida relativa em comparação às metrópoles (SOARES; BESSA, 2000). O crescimento das cidades médias no Brasil ao longo do século XX é notável, como indicado por Oliveira e Soares (2014), pois, embora nas décadas de 1950 e 1960 o país tenha enfrentado uma concentração urbana decorrente da migração para as cidades (LIMA, 1998), foi a partir dos anos 1970 que as cidades médias passaram a receber uma parcela significativa da população migrante que buscava melhores condições de vida fora das metrópoles superpovoadas.

Em 1980, aproximadamente 28,2% da população vivia em municípios de até 20 mil habitantes, mas essa proporção mudou significativamente à medida que as cidades médias se tornaram polos de atração populacional (STEINBERGER E BRUNA, 2001). Esse crescimento foi catalisado pelo fato de que São Paulo e Rio de Janeiro evoluíram para metrópoles nacionais e globais, levando diversas capitais estaduais a se tornarem metrópoles regionais, muitas das quais foram impulsionadas por cidades médias.

Como resultado, elas passaram a desempenhar novos papéis na rede urbana e experimentaram um crescimento mais acelerado do que as metrópoles (STEINBERGER E BRUNA, 2001). Embora os primeiros estudos sobre cidades médias no Brasil tenham focado principalmente o tamanho populacional como distribuído, definindo as como cidades de dimensão geográfica (MAIA, 2010), é crucial compreender que o processo de urbanização no

Brasil difere dos países desenvolvidos, simultaneamente à industrialização ao longo de um período mais curto (RAIA JÚNIOR, 1995). Isso ressalta a importância de considerar diversos aspectos além do tamanho populacional para entender plenamente a dinâmica das cidades médias no contexto urbano brasileiro.

A relevância das cidades médias reside na sua própria dinâmica econômica e demográfica, que permite atender às demandas de empresários e cidadãos, eles oferecem serviços urbanos, equipamentos e serviços públicos de qualidade, evitando as cidades de grande porte e metrópoles, assim, as cidades médias se apresentam como locais privilegiados para acesso a serviços oferecidos e bem-estar (MOTTA E MATA, 2009). Vale ressaltar que a configuração urbana das cidades influencia diretamente a mobilidade urbana, e o crescimento desordenado, comum em muitas cidades brasileiras, agrava-se nas cidades médias devido à ausência de planejamento urbano (LIMA, 1998). A análise da morfologia urbana em diferentes processos de expansão é essencial para compreender a influência da configuração urbana na mobilidade.

O crescimento das cidades médias está relacionado ao desenvolvimento das funções econômicas da região e suas dinâmicas, afetando diretamente a mobilidade. Problemas de tráfego, estacionamento, transporte público inadequado, impactos ambientais e consumo de energia são desafios enfrentados pelos planejadores urbanos e de transporte (Rodrigue *et al.*, 2013), e a expansão urbana em cidades

médias pode agravar esses problemas (Marques *et al.*, 2015). A mobilidade urbana é crucial para a qualidade de vida dos cidadãos e para o desenvolvimento econômico, pois ela está interligada a diversas políticas, como transporte, acessibilidade, trânsito e desenvolvimento urbano. O aumento da mobilidade afeta características do ambiente local e global, a qualidade de vida e o desempenho econômico das cidades (Costa, 2008). O Ministério das Cidades (2015) destaca que a mobilidade influencia a logística de distribuição, a saúde e a produtividade da população.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa que se volta para as questões relacionadas à mobilidade urbana tem apresentado um aumento notável em sua demanda nos âmbitos municipais, sendo um elemento integrante dos aspectos que delineiam o progresso das cidades. Essa inquietação não abrange apenas a configuração urbana, incluindo a acessibilidade, mas sobretudo concentra-se na experiência daqueles que irão habitar esses espaços urbanos concebidos, enfatizando a promoção de acessos e facilidades para todos os cidadãos. As considerações a respeito da mobilidade nas cidades médias são elementos de extrema importância para garantir a satisfação dos usuários, bem como respeitar o indivíduo que utiliza esses espaços para suas atividades diárias, facilitando a acessibilidade e os deslocamentos.

De modo abrangente, pode-se afirmar que há uma deficiência de mobilidade e acessibilidade nas cidades médias, em grande parte decorrente do processo desorganizado de ocupação urbana, acarretando desafios tanto para a operação do transporte público quanto para a promoção dos modos de ocupação do transporte não motorizado. Contudo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana instituiu uma exigência para que os municípios com mais de 20 mil habitantes, entre outros critérios, elaborem e apresentem Planos de Mobilidade Urbana, com o propósito de estruturar o crescimento das cidades de maneira ordenada. Finalmente, compreende-se que o presente estudo possa contribuir para o desenvolvimento local e regional, ao enfatizar a relevância da implementação das políticas de mobilidade e acessibilidade urbana.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM FILHO, O. B. **Esquema metodológico para o estudo das cidades médias**. In.: ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS. Resumo de comunicações e guias de excursões. Belo Horizonte: AGB, 1976, p. 6-15

AMORIM FILHO, O. B. BUENO, M. E. T.; ABREU, J. F. Cidades de porte médio e o programa de ações sócio-educativo-culturais para as populações carentes do meio urbano em Minas Gerais. **Boletim de Geografia Teorética**, Rio Claro, v. 12, 1982

ALMEIDA PRADO, A.R., **Acessibilidade e Desenho Universal**. [S. l.], 1994. Disponível em: [https://www.academia.edu/26224192/Acessibilidade\\_e\\_Desenho\\_Universal\\_1](https://www.academia.edu/26224192/Acessibilidade_e_Desenho_Universal_1). Acesso em: 16 março 2023.

BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil**, promulgada em 05 de outubro de 1988.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **O Estatuto da Cidade**: comentado. Brasília: Ministério das Cidades, São Paulo: Aliança das Cidades, 2001.

BRASIL. **Decreto** nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/sedh/ct/corde/dp/dh/sicorde/dec5296.asp> Acesso: 18/03/2023.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: Acesso em: 15 março 2023

BRASIL. **Instrução normativa nº 10, de 17 de maio de 2013**. Estabelece calendário para contratação de operações de crédito do PAC 2 Mobilidade Médias Cidades, no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS. [S. l.], 26 out. 2020. Disponível em: [https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/PACMobilidade/Instruo\\_Normativa\\_N\\_10\\_de\\_17\\_de\\_maiode\\_2013\\_PAC\\_MEDIAS\\_CIDADES.pdf](https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/PACMobilidade/Instruo_Normativa_N_10_de_17_de_maiode_2013_PAC_MEDIAS_CIDADES.pdf). Acesso em: 22 março. 2023.

CARVALHO, C. H. R. de. Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil. **Textos para Discussão**. Brasília; Rio de Janeiro: IPEA, 2016. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf). Acesso em: 20 março 2023.

COSTA, G.R.V; MAIOR, I.M.M de L.; LIMA, N.M. Acessibilidade no Brasil: Uma visão histórica. ATIDI 2005: Seminário 3 e Oficinas 2. Acessibilidade, TI e Inclusão Digital. Faculdade de Saúde Pública da USP, 5

a 6 set. 2005. *Anais...* São Paulo: FSP/USP, 2005. Disponível em: [http://www.prodiam.sp.gov.br/multimidia/midi/a/cd\\_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf](http://www.prodiam.sp.gov.br/multimidia/midi/a/cd_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf). Acesso em: 20 março. 2023

COSTA, M. da S.. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. 273 f. Tese (Doutorado). Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil, Universidade de São Paulo, São Carlos, Brasil, 2008.

DA SILVA, A.N.R. COSTA, M. S.; MACEDO, M. H. Multiple views of sustainable urban mobility: The case of Brazil. *Transport Policy*, v. 15, n. 6, p. 350-360, nov. 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X08000486?via%3Dihub>. Acesso em: 3 março. 2023.

FRANÇA, I. S. de. **A cidade média e suas centralidades**: o exemplo de Montes Claros no norte de Minas Gerais. 2007. 240f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

FREITAS, M. de P. **Mobilidade urbana sustentável e a sua viabilidade nas cidades médias**: estudo de referência de Araguari-MG. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2010.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GODOY, A. S. Pesquisa Qualitativa - tipos fundamentais. *Revista de Administração de Empresas*. São Paulo: RAE, v. 35, p. 20-29, maio/jun. 1995

IPEA. A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Comunicados do IPEA**, n. 128. Brasília, 2011.

IBGE. **Censo demográfico 2010**. Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>. Acesso em 25 de março de 2023.

LIMA, J.G. **Cidades Médias Brasileiras a partir de um novo olhar denominacional e conceitual**: cidades de comando regional. XVII ENANPUR, São Paulo, 1998.

MAIA, D. S. Cidades Médias e Pequenas do Nordeste: Conferência de Abertura. In: LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. (Orgs.) **Cidades Médias e Pequenas**: Teorias, Conceitos e Estudos de Caso. Salvador: SEI, 2010.

MARQUES, S. F. *et al.* (2015) Os diferentes tipos de cidades médias e a influência de suas características na elaboração do Plano de Mobilidade: uma proposta metodológica. **Anais do XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET**, Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, Ouro Preto, p. 2805-2816.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. 2015. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf> Acesso em 22 mar. 2023.

MOTTA, D.; MATA, D. **A importância da cidade média. Brasília**: Desafios do Desenvolvimento. IPEA. 2009. Ano 6. Edição 47. Disponível em [http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1002catid=28&Itemid=23](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1002catid=28&Itemid=23), acesso em 20 de março de 2023.

NONATO, D. N.. Acessibilidade arquitetônica como direito humano das pessoas com deficiência. *Revista Jurídica Orbis*, 2(2), 138-164. 2011. <http://dx.doi.org/10.5102/rbpp.v7i2.4627> <http://dx.doi.org/10.5102/rbpp.v7i2.4627>

OLIVEIRA, H.C.M.; SOARES, B.R. Cidade Média: Apontamentos metodológicos e tipologia. *Caminhos de Geografia*, [S. l.], p. 1-15, 26 set. 2014. Disponível em: <file:///C:/Users/sissa/Downloads/23678-Texto%20do%20artigo-114677-1-10->

20150113.pdf. Acesso em: 18 de março de 2023.

RAIA JUNIOR, A.Z. **Avaliação de modelo meta para cálculo de custo de transporte e seu uso na tributação de terrenos urbanos ociosos**. 1995. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Engenharia Civil) - Universidade de São Paulo, [S. l.], 1995. Disponível em: [https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-09042018-112742/publico/Dissert\\_RaiaJunior\\_Archimed esA.pdf](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-09042018-112742/publico/Dissert_RaiaJunior_Archimed esA.pdf). Acesso em: 11 março. 2023.

RODRIGUES, J-P; Comtois, C. e Slack, B. (2013) Urban Transport Challenges, in **The Geography of Transport Systems**, Routledge, New York.

SANTOS, L. K. S.. **Diretrizes de arquitetura e design para adaptação da habitação de interesse social ao cadeirante** (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

SOARES, B. R.; BESSA, K. C. F. O. **Especificidades da urbanização nas áreas de cerrado Brasileiro: a importância das cidades médias**. Mimeo, 2000.

SPOSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 175-197.

STEINBERGER, M; BRUNA, G.C. Cidades Médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Orgs). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 35-77. Disponível em: [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3081/5/cap\\_2\\_cidademedias.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3081/5/cap_2_cidademedias.pdf). Acesso em: 18 março 2023.

VERGARA, S. C. **Empresa humanizada: a organização necessária possível**. Projetos e relatórios de pesquisa em administração. 10.ed. São Paulo: Atlas, 2009

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 12 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

---

**Raissa Castro Schorn.**

Bolsista Prosuc/Capes. Doutoranda em Desenvolvimento Regional na linha de Políticas públicas, planejamento urbano e gestão de território (2023). Mestre em Desenvolvimento Regional - Linha de pesquisa em Políticas públicas, planejamento urbano e gestão de território - UNIJUI (2022). Graduada do Curso de Arquitetura e Urbanismo na UNINTER (2022). Especialista em Docência do Ensino Superior (2018) e Neuropsicopedagogia (2020) pela UNIASSELVI e Neuroeducação pela Faculdade Metropolitana (2021). Graduada em Design de Interiores pela Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI (2016). Coordenadora Nacional de Comunicação da Rede Internacional de Promotores dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável do Brasil (RIPO Brasil).

---

---

**Daniel Knebel Baggio.**

Doutor em Contabilidade e Finanças - Universidad de Zaragoza (2012) revalidado pela Universidade de São Paulo (USP-2013) em Controladoria e Contabilidade. Mestre em Contabilidade e Finanças - Universidad de Zaragoza (2007). Especialista em Gestão Financeira (UNIJUI-2007), Marketing (UNIJUI-2019) e Formação Pedagógica para o Ensino Técnico e Profissional (FCSA/SEG-2014). Graduação em Administração pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI - 2005). Atualmente é Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional na UNIJUI.

---

---

**Luiza Fracaro Polleto.**

Bolsista Prosuc/Capes. Doutoranda em Desenvolvimento Regional – PPGDR/UNIJUI, na linha de Gestão de Organizações e Dinâmicas de Mercado (2023). Mestre em Desenvolvimento Regional PPGDR/UNIJUI, na linha de Políticas Públicas, Planejamento Urbano e Gestão de Território (2023). Especialista em Docência no Ensino Superior para o Novo Formato de Aulas do Futuro pela Universidade Descomplica-SP (2021), Graduada em Direito pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (2020). Integrante do Grupo de Pesquisa Gestão Social e Participação Cidadã - GPDEC (PPGDR/UNIJUI) e do Projeto Observando o Desenvolvimento Regional na América

---

---

Latina: gestão e controle social de territórios no Brasil, Colômbia e Equador (PPGDR/UNIJUI).

---

---

**Tarcísio Dorn de Oliveira**

Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Desenvolvimento Regional (Mestrado e Doutorado) da Universidade do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI). Professor Adjunto do Magistério Superior nos Cursos de Graduação (Arquitetura e Urbanismo, Design e Engenharia Civil) da Universidade do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI). Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Cruz Alta (UNICRUZ). Especialista em Artes pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Especialista em Educação: espaços e possibilidades para educação continuada pelo Instituto Federal Sul-Rio-Grandense (IFSul). Especialista em Gestão Pública Municipal pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Mestre em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Doutor em Educação nas Ciências pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI).

---

---

**Rafael Flores de Campos**

Graduado em Gestão Ambiental - UTFPR e doutor em Desenvolvimento Regional e Agronegócio - Unioeste. Analista de Negócios e Inovação da Fundação Parque tecnológico de Itaipu (FPTI-BR), desempenhando atividades de Inovação Aberta, empreendedorismo, captação de recursos, prospecção de negócios, e mentoria da Incubadora Empresarial Santos Dumont. Com foco em análise de viabilidade econômica, desenvolvimento de modelos de negócios (ideação, validação e Viabilidade), Negócios de Impacto, estruturação de Spinoffs e projetos de tecnologias voltadas ao agronegócio e Sustentabilidade.

---

---

**Lucir Reinaldo Alves**

Doutor em Geografia, especialista em Planejamento Urbano e Regional, no Instituto de Geografia e Ordenamento do Território (IGOT) da Universidade de Lisboa. Possui graduação em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná - UNIOESTE/Campus Toledo. Mestrado em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC. Professor Adjunto do colegiado de Ciências Econômicas na (UNIOESTE)/Campus de Toledo e Coordenador e Professor do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio (Mestrado e Doutorado) da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE)/Campus de Toledo.

---