RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

Mobilidade Urbana, Planejamento Territorial e Sustentabilidade: Uma Análise da Literatura Científica

Urban Mobility, Territorial Planning, and Sustainability: An Analysis of the Scientific Literature

Movilidad Urbana, Planificación Territorial y Sostenibilidad: Un Análisis de la Literatura Científica

Bárbara Aline Ferreira Assunção

RESUMO

A mobilidade urbana constitui um dos principais desafios enfrentados pelas cidades contemporâneas, em decorrência do crescimento populacional, da expansão urbana desordenada e da intensificação das demandas por transporte, infraestrutura e serviços públicos. Nesse contexto, o planejamento urbano sustentável e a gestão eficiente do transporte coletivo tornam-se instrumentos essenciais para promover o desenvolvimento das cidades, reduzir os impactos ambientais e melhorar a qualidade de vida da população. O presente estudo tem como objetivo analisar as relações entre mobilidade urbana, transporte público, urbanização, sustentabilidade ambiental e planejamento urbano, destacando a importância das políticas públicas na construção de cidades mais acessíveis. Para tanto, realizou-se uma pesquisa bibliográfica, fundamentada em livros, artigos científicos, legislação e documentos oficiais que abordam a temática. A revisão evidencia que a expansão urbana sem planejamento compromete a eficiência dos sistemas de mobilidade, intensifica as desigualdades sociais e agrava os problemas ambientais, o que exige ações integradas entre a gestão pública, a inovação tecnológica e a preservação ambiental. Conclui-se que o fortalecimento do planejamento urbano, aliado ao uso de indicadores e ao desenvolvimento de políticas públicas sustentáveis, constitui um elemento para a promoção da mobilidade urbana e do desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Planejamento urbano. Transporte público. Sustentabilidade. Políticas públicas.

ABSTRACT

Urban mobility is one of the main challenges faced by contemporary cities, especially due to population growth, unplanned urban expansion, and the increasing demand for transportation, infrastructure, and public services. In this context, sustainable urban planning and efficient public transportation management have become essential instruments for promoting urban development, reducing environmental impacts, and improving citizens' quality of life. This study aims to analyze the relationship between urban mobility, public transportation, urbanization, environmental sustainability, and urban planning, highlighting the importance of public policies in building more accessible, resilient, and sustainable cities. To achieve this objective, a bibliographic review was conducted based on books, scientific articles, legislation, and official documents addressing the subject. The literature indicates that unplanned urban expansion reduces the efficiency of mobility systems, intensifies social inequalities, and exacerbates environmental problems, necessitating integrated actions that involve public management, technological innovation, and environmental preservation. It is concluded that strengthening urban planning, supported by reliable indicators and sustainable public policies, is essential for improving urban mobility and promoting sustainable urban development in Brazilian cities.

Keywords: Urban mobility. Urban planning. Public transportation. Sustainability. Public policies.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

INTRODUÇÃO

O acelerado processo de urbanização observado nas últimas décadas modificou a organização das cidades, ampliando a demanda por infraestrutura, transporte, serviços públicos e políticas voltadas ao desenvolvimento urbano sustentável. O crescimento populacional, aliado à expansão territorial desordenada, intensificou problemas relacionados à mobilidade urbana, à degradação ambiental, à ocupação inadequada do solo e à desigualdade no acesso a serviços essenciais. Nesse contexto, o planejamento urbano assume um papel estratégico na construção de cidades mais eficientes.

A mobilidade urbana representa um dos principais desafios enfrentados pelas administrações públicas contemporâneas, pois influencia a qualidade de vida da população, o desenvolvimento econômico, a inclusão social e a sustentabilidade ambiental. A crescente dependência do transporte individual, associada à insuficiência da infraestrutura de transporte coletivo em diversas cidades brasileiras, tem contribuído para o aumento dos congestionamentos, da emissão de poluentes atmosféricos, do consumo de energia e da perda de produtividade decorrente dos longos tempos de deslocamento. A intensificação das atividades industriais e a expansão dos centros urbanos ampliaram os impactos ambientais sobre os ecossistemas naturais, evidenciando a necessidade de integrar políticas de mobilidade, de planejamento territorial e de gestão ambiental. Dessa forma, torna-se indispensável a formulação de estratégias capazes de compatibilizar o crescimento urbano, a preservação dos recursos naturais e o desenvolvimento socioeconômico, considerando as especificidades territoriais e as necessidades da população.

Nesse cenário, o planejamento urbano fundamentado em indicadores, na participação social e na atuação integrada do Poder Público constitui um importante instrumento para orientar a formulação de políticas públicas mais eficientes. Além disso, a incorporação de inovações tecnológicas, de sistemas inteligentes de transporte e de modelos de gestão baseados em evidências amplia a capacidade dos gestores públicos de promover soluções voltadas à melhoria da mobilidade urbana e da qualidade ambiental.

Diante desse contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar, por meio de uma revisão bibliográfica, as relações entre mobilidade urbana, transporte público, urbanização, sustentabilidade ambiental e planejamento urbano; discutir os principais desafios enfrentados pelas cidades brasileiras; e destacar a importância da gestão pública integrada na promoção de um desenvolvimento urbano mais sustentável.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

MARCO TEÓRICO

Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana constitui um dos principais desafios das metrópoles contemporâneas em todo o mundo. O modelo de desenvolvimento urbano baseado na priorização do automóvel, consolidado ao longo do século XX, mostrou-se insuficiente para atender às crescentes demandas de deslocamento da população. Entre as principais consequências desse modelo destacam-se os congestionamentos, o elevado consumo de energia, a perda de tempo nos deslocamentos, a intensificação da poluição atmosférica e a ocupação inadequada do espaço público. No Brasil, esse cenário tornou-se ainda mais evidente nas últimas décadas, uma vez que, enquanto a utilização do transporte público reduziu-se em cerca de 30%, a frota de automóveis e motocicletas aumentou em aproximadamente 400% (Vasconcellos, 2000).

Esse contexto está relacionado à forma como o espaço urbano é produzido e organizado. Conforme destacam Rosa e Neves (2024), o espaço urbano constitui um ambiente dinâmico e articulado, construído pelas ações de diferentes agentes sociais. Assim, sua configuração não resulta de processos aleatórios, mas sim das relações sociais, econômicas e políticas que determinam distintos usos do solo, promovendo constantes processos de organização e reorganização das cidades.

O crescimento populacional acelerado e a expansão das atividades comerciais intensificaram ainda mais a complexidade da dinâmica urbana. Entretanto, em muitas cidades brasileiras, esse crescimento ocorreu de forma desordenada, sem planejamento territorial adequado às necessidades da população. Como consequência, tornaram-se frequentes problemas como congestionamentos, ocupações irregulares, déficit de infraestrutura urbana, acúmulo de resíduos sólidos, expansão das áreas periféricas e impactos ambientais significativos, fatores que comprometem a eficiência dos sistemas de mobilidade.

Nesse cenário, a mobilidade urbana deve ser compreendida como a capacidade de garantir à população condições adequadas de deslocamento para o acesso ao trabalho, à educação, à saúde, ao lazer e aos demais serviços essenciais, independentemente do meio de transporte utilizado (Brandt, 2022). Uma cidade com boa mobilidade oferece alternativas de deslocamento eficientes, seguras e acessíveis, permitindo o uso integrado do transporte público, dos modos ativos, como a caminhada e a bicicleta, e do transporte individual quando necessário. Além disso, dispõe de infraestrutura adequada, incluindo ciclovias, calçadas acessíveis e sistemas de

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

transporte coletivo confiáveis, capazes de reduzir os tempos de viagem e minimizar os congestionamentos.

Embora utilizada, a expressão mobilidade urbana ainda apresenta dificuldades conceituais e metodológicas. A ausência de padronização de indicadores e de métodos de avaliação dificulta a comparação objetiva entre diferentes cidades quanto ao nível de mobilidade. Dessa forma, torna-se necessária a utilização de indicadores que contemplem aspectos relacionados à acessibilidade, sustentabilidade, eficiência, inclusão social e qualidade dos deslocamentos, diante dos processos de reestruturação urbana vivenciados pelas grandes metrópoles.

Sob essa perspectiva, Souza (2025) afirma que os índices de resiliência da mobilidade urbana, compostos por múltiplos indicadores ponderados, oferecem uma abordagem sistemática para avaliar a capacidade dos sistemas urbanos de responder às demandas de deslocamento. Contudo, o autor ressalta que as particularidades espaciais, territoriais e habitacionais das cidades brasileiras tornam complexa a construção de um índice único, uma vez que as diferenças socioeconômicas e estruturais entre os municípios exigem modelos de avaliação adaptados às suas especificidades.

A mobilidade urbana também se insere no contexto do direito à cidade. A Carta Mundial pelo Direito à Cidade (2004) estabelece que todas as pessoas devem ter garantido o direito de circular pelo espaço urbano por meio de um sistema de transporte público acessível, eficiente e adequado às diferentes necessidades sociais, econômicas e ambientais. O documento também prevê o incentivo ao uso de meios de transporte menos poluentes, a ampliação dos espaços destinados aos pedestres e a eliminação de barreiras arquitetônicas, assegurando a acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Na prática, observa-se que determinadas áreas urbanas, como centros comerciais, empresariais e institucionais, concentram elevados fluxos de pessoas e de veículos em períodos específicos do dia. Os deslocamentos cotidianos entre residência, trabalho, estudo, comércio e lazer envolvem distâncias incompatíveis com o deslocamento a pé, tornando indispensável o uso de meios de transporte coletivos ou individuais. Quando esse fluxo ocorre em cidades que cresceram sem planejamento adequado, surgem problemas estruturais que comprometem a fluidez do trânsito, aumentam os tempos de deslocamento e reduzem a qualidade de vida da população, evidenciando a necessidade de políticas públicas voltadas ao planejamento urbano integrado e à promoção de sistemas de mobilidade mais eficientes.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

Transporte Público: Competências, Gestão e Modernização do Sistema Brasileiro

O serviço público pode ser compreendido como o conjunto de atividades exercidas ou colocadas à disposição da sociedade pelo Estado, de forma direta ou mediante delegação, com o objetivo de promover o bem-estar coletivo. Essas atividades abrangem tanto as atividades-meio, responsáveis pelo suporte administrativo, assessoramento, chefia e controle interno da Administração Pública, quanto as atividades-fim, que correspondem à prestação direta de serviços essenciais destinados à satisfação das necessidades da população.

Nesse contexto, o transporte público coletivo configura-se como serviço público essencial, previsto na Constituição Federal de 1988. Os artigos 21, 22 e 30, inciso V, atribuem competências específicas aos entes federativos para sua organização, regulamentação e prestação, reconhecendo-o como direito fundamental relacionado à mobilidade da população. Assim, sua oferta não se limita a uma atividade econômica, mas constitui um dever do Estado voltado à garantia do interesse público.

O artigo 175 da Constituição Federal estabelece que a responsabilidade pela prestação dos serviços públicos permanece sob a titularidade do Poder Público, ainda que sua execução seja delegada à iniciativa privada mediante concessão ou permissão. Dessa forma, mesmo quando empresas privadas operam o sistema de transporte coletivo, cabe ao Estado atuar como gestor permanente, garantindo que o serviço seja prestado de forma contínua, eficiente e em conformidade com os interesses da sociedade.

No Brasil, o modelo predominante de transporte público coletivo caracteriza-se pelo planejamento público associado à operação privada. Nesse sistema, compete aos municípios organizar, regulamentar, planejar, fiscalizar e supervisionar a prestação do serviço, enquanto as empresas privadas, mediante contratos de concessão ou permissão, assumem a operação. Entre as atribuições do poder municipal estão a definição dos itinerários, da frequência das linhas, das características da frota, dos padrões de qualidade e da política tarifária, assegurando que o transporte atenda às necessidades da população. Além da gestão operacional, o Poder Público tem o dever de proteger os interesses coletivos relacionados ao transporte urbano. Conforme destacam Guerra et al. (2024), sua atuação deve contemplar os aspectos sociais, econômicos e ambientais decorrentes da prestação do serviço, visando garantir acessibilidade, segurança, eficiência e sustentabilidade.

A relação entre o Poder Público e as empresas responsáveis pela operação do transporte coletivo se dá por meio de contratos administrativos. Entretanto, Arena et al. (2022) observam que parte

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

dos municípios brasileiros apresentou deficiência na regulamentação desse setor. Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em 2003, aproximadamente 13% das localidades brasileiras não possuíam regulamentação formal para a operação do transporte coletivo, o que favoreceu o surgimento de serviços informais, nos quais itinerários, frequência, tipos de veículos e tarifas eram definidos pelas próprias empresas segundo critérios de mercado, sem controle estatal adequado. A organização do sistema brasileiro de transporte público também passou por importantes transformações institucionais ao longo das últimas décadas. Com o objetivo de fortalecer o planejamento e o financiamento da mobilidade urbana, foram criados diversos órgãos especializados. Instituiu-se o Grupo Executivo para Integração da Política de Transportes (GEIPOT), a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), responsável pelo desenvolvimento de diversos Planos Diretores Municipais de Transporte, e a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU), que desempenhou papel relevante na elaboração de projetos destinados à obtenção de recursos para a implantação de infraestrutura viária e a organização dos sistemas municipais de transporte e trânsito (Costa et al., 2024).

No âmbito da gestão do trânsito, a estrutura administrativa brasileira distribui competências entre os diferentes níveis federativos. No âmbito federal, destacam-se o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), responsável pela elaboração de normas e diretrizes do Sistema Nacional de Trânsito, e o antigo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), sucedido pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), encarregada da coordenação e da execução das políticas nacionais de trânsito. Nos estados, atuam os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRANs) e os Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRANs), responsáveis por atividades executivas, normativas e consultivas relacionadas à habilitação de condutores, ao registro e licenciamento de veículos, à fiscalização e à aplicação da legislação de trânsito.

A evolução tecnológica também vem promovendo mudanças significativas na gestão do transporte público. Nesse contexto, Vasconcelos (2025) apresenta o SIGRÔ (Sistema Inteligente de Gerenciamento de Rotas de Ônibus) como uma proposta inovadora, baseada em Inteligência Artificial e na arquitetura Web3. O sistema utiliza uma rede descentralizada, na qual cada veículo atua como um nó de comunicação, empregando tecnologias GSM, LTE-M e LoRa para garantir maior confiabilidade na transmissão de dados. Equipados com Unidades de Processamento Neural (NPUs), os ônibus processam informações em tempo real para corrigir falhas de geolocalização, estimar com maior precisão os horários de chegada e integrar dados históricos aos operacionais. Complementando essa infraestrutura, o sistema disponibiliza aplicativos para diferentes plataformas, permitindo o planejamento de rotas, o

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

acompanhamento em tempo real, a consulta às paradas e ferramentas de gestão voltadas aos operadores, contribuindo para aumentar a eficiência, a confiabilidade e a qualidade dos serviços de transporte coletivo.

Urbanização, Transformações Socioespaciais e Impactos Ambientais

A urbanização constitui um processo de transformação social, econômica e espacial caracterizado pela concentração da população, das atividades produtivas e dos serviços em áreas urbanas. Além da configuração física das cidades, esse fenômeno envolve a difusão de um sistema cultural próprio, denominado cultura urbana, que influencia as formas de organização da sociedade, os modos de vida e as relações estabelecidas no espaço urbano.

Segundo Dalto (2023), a urbanização intensificou-se com o processo de industrialização, que provocou transformações econômicas e sociais. A expansão das atividades industriais impulsionou o êxodo rural, levando à migração da população do campo para as cidades em busca de oportunidades de trabalho e de melhores condições de vida. Com isso, as cidades passaram a concentrar população, infraestrutura e atividades econômicas, consolidando-se como centros do sistema capitalista de produção.

Esse processo, entretanto, não ocorreu de forma uniforme entre os países. Conforme observa Singer, nas nações desenvolvidas a urbanização acompanhou o amadurecimento gradual das inovações tecnológicas e da industrialização. Já nos países em desenvolvimento, diversos setores produtivos foram implantados em períodos curtos, o que provocou transformações estruturais mais intensas e aceleradas, sem o devido planejamento urbano e territorial.

O crescimento urbano acelerado modificou a relação entre a sociedade e o meio ambiente. À medida que os aglomerados urbanos se expandem, a paisagem natural é substituída por uma paisagem cultural construída pela ação humana (Dias et al., 2023). Nesse processo, elementos naturais como solo, recursos hídricos, vegetação, relevo, clima e qualidade do ar tornam-se recursos para a implantação de infraestrutura, edificações, vias de circulação e demais equipamentos urbanos, alterando as características ambientais originais. Entre os principais impactos decorrentes da urbanização destacam-se o desmatamento, a impermeabilização do solo, os processos erosivos, a poluição do ar, da água e do solo, a poluição sonora, a perda da biodiversidade, a descaracterização de patrimônios culturais e a expansão de ocupações irregulares. Essas transformações resultam na ocupação de áreas frágeis, aumentando a vulnerabilidade da população a eventos como enchentes, inundações e deslizamentos de terra,

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

em períodos de chuvas intensas.

Sob a perspectiva do planejamento urbano, Hayashi (2025) ressalta que a organização do espaço urbano reflete relações de poder e desigualdade social. Nesse contexto, o planejamento paisagístico orientado pelo uso social dos espaços públicos desempenha papel importante na redução dessas desigualdades, ao promover ambientes acessíveis, seguros e acolhedores. Espaços públicos dotados de mobiliário urbano adequado, arborização planejada, sinalização acessível e áreas de convivência favorecem a permanência da população, fortalecem os vínculos comunitários e contribuem para uma ocupação mais democrática do espaço urbano.

Dessa forma, a urbanização e o meio ambiente mantêm uma relação de interdependência. Embora o crescimento das cidades seja essencial para o desenvolvimento econômico e social, sua expansão desordenada intensifica problemas ambientais e sociais que comprometem a qualidade de vida da população. Por esse motivo, o planejamento urbano sustentável torna-se indispensável para conciliar desenvolvimento, preservação ambiental e justiça social.

Desenvolvimento e os Desafios da Sustentabilidade

A problemática ambiental constitui um dos principais desafios do desenvolvimento contemporâneo e não pode ser atribuída ao processo de industrialização nem ao crescimento populacional. Embora parte do debate público tenha associado o aumento da população aos problemas ambientais globais, essa interpretação mostra-se insuficiente diante da complexidade das relações entre sociedade, economia e meio ambiente. Assim, a compreensão das questões ambientais exige uma análise integrada dos modelos de produção, consumo, ocupação do território e de utilização dos recursos naturais. No contexto brasileiro, os principais problemas ambientais estão relacionados à poluição da água e do ar, à emissão de gases de efeito estufa, às deficiências nos serviços de abastecimento de água, à coleta e ao tratamento de esgoto, à gestão inadequada dos resíduos sólidos, à expansão de moradias precárias, ao aumento da vulnerabilidade às enchentes e ao uso intensivo de agrotóxicos. Esses fatores evidenciam que os desafios ambientais decorrem da interação entre o crescimento urbano, o desenvolvimento econômico e a insuficiência de planejamento territorial (Conceição; Ferreira, 2025). Além disso, a abundância de recursos naturais, explorados de forma intensiva, associada ao baixo custo da energia elétrica em determinados períodos do desenvolvimento nacional, contribuiu para consolidar um modelo de crescimento baseado na elevada utilização dos recursos ambientais. Esse padrão favoreceu a expansão econômica, porém também intensificou as

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

pressões sobre os ecossistemas e ampliou os impactos socioambientais.

A rápida urbanização intensificou essas transformações ao modificar a cobertura do solo e alterar o equilíbrio climático das cidades. Segundo Reis et al. (2026), a substituição da vegetação por áreas impermeabilizadas reduz a evapotranspiração, altera o balanço energético urbano e favorece a formação de ilhas de calor, afetando o microclima das áreas mais povoadas. Os autores relacionam esse processo ao conceito de Urbanização Extensiva, caracterizada pela expansão do capitalismo industrial para além dos limites físicos da cidade, influenciando toda a região de entorno e promovendo transformações territoriais.

Diante desse cenário, torna-se necessário repensar os modelos atuais de desenvolvimento. A simples redução do crescimento populacional não é suficiente para solucionar os problemas ambientais se os padrões de produção e consumo permanecerem insustentáveis. Dessa forma, a promoção do bem-estar social depende da adoção de estratégias capazes de conciliar o desenvolvimento econômico, a justiça social e a preservação ambiental.

As transformações provocadas pelo capitalismo também modificaram o espaço rural. Conforme Zimermann et al. (2023), antes da consolidação das relações capitalistas, a produção rural baseava-se na economia de subsistência, nas relações comunitárias e na cooperação entre famílias, parentes e vizinhos. A introdução da lógica capitalista alterou essa dinâmica, incorporando o meio rural ao mercado e promovendo mudanças significativas nas relações de trabalho e na organização da produção agrícola. Em muitos casos, esse processo foi acompanhado pela concentração fundiária, pela mecanização da agricultura e pela migração de trabalhadores para os centros urbanos em busca de oportunidades de emprego. Como consequência, parte da população rural passou a integrar o mercado de trabalho urbano, em condições marcadas pela precarização, baixos salários e desigualdades sociais.

Ao mesmo tempo, a modernização da agricultura elevou a produtividade do setor e impulsionou o surgimento de empresas especializadas na prestação de serviços agrícolas, como o preparo do solo, a colheita mecanizada, a pulverização e a assistência técnica. O espaço rural passou a desempenhar novas funções econômicas, tornando-se atrativo para a instalação de indústrias em razão da proximidade das matérias-primas, da disponibilidade de áreas e da redução dos custos operacionais. Além disso, o campo passou a ser valorizado como espaço de lazer, turismo e moradia por segmentos da população urbana, como as classes média e alta.

Entretanto, os avanços tecnológicos e produtivos também contribuíram para o fortalecimento de padrões de consumo cada vez mais intensos. A modernização ampliou a capacidade produtiva da sociedade, mas também estimulou o consumismo, aprofundando as desigualdades

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

sociais e fortalecendo as relações de dependência econômica. Conforme afirma Santos (2004), o consumismo e a competitividade tendem a reduzir a dimensão ética e cidadã das relações sociais, enfraquecendo valores coletivos e aproximando os indivíduos da condição de consumidores em detrimento de sua atuação como cidadãos.

Essas transformações também repercutiram na identidade das populações rurais. As mudanças econômicas, sociais e culturais modificaram as formas de pertencimento, de trabalho e de organização comunitária, tornando a identidade rural um processo dinâmico, reconstruído. Nesse contexto, as interações entre indivíduos, grupos sociais e novos espaços de convivência influenciam valores, crenças e práticas culturais, evidenciando que a identidade social resulta de constantes adaptações às transformações do tempo e do espaço.

Gestão, Planejamento Urbano e Políticas Públicas

A gestão e o planejamento constituem instrumentos fundamentais para o desenvolvimento urbano sustentável. Enquanto a gestão está relacionada à administração dos recursos disponíveis e à implementação das políticas públicas, o planejamento consiste na definição de objetivos, estratégias e ações capazes de orientar o crescimento das cidades de forma organizada. Nesse contexto, ambos atuam de forma complementar, permitindo que as decisões públicas sejam fundamentadas em critérios técnicos e voltadas à promoção do bem-estar coletivo.

Segundo Santos (2004), o planejamento desempenha papel essencial na orientação dos instrumentos metodológicos, administrativos, legislativos e gerenciais destinados ao desenvolvimento das atividades em determinado espaço e tempo. Além disso, favorece a participação institucional e da sociedade civil, fortalecendo a relação entre cidadãos e gestores públicos e contribuindo para processos decisórios mais democráticos e eficientes.

A efetividade do planejamento urbano depende da qualidade das informações utilizadas para subsidiar as decisões. Para Pourre e Magalhães (2025), um dos aspectos mais relevantes na construção de indicadores aplicados ao planejamento urbano refere-se à qualidade dos dados que os sustentam. Dados precisos e representativos constituem condição para a elaboração de indicadores consistentes. Os autores destacam ainda que a viabilidade operacional e econômica da coleta dessas informações deve ser considerada, uma vez que indicadores complexos, dependentes de grande volume de dados ou de metodologias sofisticadas, podem comprometer sua aplicação prática pelos gestores públicos.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

No contexto brasileiro, o planejamento urbano passou a incorporar contribuições de diferentes áreas do conhecimento. Embora arquitetos, engenheiros e urbanistas desempenhem papel central nesse processo, geógrafos, economistas, cientistas ambientais e outros especialistas têm ampliado sua participação, favorecendo uma abordagem interdisciplinar voltada à compreensão das múltiplas dimensões do espaço urbano.

O processo de industrialização, por sua vez, trouxe importantes benefícios econômicos e produtivos, mas também intensificou diversos impactos ambientais. No Brasil, esses desafios assumem maior complexidade em razão da elevada concentração industrial em determinadas regiões e do uso de processos produtivos poluidores. A emissão de poluentes atmosféricos, a contaminação dos recursos hídricos, a geração de resíduos industriais e a degradação dos ecossistemas figuram entre os principais problemas associados ao crescimento industrial.

Conforme observa Gonçalves (1999), os impactos ambientais decorrentes da industrialização não atingem a população de forma homogênea. Em muitos casos, grupos mais vulneráveis acabam por ocupar áreas degradadas e mais expostas à poluição, uma vez que essas regiões apresentam menor valorização imobiliária. Dessa forma, a degradação ambiental também representa uma questão de desigualdade social e de justiça ambiental, afetando de forma mais intensa as populações desfavorecidas.

O agravamento dos problemas ambientais impulsionou a criação de políticas públicas voltadas à proteção dos recursos naturais. Em 1973 foi instituída a Secretaria Especial do Meio Ambiente (SEMA), considerada um marco na estruturação da política ambiental brasileira. Foi promulgada a Lei nº 6.938/1981, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto nº 8.835/1983, estabelecendo princípios, instrumentos e mecanismos para a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental.

Como parte do fortalecimento da gestão ambiental, em 1989 foi criado o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), resultado da integração de diferentes órgãos federais, entre eles o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF), a Secretaria Especial do Meio Ambiente (SEMA), a Superintendência da Borracha (SUDHEVEA) e a Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE). Essa reorganização institucional ampliou a capacidade do Estado para a formulação, fiscalização e execução das políticas ambientais em âmbito nacional. Em razão da crescente complexidade dos desafios ambientais, consolidou-se a compreensão de que o desenvolvimento econômico deve estar acompanhado de políticas públicas de proteção ambiental. Conforme Valadão et al. (2022), embora exista consenso quanto à necessidade dessas políticas, permanecem

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

divergências acerca da intensidade das regulamentações, dos instrumentos de controle ambiental e do grau de restrição a ser imposto às atividades poluidoras.

Dessa forma, o planejamento urbano contemporâneo deve integrar o desenvolvimento econômico, a gestão territorial e a preservação ambiental. A construção de um modelo de desenvolvimento sustentável exige que a inovação tecnológica e a expansão industrial sejam acompanhadas de políticas capazes de conciliar crescimento econômico, conservação dos recursos naturais e redução das desigualdades sociais, assegurando melhores condições de vida para as gerações presentes e futuras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana constitui um dos pilares do desenvolvimento sustentável das cidades, influenciando a qualidade de vida da população, a inclusão social, a competitividade econômica e a preservação ambiental. A revisão bibliográfica realizada demonstrou que o crescimento urbano acelerado e, em muitos casos, desordenado, intensificou os desafios relacionados ao transporte coletivo, à ocupação do solo, aos impactos ambientais e à desigualdade no acesso aos serviços urbanos.

Observou-se que a melhoria da mobilidade urbana depende da integração entre o planejamento territorial, a gestão pública eficiente, os investimentos em infraestrutura e o fortalecimento das políticas públicas voltadas ao transporte sustentável. Nesse contexto, o transporte público coletivo permanece como elemento estratégico para reduzir congestionamentos, minimizar a emissão de poluentes e ampliar o acesso da população aos espaços urbanos, desde que seja ofertado com qualidade, acessibilidade, segurança e
eficiência.

O estudo também evidenciou que os impactos ambientais decorrentes da urbanização e da industrialização reforçam a necessidade de políticas de desenvolvimento capazes de conciliar crescimento econômico, proteção dos recursos naturais e justiça social. Da mesma forma, verificou-se que a utilização de indicadores de planejamento urbano, aliada às inovações tecnológicas aplicadas à gestão da mobilidade, pode contribuir para a tomada de decisões mais eficiente e fundamentada pelos gestores públicos.

Conclui-se, portanto, que a construção de cidades mais sustentáveis exige uma atuação integrada entre o Poder Público, o setor privado e a sociedade civil, pautada pelo planejamento de longo prazo, pela participação social e pelo uso responsável dos recursos públicos e

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

ambientais. Espera-se que este estudo contribua para ampliar as discussões sobre mobilidade urbana e planejamento sustentável, servindo de referência para futuras pesquisas e para o aperfeiçoamento das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano no Brasil.

REFERÊNCIAS

ARENA MC, DA SILVA ALMEIDA Â, RODRIGUES ID. Contratos de concessão de transporte coletivo na pandemia: consensualidade para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro. **Revista do Direito Público.** 2022 Dec 28;17(03):127-50.

BRANDT DB. Transporte, mobilidade urbana e Serviço Social: quando o urbano extrapola a política urbana. Produção do espaço, vida cotidiana e serviço social: diálogos com e além de Henri Lefebvre. Ed. 1ª. Uberlândia: **Navegando Publicações**. 2022:71-95.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo: Atlas, 2003.

CONCEIÇÃO JT, FERREIRA ML. **Emissão de gases de efeito estufa e a gestão de resíduos orgânicos no município de Jundiaí-SP.** Intópicos em governança socioambiental: mestrado em análise ambiental - UNG 2025 (V. 1, pp. 138–163). Científica Digital.

COSTA MA, DE ARAÚJO JÚNIOR EA, LU L, CURI R, CÉSAR YB. Relatório institucional. **IPEA,** 2024.

DALTO CC. Capitalismo e urbanização. **Revista Tocantinense de Geografia.** 2023 Jul 10;12(27):331-6.

DIAS FT, PEREIRA DM, DE ANDRADE JB. Entre crescimento urbano e desenvolvimento sustentável: a urbanização, o problema ambiental e a nova agenda urbana. **Revista de Ciências da Administração.** 2023; 1:1-2.

GONÇALVES, R. **Globalização e desnacionalização.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

GUERRA IF, GERSTENBERGER FC, DE ALMEIDA MV. Meio ambiente urbano: desafios para a efetivação de políticas públicas voltadas à sustentabilidade ambiental. **Revista Internacional Consinter de Direito.** 2024 Dec 21:177-92.

HAYASHI, Yudi. Paisagismo Urbano como Ferramenta de Inclusão Social e Segurança Pública: Urban Landscaping as a Tool for Social Inclusion and Public Safety. **RCMOS - Revista Científica Multidisciplinar O Saber**, Brasil, v. 1, n. 1, 2025. DOI: 10.51473/rcmos.v1i1.2025.1161. Disponível em: https://submissoesrevistarcmos.com.br/rcmos/article/view/1161.

POURRE, C. B. F.; MAGALHÃES, M. T. Q. Indicadores de planejamento urbano e de transportes: análise comparativa de três experiências brasileiras. **Paranoá,** v. 18, e59408, 2025. DOI: https://doi.org/10.18830/1679-09442025v18e59408.

REIS, Henrique Francisco dos; MOURA, Ana Lorena Demarques; SCOTT, Maria Rita; ASSIS, Eleonora Sad de. Modificações na Paisagem: Impactos sociais e climáticos: Landscape Modifications: Social and Climatic Impacts. **RCMOS - Revista Científica Multidisciplinar O Saber**, Brasil, v. 1, n. 1, 2026. DOI: 10.51473/rcmos.v1i1.2026.2222. Disponível em: https://submissoesrevistarcmos.com.br/rcmos/article/view/2222.

ROSA, Danilo Leonardo de Paula; NEVES, Fábio de Oliveira. A implantação do Parque do Povo, de Luiz Cláudio Hoffman, e as transformações no setor imobiliário das áreas circunvizinhas de Toledo, Paraná. **RCMOS - Revista Científica Multidisciplinar O Saber**, Brasil, v. 1, n. 2, 2024. DOI: 10.51473/rcmos.v1i2.2024.652. Disponível em: https://submissoesrevistarcmos.com.br/rcmos/article/view/652.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado.** Hucitec – Ampur. SP, 2004.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.1 2026 | submissão: 04/07/2026 | aceito: 07/07/2026 | publicação: 10/07/2026

SOUZA, Renata Buzeti Garcia de. Índice de resiliência na mobilidade urbana para cidades de pequeno e médio porte: estrutura, indicadores e perspectivas: Urban Mobility Resilience Index for Small and Medium-Sized Cities: Structure, Indicators, and Perspectives. **RCMOS - Revista Científica Multidisciplinar O Saber**, Brasil, v. 1, n. 1, 2025. DOI: 10.51473/rcmos.v1i1.2025.1179. Disponível em: https://submissoesrevistarcmos.com.br/rcmos/article/view/1179.

VALADÃO MB, RIBEIRO FP, RODRIGUES MI, GATTO A. Instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente: como se encontram após 40 anos da promulgação? **Research, Society and Development**. 2022 Feb 16;11(3): e15711326262-.

VASCONCELLOS EA. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas. Annablume; 2000.

VASCONCELLOS, Rômulo Oliveira de. Sistema Inteligente de Gerenciamento de Rotas de Ônibus. **RCMOS - Revista Científica Multidisciplinar O Saber**, Brasil, v. 1, n. 2, 2025. DOI: 10.51473/rcmos.v1i2.2025.1501. Disponível em: https://submissoesrevistarcmos.com.br/rcmos/article/view/1501.

ZIMERMANN A, MEURER AC, GUILHERME MM. A produção do território epistemológico camponês e a interculturalidade da pedagogia de casas familiares rurais do Brasil e de Portugal. **Geografia Ensino & Pesquisa.** 2023 Dec 29;27:e74456-.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.