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

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

Mobilidade urbana, acessibilidade e transporte público: desafios para a garantia do direito à cidade e para a gestão pública

Urban mobility, accessibility and public transport: challenges for guaranteeing the right to the city and for public management

Movilidad urbana, accesibilidad y transporte público: desafíos para garantizar el derecho a la ciudad y a la gestión pública

Vinicius de Souza Silva

RESUMO

A mobilidade urbana constitui uma dimensão fundamental da organização e do funcionamento das cidades, estando relacionada ao acesso da população ao trabalho, à educação, à saúde, ao lazer e aos demais serviços e oportunidades oferecidos pelo espaço urbano. O crescimento acelerado das cidades, associado à expansão territorial desordenada, à insuficiência de infraestrutura e à concentração de atividades econômicas e sociais, tem intensificado problemas relacionados aos deslocamentos e à acessibilidade. Nesse contexto, este estudo discute a relação entre mobilidade urbana, direito à acessibilidade, transporte público e atuação do Poder Público, tomando como referência contribuições teóricas e normativas sobre o tema. A análise evidencia que a mobilidade deve ser compreendida como condição de acesso às oportunidades urbanas e de concretização do direito à cidade. A acessibilidade, por sua vez, é compreendida de maneira ampla, não restrita às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, mas como condição necessária para o exercício do direito de circulação e de acesso à cidade. O estudo também evidencia a centralidade do Poder Público na regulamentação, planejamento, fiscalização e avaliação dos serviços de transporte, ainda que sua operação possa ser delegada a empresas privadas. Conclui-se que a promoção de uma mobilidade urbana adequada exige planejamento integrado, infraestrutura acessível, produção de informações qualificadas, monitoramento contínuo e atuação pública orientada à efetividade e à garantia dos direitos sociais.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Acessibilidade. Transporte público. Direito à cidade. Gestão pública.

ABSTRACT

Urban mobility is a fundamental dimension of the organization and functioning of cities, being related to the population's access to work, education, health, leisure and other services and opportunities offered by the urban space. The accelerated growth of cities, associated with disorderly territorial expansion, insufficient infrastructure and the concentration of economic and social activities, has intensified problems related to travel and accessibility. In this context, this study discusses the relationship between urban mobility, the right to accessibility, public transport and the performance of the Public Power, taking as reference theoretical and normative contributions on the subject. The analysis shows that mobility should be understood as a condition for access to urban opportunities and for the realization of the right to the city. Accessibility, in turn, is understood in a broad way, not restricted to people with disabilities or reduced mobility, but as a necessary condition for the exercise of the right to circulate and access the city. The study also highlights the centrality of the Government in the regulation, planning, inspection and evaluation of transport services, even though their operation can be delegated to private companies. It is concluded that the promotion of adequate urban mobility requires integrated planning, accessible infrastructure, production of qualified information, continuous monitoring and public action oriented to the effectiveness and guarantee of social rights.

Keywords: Urban mobility. Accessibility. Public transport. Right to the city. Public management.

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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

1 INTRODUÇÃO

A urbanização acelerada e a expansão territorial das cidades têm produzido transformações na organização do espaço urbano, ampliando a complexidade dos deslocamentos cotidianos e intensificando desigualdades relacionadas ao acesso à infraestrutura e aos serviços públicos. A concentração de atividades econômicas, educacionais, comerciais e institucionais em determinadas áreas, associada à ocupação territorial muitas vezes desarticulada, faz com que uma parcela significativa da população dependa de deslocamentos cotidianos entre áreas residenciais e os principais polos de trabalho, estudo, consumo e lazer. Como consequência, problemas relacionados a congestionamentos, precariedade da infraestrutura, desigualdade territorial, insuficiência do transporte coletivo e dificuldades de acessibilidade tornam-se elementos recorrentes da realidade urbana contemporânea. No cenário brasileiro, esses desafios são agravados pela expansão de cidades sem planejamento suficiente para acompanhar o crescimento populacional e a demanda por serviços e infraestrutura.

Nesse contexto, a mobilidade urbana assume papel estratégico por constituir uma condição essencial para que os indivíduos possam acessar os diferentes espaços e oportunidades existentes na cidade. Uma mobilidade adequada não se resume à existência de veículos ou à disponibilidade física de vias, mas envolve a possibilidade de realizar deslocamentos de forma segura, acessível, eficiente e compatível com as necessidades e condições dos usuários.

A discussão sobre mobilidade também está associada ao direito à acessibilidade e ao direito à cidade. A acessibilidade deve ser compreendida de maneira ampla, abrangendo a sociedade como um todo, uma vez que o acesso aos espaços urbanos, aos serviços públicos e às oportunidades sociais constitui dimensão essencial da igualdade e do exercício da cidadania. No ordenamento jurídico brasileiro, essa preocupação encontra respaldo em dispositivos constitucionais e em normas específicas destinadas à eliminação de barreiras físicas e à garantia de acesso aos bens e serviços coletivos.

No âmbito do transporte público, essa discussão adquire especial importância porque o serviço desempenha papel fundamental na conexão entre diferentes partes da cidade e no acesso da população às oportunidades urbanas. Embora sua operação possa ser delegada à iniciativa privada, a responsabilidade pela organização, regulamentação, planejamento e fiscalização permanece vinculada ao Poder Público.

A atuação pública, nesse cenário, não deve limitar-se à oferta formal do serviço. É necessário acompanhar sua qualidade, avaliar seus resultados e considerar as necessidades dos usuários e os impactos produzidos sobre o território e sobre a coletividade. Pourre (2020), ao discutir o planejamento de transportes, enfatiza a necessidade de objetivos relacionados à mobilidade, eficácia

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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

e eficiência, associados a mecanismos de monitoramento e acompanhamento que permitam aperfeiçoar o sistema e antecipar demandas futuras.

Diante disso, este estudo tem como objetivo analisar a relação entre mobilidade urbana, acessibilidade e transporte público, destacando a importância do planejamento e da atuação do Poder Público para assegurar condições adequadas de deslocamento e acesso à cidade. Busca-se, ainda, discutir de que maneira indicadores, planejamento integrado e mecanismos de avaliação podem contribuir para a melhoria dos serviços de transporte e para a redução das desigualdades territoriais.

A relevância da discussão decorre da compreensão de que mobilidade, acessibilidade e transporte são dimensões relacionadas à qualidade de vida, à inclusão social, à igualdade de oportunidades e à efetivação de direitos. Pensar a mobilidade urbana, portanto, significa também pensar a cidade que se deseja construir e as condições necessárias para que diferentes grupos sociais possam usufruir dela.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 MOBILIDADE URBANA

Um dos maiores desafios das metrópoles contemporâneas, em todo o mundo, é a mobilidade. A escolha do automóvel como uma das soluções para a necessidade de locomoção no século XX mostrou-se limitada, levou à paralisia do trânsito, ao desperdício de energia e tempo, além dos problemas ambientais decorrentes da poluição atmosférica e do tipo de ocupação do espaço público próprio desse modelo (Veloso, 2022).

Desta forma, é importante destacar aqui que a expressão “mobilidade urbana”, embora muito utilizada, carece de exatidão dado a falta de padronização de indicadores ou métodos que determinem com precisão uma escala a partir de onde se pode comparar o grau de mobilidade que cidades distintas possuem. De modo geral, alguns indicadores devem ser levados em conta no contexto de reestruturação urbana que muitas metrópoles vêm sofrendo.

Quando uma cidade oferece boas condições de mobilidade, significa dizer que os cidadãos têm atendidas as suas necessidades de locomover-se com facilidade da casa para o trabalho, para seu lazer, para a escola ou qualquer outro lugar onde haja a necessidade ou a vontade de estar. Poder utilizar o transporte público com a garantia de que chegará ao local no horário determinado; ter a alternativa de deixar o carro na garagem e ir ao trabalho a pé ou de bicicleta; dispor de ciclovias e calçadas que garantam ampla acessibilidade e até utilizar o automóvel particular quando lhe convier, sem com isso ficar preso em intermináveis engarrafamentos.

Na perspectiva de Pourre (2020), a mobilidade urbana adequada está relacionada à capacidade de 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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

sistema de transporte atender às necessidades concretas de deslocamento dos usuários, considerando aspectos como custo, disponibilidade, frequência, segurança, tempo de percurso e cobertura espacial. A autora estrutura essa compreensão a partir das necessidades informacionais do usuário, buscando verificar se o sistema está disponível quando necessário, se é acessível, se oferece segurança, se permite alcançar os destinos desejados e quanto tempo é necessário para realizar os deslocamentos.

Em termos legais, a lei 12.587/12 diz que mobilidade urbana "é a condição em que se realizam deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano" e "transporte urbano de cargas é o serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias".

Com o crescimento populacional, também houve a expansão das atividades comerciais como meio de atender às necessidades de consumo. Contudo, devido ao crescimento desordenado das cidades nos grandes centros urbanos, é comum se observar o crescimento dos problemas decorrentes desse processo, como congestionamentos, surgimento de favelas, acúmulo de lixo, falta de infraestrutura adequada para a população que se concentra na periferia e impactos negativos no meio ambiente.

Vale mencionar que toda avenida que possui uma grande densidade de polos comerciais e de lazer atrai, por conseguinte, grande fluxo de pessoas e veículos, mas na contramão, gera congestionamento nos horários de pico.

Em alguns pontos de uma cidade grande é possível perceber um fluxo maior de pedestres e carros, como em centros comerciais ou empresariais. As pessoas transitam em massa, de onde moram até onde trabalham, estudam, compram e têm seu lazer, e ao final de sua atividade fazem o mesmo percurso para retornar ao seu lar. Acontece que existe uma distância considerável de suas casas até o ponto que desejam ir, inviabilizando o deslocamento a pé, fazendo-se necessário que as pessoas se utilizem de transportes individuais ou coletivos.

Assim, é possível ver nas ruas desde pedestres, até pessoas andando de bicicletas, em motos e carros, ou em coletivos, como ônibus, trem e metrô, os quais são escolhidos em conformidade com as necessidades dos indivíduos, que levam em consideração a distância, o conforto, a segurança, o tempo disponível e a disponibilidade dos recursos de transporte e dos recursos materiais e financeiros.

Com esse fluxo de pessoas, seja a pé ou utilizando algum tipo de transporte, seja individual ou coletivo, a mobilidade urbana apresenta cada vez mais problemas em locais em que o crescimento urbano se deu de forma desordenada e rápida, sem que houvesse tempo hábil para planejamento e estruturação adequados, comprometendo, dessa forma, a mobilidade dos moradores locais.

2.2 DIREITO À ACESSIBILIDADE

Durante todo o processo evolutivo da civilização houve a busca por direitos que vão desde a

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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

locomoção até a circulação em ambientes públicos e privados de forma independentes.

A perspectiva de direitos do cidadão conquistada trouxe a ideia da integração, de inclusão, de igualdade como forma de enfrentamento dos processos de exclusão social, discriminação e estigmatização. Para Ribeiro (2026), no Brasil existem cerca de 25 milhões de pessoas com necessidade de mobilidade e acessibilidade. Este processo é fundamental, por exemplo, para calçadas que garantam o direito de ir e vir de qualquer cidadão na cidade onde vive.

No Brasil, esse processo implicou o reconhecimento do direito à acessibilidade. Na Constituição Federal, o cap. VII, art. 227 prevê a "facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos", dispondo, portanto, de normas que garantem a construção de adaptações de logradouros, de edifícios públicos e de transporte coletivo (Longobucco, 2021). Em 1981, por exemplo, a ONU reconheceu em uma convenção o ano internacional de pessoas com deficiência. Em 1989, estes direitos foram alterados pela Lei nº. 7.853, cujo objeto visa instituir "a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências" (BRASIL, 1988). Ela determina o cumprimento da execução das normas pelos municípios de forma a promover a funcionalidade de edificações e vias públicas ao portador de deficiência.

Por último, foi criada a Lei Federal nº. 10.098 de 19 de dezembro de 2000, regulamentada pelo decreto nº. 5.296 de 02 de dezembro de 2004, normatizando a questão da acessibilidade como meta de adaptação e instituição de acesso. Até hoje, entretanto, esta lei não foi posta em prática, já que itens como acesso a edifícios públicos, permanência e utilização disponibilizadas nesses prédios, como educação e saúde, não foram contemplados.

As calçadas são o retrato da sociedade excludente, tornando necessário resolver questões emergenciais, como buracos nas ruas, carros nas calçadas interrompendo a mobilidade, padronização de rampas, corrimãos, passarelas, banheiros públicos e sinalização especial para que possam ser minimizados os problemas de acessibilidade (Veloso, 2022).

Neste sentido, o direito à acessibilidade é um fator indispensável para a sociedade como um todo, pois, com base no princípio da igualdade, todos são iguais perante a lei e gozam dos mesmos direitos de ir e vir, de educação, lazer, trabalho, habitação, turismo e cultura.

Na pesquisa de Pourre (2020), a acessibilidade é apresentada como elemento fundamental da mobilidade, mas não restrita às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A autora trabalha, a partir do "Projeto Indicadores", com uma concepção mais ampla, na qual a acessibilidade corresponde à propriedade do meio de transporte de ser acionado pelo sujeito e de possibilitar o transporte do objeto, sendo condicionada, entre outros fatores, pela capacidade financeira do usuário e pela disponibilidade espacial e temporal do sistema.

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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

Destaca-se aqui o direito à cidade, que é definido na Carta como: "O usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia e justiça social [...] é interdependente de todos os direitos reconhecidos". A cidade é neste documento concebida como "espaço coletivo rico e diversificado que pertence a todos os cidadãos" (CARTA MUNDIAL DO DIREITO À CIDADE, 2004, p. 2). Vale aqui ressaltar que quando se fala em acessibilidade não se resume ao espaço físico onde se está instalado; trata-se da cidade como um todo que representa o processo político, social, econômico e intelectual da sociedade.

2.3 MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE PÚBLICO

O transporte público se enquadra no setor de serviços, sendo ele uma atividade-meio. Não restam dúvidas sobre seu enquadramento nos serviços públicos, haja vista que os artigos 21, 22 e 30, em seu inciso V, da Constituição Federal de 1988 dispõem o transporte coletivo como um serviço público.
Consta ainda na Constituição Federal de 1988, em seu art. 37, § 3º, que as legislações voltadas para a orientação dos serviços públicos devem estabelecer os direitos do usuário, bem como a obrigação do Poder Público de manter o serviço adequado.
Longobucco (2021) dá destaque ao art. 175 da Constituição Federal de 1988 que menciona que pertence ao Poder Público a responsabilidade pela prestação do serviço público, sendo ele seu gestor permanente. Assim, por mais que o Poder Público delegue um serviço público a uma empresa de iniciativa privada, continua ele sendo o responsável pelo serviço prestado.
Nesse contexto, cabe ao próprio Estado assegurar a licitude das empresas a quem delega seus serviços, as quais devem competir por meio de licitação pública, para que assim seja garantida a igualdade de condições a todos os concorrentes, não deixando de se atentar para os princípios constitucionais da administração pública: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e efetividade.
O modelo brasileiro de transporte público coletivo segue um planejamento público e uma operação privada, visto que é de competência dos órgãos municipais garantir que a população tenha à sua disposição um transporte de qualidade; todavia, para oferecer esse serviço, conta com uma parceria público-privada, em que empresas privadas se responsabilizam por esse serviço.
De acordo com a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (1988), o sistema de transporte público brasileiro visa três interesses: dos usuários, dos operadores e do poder público.
Os usuários são aqueles que fazem uso do transporte público em seu cotidiano com vistas a suprir as suas necessidades de locomoção de um local a outro, devendo-se considerar, para essa parte, a regularização, o tempo de deslocamento, o conforto, os custos, entre outros fatores. Já os operadores tratam-se aquelas empresas responsabilizadas pela administração, operação (financiamento,

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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

aquisição, manutenção, renovação da frota etc.) e comercialização do transporte coletivo urbano, sob forma de serviço público. De acordo com Longobucco (2021), as preocupações dessa parte estão relacionadas às variáveis que influenciam os custos e as receitas na oferta de serviço.

Quanto ao Poder Público, tem-se aqui o responsável legal pelo fornecimento de transporte público à população, devendo, portanto, regulamentar, planejar, programar e fiscalizar a execução dos serviços prestados pelos operadores, sendo, também, de sua competência a defesa dos interesses da comunidade em geral (Veloso, 2022).

Sobre o Poder Público, Pourre (2020) atribui ao planejamento e à gestão do transporte uma função que ultrapassa a simples oferta do serviço, uma vez que o planejamento deve ser orientado por objetivos claros de mobilidade, eficácia e eficiência e apoiado por mecanismos de monitoramento e acompanhamento capazes de aperfeiçoar o sistema e antecipar demandas futuras.

Assim, cabe aos municípios garantir que o sistema de transporte público dentro das cidades seja realizado com qualidade, devendo ser organizado e prestado sob regime de concessão ou permissão. A definição dos itinerários, dos tipos de veículos a serem utilizados, da frequência das unidades transportadoras e o valor das tarifas a serem cobradas fica a cargo do poder municipal.

Nesse contexto, tem-se na figura do poder municipal uma atuação de Poder Concedente e Fiscalizador, sendo de competência das empresas privadas as atividades operacionais de equipar os veículos, seguir os itinerários demarcados, cumprir horários e frequências, cobrar as tarifas de valor máximo delimitadas pelo poder público, conforme destaca Ribeiro (2026).

Ressalta-se que a parceria entre o Poder Público e as empresas privadas é firmada por meio de uma relação contratual. Longobucco (2021) ressalta ainda que as legislações sobre licitações e sobre concessões ainda não são vistas na maioria dos casos, prevalecendo as prorrogações de prazos, os rearranjos operacionais e permanências ditadas pelos interesses das empresas operadoras.

Ressalta-se que para que o sistema de transporte público brasileiro fosse organizado foram criados diferentes institutos para essa promoção, criou-se a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), em seguida criou-se a Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU), a qual desenvolveu uma série de Planos Diretores Municipais, e criou-se a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), a qual era responsável por promover a elaboração de projetos capazes de obter financiamentos com parcelas a fundo perdido para a implantação de infraestruturas viárias e organização dos setores de transporte e trânsito nos municípios brasileiros (Ribeiro, 2026).

Após a extinção da EBTU, surgiu a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano (SEDU), bem como o Ministério das Cidades, responsável por cuidar dos setores de Habitação, Saneamento e Transportes Urbanos, trazendo para sua responsabilidade o Departamento Nacional de Trânsito

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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

(DENATRAN), que até então ficava no âmbito do Ministério da Justiça.

Salienta-se que os órgãos responsáveis por ditar as normas e resoluções condizentes com o Código Nacional de Trânsito (CTB) são o DENATRAN e o CONTRAN, de competência federal. Já os DETRANs e os CETRANs ficam de competência do Estado, tendo funções executivas e consultivas/deliberativas, as quais conduzem as atividades de conceder e fiscalizar habilitações para dirigir e, ainda, atuar junto ao emplacamento e à fiscalização dos veículos automotores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise desenvolvida permite compreender que a mobilidade urbana constitui uma dimensão estrutural da vida nas cidades e não pode ser reduzida à simples capacidade de deslocamento entre dois pontos. A possibilidade de circular pelo território está relacionada ao acesso ao trabalho, à educação, à saúde, ao lazer, à habitação e aos demais serviços e oportunidades urbanas. Nesse sentido, uma cidade acessível é aquela que oferece condições concretas para que seus habitantes possam exercer o direito de circulação e participar de maneira efetiva da vida urbana.

Da mesma forma, a discussão sobre acessibilidade evidencia que sua importância ultrapassa o atendimento das necessidades específicas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A acessibilidade constitui condição necessária para o exercício da cidadania e para a efetivação do direito à cidade, na medida em que permite o acesso aos espaços, serviços e oportunidades que compõem a vida urbana. A ausência de calçadas adequadas, rampas, sinalização e infraestrutura compatível produz barreiras que restringem a autonomia e a participação social, revelando que a acessibilidade é também uma questão de igualdade e justiça social.

No que se refere ao transporte público, verificou-se que o Poder Público ocupa posição central na garantia da qualidade e da adequação dos serviços. Ainda que parte da operação seja realizada por empresas privadas, cabe ao Estado planejar, regulamentar, fiscalizar e avaliar a prestação do serviço, assegurando que sua execução esteja orientada pelo interesse coletivo. A delegação da operação, portanto, não significa transferência da responsabilidade pública pelos resultados do sistema.

Nesse processo, o planejamento dos transportes deve estar associado a objetivos claros de mobilidade, eficácia e eficiência e contar com instrumentos de monitoramento e acompanhamento capazes de identificar necessidades, avaliar resultados e orientar aperfeiçoamentos. Isso significa que a gestão do transporte deve ser orientada por informações confiáveis e por mecanismos capazes de verificar se as políticas implementadas estão produzindo melhorias na vida da população.

Conclui-se, portanto, que a promoção da mobilidade urbana adequada depende de uma atuação integrada entre planejamento territorial, infraestrutura, acessibilidade, transporte público e gestão

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.2 2026 | submissão: 15/08/2026 | aceito: 18/08/2026 | publicação: 21/08/2026

pública. Não basta ampliar a oferta de veículos ou construir novas vias se persistirem desigualdades territoriais, barreiras de acessibilidade e ausência de mecanismos eficientes de avaliação. A qualidade da mobilidade está associada à capacidade da cidade de oferecer deslocamentos que sejam acessíveis, disponíveis, adequados e seguros.

Assim, a mobilidade urbana deve ser compreendida como componente essencial da qualidade de vida e da efetivação do direito à cidade. A construção de cidades mais inclusivas exige que o planejamento considere quem consegue utilizá-las, em quais condições, a que custo e com quais resultados. Nesse sentido, o fortalecimento dos sistemas de transporte público, a ampliação da acessibilidade e a utilização de mecanismos permanentes de monitoramento e avaliação constituem estratégias fundamentais para reduzir desigualdades e assegurar que o espaço urbano seja acessível a todos.

REFERÊNCIAS

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

LONGOBUCCO, Breno. **Consorciamento público no estado de Minas Gerais:** análise da eficácia da Lei nº 11.107/2005 e dos fatores que limitam a atuação dos consórcios públicos. 2021. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2021. Orientadora: Maria Tereza Fonseca Dias. Disponível em: https://hdl.handle.net/1843/43502

POURRE, Carlla Brito Furlan. **Indicadores de Resultados Finalísticos como Instrumento de Diagnóstico do Transporte Urbano:** *um estudo de caso do Distrito Federal*. 2020. 167 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

RIBEIRO, Gabriel Pedroza Bezerra. **Autorizações no transporte rodoviário intermunicipal de passageiros:** entre o exercício de competências, a eficiência e o serviço adequado. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Programa de Pós-Graduação em Direito, Florianópolis, 2026.

VELOSO, Águeda Filipa Soares. **Do Urbanismo Pós-Moderno ao Pós-Contemporâneo, a Sustentabilidade no Processo de Planejamento**. 2022. Dissertação de Mestrado. Universidade do Minho (Portugal).

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.