Machine Translated by Google
RCMOS - Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

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

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

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

Vinicius de Souza Silva

RESUMEN

La movilidad urbana es una dimensión fundamental de la organización y el funcionamiento de las ciudades, ya que está relacionada con el acceso de la población al trabajo, la educación, la salud, el ocio y otros servicios y oportunidades que ofrecen los espacios urbanos. El crecimiento acelerado de las ciudades, asociado a una expansión territorial desordenada, infraestructuras insuficientes y la concentración de actividades económicas y sociales, ha intensificado los problemas relacionados con el transporte y la accesibilidad. En este contexto, este estudio analiza la relación entre la movilidad urbana, el derecho a la accesibilidad, el transporte público y el papel de las autoridades públicas, tomando como referencia las contribuciones teóricas y normativas sobre el tema. El análisis muestra que la movilidad debe entenderse como una condición para el acceso a las oportunidades urbanas y la realización del derecho a la ciudad. La accesibilidad, a su vez, se entiende en sentido amplio, no restringida a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sino como una condición necesaria para el ejercicio del derecho a la circulación y el acceso a la ciudad. El estudio también subraya la centralidad de las autoridades públicas en la regulación, planificación, supervisión y evaluación de los servicios de transporte, incluso cuando su operación pueda delegarse a empresas privadas. Se concluye que promover una movilidad urbana adecuada requiere una planificación integrada, infraestructuras accesibles, la producción de información cualificada, un seguimiento continuo y una acción pública orientada a la eficacia y la garantía de los derechos sociales.
Palabras clave: Movilidad urbana. Accesibilidad. Transporte público. Derecho a la ciudad. Gestión pública.

ABSTRACTO

La movilidad urbana es una dimensión fundamental de la organización y el funcionamiento de las ciudades, ya que está relacionada con el acceso de la población al trabajo, la educación, la salud, el ocio y otros servicios y oportunidades que ofrece el espacio urbano. El crecimiento acelerado de las ciudades, asociado a una expansión territorial desordenada, infraestructuras insuficientes y la concentración de actividades económicas y sociales, ha intensificado los problemas relacionados con el transporte y la accesibilidad. En este contexto, este estudio analiza la relación entre la movilidad urbana, el derecho a la accesibilidad, el transporte público y el desempeño del Poder Público, tomando como referencia las contribuciones teóricas y normativas sobre el tema. El análisis muestra que la movilidad debe entenderse como una condición para el acceso a las oportunidades urbanas y para la realización del derecho a la ciudad. La accesibilidad, a su vez, se entiende de forma amplia, no restringida a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sino como una condición necesaria para el ejercicio del derecho a circular y acceder a la ciudad. El estudio también subraya la centralidad del Gobierno en la regulación, planificación, inspección y evaluación de los servicios de transporte, aunque su gestión pueda delegarse a empresas privadas. Se concluye que la promoción de una movilidad urbana adecuada requiere una planificación integrada, infraestructuras accesibles, producción de información cualificada, seguimiento continuo y acciones públicas orientadas a la eficacia y la garantía de los derechos
Palabras clave: Movilidad urbana. Accesibilidad. Transporte público. Derecho a la ciudad. Gestión pública.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

1. INTRODUCCIÓN

La rápida urbanización y la expansión territorial de las ciudades han producido transformaciones en organización del espacio urbano, aumentando la complejidad de los desplazamientos diarios y intensificación de las desigualdades relacionadas con el acceso a las infraestructuras y los servicios públicos. concentración de actividades económicas, educativas, comerciales e institucionales en ciertas áreas, asociadas con una ocupación territorial a menudo desarticulada, significa que una parte Una parte significativa de la población depende de los desplazamientos diarios entre las zonas residenciales y el trabajo. principales centros de trabajo, estudio, consumo y ocio. Como consecuencia, problemas relacionados. congestión del tráfico, infraestructura deficiente, desigualdad territorial, insuficiencia Las dificultades en el transporte público y la accesibilidad se están convirtiendo en elementos recurrentes de la realidad. Áreas urbanas contemporáneas. En el contexto brasileño, estos desafíos se ven exacerbados por la expansión de las ciudades. Sin una planificación suficiente para hacer frente al crecimiento demográfico y a la demanda de servicios. y la infraestructura.

En este contexto, la movilidad urbana adquiere un papel estratégico, ya que constituye una condición esencial. para que las personas puedan acceder a los diferentes espacios y oportunidades que existen en la ciudad. La movilidad adecuada no se limita a la existencia de vehículos o a la disponibilidad física de carreteras. pero implica la posibilidad de realizar viajes de forma segura, accesible y eficiente. compatible con las necesidades y condiciones de los usuarios.

El debate sobre la movilidad también está vinculado al derecho a la accesibilidad y al derecho a la ciudad. La accesibilidad debe entenderse en un sentido amplio, que abarque a la sociedad en su conjunto. puesto que el acceso a los espacios urbanos, los servicios públicos y las oportunidades sociales constituye Una dimensión esencial de la igualdad y del ejercicio de la ciudadanía. En el sistema jurídico brasileño, Esta preocupación está respaldada por disposiciones constitucionales y reglamentos específicos. Su objetivo es eliminar las barreras físicas y garantizar el acceso a bienes y servicios colectivos.

En el contexto del transporte público, esta discusión adquiere una importancia particular debido al servicio Desempeña un papel fundamental en la conexión de las diferentes partes de la ciudad y en el acceso a la población. a oportunidades urbanas. Aunque su funcionamiento puede delegarse al sector privado, la La responsabilidad de la organización, la regulación, la planificación y la supervisión sigue vigente. vinculado a las autoridades públicas.

En este escenario, la acción pública no debe limitarse a la oferta formal del servicio. Es necesario supervisar su calidad, evaluar sus resultados y tener en cuenta las necesidades de los usuarios y... impactos producidos en el territorio y en la comunidad. Pourre (2020), al hablar de los La planificación del transporte hace hincapié en la necesidad de establecer objetivos relacionados con la movilidad y la eficiencia.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

y eficiencia, combinados con mecanismos de monitoreo y seguimiento que permiten
Para mejorar el sistema y anticipar las demandas futuras.
En vista de ello, este estudio tiene como objetivo analizar la relación entre la movilidad urbana y la accesibilidad.
y el transporte público, destacando la importancia de la planificación y la acción de las Autoridades Públicas para
para garantizar condiciones adecuadas para viajar y acceder a la ciudad. También busca analizar qué...
La forma en que los indicadores, la planificación integrada y los mecanismos de evaluación pueden contribuir a...
mejorar los servicios de transporte y reducir las desigualdades territoriales.
La relevancia de la discusión radica en la comprensión de que la movilidad, la accesibilidad y el transporte son...
dimensiones relacionadas con la calidad de vida, la inclusión social, la igualdad de oportunidades y
realización de derechos. Pensar en la movilidad urbana, por lo tanto, también significa pensar en la ciudad que
si se desea construirlo y las condiciones necesarias para que los diferentes grupos sociales puedan beneficiarse de él.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 MOVILIDAD URBANA

Uno de los mayores desafíos a los que se enfrentan las metrópolis contemporáneas en todo el mundo es la movilidad.
La elección del automóvil como una de las soluciones a la necesidad de transporte en el siglo XX.
Resultó ser limitado, provocó parálisis del tráfico, desperdició energía y tiempo, además de...
problemas ambientales derivados de la contaminación del aire y el tipo de ocupación del espacio público
característica de este modelo (Veloso, 2022).
Por lo tanto, es importante destacar aquí que la expresión "movilidad urbana", aunque muy
El método utilizado carece de precisión debido a la falta de estandarización de los indicadores o de los métodos para determinarla.
precisamente una escala desde la cual se puede comparar el grado de movilidad que tienen diferentes ciudades.
Poseen. En general, se deben tener en cuenta algunos indicadores en el contexto de
Reestructuración urbana por la que han pasado muchas áreas metropolitanas.
Cuando una ciudad ofrece buenas condiciones de movilidad, significa que los ciudadanos tienen
Satisfacer sus necesidades para desplazarse fácilmente de casa al trabajo, para su tiempo libre,
para la escuela o cualquier otro lugar donde haya necesidad o deseo de estar. Poder utilizar el
transporte público con la garantía de llegar al destino a tiempo; tener la alternativa
dejar el coche en el garaje e ir al trabajo a pie o en bicicleta; tener acceso a carriles bici y aceras que
garantizar una amplia accesibilidad e incluso permitir el uso de un coche privado cuando les convenga, sin esto
Quedarse atascado en interminables embotellamientos.
Desde la perspectiva de Pourre (2020), la movilidad urbana adecuada está relacionada con la capacidad de

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS - Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

El sistema de transporte debe satisfacer las necesidades de viaje específicas de los usuarios, teniendo en cuenta
Aspectos como el coste, la disponibilidad, la frecuencia, la seguridad, el tiempo de viaje y la cobertura espacial.
El autor estructura esta comprensión en función de las necesidades de información del usuario, buscando
comprobar si el sistema está disponible cuando se necesita, si es accesible, si ofrece seguridad, si
Te permite llegar a tus destinos deseados y te muestra cuánto tiempo durarán los viajes.
En términos legales, la Ley 12.587/12 establece que la movilidad urbana "es la condición en la que se realizan las siguientes acciones":
"El movimiento de personas y mercancías en espacios urbanos" y "el transporte urbano de mercancías es el servicio de
"transporte de bienes, animales o mercancías".
Con el crecimiento de la población, también se produjo una expansión de las actividades comerciales como medio de subsistencia.
para satisfacer las necesidades de los consumidores. Sin embargo, debido al crecimiento descontrolado de las ciudades
En los grandes centros urbanos, es común observar el aumento de problemas derivados de esto.
El proceso incluye factores como la congestión del tráfico, la aparición de barrios marginales, la acumulación de basura y la falta de infraestructura.
adecuado para la población concentrada en la periferia y con impactos negativos en el medio ambiente.
Vale la pena mencionar que cualquier avenida que tenga una alta densidad de centros comerciales y de ocio...
Por lo tanto, atrae un gran flujo de personas y vehículos, pero, a la inversa, genera congestión.
durante las horas punta.
En algunas zonas de una gran ciudad, es posible observar un mayor flujo de peatones y automóviles.
como en centros comerciales o de negocios. La gente se mueve en masa, desde donde viven hasta
donde trabajan, estudian, compran y disfrutan de su tiempo libre, y al final de su jornada laboral hacen lo mismo.
La ruta para regresar a casa. Resulta que hay una distancia considerable desde sus casas hasta...
el punto al que desean ir, lo que hace imposible caminar, obligando así a las personas a...
Utilizan el transporte individual o colectivo.
Así, es posible ver en las calles de todo, desde peatones hasta personas que montan en bicicleta, motocicleta y coche.
o en el transporte público, como autobuses, trenes y metros, que se eligen de acuerdo con la
Necesidades individuales, que tienen en cuenta la distancia, la comodidad, la seguridad y el tiempo.
recursos disponibles, incluidos los recursos de transporte, materiales y financieros.
Con este flujo de personas, ya sea a pie o utilizando algún tipo de transporte, ya sea individual o
La movilidad urbana colectiva plantea cada vez más problemas en los lugares donde se está produciendo crecimiento.
El desarrollo urbano se produjo de manera desorganizada y rápida, sin tiempo suficiente para la planificación y
Infraestructura inadecuada, lo que compromete la movilidad de los residentes locales.

2.2 DERECHO A LA ACCESIBILIDAD

A lo largo del proceso evolutivo de la civilización, ha habido una búsqueda de derechos que abarcan desde...

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

Locomoción, incluyendo el movimiento independiente dentro de espacios públicos y privados.

La perspectiva de los derechos de los ciudadanos que se logró trajo consigo la idea de integración, de inclusión, de la igualdad como forma de afrontar los procesos de exclusión social, discriminación y estigmatización. Según Ribeiro (2026), en Brasil hay aproximadamente 25 millones de personas con La necesidad de movilidad y accesibilidad. Este proceso es fundamental, por ejemplo, para las aceras. que garantizan el derecho de todo ciudadano a entrar y salir libremente de la ciudad donde vive.

En Brasil, este proceso implicó el reconocimiento del derecho a la accesibilidad. (En la Constitución) La ley federal, capítulo VII, artículo 227 dispone "facilitar el acceso a bienes y servicios colectivos, con el fin de "eliminación de prejuicios y obstáculos arquitectónicos", por lo tanto, tener estándares que garanticen la construcción de adaptaciones en espacios públicos, edificios públicos y transporte público. (Longobucco, 2021). En 1981, por ejemplo, la ONU reconoció el año en una convención. Derechos internacionales de las personas con discapacidad. En 1989, estos derechos fueron enmendados por la Ley No. 7.853, cuyo propósito es establecer "la protección judicial de los intereses colectivos o difusos de estas personas, "Regula las acciones del Ministerio Público, define los delitos y establece otras medidas" (BRASIL, 1988). Exige que los municipios cumplan con la implementación de las regulaciones para promover... Funcionalidad de edificios y vías públicas para personas con discapacidad.

Finalmente, se creó la Ley Federal No. 10.098 del 19 de diciembre de 2000, regulada por decreto. Ley N° 5.296 del 2 de diciembre de 2004, que regula la cuestión de la accesibilidad como objetivo de Adaptación y acceso institucional. Sin embargo, hasta el día de hoy esta ley no se ha puesto en práctica, ya que los artículos como el acceso a edificios públicos y el uso de las instalaciones disponibles en dichos edificios, tales como: La educación y la salud no fueron incluidas.

Las aceras son un reflejo de una sociedad excluyente, por lo que es necesario abordar estos problemas. emergencias, como baches en las calles, coches en las aceras que interrumpen la movilidad, estandarización rampas, pasamanos, pasarelas, baños públicos y señalización especial para que puedan ser Los problemas de accesibilidad se minimizan (Veloso, 2022).

En este sentido, el derecho a la accesibilidad es un factor indispensable para la sociedad en su conjunto. Porque, basándose en el principio de igualdad, todos somos iguales ante la ley y gozamos de los mismos derechos. del ir y venir, de la educación, el ocio, el trabajo, la vivienda, el turismo y la cultura.

En la investigación de Pourre (2020), la accesibilidad se presenta como un elemento fundamental de Movilidad, pero no restringida a personas con discapacidades o movilidad reducida. El autor trabaja, partiendo del “Proyecto Indicadores”, con una concepción más amplia, en la que la accesibilidad corresponde a la propiedad de los medios de transporte, de ser operados por el sujeto y de permitir el transporte de objeto, estando condicionado, entre otros factores, por la capacidad financiera del usuario y por Disponibilidad espacial y temporal del sistema.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

Cabe destacar aquí el derecho a la ciudad, que se define en la Carta como: "El disfrute equitativo de las ciudades".
dentro de los principios de sostenibilidad, democracia y justicia social [...] es interdependiente de todos.
los derechos reconocidos". La ciudad se concibe en este documento como "un espacio colectivo rico y diverso que pertenece a
todos los ciudadanos" (CARTA MUNDIAL DEL DERECHO A LA CIUDAD,
2004, pág. 2). Cabe destacar aquí que cuando hablamos de accesibilidad, no nos limitamos al espacio físico.
donde se ubica; se refiere a la ciudad en su conjunto, representando el proceso político y social.
desarrollo económico e intelectual de la sociedad.

2.3 Movilidad urbana y transporte público

El transporte público pertenece al sector servicios, al ser una actividad auxiliar. No quedan más opciones.
Surgen dudas respecto a su clasificación dentro del servicio público, dado que los artículos 21, 22 y 30, en su
El artículo V de la Constitución Federal de 1988 establece el transporte público como un servicio público.
La Constitución Federal de 1988 también establece, en su artículo 37, § 3, que la legislación destinada a
Las directrices para los servicios públicos deben establecer los derechos del usuario, así como sus obligaciones.
Es responsabilidad de las autoridades públicas mantener un servicio adecuado.
Longobucco (2021) destaca el artículo 175 de la Constitución Federal de 1988, que establece que
La responsabilidad de prestar los servicios públicos recae en la Autoridad Pública, que también es su gestora.
permanente. Por lo tanto, no importa cuánto delegue la Autoridad Pública un servicio público a una empresa de
En el sector privado, sigue siendo responsable del servicio prestado.
En este contexto, corresponde al propio Estado garantizar la legalidad de las empresas a las que delega sus servicios.
que deben competir mediante licitación pública, para que se garantice la igualdad.
condiciones aplicables a todos los competidores, prestando atención también a los principios constitucionales de
Administración pública: legalidad, imparcialidad, moralidad, transparencia y eficacia.
El modelo brasileño de transporte público se basa en un plan y una operación públicos.
privado, ya que es responsabilidad de los organismos municipales garantizar que la población tenga acceso a él.
Proporciona transporte de calidad; sin embargo, para ofrecer este servicio, depende de una asociación.
Asociación público-privada, en la que las empresas privadas son responsables de prestar este servicio.
Según la Compañía Brasileña de Transporte Urbano (1988), el sistema de transporte público
El gobierno brasileño pretende servir a tres intereses: los de los usuarios, los de los operadores y los del propio gobierno.
Los usuarios son aquellas personas que utilizan el transporte público en su vida diaria para satisfacer sus necesidades.
sus necesidades de transporte de un lugar a otro, y para esta parte, se debe considerar lo siguiente:
regularización, tiempo de viaje, comodidad, costos, entre otros factores. Los operadores, por otro lado, consideran factores tales como: regulación, tiempo de viaje, comodidad, costos y otros.
Estas son las empresas responsables de la administración, operación (financiamiento,

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

adquisición, mantenimiento, renovación de flotas, etc.) y comercialización del transporte público urbano, bajo forma de servicio público. Según Longobucco (2021), las preocupaciones de esta parte son relacionado con las variables que influyen en los costos e ingresos en la prestación de servicios.

En lo que respecta a la Autoridad Pública, se refiere a la entidad legalmente responsable de proporcionar transporte público a... población, y por lo tanto debe regular, planificar, programar y supervisar la ejecución de los servicios. servicios prestados por los operadores, y también es de su competencia defender los intereses de la comunidad en general (Veloso, 2022).

En lo que respecta a las autoridades públicas, Pourre (2020) asigna una función a la planificación y gestión del transporte. lo cual va más allá de simplemente ofrecer el servicio, ya que la planificación debe estar guiada por objetivos claros de movilidad, eficacia y eficiencia, respaldados por mecanismos de seguimiento y Sistema de monitorización capaz de mejorar el sistema y anticipar las demandas futuras.

Por lo tanto, corresponde a los municipios garantizar que el sistema de transporte público dentro de las ciudades sea Debe realizarse con calidad, de forma organizada y bajo un sistema de concesiones o permisos. Definir las rutas, los tipos de vehículos que se utilizarán y la frecuencia de las unidades.

El gobierno municipal es responsable de determinar las empresas de transporte y el monto de las tarifas que se cobrarán.

En este contexto, el gobierno municipal actúa como Autoridad Otorgante y Inspector, cuyas actividades operativas de equipamiento son responsabilidad de las empresas privadas. Los conductores deben seguir las rutas señalizadas, respetar los horarios y las frecuencias, y cobrar las tarifas correctas. límites máximos establecidos por las autoridades públicas, como lo destaca Ribeiro (2026).

Cabe señalar que la asociación entre el sector público y las empresas privadas se formaliza a través de un relación contractual. Longobucco (2021) también señala que la legislación sobre licitaciones y sobre En la mayoría de los casos aún no se observan concesiones, predominando las prórrogas de los plazos. Reorganizaciones y continuidades operativas dictadas por los intereses de las empresas operadoras.

Cabe señalar que los siguientes elementos fueron creados con el fin de organizar el sistema de transporte público brasileño. Para esta promoción se crearon diferentes institutos, como la Compañía Brasileña de Planificación. Se creó entonces la Compañía Brasileña de Transporte Urbano (GEIPOT). (CBTU), que desarrolló una serie de Planes Maestros Municipales, y se creó la Compañía. La Compañía Brasileña de Transporte Urbano (EBTU), que fue responsable de promover el desarrollo de proyectos capaces de obtener financiación con cuotas no reembolsables para la implementación de Infraestructura vial y organización de los sectores de transporte y tráfico en los municipios brasileños. (Ribeiro, 2026).

Tras la disolución de la EBTU, se creó la Secretaría Especial de Desarrollo Urbano (SEDU), así como como el Ministerio de Ciudades, responsable de supervisar los sectores de Vivienda, Saneamiento y Transporte urbano, poniendo al Departamento Nacional de Tráfico bajo su responsabilidad.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

(DENATRAN), que hasta entonces dependía del Ministerio de Justicia.

Cabe señalar que los organismos responsables de emitir las normas y resoluciones de conformidad con el Código
El Consejo Nacional de Tráfico (CTB) está compuesto por DENATRAN y CONTRAN, que son agencias federales. El...
Los DETRAN y los CETRAN caen bajo la jurisdicción del Estado, teniendo funciones ejecutivas y
órganos consultivos/deliberativos, que llevan a cabo las actividades de otorgamiento y supervisión de cualificaciones para
conducir y también trabajar en el registro e inspección de vehículos de motor.

CONSIDERACIONES FINALES

El análisis desarrollado nos permite comprender que la movilidad urbana constituye una dimensión
La naturaleza estructural de la vida en las ciudades no puede reducirse a la simple capacidad de desplazarse entre ellas.
Dos puntos. La posibilidad de moverse por el territorio está relacionada con el acceso al trabajo, a
educación, salud, ocio, vivienda y otros servicios y oportunidades urbanas. En este sentido,
Una ciudad accesible es aquella que ofrece condiciones concretas para que sus habitantes puedan
ejercer el derecho a la libre circulación y a participar efectivamente en la vida urbana.
De igual modo, el debate sobre la accesibilidad pone de relieve que su importancia va más allá de...
Satisfacer las necesidades específicas de las personas con discapacidad o movilidad reducida.
La accesibilidad es una condición necesaria para el ejercicio de la ciudadanía y para la realización de...
El derecho a la ciudad, en la medida en que permite el acceso a los espacios, servicios y oportunidades que...
La vida urbana está marcada por la ausencia de aceras, rampas, señalización e infraestructura adecuadas.
El comportamiento compatible crea barreras que restringen la autonomía y la participación social, revelando que la
La accesibilidad es también una cuestión de igualdad y justicia social.
Con respecto al transporte público, se constató que la Autoridad Pública ocupa una posición central en
garantizando la calidad y la idoneidad de los servicios. Incluso si parte de la operación se lleva a cabo por
En el caso de las empresas privadas, es responsabilidad del Estado planificar, regular, supervisar y evaluar la prestación del servicio.
asegurar que su ejecución esté guiada por el interés colectivo. La delegación de la operación,
Por lo tanto, no significa transferir la responsabilidad pública por los resultados del sistema.
En este proceso, la planificación del transporte debe estar vinculada a objetivos de movilidad claros.
eficacia y eficiencia y confían en herramientas de monitoreo y seguimiento capaces de
Identificar necesidades, evaluar resultados y orientar las mejoras. Esto significa que la gerencia
La planificación del transporte debe basarse en información fiable y en mecanismos verificables.
si las políticas implementadas están produciendo mejoras en la vida de la población.
Por lo tanto, se puede concluir que promover una movilidad urbana adecuada depende de la acción.
Integrado entre la planificación territorial, la infraestructura, la accesibilidad, el transporte público y la gestión.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 15/08/2026 | Aceptado: 18/08/2026 | Publicación: 21/08/2026

Público. No basta con aumentar la oferta de vehículos o construir nuevas carreteras si persisten las desigualdades.
Limitaciones territoriales, barreras de acceso y falta de mecanismos de evaluación eficientes. Calidad
La movilidad está ligada a la capacidad de una ciudad para ofrecer opciones de transporte accesibles.
Disponible, adecuado y seguro.

Por lo tanto, la movilidad urbana debe entenderse como un componente esencial de la calidad de vida.
y la realización del derecho a la ciudad. Construir ciudades más inclusivas requiere planificación.
Considere quién puede utilizarlos, bajo qué condiciones, a qué costo y con qué resultados.
En este sentido, el fortalecimiento de los sistemas de transporte público, la ampliación de la accesibilidad y la
El uso de mecanismos permanentes de seguimiento y evaluación constituye una estrategia.
fundamental para reducir las desigualdades y garantizar que el espacio urbano sea accesible para todos.

REFERENCIAS

BRASIL. Constitución (1988). Constitución de la República Federativa de Brasil. São Paulo: Atlas,
2003.

LONGOBUCCO, Breno. Consorcio público en el estado de Minas Gerais: un análisis de su efectividad.
de la Ley N° 11.107/2005 y los factores que limitan el desempeño de los consorcios públicos. 2021. Disertación
(Maestría en Derecho) – Facultad de Derecho, Universidad Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte
Horizonte, 2021. Asesora: María Tereza Fonseca Dias. Disponible en:
https://hdl.handle.net/1843/43502

POURRE, Carlla Brito Furlan. Indicadores de resultados finales como instrumento de
Diagnóstico del transporte urbano: un estudio de caso del Distrito Federal. 2020. 167 págs.
Tesis (Máster en Arquitectura y Urbanismo) – Facultad de Arquitectura y Urbanismo,
Universidad de Brasilia, Brasilia, 2020.

RIBEIRO, Gabriel Pedroza Bezerra. Autorizaciones en transporte intermunicipal por carretera de
Pasajeros: Entre el ejercicio de habilidades, la eficiencia y un servicio adecuado. Tesis doctoral.
(Maestría) - Universidad Federal de Santa Catarina, Centro de Ciencias Jurídicas, Programa de Posgrado
Licenciatura en Derecho, Florianópolis, 2026.

VELOSO, Águeda Filipa Soares. Del urbanismo posmoderno al urbanismo poscontemporáneo, una
Sostenibilidad en el proceso de planificación. 2022. Tesis de maestría. Universidad de
Minho (Portugal).

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.