



ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: AS NUANCES NO CONTEXTO HISTÓRICO DA CIDADE

Gabriela Cândido Silva¹

Vitor Ribeiro Filho²

RESUMO

A acessibilidade e a mobilidade urbana são pilares fundamentais para o desenvolvimento de cidades mais justas. Mais do que a simples capacidade de circulação, representam a garantia do direito de ir e vir de todos os cidadãos, independentemente de suas características físicas, sociais ou econômicas. O presente artigo tem como objetivo analisar o conceito de acessibilidade e mobilidade urbana e suas diferentes perspectivas segundo autores e como esses conceitos foram sendo moldados e modificados com o passar dos anos correlacionando assim com o conceito de espaço urbano, cidade e o contexto histórico desses conceitos. Ao destacar as diferentes perspectivas, o artigo busca oferecer uma visão abrangente e crítica sobre como esses conceitos têm sido concebidos e interpretados em diversas correntes teóricas e práticas. Para além disto, o artigo busca mostrar o conceito segundo a lei e segundo autores sobre a Pessoa com Deficiência (PcD) desmystificando assim estigmas e preconceitos que que foram se perpetuando na sociedade.

Palavras chaves: Acessibilidade, Cidade, Espaço Urbano, Pessoa com Deficiência, Preconceito.

ACCESSIBILITY AND URBAN MOBILITY: THE NUANCES IN THE CITY'S HISTORICAL CONTEXT

Accessibility and urban mobility are fundamental pillars for the development of fairer cities. More than just the ability to move around, they represent a guarantee of the right to come and go for all citizens, regardless of their physical, social or economic characteristics. This article aims to analyze the concept of accessibility and urban mobility

¹ Mestranda pelo Programa de Pós de Graduação em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia. Bolsista pela CAPES. gabrielasilcandi@gmail.com

² Docente do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia atuando na graduação e pós-graduação. ribeirofilho.vitor@gmail.com

and its different perspectives according to authors and how these concepts have been shaped and modified over the years, thus correlating with the concept of urban space, the city and the historical context of these concepts. By highlighting the different perspectives, the article seeks to offer a comprehensive and critical view of how these concepts have been conceived and interpreted in various theoretical and practical currents. In addition, the article seeks to show the concept of the Person with a Disability (PwD) according to the law and authors, thus demystifying the stigmas and prejudices that have been perpetuated in society.

Key words: Accessibility, City, Urban Space, People with Disabilities, Prejudice.

INTRODUÇÃO

A urbanização acelerada das cidades brasileiras, especialmente nas grandes metrópoles, coloca em xeque as condições de acesso e o direito à cidade. Essa realidade complexa, marcada por disparidades socioespaciais e dinâmicas socioeconômicas em constante mutação, exige uma análise que transcenda a mera descrição dos problemas e busque soluções para a construção de um espaço urbano mais justo e democrático.

A cidade não é apenas um receptáculo passivo das ações humanas, mas sim um espaço em constante transformação, moldado pelas interações entre os diversos agentes sociais que a habitam. As mudanças que se operam no tecido urbano não são estáticas, mas sim fruto de um processo contínuo de criação e recriação, onde ajustes e adaptações se sucedem ao longo do tempo.

Nesse contexto, a cidade assume um papel crucial na geração das interações que caracterizam o espaço urbano. É nela que se evidencia, de forma mais acentuada, a concretização do capital, gerando disparidades e segregando os grupos sociais em diferentes áreas do espaço urbano. Tais relações de poder, moldadas pelo sistema capitalista, não se manifestam de maneira uniforme, mas sim de maneira distinta possuindo características e dinâmicas próprias. A compreensão da cidade como um componente fundamental na configuração do espaço urbano é essencial para desvendar as formas e funções sociais. As atividades que se desenvolvem na cidade moldam a sua estrutura e definem os usos e ocupações do solo.

Diante dessa complexa realidade, torna-se imperativo o desenvolvimento de estudos que explorem a dialética urbana em suas diversas nuances. Através da análise crítica das relações de poder que permeiam o espaço urbano, podemos identificar os desafios e as oportunidades para a construção de cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis.

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo, agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.) com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. (LEFEBVRE, 1968, p.51).

A cidade é resultado da ação humana ao longo do tempo, moldada pelas necessidades e desejos da sociedade em que se insere. Segundo Lefebvre (1991), o espaço social é originado dentro das interações sociais de uma sociedade, sendo moldado por suas estruturas produtivas e culturais. Portanto, o espaço não apenas

reflete essas relações, mas também as influencia, agindo como uma plataforma para ideias e práticas, e ao mesmo tempo, um instrumento de poder e controle.

Lefebvre sobre a cidade afirma que:

"Ela reúne todos os níveis da realidade e da consciência, os grupos e suas estratégias, os subconjuntos ou sistemas sociais, a vida cotidiana e a festa, comportando um grande número de funções, a mais importante das quais esquecida pelos funcionalistas, que é a função lúdica. Engloba coações imperiosas e apropriações rigorosas do tempo e do espaço, da vida física e dos desejos [...]; a cidade é produto do possível [...]. (LEFEBVRE, 1969, p. 64 -65)

O autor destaca a complexidade da cidade como um fenômeno social abrangente, englobando assim, todos os níveis da realidade e da consciência, incluindo grupos sociais, suas estratégias, subconjuntos ou sistemas sociais, bem como aspectos da vida cotidiana.

A cidade pode ser um espaço de oportunidades e desenvolvimento, oferecendo acesso a serviços, educação, cultura e trabalho. No entanto, a cidade também pode ser palco de desigualdades e conflitos, concentrando problemas como pobreza, violência e segregação espacial. O planejamento urbano e as políticas públicas podem ser utilizados para promover a inclusão social e a qualidade de vida na cidade.

De acordo com Santos (1994) é necessário a distinção entre o urbano e a cidade. Segundo o autor o urbano é frequentemente abstrato, externo, e a cidade é o particular, o concreto, o interno. É na cidade onde se expressa os contornos e efeitos da globalização. É nela que se evidencia e se diferencia as escalas globais e locais de tempo e espaço. Santos (1994), sobre o espaço urbano afirma que:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações, e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma.

Santos (1994) propõe uma visão integrada do espaço, que vai além da mera dimensão física e geográfica, para abranger também os elementos sociais, culturais e

históricos que o constituem. Os sistemas de objetos, constituídos por elementos físicos e materiais como edifícios, ruas, parques e infraestruturas, configuram a materialidade do espaço. Estes elementos não são neutros, mas sim carregados de significados e funções sociais que influenciam as práticas e os comportamentos dos indivíduos. Os sistemas de ações, por sua vez, englobam as práticas sociais, comportamentos e atividades que se desenvolvem no espaço. O trabalho, o lazer, os protestos, as manifestações culturais e as interações cotidianas são exemplos de ações que dão vida ao espaço e o transformam ao longo do tempo.

Corrêa (2012) propõe uma visão crítica da espacialidade urbana, transcendendo a mera noção de um receptáculo passivo das ações humanas. O autor argumenta que o espaço urbano é uma co-produção dinâmica e contínua entre diversos agentes, que simultaneamente o produzem e consomem.

Esse processo de urbanização causou um crescimento desordenado da cidade, impactando em sua infraestrutura, gerando assim uma base inadequada à locomoção de Pessoas com Deficiência física e mobilidade reduzida em muitas regiões da cidade. Isso é resultado da falta de políticas públicas que solucionem os problemas pertinentes a mobilidade e acessibilidade urbana em locais públicos e privados. Apresentando desafios significativos no que diz respeito à disponibilidade de moradia, sistemas de transporte e outras infraestruturas e serviços essenciais.

Segundo Milton Santos (1994) a cidade é o particular, o concreto e o interno e ao mesmo tempo, uma região e um lugar, lugar da educação e da reeducação. É essa heterogeneidade de formas, mas subordinada a um movimento global. As formas, de que fala o autor, são os resíduos de estruturas que se fizeram presentes no passado. As cidades são voláteis, se organizam e desorganizam de acordo com suas funções. Portanto, a história de uma cidade se produz através do urbano que ela incorpora ou deixa de incorporar. A cidade é o palco onde se desenrolam as dinâmicas de acessibilidade e mobilidade urbana. A forma como a cidade é planejada, construída e gerida determina as condições de acesso e deslocamento dos cidadãos.

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA: UMA QUESTÃO DE DIREITOS HUMANOS E JUSTIÇA SOCIAL

A interseção entre o espaço urbano e a experiência das Pessoas com Deficiência é um tema complexo que merece uma análise aprofundada. Neste contexto, a

mobilidade urbana e a acessibilidade emergem como elementos cruciais para garantir a inclusão e a participação plena dessas pessoas. No entanto, uma abordagem verdadeiramente abrangente vai além da mera consideração da urbanização e da espacialidade, exigindo uma compreensão mais ampla das dinâmicas sociais, políticas e econômicas que moldam o ambiente urbano.

Segundo Geurs (2004), a acessibilidade refere-se à facilidade com que as pessoas conseguem chegar a diferentes partes da cidade e utilizar os serviços disponíveis, como hospitais, escolas, locais de trabalho, áreas de lazer, entre outros. Essa, está relacionada à infraestrutura de transporte, calçadas, rampas para cadeirantes, políticas de inclusão, entre outros aspectos. Garantir uma boa acessibilidade urbana é fundamental para promover a equidade e a inclusão social, permitindo que todos os cidadãos tenham acesso aos recursos e oportunidades que a cidade oferece. Isso inclui acesso a habitação, empregos, educação, saúde, lazer, entre outros.

A arquiteta e urbanista Silvana Cambiaghi afirma que:

[...] a acessibilidade aos ambientes construídos e área urbana surge como atributo imprescindível a uma sociedade que se quer inclusiva, isto é, que planeja que todos possam desfrutar das mesmas oportunidades.

A acessibilidade aos ambientes construídos e à área urbana emerge como um elemento crucial em uma sociedade que aspira à inclusão. Essa inclusão reflete o planejamento que visa garantir que todos as pessoas tenham acesso igualitário às oportunidades e recursos disponíveis na cidade.

A acessibilidade é fundamental para promover a igualdade de participação e a dignidade de todos os cidadãos. Ao remover as barreiras físicas, sociais e atitudinais nos ambientes construídos e urbanos, assegura-se que cada pessoa tenha a liberdade de circular e utilizar os espaços públicos e serviços essenciais.

Sassaki (2010), trata a acessibilidade em seis diferentes dimensões:

- Arquitetônica: sem barreiras em ambientes físicos, residenciais, edifícios, espaços urbanos;
- Comunicacional: à acessibilidade que se dá sem barreira na comunicação interpessoal, língua de sinais, escrita incluindo texto em braile;

- Metodológica: sem barreiras nos métodos e técnicas de estudos (escolar), de trabalho (profissional) de ação comunitária;
- Instrumental: sem barreiras nos instrumentos utensílios e ferramentas de estudo, de trabalho e recreação;
- Programática: sem barreiras, muitas vezes embutidas em políticas públicas (leis, decretos e portarias);
- Atitudinal: acessibilidade sem preconceitos em relação a pessoal em geral.

De acordo com Sassaki (2010), a acessibilidade para Pessoas Com Deficiência vai além da mera possibilidade de locomoção física em um determinado espaço. É fundamental garantir o acesso em diferentes âmbitos, como o pedagógico e o comunicacional, a fim de promover a interação plena entre os indivíduos.

Partindo desse pressuposto é importante trazer o conceito de Pessoa Com Deficiência, segundo a Lei de nº 13.146 nomeada como “Lei Brasileira de inclusão da Pessoa com Deficiência” datada em 6 de Julho de 2015, em seu artigo de nº 2 “Considera-se Pessoa com Deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.”

- Impedimento de longo prazo: refere-se a uma condição que dura ou se espera que dure por mais de dois anos.
- Natureza física, mental, intelectual ou sensorial: abrange uma ampla gama de condições, como deficiências visuais, auditivas, motoras, cognitivas, entre outras.
- Barreiras: São obstáculos que podem ser físicos, como a falta de rampas de acesso, ou sociais, como o preconceito e a discriminação.
- Participação plena e efetiva na sociedade: significa ter acesso a todos os direitos e oportunidades, como educação, trabalho, lazer, cultura e vida política.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) de número 13146, datada no dia 6 de Julho de 2015, também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, foi criada para garantir os direitos e promover a inclusão social das pessoas com deficiência. A LBI define os tipos de deficiência, as barreiras que podem ser encontradas e as medidas que devem ser tomadas para garantir a inclusão.

De acordo com a Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência, é um fundamental remover as barreiras físicas, sociais e atitudinais nos ambientes construídos e urbanos, assegura-se que cada pessoa tenha a liberdade de circular e utilizar os espaços públicos e serviços essenciais. para garantir que as Pessoas Com Deficiência, idosos, crianças, bem como qualquer indivíduo que possa enfrentar obstáculos de acesso, possam desfrutar plenamente da vida na cidade e contribuir para sua comunidade de maneira significativa.

É relevante destacar que ao longo dos anos o conceito de acessibilidade tem se ampliado progressivamente, e é claro que cada autor aborda o tema de maneira distinta. Segundo Hansen 1959 a acessibilidade é o potencial de oportunidades de interação. Medida de distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas em superar a separação espacial. **Ênfase:** Ampliação do conceito para além da mobilidade física, incluindo acesso a bens, serviços e atividades.

De acordo com Connell 1989, Direito de ir e vir, de se locomover e de acessar os bens e serviços da sociedade. **Ênfase:** Acessibilidade como direito fundamental e como condição para a participação social.

Como podemos observar o termo “acessibilidade” foi sendo ressignificado ao longo dos anos. Em 1959 Hansen o definiu como “Potencial de oportunidades de interação. Medida de distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas ou empresas em superar a separação espacial.” Ou seja, limitava a identificar áreas com alto potencial de desenvolvimento e implementar medidas para fortalecer a coesão social e o crescimento econômico, inviabilizando assim o direito das Pessoas com Deficiência.

O Ministério das Cidades define mobilidade urbana como a característica das cidades relacionada aos movimentos de pessoas e mercadorias dentro do espaço urbano. Esse deslocamento na cidade ocorre por meio de diversos meios de transporte, como veículos, ruas e calçadas, e abrange toda a infraestrutura necessária para facilitar a circulação das pessoas.

Segundo a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência de número 13146 de 2015, a acessibilidade significa: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso

público ou privado, de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por Pessoa com Deficiência ou com mobilidade reduzida.

No Brasil, a situação da acessibilidade e da mobilidade urbana ainda é precária e desigual. De acordo com o último censo demográfico do IBGE, 45 milhões de brasileiros sofrem de algum tipo de deficiência física, mas apenas 4,7% das calçadas do país são acessíveis para essas pessoas. Além disso, cerca de 88% dos municípios brasileiros que têm transporte por ônibus não atendem à legislação que determina que toda a frota seja adaptada para pessoas com deficiência.

Refletir sobre a mobilidade urbana implica em considerar e integrar uma variedade de fatores, incluindo aspectos econômicos, como a renda do indivíduo; aspectos sociais, como idade e sexo; aspectos intelectuais, como a capacidade de compreender e interpretar informações; e até mesmo limitações físicas temporárias ou permanentes que possam afetar a capacidade de usar veículos e equipamentos de transporte.

Dessa forma, torna-se claro que é essencial abordar os deslocamentos não apenas como o ato de ir e vir, mas sim a partir da perspectiva mais ampla de mobilidade, integrando a preocupação com sua sustentabilidade. Essa sustentabilidade pode ser entendida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que priorizem os modos de transporte não motorizados e coletivos, além de promover a acessibilidade urbana, incluindo também pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

O quadro abaixo apresenta alguns conceitos sobre a mobilidade e sua evolução ao longo do tempo:

Quadro 1 – A evolução do conceito de mobilidade urbana

| | |
|-----------------------|--|
| Jacobs (1961) | Qualidade de vida urbana proporcionada pela diversidade de usos e funções da cidade, pela proximidade entre os lugares e pela facilidade de deslocamento a pé. Ênfase: Importância da organização espacial da cidade para a mobilidade urbana e para a qualidade de vida. |
| Cervero (1996) | Sistema integrado de transporte que oferece aos cidadãos diversas opções de deslocamento, de acordo com suas necessidades. |

| | |
|---------------------------|---|
| | Ênfase: Importância da integração dos diferentes modos de transporte para a mobilidade urbana. |
| Gehl (2010) | Qualidade do espaço público e das condições de deslocamento para pedestres, ciclistas e usuários do transporte público. Ênfase: Importância do espaço público para a mobilidade urbana e para a qualidade de vida. |
| Sennett (2018) | Liberdade de movimento e de acesso às oportunidades da cidade. Ênfase: Mobilidade urbana como um direito fundamental e como um fator de desenvolvimento social. |
| Oliveira (2019) | Direito à cidade e à participação plena na vida social, cultural e econômica. Ênfase: Mobilidade urbana como direito à cidade e como condição para a participação social. |
| Vasconcelos (2022) | Desafio político e social que exige soluções inovadoras e sustentáveis. Ênfase: importância da mobilidade urbana como um tema central para o desenvolvimento das cidades. |

Elaboração: SILVA, G. C.

A evolução do conceito de mobilidade ao longo do tempo é evidenciada por diversas definições propostas por estudiosos renomados. Em 1961 Jacobs delineou a mobilidade como a " Qualidade de vida urbana proporcionada pela diversidade de usos e funções da cidade, pela proximidade entre os lugares e pela facilidade de deslocamento a pé."

No ano de 2018, Richard Sennett expandiu a concepção de mobilidade ao associá-la diretamente à "liberdade de ir e vir", estendendo-se para além da simples locomoção física. Ele vinculou a mobilidade à capacidade das pessoas aproveitarem as oportunidades oferecidas pela cidade, conectando-a à liberdade de participar plenamente da vida urbana. Posteriormente, em 2019, Vasconcelos aprofundou ainda mais a perspectiva da mobilidade, destacando-a como um "direito de todos os cidadãos de acessar e participar da vida urbana". Nesta abordagem, a mobilidade transcende a mera movimentação física, sendo considerada como um direito fundamental que abrange diversas dimensões da vida urbana, incluindo aspectos sociais, culturais e econômicos.

O quadro a seguir mostra uma análise baseada em três conceitos fundamentais para a mobilidade urbana, esses são: ênfase, perspectiva e implicações. Esses elementos fornecem uma estrutura para avaliar e interpretar diferentes aspectos relacionados à mobilidade nas cidades.

Quadro 2 - Ênfase, perspectiva e implicações da mobilidade urbana

| | Jacobs (1970) | Sennet (2018) | Vasconcelos (2019) |
|--------------------|--|---|--|
| Ênfase | Abordagem da mobilidade urbana como qualidade de vida | Mobilidade urbana como um direito fundamental e como um fator de desenvolvimento social. | Importância da mobilidade urbana como um tema central para o desenvolvimento das cidades |
| Perspectiva | Perspectiva social , focada na organização espacial da cidade. | Perspectiva social , focada na experiência individual e na liberdade. | Perspectiva política , focada nos direitos dos cidadãos e na justiça social. |
| Implicações | Cidades compactas e bem planejadas, com curtas distâncias entre os principais destinos | As políticas de mobilidade devem se concentrar em melhorar a eficiência do sistema de transporte. | As políticas de mobilidade devem garantir o direito à cidade e promover a inclusão social. |

Elaboração: SILVA, G. C.

O primeiro conceito, "ênfase", sugere a identificação e o destaque de elementos específicos dentro do contexto da mobilidade urbana. Isso implica uma atenção especial a determinados aspectos, sejam eles relacionados a infraestrutura, políticas públicas, comportamento do usuário ou outros fatores relevantes. A ênfase permite uma análise mais detalhada e direcionada, proporcionando insights sobre áreas específicas que podem ser cruciais para a compreensão da dinâmica da mobilidade urbana.

O segundo conceito, "perspectiva", destaca a importância de considerar diferentes pontos de vista e abordagens ao analisar a mobilidade urbana. Isso implica reconhecer que diferentes partes interessadas, como cidadãos, urbanistas, autoridades municipais e empresas, podem ter perspectivas distintas sobre o que constitui uma mobilidade eficiente e sustentável. A consideração de múltiplas perspectivas enriquece

a análise, permitindo uma compreensão mais abrangente e equilibrada das complexidades envolvidas na mobilidade urbana.

O terceiro conceito, "implicações", sugere a avaliação das consequências e impactos resultantes das abordagens adotadas em relação à mobilidade urbana. Isso inclui considerar tanto os efeitos positivos quanto os negativos, como impactos socioeconômicos, ambientais e culturais. A análise das implicações proporciona uma visão holística, permitindo a tomada de decisões informadas que visem a otimização e a melhoria do sistema de mobilidade urbana.

As três definições de mobilidade urbana apresentam diferentes ênfases, perspectivas e implicações. A definição de Jacobs, abrange que a organização espacial da cidade é um fator crucial para a qualidade de vida urbana. Já as definições de Sennett e Vasconcelos, mais recentes, refletem uma visão mais abrangente da mobilidade, que incorpora aspectos sociais, políticos e culturais.

Essas diferentes definições ao longo do tempo refletem uma compreensão mais ampla e inclusiva da mobilidade, evoluindo de uma visão inicial centrada na movimentação física para uma perspectiva que enfatiza a liberdade, a participação plena na vida urbana e a consideração dos direitos fundamentais dos cidadãos. Essa evolução conceitual destaca a complexidade e a abrangência da mobilidade em contextos urbanos, proporcionando uma base sólida para políticas e práticas que buscam promover uma mobilidade mais inclusiva e acessível.

A afirmação de que a mobilidade transcende o mero deslocamento, assumindo o papel de direito fundamental à cidade, encontra respaldo em diversas perspectivas. A começar pela própria Constituição Federal, que garante o direito de ir e vir como um direito fundamental do cidadão (Art. 5º, XV).

No entanto, a efetivação desse direito vai além da mera possibilidade física de locomoção. É necessário que essa mobilidade se configure como um instrumento de acesso e participação plena na vida urbana, em igualdade de condições para todos. Nesse sentido, a acessibilidade se torna um pilar fundamental para a construção de cidades justas e inclusivas.

CONCLUSÃO

A qualidade de vida nas cidades está intrinsecamente ligada à acessibilidade e mobilidade urbana, pois esses fatores possibilitam o acesso a serviços, oportunidades de trabalho, educação, saúde, lazer e participação social.

Para melhorar a acessibilidade e a mobilidade urbana no Brasil, é necessário investir em infraestrutura, tecnologia, educação e fiscalização. Destaca-se a importância da criação de políticas públicas e da disseminação de informações como elementos cruciais para reverter essa situação. A implementação de políticas governamentais voltadas para a inclusão e a divulgação de conhecimento sobre as necessidades e direitos das Pessoas com Deficiência desempenharam papéis fundamentais na transformação do cenário. Essas iniciativas contribuíram para proporcionar às pessoas com deficiência a oportunidade de desfrutar plenamente do espaço urbano. Algumas possíveis soluções são:

- Ampliar e modernizar os sistemas de transporte público, priorizando modais não poluentes e integrados, como metrô, trem, ônibus, bicicleta e pedestre;
- Construir e reformar calçadas, vias, edificações e equipamentos urbanos, seguindo as normas técnicas de acessibilidade e segurança;
- Implementar e monitorar a sinalização sonora, visual e em braile nos espaços e serviços públicos e privados;
- Promover a participação e a conscientização da sociedade civil, dos gestores públicos e dos agentes privados sobre a importância da acessibilidade e da mobilidade urbana para todos.

No entanto, diversas cidades no Brasil enfrentam desafios relacionados à infraestrutura, transporte, circulação e meio ambiente, comprometendo a acessibilidade e mobilidade, especialmente para grupos mais vulneráveis. De acordo com dados do IBGE, existem 326 municípios no Brasil com mais de 100 mil habitantes, abrigando 57,4% da população total do país. Essas áreas urbanas enfrentam questões complexas de planejamento e gestão, incluindo expansão desordenada, segregação socioespacial, poluição, violência, congestionamento e precariedade nos serviços públicos.

A Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana 2020, conduzida pelo Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional em municípios com mais de 250 mil habitantes, destaca que apenas 26,8% dessas cidades têm um Plano de Mobilidade Urbana, enquanto 15,9% estão em processo de elaboração e 57,3% não possuem ou não forneceram essa informação. Além disso, somente 18,2% dos municípios contam com um órgão específico para gerir a mobilidade urbana, enquanto 81,8% atribuem essa responsabilidade a outros órgãos ou não têm um órgão dedicado.

A ausência de políticas públicas ou planejamento urbano direcionados à acessibilidade e mobilidade urbana tem repercussões negativas na população, afetando especificamente Pessoas com Deficiência, idosos, mulheres, crianças, jovens, negros, LGBTQIAP+, indígenas e quilombolas. Esses grupos enfrentam exclusão, discriminação, violação de direitos e limitação de oportunidades devido à falta de atenção adequada nessas áreas.

A literatura revisada neste trabalho mostrou como os conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana evoluíram ao longo do tempo, refletindo as mudanças nas demandas e nas expectativas dos cidadãos em relação ao espaço urbano. A garantia da acessibilidade e da mobilidade urbana não é apenas uma questão de conveniência ou comodidade; é um imperativo ético e legal. Ambas são fundamentais para a construção de cidades que verdadeiramente acolham e incluem todos os seus habitantes, independentemente de suas capacidades físicas, sociais ou econômicas.

Ao reconhecermos a mobilidade como um direito de acesso e participação na vida urbana e a acessibilidade como um princípio de inclusão e equidade, estamos, na verdade, defendendo a essência dos direitos humanos. É responsabilidade do Estado e da sociedade civil trabalharem juntos para garantir que as políticas públicas e práticas urbanas reflitam esses valores, promovendo uma cidade mais justa e acessível para todos. Isso implica não apenas investir em infraestrutura física, mas também em serviços e políticas que atendam às necessidades de todos os cidadãos, especialmente aqueles historicamente marginalizados.

Referências bibliográficas

BRASIL. Ministério das Cidades. **Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana 2020: síntese de resultados.** Brasília: Ministério das Cidades, 2022.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).** Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 jul. 2015.

CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal:** métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. São Paulo: Editora Senac, 2007. 272 p.

CARLOS, A. F. A. et. al. **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2012.

CERVERO, R. *The transit metropolis: A global inquiry.* Washington, D.C.: Island Press, 1996.

CONNELL, R. W. *Gender and power: Society, the person and sexual politics.* Cambridge: Polity Press, 1989.

CONNELL, B. R. *Principles of universal design.* Version 2.0. Raleigh, NC: North Carolina State University, 1997.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano.* São Paulo: Ática, 2004

GEHL, Jan. *Cidade para pessoas.* Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HANSEN, W. G. *Accessibility and residential growth.* 1959. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 1959.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades.* Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 532 p.

Lefebvre, H. *O direito à cidade,* São Paulo, Ed. Moraes, 1991.

Oliveira, V. L. de. (2019). *Mobilidade urbana: Desafios e perspectivas para o século XXI.* Editora UFMG.

PORTUGAL, L. S. (Org.). *Transporte, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano.* Rio de Janeiro: Editora Interciênciac, 2017.

ROLNIK, R. *O que é cidade.* São Paulo: Brasiliense, 2004.

SANTOS, M. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção.* São Paulo, Edusp

SANTOS, M. *Metamorfozes do espaço habitado:* fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.

SANTOS, M. *O espaço do cidadão.* São Paulo: Nobel, 1998.

SANTOS, M. *O espaço dividido.* Rio de Janeiro, Livraria Editora Francisco Alves, 1978,

SASSAKI, R. K.. Inclusão: construindo uma sociedade para todos. 7ed. Rio de Janeiro: WVA, 2006.

SENNETT, R. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta.** Rio de Janeiro: Record, 2018..

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana:** o que você precisa saber. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania.** 2. ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2018. 216 p.