



# DIREITO À CIDADE: PERCEPÇÕES ACERCA DOS IMPACTOS DA MOBILIDADE URBANA NA VIVÊNCIA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA (SESSÃO TEMÁTICA)

**Giovana Rodrigues de Sousa**

Instituto Federal de São Paulo - Campus São Paulo | rodrigues.giovana@aluno.ifsp.edu.br

**Douglas Gallo**

Instituto Federal de São Paulo - Campus São Paulo | douglas.luciano@ifsp.edu.br

---

## Sessão Temática 8: Mobilidade urbana e direito à cidade

---

**Resumo:** O objetivo do presente artigo é discutir como a mobilidade urbana impacta o senso de pertencimento à cidade de acordo com as percepções acerca da dimensão humana do espaço urbano, tendo como base o direito à cidade. Trata-se de um recorte de uma iniciação científica já finalizada sobre a dimensão humana da cidade contemporânea e que teve fomento do CNPq. A metodologia utilizada foi a qualitativa, através da revisão integrativa da literatura, sobre o tema "cidade humana", nas bases de dados Scopus, SciELO, Science Direct, Web of Science, Periódicos CAPES e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES. Conforma, também, o corpus de pesquisa a transcrição de três grupos focais. Como resultado, foi constatado que o direito à cidade não pode ser atingido por cidades que não considerem a dimensão humana da mobilidade urbana. Os desafios enfrentados nos deslocamentos no espaço urbano impactam as percepções e vivências dos habitantes, que não possuem acessibilidade universal aos serviços e oportunidades que a cidade oferece.

**Palavras-chave:** Cidade humana; dimensão humana; vivência da cidade.

## RIGHT TO THE CITY: PERCEPTIONS ABOUT THE IMPACTS OF URBAN MOBILITY ON THE EXPERIENCE OF THE CONTEMPORARY CITY

**Abstract:** *The objective of this article is to discuss how urban mobility impacts the sense of belonging to the city according to perceptions about the human dimension of urban space, based on the right to the city. This is an excerpt from an already completed scientific initiation on the human dimension of the contemporary city and which was supported by CNPq. The methodology used was qualitative, through an integrative literature review, on the topic "human city", in the databases Scopus, SciELO, Science Direct, Web of Science, Periódicos CAPES and the Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES. The research corpus also consists of the transcription of three focus groups. As a result, it was found that the right to the city cannot be achieved by cities that do not consider the human dimension of urban mobility. The challenges faced when traveling in urban spaces impact the perceptions and experiences of inhabitants, who do not have universal accessibility to the services and opportunities that the city offers.*

**Keywords:** *Human city; human dimension; city experience.*

---

## DERECHO A LA CIUDAD: PERCEPCIONES SOBRE LOS IMPACTOS DE LA MOVILIDAD URBANA EN LA EXPERIENCIA DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

**Resumen:** *El objetivo de este artículo es discutir cómo la movilidad urbana impacta el sentido de pertenencia a la ciudad según las percepciones sobre la dimensión humana del espacio urbano, basadas en el derecho a la ciudad. Este es un extracto de una iniciación científica ya realizada sobre la dimensión humana de la ciudad contemporánea y que contó con el apoyo del CNPq. La metodología utilizada fue cualitativa, a través de una revisión integradora de la literatura, sobre el tema "ciudad humana", en las bases de datos Scopus, SciELO, Science Direct, Web of Science, Periódicos CAPES y el Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES. El corpus de investigación consta también de la transcripción de tres grupos focales. Como resultado, se encontró que el derecho a la ciudad no puede ser alcanzado por ciudades que no consideran la dimensión humana de la movilidad urbana. Los desafíos que se enfrentan al viajar en espacios urbanos impactan las percepciones y experiencias de los habitantes, quienes no tienen accesibilidad universal a los servicios y oportunidades que ofrece la ciudad.*

**Palabras clave:** *Ciudad humana; dimensión humana; experiencia de la ciudad.*

## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana está relacionada à facilidade de deslocamento das pessoas dentro da cidade e impacta o acesso dos cidadãos aos espaços e serviços da cidade. O direito à cidade é um conceito que foi apresentado pela primeira vez pelo sociólogo francês Henri Lefebvre (2001) em sua obra "O direito à cidade", lançada em 1968, e que foi legitimado no Brasil pela Constituição Federal (Brasil, 1988). Para que ele seja efetivado é preciso garantir que todos os habitantes possam habitar e usufruir a cidade igualmente, o que inclui a valorização da mobilidade urbana, pois um sistema de transporte de qualidade permite que o espaço urbano seja mais acessível, justo, inclusivo, seguro, sustentável e democrático.

## OBJETIVOS

O objetivo do presente artigo é discutir como a mobilidade urbana impacta o senso de pertencimento à cidade de acordo com as percepções acerca da dimensão humana do espaço urbano, tendo como base o direito à cidade.

## METODOLOGIA

O presente artigo é um recorte temático de uma pesquisa de iniciação científica já finalizada e que teve fomento do CNPq. A abordagem metodológica é qualitativa e a categoria de análise desenvolvida refere-se à mobilidade urbana, buscando compreender as percepções relacionadas à dimensão humana da cidade e como o deslocamento urbano impacta o senso de pertencimento dos cidadãos, bem como sua qualidade de vida. A pesquisa social qualitativa foi escolhida por permitir analisar fatores que não podem ser traduzidos em números, considerando-se mais importante os processos e significados (Prodanov e Freitas, 2013). Primeiramente foi realizada uma revisão integrativa da bibliografia, conformando um *corpus* para análise composto por artigos, livros, teses e dissertações, que abordassem a dimensão humana da cidade, publicados no período entre 2018 e 2023. A busca foi realizada nas bases de dados Scopus, SciELO, Science Direct, Web of Science, Periódicos CAPES e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES.

Para complementar os resultados teóricos, foram realizadas três sessões de grupos focais, sendo duas com estudantes e uma com servidores do Campus São Paulo do Instituto Federal de São Paulo, contabilizando ao todo 17 participantes. O grupo focal é uma forma de entrevista realizada em grupos, que busca colher informações sobre as percepções dos participantes com base na interação entre eles (Kitzinger, 2000). Dessa forma, é possível obter respostas resultantes de um debate. O método dos grupos focais foi escolhido por possibilitar a obtenção de dados confiáveis e em quantidade em menor tempo do que em comparação com entrevistas individuais (Trad, 2009), além da riqueza proporcionada pela interação entre os membros do grupo. A aplicação dos grupos focais foi feita com base nos

livros Grupos Focais de Rosaline Barbour (2009) e Grupo Focal na Pesquisa em Ciências Sociais e Humanas de Bernadete Angelina Gatti (2012).

Os participantes foram convidados via e-mail, no dia marcado foram explicitados os objetivos da pesquisa e seus procedimentos, sendo que os participantes aceitaram livremente participar da pesquisa e deram seu consentimento com assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. As seguintes perguntas foram feitas<sup>1</sup>: 1. Como você experimenta/vivencia a cidade? Para o lazer, trabalho, compras? Costuma fazê-lo sozinho ou acompanhado?; 2. O que te atrai (ou não) para vivenciar a cidade?; 3. Você se sente seguro e confortável em espaços públicos e na rua?; 4. O que você entende que é uma cidade humana?; 5. O que é ser humano? O que significa para você ser humano? O que, na sua opinião, caracteriza a humanidade?; 6. E o que é uma cidade igualitária? Ela é também, uma cidade humana?; 7. O que você entende por empatia urbana? O que seria uma cidade empática? E um espaço empático?; 8. Para você, o que significa considerar a dimensão humana de um espaço? E a escala humana?; 9. Você acha que, atualmente, as cidades são pensadas para as pessoas?

Os grupos focais foram gravados em áudio e transcritos com o auxílio da plataforma *TurboScribe*. Após a transcrição, o conteúdo foi analisado com base na Análise de Conteúdo de Bardin (2016), auxiliado pelo *software WebQDA*, através da criação de categorias de análise. Foram criados cinco códigos árvore, entre eles o da mobilidade urbana.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

O conceito de direito à cidade surgiu primeiramente em 1968 com o lançamento do livro “O direito à cidade” de autoria do sociólogo francês Henri Lefebvre e diz respeito a uma discussão sobre os valores de uso e de troca do solo urbano. Essas discussões surgiram como resposta à desigualdade social e segregação socioespacial decorrentes das transformações urbanas que ocorreram no período pós-revolução industrial. As transformações decorrentes da Revolução Industrial e da modernização das cidades promoveram a mercantilização do solo urbano, a divisão da cidade entre ricos e pobres e a apropriação privada dos investimentos públicos em moradia, equipamentos urbanos, serviços e transportes públicos (Cartilha Direito Humano à Cidade, 2010).

De acordo com Lefebvre (1999), o processo de urbanização é acompanhado pelo de individualização. Como consequência, a socialização não ocorre e os espaços públicos tornam-se cada vez mais vazios ou segregadores, pois acolhem apenas determinados grupos, e a dimensão humana no espaço urbano, incluindo a mobilidade urbana, é negligenciada. Além disso, o crescimento populacional das cidades no período que sucedeu a Revolução Industrial sobrecarregou a infraestrutura urbana, inclusive a do sistema de transportes, que até hoje não tem capacidade de atender toda a demanda das cidades (Carli, 2020).

O direito à cidade vai de encontro com o modelo de urbanização excludente a fim de exigir melhores condições de vida e garantir que o espaço urbano seja mais democrático, justo, acessível, seguro, inclusivo e sustentável, “o direito à cidade é também um direito humano e seu objetivo é diminuir as desigualdades, através da justiça social e participação popular” (Sousa; Gallo, 2024, p. 8). Por ser um direito humano, o direito à cidade ganha força e legitimidade para ser aplicado, pois um direito legítimo deve ser garantido a todos os habitantes (Carli, 2020). O Brasil foi pioneiro em reconhecer o direito à cidade na política urbana ao reconhecê-lo em lei, no Estatuto da Cidade. Isso garante o direito a cidades sustentáveis e à gestão democrática do espaço urbano, orientando os municípios a organizarem seus projetos pautados pela participação popular e enfrentamento das desigualdades (Laboratório Arq.Futuro de cidades do Insper, 2023).

No início dos anos 2000 foi elaborada a Carta Mundial pelo Direito à Cidade durante os Fóruns Sociais Mundiais. O documento define que o Direito à Cidade diz respeito ao uso equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia e justiça social, que tem como objetivo alcançar o direito a um padrão de vida adequado. Ele é interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, incluindo os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, ambientais e culturais, o respeito às minorias e à diversidade, e a garantia da preservação da herança histórica e cultural. A Carta Mundial pelo Direito à Cidade inspirou a criação, em 2014, da Plataforma Global pelo Direito à Cidade (*Global Platform for the Right to the City*), que estabeleceu um entendimento comum do que é o direito à cidade, sendo esse:

[...] o direito de todas(os) as(os) habitantes, presentes e futuras(os), permanentes e temporárias(os), de habitar, usar, ocupar, produzir, governar e desfrutar cidades, vilas e assentamentos humanos justos, inclusivos, seguros e sustentáveis, definidos como bens comuns essenciais para uma vida plena e decente (*Global Platform for the Right to the City*, 2014, s/p.).

Apesar de todas as garantias e legitimações ao direito à cidade, o poder público ainda falha em oferecer condições iguais de qualidade de vida aos habitantes da cidade. As escolhas tomadas para lidar com o crescimento populacional urbano após a Revolução Industrial seguiram a ideologia de racionalização do espaço predominante na época, que desconsiderava fatores humanos. Grande parte da população vive em condições desumanas e insalubres, sem acesso à infraestrutura que a cidade deveria fornecer.

O ritmo de crescimento das cidades não é acompanhado pelo Poder Público em investimentos, afetando a qualidade de vida da população, objetiva e subjetivamente. Os reflexos disso são percebidos pela população e emergiram durante as discussões nos grupos focais como fatores que impactam diretamente a mobilidade e em como a cidade é vivenciada. Um dos exemplos mais frequentes, ainda mais em uma cidade de grandes proporções como São Paulo, é o movimento pendular realizado diariamente pelos habitantes para ir e voltar do trabalho, o que pode ser observado na fala do entrevistado a seguir:

[..] ela vem trabalhar em São Paulo, e aí tem essa questão do transporte, tem que sair às quatro da manhã para poder chegar, então você passa às três, quatro, às três horas da manhã você passa nos pontos de ônibus ali e já é lotado porque as pessoas chegam cedo para poder pegar o primeiro ônibus, para chegar no horário do serviço aqui - 0609<sup>2</sup>.

A segregação espacial, segundo Lefebvre (2001), pode acontecer de maneira simultânea e sucessiva em três formas: a) espontânea, como resultado do preço das terras e da consequente capacidade ou incapacidade das pessoas em manter o custo de vida da localidade; b) voluntária, quando por escolha própria as pessoas se isolam em condomínios fechados; e c) programada, que diz respeito às ações do Estado na área urbana, como por exemplo, intencionalmente criar bairros nas periferias para a população mais pobre, que dessa forma irá morar longe dos locais de trabalho e equipamentos urbanos.

A segregação socioespacial está intrinsecamente ligada aos desafios enfrentados pela mobilidade urbana, pois aqueles considerados marginalizados, que vivem nas periferias, nos extremos da cidade, longe dos grandes centros de trabalho, das atividades culturais e dos espaços públicos de qualidade, possuem menos acesso ao que a cidade oferece e, conseqüentemente, menos qualidade de vida. Costa (2015) apresenta alguns outros exemplos de como a ineficiência na mobilidade urbana afeta a qualidade de vida ao aumentar o trânsito, bem como a poluição sonora e atmosférica e a ocorrência de acidentes que geram grandes custos governamentais com a saúde pública, devido ao elevado tráfego de veículos que se torna necessário para vencer as grandes distâncias entre moradia e serviços na cidade.

Um levantamento realizado pelo Conselho Federal de Medicina (CFM, 2019) revelou que, no Brasil, pelo menos cinco pessoas morrem em decorrência de acidentes de trânsito em um intervalo médio de 60 minutos. Isso gerou um custo direto de R\$ 3 bilhões ao Sistema Único de Saúde (SUS). Políticas de mobilidade urbana podem contribuir para a redução de mortes no trânsito, o *WRI Ross Center* e o Banco Mundial lançaram em 2019 o relatório "Sustentável e Seguro" (Welle *et al.*, 2019), com diretrizes para zerar as mortes no trânsito, como por exemplo: desenvolver cidades compactas e conectadas, diminuindo o trânsito, os deslocamentos, e por consequência, a exposição de pedestres e ciclistas aos veículos em movimento; adotar medidas de desenho urbano que tornem as ruas mais seguras, como rotatórias, lombadas e chicanas, que tem como papel moderar o tráfego; oferecer mobilidade segura, limpa e de qualidade, como os BRTs que diminuem as colisões fatais pela metade (Welle *et al.*, 2016).

No mesmo relatório, o *World Resources Institute* divulgou uma análise das mortes no trânsito em 53 países no período de 1994 a 2015, que revelou que países que abordaram o Sistema Seguro apresentam as taxas mais baixas de mortes por 100 mil habitantes, além de ter as mais rápidas taxas de mudança dos níveis de fatalidade no trânsito (Welle *et al.*, 2019).

A priorização do uso de modais de transporte motorizados particulares também gera grandes impactos ambientais. Para favorecer a circulação dos automóveis há a ampliação do número de vias, o que resulta no aumento da emissão de poluentes na atmosfera, bem como da

poluição sonora e visual. Além disso, a pavimentação das vias e o tamponamento de córregos impermeabiliza o solo, contribuindo para a ocorrência de enchentes urbanas (IPEA, *apud* Carvalho; Brito, 2011). Na cidade de São Paulo, apesar de transportarem apenas 30% do número total de passageiros, os carros são responsáveis por quase 73% das emissões de gases de efeito estufa (Girardi, 2017).

O tempo despendido pelas pessoas nos trajetos pode prejudicar sua saúde e disposição (Saldiva, 2018), ademais, não sobra tempo para a prática de atividades físicas, lazer e descanso. A falta de tempo para realizar atividades de lazer e descanso e o impacto da mobilidade deficiente na saúde física e mental são referenciados nos excertos a seguir:

A gente não tem tanto tempo para curtir esses momentos mais tranquilos. Até porque as coisas não são tão perto. Por exemplo, a minha casa, eu não tenho acesso a um parque se eu não for de carro ou de transporte - 0502.

E também a questão do interior tem a questão da mobilidade, que é tudo muito próximo, então, você faz tudo em 10 minutos, você faz tudo a pé. [...] Aqui não, né? Você fala, ah, tem coisa, mas eu não vou chegar em meia hora. Eu tenho uma hora e meia de antecedência pra ver se eu chego a tempo, né? Então, a questão da mobilidade me pega bastante também aqui em São Paulo por conta disso. Eu não sofro tanto com mobilidade porque eu uso muito transporte público. Mas, quando eu saio de carro durante a semana, me dá um certo estresse. Porque é muito trânsito, muito barulho, você demora muito pra chegar a muitos lugares. Então, isso me deixa um pouco estressada - 0607.

A fala anterior mostra como o transporte público, principalmente o metrô e trem, no caso de São Paulo, facilitam a vida dos habitantes e promovem a vivência na cidade, percepção que foi compartilhada por outras pessoas durante os grupos focais, que citaram que locais próximos aos eixos de transporte público são mais atrativos pois oferecem a praticidade de poder se locomover sem precisar de carro. Outras percepções acerca disso podem ser observadas nas falas abaixo:

Depois que eu comecei a sair mais de casa, eu aprendi a usar transporte público, eu percebi que eu me baseio muito, eu me oriento bastante pela linha do metrô. Então, tipo, se eu sei que tem uma estação perto, aí eu sei que aquele lugar é meio que acessível. Mas, por exemplo, pegar um exemplo aleatório, mas Marsilac, que fica no extremo sul, eu não sei chegar lá, sabe? Porque não tem uma linha de metrô. Então, tipo, eu fico meio... Cara, esse lugar não me atrai, entre aspas, assim, porque eu não sei como chegar lá, não sei o que tem perto. [...] Então, me atrai se tem um metrô, se tem algum transporte que eu sei utilizar - 0603.

Para mim é um pouco também a parte de condução. Se tem metrô ou ônibus. Porque não tem carro na minha família. Então se está perto de metrô... Eu já deixei de ir para muitos lugares porque eu não tinha ônibus, não tinha metrô - 0508.

A necessidade do uso de automóveis privados é fabricada e representa um processo intencional e conveniente da classe detentora do capital que tem como objetivo acelerar o consumo, em uma lógica de rápida produção e circulação advinda do período industrial (Lefebvre, 2001), de forma que a “[...] cidade passou a ser estruturada tendo em vista a

facilidade e velocidade com as quais os veículos automotores percorrem as distâncias” (Carvalho; Brito, 2011, p. 113). O carro torna-se necessário não por preferência dos usuários, mas porque existe uma ideologia de consumo e propriedade de bens que o torna imprescindível:

[...] Ao comprar um automóvel, o consumidor adquire não apenas um meio de se locomover, mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade-de charme [...] (Maricato, 2001, p. 177).

O uso do transporte individual ainda predomina na cidade de São Paulo, apesar da crescente conscientização sobre a importância da valorização da escala do pedestre e ciclistas e dos transportes públicos coletivos nos últimos anos (Montrezor; Bernardini, 2019), o que fica explícito nas ampliações viárias e quantidade de estacionamentos encontrados até mesmo nas proximidades do transporte público (Carli, 2020). A estratégia de construir mais vias para melhorar o tráfego é criticada por Gehl (2015), que afirma que isso apenas incentiva que mais pessoas optem pelo uso de carros e motos, suprimindo outras formas de locomoção, o que contribui para os problemas relacionados à mobilidade encontrados na cidade, já mencionados anteriormente, como os altos índices de poluição atmosférica e sonora, congestionamentos e a falta de integração nos transportes.

Ao priorizar o transporte individual, aqueles que não possuem carro são impedidos de vivenciar a cidade em sua totalidade, o que a torna desigual e menos humana:

Eu acho que uma cidade humana, eu penso muito na questão da mobilidade e da distância das coisas - 0502.

Eu acho que é uma cidade que oferece segurança, mobilidade, oportunidade para as pessoas também, vivenciar não só o trabalho, um lazer, então a pessoa não se mata, duas horas no transporte, fica trabalhando e depois não consegue aproveitar a cidade de forma, de lazer - 0503.

Então, essa desigualdade, o fato das pessoas morarem nas periferias, de não terem condições financeiras de participarem do lazer da cidade, de não terem acesso pelo transporte em tempo integral, tudo isso eu acho que impacta, sim, essa desumanização. Eu acho que isso impede que as pessoas interajam da forma uma sociedade mais humana - 0601.

Sendo assim, o direito de ir e vir, assegurado a todos os cidadãos por meio do artigo 5º, inciso VII da Constituição Federal (Brasil, 1988), foi manipulado pelos capitais automobilísticos e imobiliários, promovendo a mercantilização da mobilidade nas cidades. Os custos atrelados aos transportes públicos impactam diretamente quem usa esses serviços, pois eles funcionam, majoritariamente, com base nas tarifas cobradas aos consumidores. Quanto mais cara for a taxa cobrada por esses serviços, menor será o uso e maior será a exclusão dentro do espaço urbano (Carvalho; Brito, 2011).

[...] Então, acho que nesse sentido, a ideia de você precisar de dinheiro para consumir a cidade esbarra no leque de possibilidades que você tem - 0602.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), estabelecida através da promulgação da Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, define diretrizes, princípios e objetivos para o desenvolvimento urbano e dos transportes, bem como integra questões estabelecidas pelo Estatuto da Cidade. Ela serve para orientar a elaboração de normas municipais, que efetivem a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável das cidades, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços e na circulação urbana, a segurança nos deslocamentos, a gestão democrática, a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços e a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Através dela, também fica determinado, no artigo 24, §1º, que os municípios com mais de vinte mil habitantes, ou integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, ou integrantes de áreas de interesse turístico (incluindo cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas), são obrigados a elaborar e aprovar Plano de Mobilidade Urbana.

A execução do Plano de Mobilidade Urbana permite que os municípios sejam forçados a repensar a lógica dos transportes no espaço urbano, de forma que as pessoas sejam o foco e o direito à cidade seja efetivado com base no desenvolvimento sustentável e na gestão democrática, acima dos interesses neoliberais. Assim, é possível garantir a justiça socioespacial e promover a qualidade de vida.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O direito à cidade não pode ser atingido por cidades que não considerem a dimensão humana da mobilidade urbana. Uma cidade que não investe em mobilidade urbana, incentivando a caminhada, o uso de bicicletas e a aprimoração dos transportes públicos coletivos e portanto, não atende os princípios do direito à cidade que inclui a acessibilidade universal dos habitantes à todos os serviços e oportunidades que a cidade oferece, está fadada a sofrer com os problemas decorrentes do uso predominante de carros e motos, como os congestionamentos, a poluição sonora e atmosférica, além dos impactos na saúde física e mental. Nem todos possuem acesso ao uso de automóveis, e sendo a cidade pensada para eles, não é possível garantir que os pedestres poderão aproveitar o que a cidade tem a oferecer.

Considerando o direito à cidade como um direito humano, os obstáculos enfrentados pela mobilidade urbana na cidade impactam diretamente em como os seus cidadãos a vivenciam. A falta de qualidade nas calçadas e nos transportes públicos, a priorização do uso de transporte individual, o descaso com a escala dos pedestres e ciclistas e as grandes distâncias a serem vencidas pelos habitantes diariamente para ir e voltar do trabalho e escola dificultam que todos possam aproveitar a cidade da mesma forma. Pode-se observar que as percepções

individuais dos participantes refletem esse cenário, configurando representações sociais que reforçam que suas experiências na cidade são limitadas pelo alcance do transporte público.

Políticas de mobilidade urbana centradas no ser humano, estabelecidas a partir da participação popular e da gestão democrática da cidade, podem ser o caminho para mitigar os desafios enfrentados nos deslocamentos no espaço urbano. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é um meio de garantir que os municípios cumpram as determinações do Estatuto da Cidade e do direito à cidade, entretanto, a elaboração, aplicação e fiscalização do cumprimento dos Planos de Mobilidade Urbana ainda precisam ser aprimoradas.

## REFERÊNCIAS

GIRARDI, Giovana. Carros transportam 30% dos passageiros, mas respondem por 73% das emissões em SP. **Associação Nacional de Transportes Públicos**, [S. l.], 23 maio 2017.

Disponível em: <https://www.antp.org.br/noticias/clippings/carros-transportam-30-dos-passageiros-mas-respondem-por-73-das-emissoes-em-sp.html>. Acesso em: 4 nov. 2024.

BARBOUR, Rosaline. Grupos focais. 1. ed. [S. l.]: Penso, 2009. 216 p. ISBN 978-8536320540.

BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo. São Paulo: Edições 70, 2016.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. [S. l.: s. n.], 1988.

BRASIL. Lei nº 12587, de 3 de janeiro de 2012. Vigência Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Política Nacional de Mobilidade Urbana, [S. l.], 3 jan. 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 7 nov. 2024.

CARLI, Franco Guerino de. Cidades inteligentes, dignidade humana e direito a um meio ambiente sustentável. Dissertação (Mestrado em Direitos Humanos) - Faculdade de Direito da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2020.

CARVALHO, Claudio Olveira de; BRITO, Filipe Lima. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. Revista de direito econômico e socioambiental, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 104-132, julho/dezembro 2016.

CARTILHA DIREITO HUMANO À CIDADE. Disponível em: <http://www.mobilizacuritiba.org.br/files/2014/01/Cartilha-Direito-%C3%A0-Cidade-Plataforma-Dhesca.pdf>. Acesso em: 06 nov 2024.

CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA. Em dez anos, acidentes de trânsito consomem quase R\$ 3 bilhões do SUS. Conselho Federal de Medicina, [S. l.], 22 maio 2019. Disponível em: <https://portal.cfm.org.br/noticias/em-dez-anos-acidentes-de-transito-consoem-quase-r-3-bilhoes-do-sus>. Acesso em: 8 nov. 2024.

COSTA, Carlos Augusto. Cidades inteligentes e big data. Cadernos FGV Projetos, [S. l.], ano 10, n. 24, p. 108-123, out 2015.

GATTI, Bernardete Angelina. Grupo Focal na Pesquisa em Ciências Sociais e Humanas. 2. ed. [S. l.]: Autores associados, 2012. 80 p. v. 10. ISBN 978-8598843117.

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GLOBAL PLATFORM FOR THE RIGHT TO THE CITY. Right to the city. [S. l.], 2014. Disponível em: <https://www.right2city.org/>. Acesso em: 28 out. 2024.

KITZINGER, Jenny. Focus groups with users and providers of health care. In: POPE, C.; MAYS, N. (Org.). Qualitative research in health care. 2. ed. London: BMJ Books, 2000.

LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001. 204 p.

MONTREZOR, Danielle Pereira; BERNARDINI, Sidney Piochi. Planejamento e desenho urbanos: uma conciliação possível?. Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 11, p. 1-34, 2019.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. Novo Hamburgo: Editora Feevale, 2013.

SALDIVA, Paulo. Vida urbana e saúde: os desafios dos habitantes das metrópoles. São Paulo: Contexto, 2018.

SOUSA, Giovana Rodrigues de; GALLO, Douglas. Desigualdades socioespaciais urbanas: impactos nas percepções da dimensão humana da cidade. Vernácula: territórios contemporâneos, [S. l.], v. 2, ed. 6, p. 1-15, 2 ago. 2024. DOI <https://doi.org/10.18312/verncula.v2i6.2572>. Disponível em: <https://periodicos.univag.com.br/index.php/Vernacula/article/view/2572/2763>. Acesso em: 7 nov. 2024.

TRAD, Leny A. Bomfim. Grupos focais: conceitos, procedimentos e reflexões baseadas em experiências com o uso da técnica em pesquisas de saúde. *Physis: revista de saúde coletiva*, Rio de Janeiro, v. 19, ed. 3, p. 777-796, 2009. DOI 10.1590/S0103-73312009000300013.

TÓPICOS em regulação urbana: Direito à cidade. In: LABORATÓRIO ARQ.FUTURO DE CIDADES DO INSPER. Guia de urbanismo social. 1. ed. São Paulo: BEI, 2023. cap. 9, p. 235-237. ISBN 978-65-86205-34-3.

WELLE, Ben et al. O desenho de cidades seguras. [S. l.: s. n.], 2016. 104 p. ISBN 978-1-56973-872-6. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/publicacoes/o-desenho-de-cidades-seguras>. Acesso em: 8 nov. 2024.

WELLE, Ben et al. Sustentável e seguro: visão e diretrizes para zerar as mortes no trânsito. [S. l.: s. n.], 2019. 76 p. ISBN 1-56973-949-8. Disponível em: [https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/Sustentavel\\_Seguro.pdf](https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/Sustentavel_Seguro.pdf). Acesso em: 8 nov. 2024.

---

<sup>1</sup> O roteiro de perguntas sofreu pequenas alterações de acordo com a dinâmica e respostas de cada um dos grupos de participante

<sup>2</sup> Código atribuído aos participantes dos grupos focais