ESCOLA DE DIREITO - ALFA EDUCAÇÃO UNIALFA/FADISP

KLEDISON COÊLHO LEITE

DIREITO À CIDADE COMO INSTRUMENTO VIABILIZADOR DA EFETIVIDADE DOS DIREITOS HUMANOS: CAMINHABILIDADE E ACESSIBILIDADE COMO DIREITO DE OCUPAÇÃO E CIRCULAÇÃO DO CIDADÃO

SÃO PAULO

2026

KLEDISON COELHO LEITE

DIREITO À CIDADE COMO INSTRUMENTO VIABILIZADOR DA EFETIVIDADE DOS DIREITOS HUMANOS: CAMINHABILIDADE E ACESSIBILIDADE COMO DIREITO DE OCUPAÇÃO E CIRCULAÇÃO DO CIDADÃO

Dissertação de Mestrado apresentada ao Curso de Pós-graduação Stricto Sensu da Faculdade Autônoma de Direito de São Paulo/Centro Educacional Alves Faria (FADISP/UNIALFA) como requisito para obtenção do título de Mestre em Função Social do Direito.

SÃO PAULO

2026

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

L533d

Leite, Kledison Coêlho.

Direito à cidade como instrumento viabilizador da efetividade dos direitos humanos: caminhabilidade e acessibilidade como direito de ocupação e circulação do cidadão. / Kledison Coelho Leite – São Paulo, 2026.

67 fls; 30cm.

Dissertação (Mestrado) – Faculdade Autônoma de Direito – FADISP – Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu – Função Social do Direito – São Paulo, 2026.

Orientador (a): Prof. Dr. Rafael Campos Soares da Fonseca.

1. Direito à cidade. 2. Mobilidade urbana. 3. Cidadania.

Bibliotecário responsável: Adenilto Lopes do Prado Junior – CRB-8/11438

KLEDISON COÊLHO LEITE

DIREITO À CIDADE COMO INSTRUMENTO VIABILIZADOR DA EFETIVIDADE DOS DIREITOS HUMANOS: CAMINHABILIDADE E ACESSIBILIDADE COMO DIREITO DE OCUPAÇÃO E CIRCULAÇÃO DO CIDADÃO

Dissertação de mestrado apresentado à banca examinadora do programa de Pós-graduação Stricto Sensu da Faculdade Autônoma de Direito de São Paulo/Centro Educacional Alves Faria (FADISP/UNIALFA) como requisito para obtenção do título de Mestre em Função Social do Direito.

São Paulo, _____de _____de 2026.

Banca examinadora:

_____

Professor Dr. Rafael Campos Soares da Fonseca

_____

Professor Dr. Membro Interno

_____

Professor Dr. Membro Externo

Este trabalho é dedicado aos familiares, amigos e mestres, que contribuíram significativamente para o meu crescimento intelectual e pessoal.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, ser superior, que jamais me abandona frente às dificuldades da vida, Fortalecendo a minha fé e dando forças para enfrentar as adversidades.

Agradeço aos meus pais, pelos ensinamentos, por acreditar e investir em mim e em meus estudos, me dar incentivo, suporte e motivação;

A todos os professores, pelas trocas de conhecimento e experiência que foram tão importantes na minha vida acadêmica e no meu desenvolvimento pessoal;

E a todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigado.

"Nós percebemos a importância da nossa voz quando somos silenciados"

Malala Yousafzai.

RESUMO

A formação e a evolução das cidades contemporâneas, em especial no Brasil, estão intrinsecamente ligadas a profundas e complexas problemáticas que envolvem a configuração morfológica e social dos espaços. O inadequado planejamento urbano gera consequências negativas, muitas vezes irreversíveis, ao exercício da cidadania, pois interfere diretamente na concretização dos direitos humanos. Nesse cenário, compreende-se que o espaço urbano e os direitos fundamentais são indissociáveis. O direito à cidade, compreendido como um feixe de prerrogativas do cidadão, consolida-se por meio de garantias econômicas, sociais e ambientais capazes de proporcionar uma vida digna, tendo como base o uso coletivo dos espaços e a inclusão social para assegurar a equidade. Diante disso, este estudo tem como objetivo geral refletir sobre as funções da cidade para salvaguardar a efetivação dos direitos humanos. Metodologicamente, a pesquisa caracteriza-se como uma revisão bibliográfica de natureza narrativa e abordagem qualitativo-descritiva, desenvolvida para analisar criticamente a literatura sobre a caminhabilidade e a acessibilidade como instrumentos viabilizadores da ocupação e circulação cidadã. Os resultados demonstram a urgência de aprimorar o desenvolvimento urbano para garantir a dignidade da pessoa humana, respeitando a função social da propriedade e da cidade. O referencial levantado fornece subsídios para que o Estado e a gestão pública repensem prioridades e investimentos, promovendo a integração entre planejamento e execução por vias democráticas. Conclui-se que o respeito ao direito à cidade é indispensável para mitigar desigualdades e consolida-se como o principal indicador de desenvolvimento social urbano, refletindo níveis de igualdade, justiça social, democracia, solidariedade e harmonia com o meio ambiente. Quanto maior o equilíbrio desses fatores, maior será o grau de efetivação da cidadania.

Palavras-chave: direito à cidade; mobilidade urbana; cidadania; caminhabilidade; acessibilidade.

ABSTRACT

The formation and evolution of contemporary cities, especially in Brazil, are intrinsically linked to profound and complex problems involving the morphological and social configuration of spaces. Inadequate urban planning generates negative, often irreversible consequences for the exercise of citizenship, as it directly interferes with the realization of human rights. In this context, the urban space and fundamental rights are understood to be inseparable. The right to the city, understood as a bundle of citizen prerogatives, is consolidated through economic, social, and environmental guarantees capable of providing a dignified life, based on the collective use of spaces and social inclusion to ensure equity. Therefore, this study has the general objective of reflecting on the functions of the city in safeguarding the realization of human rights. Methodologically, the research is characterized as a narrative bibliographic review with a qualitative-descriptive approach, developed to critically analyze the literature on walkability and accessibility as enabling instruments for citizen occupation and circulation. The results demonstrate the urgency of improving urban development to guarantee human dignity, respecting the social function of property and the city. The gathered references provide subsidies for the State and public administration to rethink priorities and investments, promoting the integration between planning and execution through democratic means. It is concluded that respect for the right to the city is indispensable to mitigate inequalities and consolidates itself as the main indicator of urban social development, reflecting levels of equality, social justice, democracy, solidarity, and harmony with the environment. The greater the balance of these factors, the higher the degree of realization of citizenship.

Keywords: right to the city; urban mobility; citizenship; walkability; accessibility.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 11
2 ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES 14
2.1. O planejamento urbano 18
2.2 Processos de urbanização e a realidade dos países periféricos 19
3 EVOLUÇÃO DO DIREITO À CIDADE 20
3.1 O Estatuto da Cidade 22
3.2 Direito à cidade e sua função social 24
3.3 O direito humano à cidade 28
3.4 Direito Urbanístico e qualidade de vida nos espaços 30
4 MOBILIDADE URBANA, CAMINHABILIDADE E ACESSIBILIDADE 32
4.1 Saneamento básico: pilar da saúde pública e da cidadania 33
4.2 Meio urbano: direitos humanos e pertencimento 34
4.3 Conceitos e fundamentos da mobilidade urbana 36
4.4 A Lei nº 12.587/2012 e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana 37
4.4.1 O Pedestre 42
4.5 Caminhabilidade e a relação entre mobilidade e acessibilidade 42
4.6 Acessibilidade urbana 46
4.7 A calçada como espaço de disputa e inclusão 48
4.8 Livre circulação e qualidade de vida nas cidades 49
5 HENRI LEFEBVRE E O DIREITO À CIDADE 51
5.1 O Direito à Cidade no ordenamento jurídico brasileiro 51
5.2 O Direito à Cidade no pensamento de Henri Lefebvre 53
5.3 Meio urbano, direitos humanos e pertencimento 56
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS 58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 61

1 INTRODUÇÃO

O Direito à Cidade consubstancia-se como um conceito multidimensional, pois integra fatores jurídicos e sociais interligados que funcionam como instrumentos indispensáveis para a viabilização de planos urbanos e para a efetivação dos direitos dos cidadãos. Tal conceito abrange tanto os aspectos físicos ligados ao espaço urbano quanto a dimensão do habitante como sujeito dotado do direito de decidir, transformar e usufruir do meio urbano de forma democrática, justa e sustentável, visando à qualidade de vida.

Como um feixe de direitos, o Direito à Cidade unifica garantias econômicas, sociais e ambientais capazes de proporcionar uma existência digna. Tem como pilares os direitos humanos essenciais, destacando-se o uso coletivo dos espaços e a inclusão social para assegurar a garantia equitativa à terra, à moradia adequada, ao saneamento básico e ao acesso a serviços públicos como educação, saúde, transporte e lazer. Esses elementos são disponibilizados por meio de planos e ações da gestão pública e da destinação de recursos para o desenvolvimento urbano. Nesse sentido, as preocupações socioespaciais e ambientais devem ser trabalhadas de forma integrada para beneficiar o cidadão e priorizar o bem-estar coletivo.

Ao refletir sobre o Direito à Cidade como instrumento de efetividade dos direitos humanos, observa-se sua capacidade de transformar os direitos à moradia e à saúde em realidades concretas no contexto urbanístico. Isso ocorre ao assegurar o acesso a infraestruturas habitacionais e à regularização fundiária, além de favorecer a mobilidade plena, contemplando o direito de circular e usufruir de ruas e transporte público qualificados. Para tanto, é imperativa a qualificação segura de espaços como praças e vias, além da implementação de projetos de saneamento, paisagismo e arborização.

Os direitos associados ao cidadão encontram respaldo na Carta Mundial do Direito à Cidade, documento norteador para a construção de cidades democráticas e sustentáveis, consolidado por meio de lutas históricas e integrante do sistema internacional de direitos humanos. Sob essa perspectiva, Henri Lefebvre fundamenta o Direito à Cidade não apenas como o direito de visita aos centros, mas como o direito de usufruir da vida urbana transformada, questionando a subordinação do cotidiano às lógicas burocráticas e à especulação imobiliária. O autor propõe a ruptura com visões funcionalistas em favor da qualidade de vida, defendendo o "valor de uso"

contra a lógica do "valor de troca" e promovendo a gestão democrática da propriedade.

Diante desse cenário, este estudo apresenta o seguinte problema de pesquisa: quais elementos dos direitos humanos podem ser invocados para fortalecer o Direito à Cidade e contribuir para a melhoria da qualidade de vida urbana? O objetivo geral consiste em refletir sobre as funções da cidade para salvaguardar a efetivação dos direitos humanos. Para alcançá-lo, foram traçados os seguintes objetivos específicos:

a) discorrer sobre as funções da cidade;

b) relacionar a observância das funções da cidade ao cumprimento dos preceitos de cidadania;

c) analisar o meio urbano sob a perspectiva de pertencimento e direitos humanos;

d) abordar aspectos da qualidade de vida urbana, como mobilidade, caminhabilidade e acessibilidade; e

e) identificar os elementos jurídicos que salvaguardam o direito do cidadão e seu pertencimento à cidade.

A pesquisa justifica-se pela necessidade de consolidar a garantia ao Direito à Cidade e a efetivação da cidadania por meio da transformação dos espaços urbanos. Fundamenta-se no cumprimento das funções sociais da cidade, em consonância com o Plano Diretor e com o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Busca-se, assim, colaborar para a concretização de planos de desenvolvimento que contemplem a inclusão, a acessibilidade e a oferta de serviços básicos de qualidade, respeitando os marcos jurídicos de proteção de direitos.

Para o desenvolvimento deste estudo, adotou-se como base o conhecimento científico social, situando o Direito à Cidade e os Direitos Humanos na vertente das ciências humanas e jurídicas. A pesquisa qualitativa caracteriza-se pelo levantamento de dados com o objetivo de compreender e interpretar opiniões, comportamentos e expectativas de indivíduos ou de uma população acerca de um determinado tema (Gil, 2009). Complementarmente, a abordagem descritiva configura-se como um método científico fundamental para o aprofundamento e a atualização acerca de uma temática, pois visa descrever as características, o contexto ou os fenômenos associados a uma determinada amostra populacional (Gil, 2008).

O caráter qualitativo da pesquisa permitiu a interpretação das expectativas sociais e dos marcos teóricos acerca do tema, enquanto a abordagem descritiva possibilitou a análise detalhada dos fenômenos e características das populações urbanas contemporâneas. O universo pesquisado compreendeu uma amostra de estudos focados na efetivação dos direitos humanos no ambiente urbano.

A coleta de dados foi realizada em bases de dados científicas como a *Scientific Electronic Library Online* (SciELO) e o Google Acadêmico, além de consultas a acervos literários e à legislação nacional vigente. Para a seleção do material, utilizaram-se os descritores: Direitos Fundamentais, Direito à Cidade, Mobilidade Urbana, Sustentabilidade e Cidadania. Como critério de inclusão, foram selecionados estudos publicados na íntegra, em língua portuguesa e estrangeira (inglês), disponíveis de forma gratuita.

Por fim, o trabalho foi conduzido em estrita observância aos aspectos éticos e à legislação brasileira de direitos autorais (Lei nº 9.610/1998). Garantiu-se a integridade científica por meio da correta atribuição de autoria e da prevenção ao plágio, em conformidade com as normas penais e civis vigentes, assegurando que o estudo sirva como uma contribuição original e eticamente fundamentada ao campo do Direito Urbanístico.

2 ORIGEM E DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES

O modo como as cidades são desenvolvidas e planejadas toma forma com o passar do tempo e está intrinsecamente relacionado ao crescimento demográfico. Tais mudanças causam impactos relevantes na vida humana, de modo que pequenas inadequações estruturais podem se transformar, gradativamente, em grandes problemas para a população urbana. Nesse sentido, o planejamento urbano possui uma história recente, tendo surgido a partir de medidas de controle para responder às adversidades enfrentadas nas cidades no início do século XX. Sua atuação não se limita ao desenho urbano ou ao ordenamento físico, abrangendo também a gestão dos conflitos sociais inerentes ao ambiente citadino (Oliveira; Castilho, 2021).

No que tange ao fenômeno urbano, as forças sociais exercem forte influência nos processos de desenvolvimento e refletem os graves problemas da vida moderna. Tais forças resultam da busca pela preservação das individualidades e da autonomia, sendo muitas delas causadas por heranças históricas, por novas técnicas de vida e por influências de culturas externas. Em uma análise histórica do século XVIII, por exemplo, verifica-se a busca pela libertação de dependências tanto estatais quanto econômicas, morais e religiosas. Isso exigiu certa especialização funcional dos indivíduos para evitar comparações diretas, reforçando as individualidades (Simmel *et al.*, 1967).

No entanto, na mesma proporção em que o indivíduo se liberta, ele acaba aprisionado a formas diretas de atividades suplementares, associando o desenvolvimento pessoal a uma constante disputa social. Diante disso, é importante abordar o anseio pela supressão de competições e pela busca de um nivelamento, refletido na uniformização de mecanismos sociais e tecnológicos (Simmel *et al.*, 1967).

Ao analisar as bases psicológicas das individualidades do tipo metropolitano, observa-se que a intensidade dos estímulos para o desenvolvimento das cidades, sejam eles internos ou externos, gera impressões psicológicas. Sejam rápidas ou duradouras, essas impressões assumem fluxos regulares e habituais. Elas são fundamentais na construção das condições psicológicas criadoras das metrópoles, visto que ações de multiplicidade econômica, ritmos de vida e ocupações sociais são influenciadas pelos fundamentos sensoriais da vida psíquica (Simmel *et al.*, 1967).

As necessidades da população e os estilos de vida também são fundamentais na construção dos espaços metropolitanos. O estilo de vida influencia a existência da

metrópole, estando diretamente ligado ao intelectualismo e à economia. É importante ressaltar que, por meio dessas características, os indivíduos constroem traços e formas de vida internos, independentes de fatores externos, muito embora personalidades singulares apresentem impulsos irracionais em oposição à típica vida das grandes cidades (Simmel *et al.*, 1967).

Tais aspectos influenciam o comportamento do homem metropolitano. Observa-se a predominância da inteligência e de uma elevada consciência nos indivíduos inseridos nesses espaços. Essa intelectualidade reflete-se na preservação de subjetividades ramificadas em diversas direções e integradas a fenômenos intrinsecamente vinculados à urbanidade (Simmel *et al.*, 1967).

No que diz respeito à tomada de consciência sobre a ocupação dos terrenos, Le Corbusier (2000) embasa o debate sobre a unidade e a continuidade da construção civil. Ele analisa a habilidade de manipulação de conhecimentos para atender aos direitos de cidadania, contrastando a visão técnica dos engenheiros, baseada na arte de construir com ordem e hierarquia, com os entraves de interesses políticos e administrativos, metaforicamente descritos como um "ninho de víboras" repleto de problemas confusos na ocupação do lugar.

As análises citadas apontam que os centros urbanos, vistos sob a ótica das zonas repletas de representações e simbolismos, evocam a historicidade na formulação de papéis que agregam funções comerciais e administrativas. Contudo, devem considerar também as necessidades da população ao longo do tempo, reportando-se a prospecções presentes e futuras no uso dos espaços (Barreira, 2010).

Na década de 1920, as ideias de Ebenezer Howard e Patrick Geddes foram adotadas pela Associação de Planejadores Regionais da América (RPAA) e ampliadas visando à descentralização das cidades. O objetivo era promover a dispersão da população para cidades menores e separadas, buscando qualidade e essência, nas quais a cidade seria projetada como um artefato esteticamente construído, uma obra de arte (Oliveira; Castilho, 2021). A influência de Geddes e da RPAA popularizou os ideais do urbanismo ortodoxo:

> A rua é um lugar ruim para os seres humanos; as casas devem estar afastadas dela e voltadas para dentro, para uma área verde cercada. [...] A unidade básica do traçado urbano não é a rua, mas a quadra, mais particularmente, a superquadra. O comércio deve ser separado

> das residências e das áreas verdes. A demanda de mercadorias de um bairro deve ser calculada "cientificamente", e o espaço destinado ao comércio deve ater-se a isso [...] o bom planejamento urbano deve almejar pelo menos a ilusão de isolamento e privacidade, como num subúrbio. Os descentralizadores também insistiram nas premissas de Howard de que uma comunidade planejada deve ser ilhada, como uma unidade autossuficiente, deve resistir a mudanças futuras e todos os detalhes significativos devem ser controlados pelos planejadores desde o início e mantidos dessa maneira. Em suma, o bom planejamento era o planejamento previamente projetado (Jacobs, 2011, p. 20).

Analisando esses paradigmas, Jane Jacobs buscou compreender os avanços das metrópoles rumo a cidades prósperas. A autora constatou que, em muitos casos, inexistiam ações planejadas de funcionamento ou manutenção, transformando a cidade em um "caos petrificado": "como esperar que esses planejadores buscassem compreender algo que, na visão deles, era tão horrível?" (Jacobs, 2011, p. 21).

Por outro lado, Mumford (2004, p. 195) compreende a abordagem do planejamento regional como promotor de um modelo de vida mais completo. Ele define esse planejamento como uma "nova conservação – a conservação dos valores humanos de mãos dadas com os recursos naturais", processo no qual os produtos da cultura e da civilização deveriam estar disponíveis a todos os inseridos nos espaços construídos.

As cidades mais desenvolvidas do século XIX passaram a facilitar a livre circulação das multidões, a exemplo da reconstrução das ruas de Paris nos anos de 1850 (obras de Haussmann sob ordens de Napoleão III). Embora justificadas para atender às exigências da população, tais obras atuavam como uma estratégia para conter movimentos de massa e reprimir desordens, objetivando, muitas vezes, expulsar os trabalhadores dos centros para os subúrbios (Lefebvre, 2001).

Na segunda metade do século XX, o desenvolvimento urbano sob o modernismo foi impulsionado pela apreciação dos valores industriais e pela exaltação da atmosfera mecânica. Esse movimento de organização espacial, apoiado na Associação de Artesãos e em grupos de artistas na Alemanha desde 1907, gerou tendências voltadas ao funcionalismo (Oliveira; Castilho, 2021).

O conceito de modernidade, conforme já abordado por Baudelaire em seu ensaio de 1863, refere-se ao período transitório, fugidio e contingente: a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável. Ser moderno expressa o encontro com um ambiente promissor de aventura, poder, crescimento e transformação. Cabe

destacar que os ambientes modernos cruzam fronteiras geográficas, étnicas, de classe, de nacionalidade e ideológicas (Harvey, 1993).

O projeto da modernidade, herança do iluminismo do século XVIII, baseia-se na ideia do acúmulo livre e criativo de conhecimento humano, visando à emancipação e ao enriquecimento da vida diária por meio da transformação de pensamentos utópicos (Harvey, 1993). Contudo, essa sabedoria, que inicialmente fortaleceu as elites, passou a ser questionada. Nos anos 1960, a arte e a cultura da elite dominante foram confrontadas por movimentos contraculturais e antimodernistas, que se opunham à opressão da racionalidade técnico-burocrática e ao poder corporativo institucionalizado.

Sobre o planejamento urbano no século XX, Peter Hall (2016) destaca que as origens oitocentistas se basearam nas preocupações com as classes menos favorecidas, frequentemente encurraladas em cortiços. O campo urbanístico, para Hall (2016, p. 23), "funde-se, quase imperceptivelmente, com os problemas das cidades, e com aqueles na economia, na sociologia e na política das cidades, e esses, por sua vez, com toda a vida socioeconômico-político-cultural da época".

Com o declínio do modernismo no pós-guerra, emergiu a consciência governamental sobre a necessidade de atuar no bem-estar social, promovendo a derrubada de cortiços e o planejamento estruturado para solucionar as necessidades habitacionais e viárias (Hall, 2016).

O advento do pós-modernismo no projeto urbano passou a cultivar uma arquitetura fragmentada, com formas superpostas e o predomínio do efêmero. Esse modelo afastou-se radicalmente das concepções modernistas, tratando o espaço como algo autônomo, moldado apenas por objetivos estéticos, frequentemente desvinculado das relações sociais e pautado por um zoneamento monofuncional que gera pobreza simbólica na paisagem (Harvey, 1993).

Essa modernização orientada para o hiperconsumo impulsiona as lógicas capitalistas de especulação, refletindo-se na má distribuição de trabalho, renda e infraestrutura. Fomenta-se o individualismo, a alienação, a destruição criativa e o desenvolvimento especulativo, alterando profundamente a experiência de tempo e espaço dos habitantes (Harvey, 1993).

Dessa forma, ao analisar a evolução das cidades, torna-se evidente que sua composição resulta não apenas do retrospecto do passado, mas dos processos sociais contemporâneos. Os espaços urbanos configuram-se como meios em

constante transformação, profundamente influenciados pelas lógicas de poder, necessidades coletivas e dinâmicas de globalização (Geddes, 1994).

2.1. O planejamento urbano

A maneira pela qual as cidades são planejadas está intrinsecamente relacionada ao crescimento populacional. Conforme as cidades se expandem, o planejamento urbano deixa de ser apenas uma questão de desenho técnico para se tornar uma resposta necessária aos impactos sociais do desenvolvimento. Com o advento da globalização e a intensificação dos processos informacionais, observa-se um aumento inevitável da frota de veículos e uma realocação das atividades de comércio e serviços. Esse cenário gera uma disputa acirrada pelo espaço urbano, na qual o conceito de acessibilidade assume papel fundamental para assegurar a igualdade social e o uso seguro e confortável da cidade (Almeida, 2013).

As cidades contemporâneas demandam planejamentos baseados em soluções que visem amenizar os impactos negativos do crescimento desordenado. Embora a gestão da mobilidade urbana seja uma tarefa complexa, é possível transformar os centros urbanos em locais que priorizem a segurança, a sustentabilidade e o livre acesso ao pedestre (Amancio; Sanches, 2005). Nas grandes metrópoles, o intenso fluxo de pessoas e veículos torna as vias de circulação e os espaços públicos locais de convivência conflituosa, exemplificada pelos problemas crônicos de trânsito (Sennett, 2018).

Para que os centros urbanos cumpram sua função, devem estar adequados às necessidades da população, incorporando o Direito ao Território. Esse direito constitui a prerrogativa do cidadão de participar das decisões sobre seus espaços, em conformidade com os vínculos de cidadania e os direitos de dignidade humana. Assim, o cidadão não apenas usufrui do espaço, mas também possui o dever e o direito de cobrar do Estado o cumprimento de planos que garantam meios dignos de vida urbana (Sennett, 2018).

Nesse contexto, o Direito à Cidade consolida-se como um direito humano coletivo. As decisões sobre o desenho e o uso dos espaços devem ser pautadas pela participação popular, buscando um equilíbrio ético e político para o alcance do bem comum. O planejamento urbano, portanto, é o processo de construção de espaços pensados para mitigar os problemas da urbanização, impactando positivamente a

economia urbana e garantindo a qualidade dos serviços públicos (Sennett, 2018). Tal processo envolve etapas essenciais de diagnóstico e análise da realidade local para a definição de metas condizentes com os anseios da coletividade (Sennett, 2018).

Ao analisar o Direito à Cidade sob a ótica do "Direito aos Lugares", compreende-se a cidade como uma espacialidade dotada de significados e sentidos, sendo o lócus das relações sociais. O lugar é o espaço vivido e percebido, um ambiente cultural onde se manifestam tanto as identidades quanto as relações de poder. Na contemporaneidade, esses lugares inserem-se em uma dialética entre o local e o global, norteando a experiência de habitar (Oliveira; Silva, 2020).

2.2 Processos de urbanização e a realidade dos países periféricos

A infraestrutura urbana deve ser planejada para beneficiar a população de forma equânime, atendendo às necessidades de circulação, moradia e qualidade de vida. Historicamente, a formação dos espaços urbanos reflete influências temporais, forças sociais e estilos de vida que moldam o planejamento das vias e os processos urbanísticos (Maricato, 2000).

Nos países periféricos, como o Brasil, os processos de urbanização buscam, muitas vezes com dificuldades, atender aos direitos fundamentais e às diretrizes do Direito Urbanístico. É necessário regular o equilíbrio entre os interesses populares e os anseios pelo progresso na gestão da evolução das cidades. Nesse cenário, o saneamento básico apresenta-se como um pilar indispensável para a oferta de serviços e a viabilização de infraestruturas que garantam a saúde pública e a dignidade humana (Simões; Medeiros, 2025).

A composição das cidades contemporâneas é fruto da globalização e da internacionalização dos espaços. Contudo, a efetivação do Direito à Cidade depende da adequação das vias para atender a todos os cidadãos com dignidade. Cabe aos governantes a obrigatoriedade de implementar políticas públicas de mobilidade urbana, caminhabilidade e acessibilidade, garantindo que o direito de habitar não seja apenas formal, mas uma realidade concreta em espaços planejados para a qualidade de vida (Maricato, 2000).

3 EVOLUÇÃO DO DIREITO À CIDADE

As considerações iniciais acerca do termo "Direito à Cidade" surgiram em Paris, na segunda metade da década de 1960, por meio das reflexões de Henri Lefebvre. O autor analisou a desintegração da vida em comunidade provocada pelos efeitos do urbanismo positivista. Essa lógica racional, pautada pela necessidade extrema de planejamento, resultava na destruição de locais originais e tradicionais para dar lugar a novas vias, bairros e edifícios, alienando a população do seu próprio espaço (Proença, 2011).

Frente a esse cenário, Lefebvre identifica três períodos de destruição prática e teórico-ideológica da cidade. O primeiro período caracteriza-se pela redução da realidade urbana devido ao processo de industrialização, que negou o social em favor da economia industrial. O segundo corresponde à generalização da sociedade urbana, considerando uma nova realidade de reconhecimento socioeconômico. Por fim, o terceiro período marca a reinvenção urbana por meio do reencontro dos centros com ideologias associadas ao consumo. Para Lefebvre (2006), a busca por soluções para problemas cotidianos, como moradia e transporte, deve ser efetivamente planejada para atender tanto ao processo de construção do espaço quanto às necessidades de quem o habita, operando como uma antítese à alienação urbana.

Assim, a ideia do Direito à Cidade não nasceu de um mero capricho ou modismo intelectual, mas da urgência de movimentos globais por processos de produção do espaço urbano mais igualitários, uma vez que estes afetam diretamente a vida das pessoas (Ferret *et al.*, 1985). Trata-se de uma origem empírica, confluente com as lutas por direitos fundamentais, na qual a qualidade do desenvolvimento urbano é vista como pressuposto para uma vida digna (Harvey, 2014).

A concretização desses ideais demanda recursos para investimentos em infraestrutura, serviços urbanos, moradia, educação, cultura, saúde e segurança. Tais investimentos devem ser distribuídos conforme as necessidades de cada região e grupo social. Cabe aos governos assegurar a mobilidade e a acessibilidade, alinhando o desenvolvimento à qualidade de vida. Essa visão é fortalecida por arcabouços documentais como a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, que articula as demandas locais com a internacionalização dos direitos humanos, garantindo o usufruto equitativo do espaço (Harvey, 2014), conforme se lê no documento:

> (...) usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. (...) O Direito à Cidade é interdependente a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, concebidos integralmente, e inclui, portanto, todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais que já estão regulamentados nos tratados internacionais de direitos humanos (Instituto Pólis, 2006, parte I, Artigo I, item 2, p. 3).

Essas diretrizes demonstram que o cidadão tem o direito de usufruir da cidade que habita, amparado por legislações municipais e tratados internacionais. Trata-se do desfrute equitativo, justo e democrático dos serviços, riquezas e oportunidades (Instituto Pólis, 2006).

No Brasil, esse anseio coletivo tomou forma ainda sob o jugo da Ditadura Militar, impulsionado pela necessidade de uma Reforma Urbana formalizada na Emenda Popular nº 63, de 1987 (Santos Junior; Montandon, 2011). Posteriormente, essas reivindicações de movimentos sociais, ONGs e associações profissionais materializaram-se na Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade). Sobre esse marco, Ferreira (2005) destaca:

> As inovações do Estatuto da Cidade estão em regulamentar uma série de instrumentos de natureza jurídica e urbanística voltados a induzir as formas de uso e ocupação do solo; de possibilitar a regularização de posses urbanas de áreas ocupadas para fins de moradia – não tituladas da cidade – e de instituir formas de controle e participação direta do cidadão na elaboração dos planos diretores (Ferreira, 2005, p. 24).

Em âmbito internacional, o Direito à Cidade também foi incorporado ao sistema legal de outros países, como na Constituição do Equador de 2008 (art. 31), que fundamenta esse direito na gestão democrática e nas funções social e ambiental da propriedade. No Brasil, o Estatuto da Cidade atua como o mecanismo central para essa concepção urbana (Marguti *et al.*, 2016). Sobre a importância da participação popular, Saule Junior (2007) argumenta:

> A gestão democrática da cidade busca, potencializar o exercício do direito à cidade que tem como componentes os direitos políticos e da cidadania coletivos dos habitantes das cidades deve constituir o objetivo a ser respeitado nos processos de gestão nas cidades. O direito à cidade será respeitado quando os grupos sociais marginalizados e excluídos tiverem acesso à vida política e econômica da cidade. Este direito, para ser exercido, pressupõe a capacitação política destes grupos sociais (Saule Junior, 2007, p. 56).

A gestão democrática (Art. 43 do Estatuto da Cidade) ratifica o sentido do Estado Democrático de Direito, solidificando a atuação estatal na implementação de políticas públicas que dialoguem com os interesses da sociedade. O referido artigo promove uma mudança de paradigma ao inserir os cidadãos nos órgãos colegiados de política urbana como guias de suas próprias necessidades (Camera; Maciel, 2019). Essa dinâmica reflete a visão de Coutinho (1984):

> O fortalecimento da sociedade civil abre assim a possibilidade concreta de intensificar a luta pelo aprofundamento da democracia política no sentido de uma democracia organizada de massas que desloque cada vez mais “para baixo” o eixo das grandes decisões hoje tomadas exclusivamente “pelo alto” (Coutinho, 1984, p. 41).

Para que as demandas socioespaciais sejam atendidas, a população deve ter ciência de que a execução das políticas urbanas depende de recursos arrecadados e destinados ao cumprimento do Plano Plurianual e das diretrizes do Plano Diretor (Saule Júnior, 2007).

Esses aspectos fortalecem as práticas atuais de inclusão, regularização fundiária e sustentabilidade defendidas pelo Estatuto da Cidade. A lei exige um planejamento territorial que reaproveite espaços para grupos sem habitação e qualifique áreas periféricas vulneráveis, consolidando o urbanismo social por meio de políticas públicas integradas.

3.1 O Estatuto da Cidade

O Estatuto da Cidade, fundamentado no Direito à Cidade, estabelece um conjunto de instrumentos e mecanismos de captação de recursos destinados a induzir o desenvolvimento urbano. Entre esses mecanismos, destacam-se a cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo e os instrumentos voltados à regularização fundiária. Tais diretrizes fornecem as bases legais e políticas necessárias para a efetivação do direito à moradia e para a construção de cidades sustentáveis (Oliveira *et al.*, 2018). Sobre os alicerces dessa norma, Mattos (2002) destaca:

> [...] a norma que estabelece o direito às cidades sustentáveis tem seu fundamento nos princípios da dignidade da pessoa humana e da solidariedade preconizadas pela Constituição da República [...] além disso, a concretização do princípio da dignidade da pessoa humana

> dá-se com a concretização dos direitos fundamentais – como o direito à cidade sustentável – irradiando todos seus efeitos sobre o ordenamento jurídico e impondo limites à atividade estatal e às relações privadas travadas no âmbito da sociedade civil e de mercado (Mattos, 2002, p. 87-88).

Em seu estudo sobre o Direito à Cidade inserido na estrutura jurídica do Brasil, Saule Junior (2007) considera esse conceito a pedra angular do Direito Urbanístico. O autor pontua que essa perspectiva reflete a construção de uma ética urbana baseada na justiça social e na cidadania, priorizando os direitos humanos de forma a garantir que a cidade cumpra sua função social. Acerca da indissociabilidade entre o ordenamento jurídico e o planejamento, Fernandes (2012) assevera:

> Ao combinar os princípios da função socioambiental da propriedade e da cidade e o da gestão democrática da cidade, o novo paradigma conceitual proposto pela Constituição Federal de 1988 implica reconhecer que não há como discutir o lugar do direito no processo de urbanização sem também pensar a ordem jurídica da perspectiva das condições sociopolíticas e jurídicoinstitucionais de gestão da cidade. Direito e gestão urbana são duas questões que não podem mais ser dissociadas, e qualquer proposta de se pensar o direito criticamente tem que levar em conta as quatro dimensões profundamente inter-relacionadas que constituem a ordem jurídicourbanística (Fernandes, 2012, p. 21).

Dessa forma, o Direito à Cidade, traduzido para a linguagem jurídica, contribui para a racionalidade moral-prática da modernidade ao garantir a efetividade dos direitos da pessoa humana. O conceito vincula-se intrinsecamente ao conjunto dos direitos humanos e fundamentais. A respeito das dimensões que compõem essa função, Saule Junior (2007) complementa:

> As funções sociais da cidade, como interesses difusos, devem compreender o acesso, de todos ao direito à cidade para os atuais e futuros habitantes das cidades, considerando os componentes deste direito como à moradia, os equipamentos e serviços urbanos, o transporte público, o saneamento básico, à cultura e o lazer (Saule Junior, 2007, p. 54).

Portanto, essas dimensões devem estar presentes de forma contínua nas políticas de planejamento dos espaços urbanos. Apenas com a articulação transversal de todos esses elementos será possível assegurar ao cidadão a qualidade de vida

nas cidades, em efetiva resposta aos direitos consagrados na legislação (Bauman, 1981).

3.2 Direito à cidade e sua função social

A análise da função social da cidade perpassa, obrigatoriamente, pela crítica ao modelo histórico de urbanização brasileiro. A arquiteta e urbanista Raquel Rolnik (2019), ex-Relatora Especial da ONU para o Direito à Moradia Adequada, afirma que as cidades brasileiras são resultado de sucessivas decisões de exclusão e segregação, configurando o que classifica como um "apartheid urbano". Em sua perspectiva, a legislação urbanística deve ser o instrumento para guiar a democratização dos espaços, mas frequentemente esbarra na financeirização da moradia.

Rolnik (2019) critica a visão da habitação como ativo financeiro e defende a retomada do seu valor de uso e de sua função social. Para superar essa lógica, a autora propõe políticas públicas focadas na locação social, na urbanização de assentamentos precários e na regulação do mercado imobiliário, além da superação do modelo rodoviarista em prol de uma mobilidade ativa e inclusiva (Rolnik, 2019; Bentes, 2011).

Para sanar as irregularidades e a precariedade habitacional, torna-se imperativo compreender o fenômeno da financeirização da moradia, a qual frequentemente passa a ser tratada como um mero ativo financeiro, em detrimento de sua dimensão social como direito fundamental pautado no valor de uso e na dignidade humana. Como alternativa a esse modelo, propõe-se a implementação de políticas públicas efetivas voltadas à locação social, à urbanização de assentamentos precários (favelas) e à regulação do mercado imobiliário nas áreas centrais dotadas de planejamento, mitigando o elevado custo de vida que afasta o trabalhador dos grandes centros urbanos e de seu local de trabalho (Rolnik, 2019).

Ademais, a autora ressalta a urgência de superação dos modelos de matriz eminentemente rodoviarista, defendendo o investimento em transportes de massa de alta qualidade e em modos ativos de locomoção. Essa perspectiva de mobilidade inclusiva pressupõe a integração do sistema de transporte público às zonas de habitação social, com o intuito de reduzir o tempo de deslocamento sem comprometer a eficiência dos serviços prestados. Em suma, o posicionamento de Raquel Rolnik

acerca da função social da cidade preconiza um modelo de gestão que priorize o valor de uso do morar, trabalhar e viver, sobrepondo-o ao valor de troca especulativo e à busca pelo lucro mercantil (Rolnik, 2019).

É necessário salientar que o ordenamento jurídico brasileiro desenvolveu diretrizes inovadoras de garantia aos cidadãos, visando ao acesso a espaços urbanos justos e sustentáveis que convergem com as análises de Rolnik. Essas normas fundamentam-se nos princípios da igualdade, da dignidade da pessoa humana, do meio ambiente ecologicamente equilibrado e da função social da cidade e da propriedade, estabelecendo uma relação complexa e multifatorial, porém essencial para a consolidação de uma nova concepção de justiça socioambiental (Rolnik, 2019). Uma das formas de efetivação desses direitos materializa-se nos programas de regularização fundiária, os quais buscam o reconhecimento legítimo da posse e da composição do espaço urbano, elemento crucial para a política habitacional (Camera; Maciel, 2019). Sob essa égide, estrutura-se o Plano Nacional de Habitação, articulado de maneira multidimensional para responder às necessidades e problemáticas locais por meio de planos específicos para cada território (Bonduki, 2014).

Tais planejamentos reúnem-se às demandas de diversos grupos sociais, resultantes de conquistas democráticas e da liberdade de organização sindical, social e política que historicamente estruturaram o Movimento Nacional pela Reforma Urbana. Contudo, essa construção jurídica contrasta com a realidade socioespacial brasileira, marcadamente desigual, na qual bairros providos de infraestrutura e serviços públicos coexistem com periferias vulneráveis, caracterizadas pela ausência de serviços básicos e pelo deficit de investimentos estruturais. Por essa razão, embora a legislação nacional estabeleça direitos robustos baseados em princípios protetivos, o aparato estatal e as instituições públicas frequentemente carecem de recursos orçamentários e de capacidade operacional adequados para transformar de forma eficaz o espaço urbano em conformidade com as políticas públicas instituídas (Valença, 2014).

Essa leitura crítica é compartilhada por Ermínia Maricato, urbanista de notório reconhecimento e primeira mulher a receber a medalha de ouro da Federação Pan-Americana de Associações de Arquitetos. Em sua obra *Metrópole, legislação e desigualdade* (2003), Maricato demonstra que a ocupação de áreas irregulares e de risco não é uma escolha, mas o resultado da ausência de opções habitacionais planejadas para a população de baixa renda. A lógica urbana no Brasil apresenta-se

fraturada, expressando a omissão do Estado e a ineficácia das políticas públicas. Nesse contexto, a autora defende que a luta pelo Direito à Cidade e pelo cumprimento de sua função social é, impreterivelmente, uma questão de saúde pública e de sobrevivência (Maricato, 2003).

No âmbito jurídico, o Supremo Tribunal Federal (STF) tem desempenhado um papel fundamental na consolidação do Direito à Cidade e na salvaguarda da função social da propriedade, com base nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal e no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). A jurisprudência da Corte tem vedado remoções forçadas que não ofereçam alternativas de habitação digna, como restou assentado na ADPF 828, que suspendeu despejos durante a crise sanitária, priorizando o direito à vida e à moradia adequada em detrimento da reintegração imediata de posse. Outro marco civilizatório é a ADPF 976, que proibiu o uso da chamada "arquitetura hostil", impedindo a instalação de obstáculos urbanos destinados a afastar pessoas em situação de vulnerabilidade dos espaços públicos, reafirmando o compromisso com a dignidade humana e o livre acesso.

Ainda na Suprema Corte, o Ministro Edson Fachin tem se destacado na defesa do que denomina "direito à cidade saudável", sustentando que o desenvolvimento urbano deve equilibrar as dimensões econômica, ambiental e social. Ao analisar ações do Sistema Único de Saúde (como na ADI 6341), Fachin reforça o princípio da vedação ao retrocesso, protegendo o meio ambiente e a segurança jurídica da população. Essa visão encontra ressonância no entendimento do Ministro Luiz Fux, que também defende a integração entre infraestrutura urbana, saneamento básico e sustentabilidade, visando garantir a equidade socioespacial para as gerações presentes e futuras.

Nessa mesma linha, a Ministra Rosa Weber, ao tratar da infraestrutura das cidades, converge para o entendimento de seus pares. Especialmente durante sua presidência no STF (2022-2023), a Ministra adotou uma postura firme na defesa de direitos sociais fundamentais, como a moradia digna e o acesso à infraestrutura urbana básica. Em seu voto na ADPF 828, Weber ressaltou a dimensão humana da infraestrutura como pressuposto para o exercício dos direitos à vida e à saúde. Sua atuação também contemplou o meio rural, defendendo o reconhecimento de comunidades tradicionais e suas necessidades específicas, e enfatizando a importância de uma democracia participativa voltada à formulação de políticas urbanas, sociais e climáticas.

Apesar desses avanços institucionais e jurisprudenciais, a materialização da função social da cidade enfrenta os desafios das oscilações socioeconômicas. Pochmann (2012) observa que o Brasil vivenciou períodos de intensa transformação territorial, caracterizados por investimentos em infraestrutura, redução temporária do desemprego e melhoria, ainda que tímida, na distribuição de renda. Tais estratégias neodesenvolvimentistas promoveram a expansão do crédito e o aumento da construção civil (Cafrume, 2016).

Pochmann observa que, para atender à demanda legal e social pela garantia do Direito à Cidade, é imprescindível analisar a realidade brasileira contemporânea. O autor constata que o país vivenciou momentos de importante desenvolvimento socioeconômico e espacial, especialmente quando comparados a períodos anteriores marcados por forte instabilidade monetária. Nesse contexto de avanços, notou-se a queda nos índices de desemprego, a expansão da renda *per capita*, a redução das desigualdades e uma melhoria — ainda que tímida — na distribuição de renda, além da recuperação da participação do rendimento do trabalhador na economia nacional (Pochmann, 2012).

Como reflexo desse cenário, verifica-se nas últimas duas décadas um período de intensa transformação territorial. Esse processo foi impulsionado pela expansão agrícola e pela urbanização, viabilizadas pela ampliação de investimentos em infraestrutura e em matrizes de energia limpa e renovável. Consequentemente, houve um aporte significativo de recursos públicos em obras de melhoria urbana, no fomento à construção civil para moradias, na concessão de isenções fiscais e na expansão do crédito, consolidando estratégias econômicas de viés neodesenvolvimentista (Cafrume, 2016).

Essa dinâmica de transformação territorial viabiliza a ascensão social, mas, invariavelmente, gera conflitos urbanos. Contudo, acompanhada por instâncias de gestão democrática, a administração pública torna-se capaz de absorver e processar esses embates. Dessa maneira, as demandas de diversos grupos sociais ganham visibilidade, fundamentando decisões planejadas que culminam em melhorias efetivas para a infraestrutura e o convívio nas cidades (Possignolo, 2019).

Conclui-se, portanto, que a concepção do Direito à Cidade no Brasil foi construída ao longo de décadas, estando intrinsecamente vinculada à noção de acesso qualitativo ao meio urbano. Esse histórico é marcado pela conquista de políticas públicas bem-sucedidas, pelo reconhecimento jurídico e pela consolidação

de instrumentos fundamentais para a política urbana (Cafrume, 2016). Nesse cenário, o Direito à Cidade representa a possibilidade de transformar as práticas e vivências relacionadas ao uso dos espaços públicos. Em última análise, ele estabelece uma profunda associação entre os direitos políticos, que garantem à população o poder decisório, e a busca contínua pela melhoria da qualidade de vida urbana (Cafrume, 2016).

3.3 O direito humano à cidade

De acordo Harvey (2014**,** p. 28), Consoante Harvey (2014, p. 28), o Direito à Cidade constitui um valioso componente dos direitos humanos, representando o "[...] direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade". Essa perspectiva reconhece as demandas coletivas sem negligenciar as necessidades individuais de grupos que requerem atenção especial. Trata-se de reinventar as cidades por meio do exercício do poder coletivo sobre o processo de urbanização, uma vez que o Direito à Cidade confere maior controle sobre os meios de produção e reprodução do espaço urbano. Rejeitar ou negligenciar esse direito, ignorando a eficácia e o sentido dialógico de garantias universais, por mais frágeis que aparentem ser, significa dar as costas a uma agenda política verdadeiramente progressista (Harvey, 2014).

Sobre a natureza desse direito, Schonardie, Lutzer e Berton (2013) esclarecem:

> O direito humano à cidade é um dos novos direitos oriundos da categoria dos direitos e interesses transindividuais, dos quais fazem parte os direitos difusos e coletivos. Por intermédio desse, busca-se que todos os cidadãos possam usufruir da cidade de forma isonômica e equilibrada visando a sustentabilidade ambiental do território, a erradicação da pobreza, o fortalecimento da democracia, da equidade da e justiça social (Schonardie; Lutzer; Berton, p. 379).

Desse modo, torna-se imperativo distinguir o ambiente físico construído da forma como as pessoas, de fato, o habitam. A cidade não pode ser compreendida apenas como a configuração material de uma definição jurídica formal; exige-se uma análise atenta às suas formas, funções, relações sociais e às necessidades de seus habitantes. Pensar a urbe como um espaço de resgate de sentidos e significados implica reconhecê-la como o lugar genuíno do habitar, valorizando o uso dos espaços públicos para a concretização de garantias fundamentais (Sennett, 2018). Nesse

período, o Direito ao Território e os construtos essenciais do Direito Estatal devem materializar-se por meio de normas de interesse público e políticas sociais efetivas, evitando que a legislação se torne uma mera metáfora (Latour, 2012).

Frente a isso, tais normativas devem considerar as singularidades, as multiplicidades e as características intrínsecas de cada território e de sua população (como cultura e costumes). Esse reconhecimento estabelece condições de concretude ao "direito aos lugares", abarcando suas impermanências no tempo e no espaço, seus vínculos com a cidadania e a garantia da dignidade. Sob esse prisma, o Direito à Cidade deve ser efetivado por meio de um planejamento urbano que priorize a vivência e a qualidade de vida dos cidadãos (Latour, 2012).

A formação e a evolução das cidades contemporâneas estão atreladas a problemáticas profundas e complexas que envolvem dimensões morfológicas, econômicas, culturais e sociais. No Brasil, essas dinâmicas caminham em paralelo com a reprodução de desigualdades na organização do espaço. Por essa razão, refletir sobre as funções da urbe torna-se uma tarefa central para salvaguardar e efetivar os direitos humanos (Simões; Medeiros, 2025).

A temática da história das cidades e do desenvolvimento urbano é vasta. Ela explora desde a origem das primeiras aglomerações e a influência da Revolução Industrial até as dinâmicas recentes de expansão urbana. Esse percurso histórico culmina na análise da composição das cidades atuais, marcadas pela globalização e pela imperiosa necessidade de um planejamento capaz de organizar e aprimorar os espaços frente aos impactos do crescimento acelerado (Camera; Maciel, 2019). Sobre a urgência desse debate na atualidade, os autores complementam:

> A sociedade contemporânea é evidentemente urbana, as estimativas preveem que até 2050 a taxa de urbanização no mundo atingirá patamares de 65%. Nesse contexto, surge a necessidade de discutir acerca do direito à cidade que nada mais é que o debate por políticas públicas de planejamento, cidade acessíveis, políticas de desenvolvimento sustentável e distribuição de renda (Schonardie; Lutzer; Berton, p. 379).

A sociedade contemporânea é evidentemente urbana, as estimativas preveem que até 2050 a taxa de urbanização no mundo atingirá patamares de 65%. Nesse contexto, surge a necessidade de discutir acerca do direito à cidade que nada mais é que o debate por políticas públicas de planejamento, cidade acessíveis, políticas de

desenvolvimento sustentável e distribuição de renda (Schonardie; Lutzer; Berton, 2013, p. 379).

Portanto, a formulação dos espaços citadinos reflete os efeitos do tempo, da internacionalização, da evolução humana e da positivação do Direito Urbanístico. Essa composição materializa o direito do cidadão de pertencer ao lugar em que está inserido, desfrutando de uma vida com qualidade. Para a efetivação dessas garantias, as vias públicas devem ser adequadas para atender a todos com dignidade. É dever cogente dos governantes implementar um planejamento urbano rigoroso, focado na melhoria da mobilidade, da caminhabilidade e da acessibilidade, assegurando o direito de habitar em espaços que proporcionem qualidade de vida plena e inclusiva (Simões; Medeiros, 2025).

3.4 Direito Urbanístico e qualidade de vida nos espaços

O Direito Urbanístico estabelece as normas fundamentais para a construção e a ordenação do espaço urbano, visando evitar conflitos e promover o desenvolvimento harmonioso das cidades. Sua atuação abrange desde a elaboração de Planos Diretores e a definição de diretrizes estratégicas até a organização do uso e ocupação do solo. Nesse processo, o Direito Urbanístico disciplina a transformação do território em espaços urbanos qualificados, considerando dimensões essenciais como infraestrutura, mobilidade e preservação do meio ambiente (Levin, 2016).

No campo do planejamento urbano, o Direito Urbanístico assume o papel de direito fundamental ao regular e ordenar os espaços sob a ótica do equilíbrio. O objetivo central é harmonizar os interesses individuais com o bem-estar coletivo, concretizando o princípio da função social da propriedade. Além disso, reconhece-se a importância da participação popular nos processos de gestão, visando à construção de cidades mais inclusivas, justas e sustentáveis, capazes de assegurar a qualidade de vida da população (Levin, 2016).

A efetivação desses preceitos ocorre por meio de instrumentos práticos como o zoneamento urbano, a gestão ambiental e os planos diretores municipais. Em conformidade com as competências reguladoras estabelecidas pela Constituição Federal, tais mecanismos — integrados a políticas públicas como o saneamento básico — são vitais para a proteção do meio ambiente e o crescimento urbano ordenado (Rubens Cenci; Tonel, 2024).

Assim, compreende-se que o Direito Urbanístico e o saneamento básico estão intrinsecamente ligados, uma vez que o planejamento adequado é pressuposto para a implantação de infraestruturas eficientes e serviços essenciais ao pleno funcionamento das cidades.

4 MOBILIDADE URBANA, CAMINHABILIDADE E ACESSIBILIDADE

O desenvolvimento urbano consubstancia-se como um processo contínuo de progresso, no qual os espaços são planejados e transformados com o fito de aprimorar a qualidade de vida da população por meio de melhorias na infraestrutura, na mobilidade e na sustentabilidade. Esse desenvolvimento fundamenta-se em políticas integradas de habitação, saneamento e transporte que, articuladas por meio dos Planos Diretores, devem refletir uma ordenação urbana inclusiva pautada pela participação social (Levin, 2016).

Para que as cidades alcancem um patamar de desenvolvimento qualitativo, é imperativo que se adéquem às diretrizes constitucionais de 1988, que estabelecem a competência da União para fixar diretrizes gerais, enquanto atribuem aos municípios a responsabilidade pelo planejamento territorial e pelas políticas públicas locais. Nesse cenário, o Plano Diretor emerge como o instrumento fundamental e obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes, funcionando como o norteador do crescimento sustentável e exigindo revisão decenal. Ademais, os conceitos de sustentabilidade e inclusão, inseridos na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), impõem ao poder público a obrigatoriedade de promover espaços verdes, habitação digna, transporte eficiente e acessibilidade, visando à redução das desigualdades.

A consolidação desse modelo depende, substancialmente, de uma gestão democrática que priorize a participação popular como mecanismo de fortalecimento da cidadania e garantia de que o planejamento atenda às necessidades globais da comunidade. Tal abordagem exige um Desenvolvimento Urbano Integrado, perspectiva holística necessária para equilibrar o crescimento econômico, a equidade social e a preservação ambiental. Conforme apontam Camera e Maciel (2019), essa integração deve ocorrer entre o uso do solo, a habitação, o saneamento e a mobilidade, de modo a evitar o crescimento desordenado das manchas urbanas.

Dentro dessa visão integrada, o saneamento básico assume centralidade, sendo considerado um pilar indispensável para a sustentabilidade, a saúde pública e a dignidade humana (Oliveira *et al.*, 2018). Sua relevância justifica-se, primordialmente, pelo papel decisivo no controle de patologias que expõem a população a riscos epidemiológicos, como cólera, hepatite A, leptospirose e as arboviroses transmitidas pelo *Aedes aegypti* (Dengue, Chikungunya e Zika). Ressalte-

se que a ausência de saneamento gera consequências transgeracionais, como observado nos casos de microcefalia em crianças cujas mães foram infectadas pelo vírus Zika durante a gestação (Marcon; Wesz Junior, 2024).

É importante destacar que o conceito de saneamento transcende o esgotamento sanitário, abrangendo o abastecimento de água potável, a drenagem de águas pluviais e o manejo de resíduos sólidos. A eficiência nesses serviços gera benefícios sociais e econômicos diretos, como o fomento ao turismo e a melhoria das condições de bem-estar de adultos e crianças (Marcon; Wesz Junior, 2024).

Por fim, o Novo Marco Legal do Saneamento (Lei nº 14.026/2020) reforça a necessidade de metas claras de infraestrutura como indutoras do desenvolvimento sustentável. Depreende-se, portanto, que a negligência com o saneamento compromete os ganhos em todas as demais áreas do desenvolvimento urbano, inviabilizando a plena efetivação do Direito à Cidade (Marcon; Wesz Junior, 2024).

4.1 Saneamento básico: pilar da saúde pública e da cidadania

A universalização do saneamento básico é indispensável para assegurar a qualidade de vida nas cidades. O conceito de "sanear" pressupõe o controle dos fatores do meio físico que exercem efeitos prejudiciais ao bem-estar físico, social ou mental do indivíduo (Lopes, 2004). Nesse sentido, os reflexos das ações de saneamento, ou da sua ausência, são notórios no meio ambiente e na vida humana, desempenhando papel fundamental na regulação dos ecossistemas e do ciclo hidrológico global (Brito; Norat, 2017).

A precariedade desse setor afeta diretamente a saúde coletiva, exigindo um esforço intensivo dos profissionais da área para prevenir e tratar patologias evitáveis. Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) apontam que, historicamente, milhões de mortes ocorrem anualmente devido a infecções por água contaminada. No cenário brasileiro, a problemática é agravada pelo fato de que parcela significativa do esgoto produzido ainda não recebe o tratamento adequado (Brasil, 2007).

Somado a isso, a produção exacerbada de resíduos sólidos, impulsionada pelo superconsumo de produtos industrializados, compromete a qualidade dos corpos hídricos. O descarte inadequado de lixo a céu aberto não apenas polui as águas, mas contribui para o aquecimento global por meio da decomposição orgânica (Brasil, 2007). Considerando que a água cobre a maior parte da superfície terrestre e é o

destino de grande parte da poluição ambiental, sua preservação é imperativa para a manutenção da vida (Castro, 2009).

Para que a saúde pública seja efetivada, é necessário o acesso a recursos fundamentais como habitação digna, ecossistemas estáveis, educação, justiça social e equidade. Contudo, esses direitos frequentemente permanecem fora do alcance de grande parte da população, dependendo de políticas públicas eficazes para mitigar desigualdades que afetam a própria economia do país (Ministério da Saúde, 1996). No Brasil, o financiamento desses serviços tem sido viabilizado por diversas fontes, incluindo investimentos diretos de capitais públicos e privados, subsídios orçamentários, empréstimos e desonerações fiscais (Leoni; Prado; De Oliveira, 2011).

Sob o aspecto social, a evolução do conceito de saneamento acompanha o desenvolvimento histórico das metrópoles e os processos de urbanização. Práticas voltadas à promoção da saúde e à educação ambiental são incorporadas para garantir a preservação do meio (Leoni; Prado; De Oliveira, 2011).

Entretanto, o sistema brasileiro ainda demanda mudanças profundas. É necessária uma fiscalização rigorosa das obras de infraestrutura, especialmente no que tange ao esgotamento sanitário e aos sistemas de drenagem de águas pluviais (Soares; Bernardes; Cordeiro Netto, 2002).

Para além da saúde pública, as diretrizes urbanísticas devem promover uma associação equilibrada entre o Direito Urbanístico e os Direitos Humanos, garantindo ao cidadão o sentimento de pertencimento.

Atualmente, o Brasil enfrenta desafios político-ideológicos, de gestão e de financiamento que dificultam a universalização do saneamento. A tradição tecnoburocrática, o patrimonialismo e a fragilidade do aparato estatal têm freado o avanço de projetos sociais pautados na igualdade (Brito; Norat, 2017).

Portanto, o saneamento básico deve ser compreendido como um direito social e um instrumento de justiça socioambiental, cabendo ao Estado promover infraestruturas que não fiquem restritas às lógicas de mercado. A reversão desse cenário exige um esforço político que coloque o saneamento como prioridade máxima, garantindo a função social da cidade e o respeito à dignidade da pessoa humana (Brito; Norat, 2017).

4.2 Meio urbano: direitos humanos e pertencimento

O meio urbano configura-se como um espaço complexo no qual o sentimento de pertencimento e os preceitos dos direitos humanos são constantemente confrontados. Cidades caracterizadas por elevada densidade demográfica e dinamismo econômico acentuado tornam-se, frequentemente, palcos de segregações socioespaciais. Essas divisões limitam o acesso das populações vulneráveis aos serviços básicos indispensáveis à concretização da dignidade da pessoa humana.

Nesse contexto, a observância dos direitos humanos por meio do Direito à Cidade transcende a mera sobrevivência urbana; ela pressupõe a garantia de igualdade no acesso aos espaços e estruturas. Trata-se da busca pela justiça urbana, que se opõe às barreiras físicas e sociais e visa mitigar o déficit habitacional por meio de políticas públicas estruturantes, como o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor.

> O pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade implica a necessária atuação e intervenção dos entes federativos – no âmbito de suas competências – no sentido de planificar metas e ações para o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. As funções sociais da cidade devem expressar o acesso ao uso dos espaços urbanos, em igualdades de condições para todos (Dias, 2012, p. 19).

O pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade implica a necessária atuação e intervenção dos entes federativos – no âmbito de suas competências – no sentido de planificar metas e ações para o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. As funções sociais da cidade devem expressar o acesso ao uso dos espaços urbanos, em igualdades de condições para todos (Dias, 2012, p. 19).

Para que o Plano Diretor seja um instrumento eficaz na efetivação desses direitos, é essencial que suas normas estejam em consonância com os fundamentos do Estado Democrático de Direito.

> [O Plano Diretor] tem como pressuposto que suas normas estão em plena consonância com a cidadania e a dignidade da pessoa humana, fundamentos do Estado Democrático de Direito, bem como aos princípios da soberania popular (democracia direta, participação popular), da igualdade, do desenvolvimento sustentável, das funções sociais da cidade, da função social da propriedade (Saule Junior, 1997, p. 230).

No que se refere as questões de direitos humanos, pertencimento e convivência no meio urbano, é imperativo reconhecer o respeito às diferenças como elemento central na construção da identidade das cidades. O sentimento de

pertencimento é cultivado por meio da vivência cotidiana e envolve a garantia de que as pessoas possam ocupar suas comunidades em um ambiente de liberdade, tolerância e infraestrutura digna. Assim, a consolidação dos direitos humanos no meio urbano depende de um equilíbrio sensível entre a participação popular, a assistência social e o planejamento técnico voltado para o bem comum.

4.3 Conceitos e fundamentos da mobilidade urbana

A mobilidade urbana está inserida no rol dos direitos fundamentais da população e é indissociável do Direito à Cidade. Ela é disciplinada por normas de desenvolvimento territorial que visam atender às necessidades políticas, econômicas e sociais estabelecidas em lei. Segundo o Ministério das Cidades (2015), a mobilidade abrange toda a infraestrutura, os modos de transporte e os serviços que possibilitam o deslocamento de pessoas e mercadorias no espaço urbano.

Essencialmente, o conceito correlaciona-se à facilidade de deslocamento de indivíduos e bens, sendo um atributo fundamental do planejamento urbano e de transportes. Trata-se de uma definição ampla que envolve articulações intermodais, nas quais diferentes meios de transporte devem ser planejados de maneira integrada e complementar (Tanaka; Yoshikawa, 2007). Segundo o governo brasileiro (Brasil, 2007), a mobilidade pode ocorrer por meio do esforço próprio do indivíduo (pedestres e ciclistas) ou por intermédio de transporte motorizado, seja ele individual ou coletivo:

> A mobilidade urbana pode ser entendida como a facilidade com que pessoas e bens têm para o seu deslocamento em uma cidade, sendo, dessa forma, um atributo das mesmas. Os deslocamentos podem ocorrer por meio do próprio esforço do indivíduo, ou então, por intermédio de transporte não motorizado e motorizado. Para o conceito de mobilidade, o termo indivíduo pode ser entendido como qualquer pessoa que necessita de deslocamento no meio urbano, seja essa pessoa um pedestre, ciclista, usuário de transporte coletivo ou motorista (Brasil, 2007, p. 19).

Quando se trata de requalificação urbana e mobilidade urbana, é preciso maior regulamentação. nota-se a necessidade de uma regulamentação que privilegie a dimensão humana em detrimento da velocidade dos veículos automotores. A busca por um modelo que recupere o espaço cotidiano justifica-se pela obsolescência de uma cidade fragmentada e isolada que, como uma "máquina ineficaz", consome

tempo e energia sem resolver as necessidades básicas de acessibilidade, sociabilidade e qualidade de vida de seus habitantes (Choay, 1970).

> Um dos objetivos das sociedades desenvolvidas em matéria de mobilidade é evoluir para os modelos de baixo consumo de carbono e menor consumo energético, sempre com critérios de equidade social e distribuição justa da riqueza. Em suma, o objetivo da sustentabilidade. Para isso, uma mobilidade sustentável implica garantir que nossos sistemas de transporte respondam às necessidades econômicas, sociais e ambientais, reduzindo ao máximo suas repercussões negativas (Ghidini, 2011, p. 23).

Nesse sentido, as sociedades desenvolvidas buscam evoluir para modelos de baixo consumo de carbono e maior eficiência energética, pautados pela equidade social e pela distribuição justa da riqueza. Em suma, o objetivo da mobilidade sustentável é garantir que os sistemas de transporte respondam às demandas econômicas e socioambientais, mitigando ao máximo as suas repercussões negativas (Ghidini, 2011).

4.4 A Lei nº 12.587/2012 e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi instituída pela Lei nº 12.587/2012, servindo como um instrumento estratégico da Política Urbana brasileira. De acordo com o Art. 5º da referida lei, a PNMU estrutura-se sobre princípios fundamentais, tais como a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável, a equidade no acesso ao transporte público, a eficiência na prestação dos serviços e a segurança nos deslocamentos. Além disso, a lei preconiza a gestão democrática, o controle social e a distribuição justa dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte (Brasil, 2015). De acordo com o Art. 5º da referida lei, a Política Nacional de Mobilidade Urbana está estruturada nos seguintes princípios:

> I. acessibilidade universal;
> II. desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
> III. equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
> IV. eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
> V. gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

> VI. segurança nos deslocamentos das pessoas;
> VII. justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
> VIII. equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (Brasil, 2015, [s.p.]).

A prioridade da legislação é promover cidades mais humanas e acessíveis por meio da integração de políticas urbanas. Conforme destaca Barbosa (2016), cabe ao gestor municipal a responsabilidade de desenvolver a inclusão social mediante uma mobilidade integrada e de qualidade:

> A prioridade da lei visa cidades mais humanas e acessíveis a todos os cidadãos por meio da união entre as políticas urbanas. Define também, assim como já definia o Código de Trânsito Brasileiro, as responsabilidades que cabem aos governos federal, estadual e municipal proporcionar na política de mobilidade urbana em cada território. Desta forma, cabe ao gestor municipal desenvolver a inclusão social por meio de uma mobilidade urbana integrada, acessível e de qualidade.

A política de mobilidade é centrada na participação popular, assim como em cada etapa do planejamento no que diz respeito às políticas públicas sendo necessária a presença de ouvidores, audiências e consultas públicas (Aguiar, 2010).

Segundo Rubim e Leitão (2013), a Política Nacional de Mobilidade Urbana surge em um momento crucial, para obrigar os gestores dos municípios a realizar a elaboração de um plano de mobilidade relacionado aos objetivos municipais, porém estes planos devem ser subordinados aos dispositivos da lei. Casos os critérios expostos nesse planejamento sejam descumpridos, será implicado a lei ao município refletindo em não recebimento de recurso para investimento no setor, objetivando que todos os municípios se apresentem engajados na questão da mobilidade.

> Cabe especialmente ao governo municipal promover o controle do processo de desenvolvimento urbano, por meio da formulação de políticas de ordenamento territorial nas quais os interesses individuais dos proprietários de terras e construções urbanas necessariamente coexistam com os interesses sociais, culturais e ambientais de outros grupos e da cidade como um todo. Para tanto, foi dado ao poder público municipal o poder de, por intermédio de leis e diversos instrumentos urbanísticos, determinar a medida desse equilíbrio possível entre interesses individuais e coletivos quanto à utilização desse bem não renovável e essencial ao desenvolvimento sustentável da vida nas cidades, qual seja, o solo urbano (Fernandes, 2004, p. 120).

O Ministério das Cidades estabeleceu o PlanMob (2015) como o caderno de referência nacional para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana municipais. O objetivo central é induzir o deslocamento não motorizado e a redução de acidentes e poluentes. Para tanto, o PlanMob delineia estratégias que incluem a integração entre o uso do solo e o transporte, o estímulo ao adensamento em áreas servidas por infraestrutura e a fiscalização do uso correto das calçadas. As diretrizes também englobam a regularização da circulação cicloviária, a redução de tarifas e custos do transporte coletivo e o desestímulo ao uso de veículos individuais motorizados. No campo social, o plano foca na promoção da autonomia e acessibilidade em espaços públicos e privados, além da implantação de vias de acesso às áreas rurais e a regulamentação do transporte de carga (Ministério das Cidades, 2015).

O plano de ação do PlanMob foi separado em doze estratégias:

> a) Integrar o planejamento e uso do solo: estimular o adensamento nas áreas que cercam os sistemas de transporte e sessar o crescimento nas já saturadas.
> b) Identificar as principais vias urbanas, classificar propriedades físicas e funcionais, considerando todos os modais de transporte. E, organizar a circulação viária para aumentar a capacidade, a fluidez e segurança da via.
> c) Construir e fiscalizar os usos corretos da calçada e suas manutenções
> d) Regular e organizar a infraestrutura adequada para circulação cicloviária e sua interligação com a rede de transporte existente.
> e) Aperfeiçoamento das viagens, visando reduzir tempo e custos das mesmas; melhorar a qualidade e segurança dos embarques e desembarques; e a diminuição do uso de combustível e gases poluentes do efeito estufa.
> f) Redução de custos e tarifas do transporte coletivo urbano
> g) Ação de desestímulo ao uso de veículos individuais motorizados, minimizando os congestionamentos.
> h) Inclusão social, espaços públicos e privados para todas as pessoas, portadoras ou não, de alguma deficiência. Promoção da autonomia.
> i) Condições seguras e humanizadas compreendendo as causas e localização de acidentes de trânsito.
> j) Implantar vias de acesso às áreas rurais e incluir possibilitar a população de usufruir bens e serviços
> l) Estabelecer ações de regulamentação do transporte de carga, definir as rotas principais e ampliar a sinalização específica.
> m) Coordenar as políticas de mobilidade urbana e a sua integração urbanística.
> n) Capacitar e articular serviços de transporte coletivo e de trânsito nas instâncias da administração (Ministério das cidades, 2015, p. 180).

Sendo assim, com um transporte público eficiente e de qualidade, o cidadão optará pelo mesmo a locomover-se em automóveis. Portanto será promovida também a mobilidade urbana sustentável. De forma que a mobilidade urbana representa a facilidade com que pessoas e bens se deslocam na cidade. Tais deslocamentos podem ocorrer através do próprio esforço do indivíduo (caminha), por intermédio de transporte não motorizado (bicicletas etc) e motorizado (veículos e motocicletas). Para o conceito de mobilidade, o indivíduo é entendido como pessoa que precisa se deslocamento no meio urbano, como pedestre, ciclista ou usuário de transporte (Rubim; Leitão, 2013).

A implementação eficaz dessas diretrizes permite que o cidadão, ao dispor de transporte público de qualidade, opte por meios mais sustentáveis de locomoção. Rodrigues (2011, p. 37) sintetiza essa perspectiva ao abordar a complexidade do tema:

> [...] Mobilidade urbana é o potencial de qualquer ser humano de ir e vir nas cidades, escolhendo formas diversas para se deslocar de maneira segura e confortável. A melhor maneira para cada um. Isso significa que dentro do conceito de mobilidade estão meios diversos, percursos diversos, velocidades diversas, incluindo a possibilidades de paradas, descanso, ócio, trocas, interação. Do não deslocamento. Mobilidade urbana pressupõe, então, a possibilidade de escolha e do direito à cidade, na sua percepção mais ampla, e demanda repensar as questões da escala humana, da diversidade humana (crianças, adultos, idosos). Pressupõe lidar com o espaço público e entender as implicações desse potencial de escolhas de ir e vir na materialidade urbana. Inclusive da possibilidade de não ir nem vir, proporcionada pelas novas tecnologias de informação e comunicação. As consequências no espaço físico construído. Na paisagem urbana e nas questões ligadas às formas da cidade; que competem, sim, aos arquitetos pensarem, dentro desse objeto multidisciplinar que são as cidades (Rodrigues, 2011, p. 37).

Quando se trata de requalificação urbana e mobilidade urbana, é preciso maior regulamentação. Apesar de ser conteúdo frequente na agenda política, ao invés da visão ser voltada à velocidade e veículos automotores, deveria partir para a dimensão do pedestre. Olmos (2016, p. 19) discorre que:

> Com o crescente aumento dos centros urbanos e a necessidade de locomoção nos mesmos, as cidades brasileiras enfrentam cada vez mais problemas com a mobilidade urbana. Deslocar-se com segurança e rapidez, em qualquer cidade de grande porte no Brasil, representa um desafio a ser superado por quem necessita fazê-lo. Em

> todos os principais centros urbanos do País o cenário é semelhante e inclui, por exemplo, o tempo perdido nos congestionamentos e a poluição sonora, visual e do ar. Exemplos de fatores que contribuem para a ocorrência desses problemas no trânsito são o conflito e a competição entre os diferentes meios de transportes, ou seja, a inexistência de integração entre eles (Olmos, 2016, p. 19).

Apesar dos avanços legais, as cidades brasileiras ainda enfrentam obstáculos significativos. O crescimento desordenado e a falta de integração entre os modais geram congestionamentos, poluição sonora e visual, além da perda de tempo produtivo para quem necessita se deslocar (Olmos, 2016). Diante desse cenário, a "mobilidade sustentável" surge como um esforço multidisciplinar para alcançar o uso racional dos meios de transporte e a promoção da caminhabilidade e acessibilidade (Ghidini, 2011).

A questão da mobilidade urbana se faz presente na sociedade desde o início do século XIX, quando a locomoção, em terra, a longas distâncias, era realizada por meio de cavalos. Entretanto, como este transporte teve seu uso massificado, a demanda por cavalos foi aumentando a ponto de ocorrer, no espaço urbano, grandes congestionamentos, o que demandou a necessidade de um planejamento das vias de circulação, este tipo de planejamento desde então vem sendo desenvolvido e acompanhando os diversos avanços tecnológicos e de locomoção do ser humano (Rubim; Leitão, 2013).

Atualmente, o uso de novas tecnologias, como a Inteligência Artificial (IA) e a Internet das Coisas (IoT), apresenta-se como um caminho promissor para a construção de cidades inteligentes. As plataformas digitais influenciam o cotidiano urbano, permitindo a gestão de tráfego em tempo real, o acompanhamento do transporte público por aplicativos e a oferta de alternativas de transporte compartilhado, como bicicletas e patinetes (Brasileiro *et al.*, 2023).

> As cidades constituem-se em espaços de inovações tecnológicas, de conhecimento pela presença de universidades, da ação coletiva, da criatividade e solidariedade. É nas cidades que se desenvolvem plataformas digitais que, como vimos, influenciam e agem sobre o cotidiano da vida urbana (Brasileiro *et al.,* 2023, p. 501).

Observam-se tendências crescentes no uso de sistemas inteligentes de gestão de tráfego, que visam o monitoramento da circulação urbana para mitigar prejuízos à qualidade de vida e à gestão do tempo da população, combatendo

congestionamentos em tempo real. Essas soluções buscam, simultaneamente, o equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços verdes. A disseminação de aplicativos de mobilidade e a oferta de serviços de aluguel de bicicletas e patinetes, entre outras alternativas de transporte individual ou compartilhado, contribuem diretamente para a melhoria da fluidez viária e a redução da emissão de gases de efeito estufa. Entretanto, a integração entre sistemas públicos e privados em diferentes municípios ainda representa um desafio logístico e institucional. Somam-se a isso os obstáculos relativos à inclusão digital, visto que parcelas significativas da população, especialmente os grupos sociais mais vulneráveis, permanecem excluídas desse ecossistema tecnológico (Brasileiro *et al.*, 2023).

4.4.1 O Pedestre

O deslocamento de pedestres embora o mais vulnerável do sistema viário, tendo vítimas fatais, é o meio de transporte mais importante, por isso deve ser visto como componente básico da mobilidade, evitando atropelamentos (Miranda; Cabral, 2003).

Paixão (2011, p. 22) afirma que a circulação a pé “deve funcionar como uma opção natural para as pessoas se deslocarem nas ruas e este deve ser o ponto de partida para que aconteça a interação das redes de transportes das cidades”. Assim, para que a cidade seja planejada com foco nos modais não motorizados, é preciso compreender os componentes da estrutura física da sua rede de circulação e que a mesma esteja adequada o mínimo possível.

Em detrimento do transporte particular, são preocupações presentes e que sempre retomam a questão do pedestre, a mobilidade urbana, sustentabilidade do transporte e qualidade ambiental nos centros urbanos. No desenvolvimento dos centros urbanos, os projetos de transporte coletivo eficiente, integração do pedestre e medidas de restrição ao uso de automóveis têm tido grande impacto positivo (Magalhães, 2004).

4.5 Caminhabilidade e a relação entre mobilidade e acessibilidade

Cidades caminháveis caracterizam-se por proporcionar uma interação confortável no ambiente urbano, elevando o índice de qualidade de vida e estimulando

a prosperidade e o bem-estar social (Speck, 2016). Do ponto de vista conceitual, a caminhabilidade consubstancia-se como uma qualidade do lugar. Ela reflete a capacidade do espaço público de permitir ao pedestre uma boa acessibilidade a diferentes partes da cidade, garantindo a locomoção segura de crianças, idosos, pessoas com mobilidade reduzida e da população em geral. O intuito é criar estímulos que induzam as pessoas a adotarem a caminhada como forma de deslocamento efetiva, restabelecendo suas relações interdependentes com as ruas e os bairros (Ghidini, 2011).

No escopo dos deslocamentos físicos, especialmente no modo a pé, os termos mobilidade e acessibilidade operam de forma complementar. Conforme apontam Costa *et al.* (2024), a acessibilidade associa-se às inúmeras oportunidades disponibilizadas pelo espaço urbano. A mobilidade, em contrapartida, refere-se à facilidade com que o indivíduo se desloca entre esses espaços, dependendo não apenas do nível de acessibilidade, mas também das características e capacidades de locomoção de cada pessoa (Costa *et al.*, 2024).

Sob essa ótica, Aguiar (2010) introduz o conceito de "mobilidade potencial" para o pedestre, definindo-o como a avaliação dos fatores estruturais que determinam as condições reais de facilidade de deslocamento do indivíduo por um trajeto, independentemente do objetivo final da sua caminhada.

> Dentro do tema mobilidade, para o modo a pé, se julga necessário denominar de mobilidade potencial o estudo da possibilidade que o indivíduo tem de se locomover com facilidade por um determinado caminho. Este termo, utilizado nesta tese, está relacionado à avaliação de fatores que possam determinar quais são as possíveis condições de facilidade que um indivíduo tem para se deslocar, independentemente do objetivo da caminhada.

O intuito da caminhabilidade é a experiência urbana dos habitantes a partir de estímulos aos deslocamentos a pé pelo ambiente urbano e torná-los forma de deslocamento efetiva. Para que a caminhabilidade e a "mobilidade sustentável" se expandam, é imprescindível um plano de ação estruturado que mitigue os problemas causados pelos veículos automotores (Ghidini, 2011). As políticas públicas devem, portanto, impulsionar a mudança do paradigma viário que prioriza o automóvel.

Segundo Fanini e Vaccari (2011), isso ocorre por meio do planejamento e da implantação de calçadas e rotas acessíveis, ciclovias seguras e equipamentos de

apoio, garantindo a integração ininterrupta com o sistema de transporte público de passageiros.

> Para isso, as políticas públicas devem alavancar o processo de mudança do paradigma ainda vigente da priorização do automóvel através do planejamento e implantação de infraestruturas adequadas à caminhada e à utilização da bicicleta, buscando calçadas e rotas urbanas acessíveis, ciclovias e/ou ciclofaixas seguras e agradáveis, bem como equipamentos urbanos destinados aos usuários de bicicletas como paraciclos, bicicletários e pontos de apoio aos ciclistas, oferecendo acessibilidade a diferentes destinos, sempre integrados ao sistema viário e ao transporte público de passageiros (Fanini; Vaccari, 2011 p. 36).

Esse planejamento exige uma perspectiva de longo prazo e a articulação de todas as partes interessadas — sociedade civil, empresas e Estado —, uma vez que a mobilidade interfere diretamente na produtividade econômica, no acesso à saúde, à educação e ao lazer (Capacidades, 2013).

> O tema está diretamente ligado à qualidade de vida e ao desenvolvimento econômico das cidades e do país, na medida em que interfere na produtividade das pessoas, na distribuição de cargas, na prestação de serviços, na viabilidade de deslocamentos para o estudo e o desenvolvimento das pessoas, no acesso à saúde e ao lazer (Capacidades, 2013, p. 1).

Para mensurar a adequação do espaço aos deslocamentos a pé, utiliza-se o Índice de Caminhabilidade, que avalia se a via proporciona um caminhar seguro, contínuo e confortável (Barbosa, 2016). A viabilidade desse índice depende diretamente da qualidade da infraestrutura oferecida aos pedestres, com destaque para a manutenção e conservação das calçadas (Ferreira; Sanchez, 2000).

Para mensurar e qualificar o ambiente voltado ao pedestre, a literatura propõe diversos indicadores. Gehl (2013) sintetiza essa avaliação em quatro princípios: vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde, cujos reflexos constroem cidades vivas e resilientes. Na mesma linha, Speck (2016) argumenta que uma caminhabilidade adequada precisa ser proveitosa (com atividades cotidianas próximas e acessíveis), segura (com desenho urbano que minimize acidentes e transmita segurança pública), confortável (com paisagem urbana acolhedora) e interessante (repleta de sinais de humanidade nas fachadas e calçadas).

Do ponto de vista conceitual, a caminhabilidade é uma qualidade do lugar. O caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantindo às crianças, aos idosos, às pessoas com dificuldade de locomoção e a todos. Assim, a caminhabilidade deve proporcionar uma motivação para induzir mais pessoas a adotar a caminhada como forma de deslocamento efetiva, restabelecendo suas relações interdependentes com as ruas e com os bairros (Ghidini, 2011).

Para identificar quais são os critérios de uma caminhabilidade de qualidade é necessário seguir alguns indicadores, dentre eles em uma pesquisa realizada por Carvalho demonstrou quais os indicadores mais citados para qualidade ao caminhar.

A fim de sistematizar a avaliação qualitativa do ambiente construído para o pedestre, Khisty (1994) propôs sete parâmetros de desempenho: a) *atratividade*, considerando as funções espaciais que estimulam a exploração e o deleite; b) *conforto*, garantido por calçadas limpas, assentos e proteção contra intempéries; c) *conveniência*, avaliando a presença de piso tátil e a ausência de obstáculos no percurso; d) *segurança*, com infraestruturas que reduzam o conflito entre pedestres e veículos; e) *seguridade*, associada a uma boa iluminação e policiamento preventivo; f) *coerência do sistema*, que permite ao usuário se localizar e compreender facilmente o ambiente; e g) *continuidade*, assegurando que a infraestrutura se conecte de forma eficiente ao longo de todo o trajeto (Khisty, 1994).

Os termos mobilidade e acessibilidade em inúmeras situações no que condiz com aspectos de deslocamento físico, principalmente no modo a pé, estão diretamente ligados por serem temas complementares.

Na Figura 1 é apresentado um esquema de forma simplificada da relação entre mobilidade e acessibilidade.

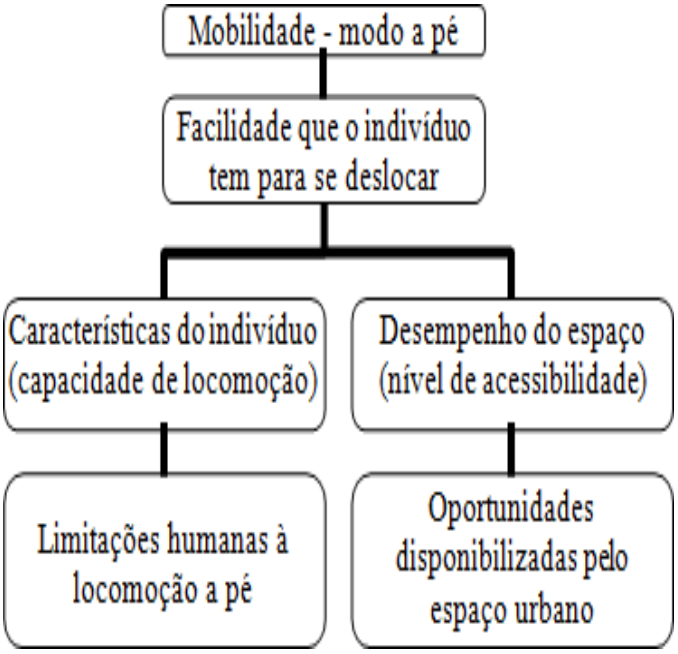


Figura 1: Esquema simplificado que mostra a relação entre os conceitos de mobilidade e acessibilidade considerados dentro do estudo dos deslocamentos a pé.

Esta relação pode ser explicada pelo aumento do nível de acessibilidade aos espaços urbanos de circulação comum, ao qual é esperado que com o aumento da circulação de pedestres também seja maior as condições de mobilidade oferecidas aos seus usuários (Costa *et al.,* 2024).

4.6 Acessibilidade urbana

O conceito de acessibilidade no espaço urbano destina-se a garantir que todos os usuários possam acessar vias de passeio, calçadas e locais públicos com segurança. Essa prerrogativa abrange tanto pedestres sem restrições de mobilidade quanto aqueles que possuem alguma deficiência ou mobilidade reduzida (Almeida, 2013). Nas últimas décadas, a acessibilidade tornou-se uma preocupação central no planejamento das cidades, impulsionada tanto pela necessidade de adequação urbanística quanto pela aplicação de marcos regulatórios e normas técnicas (Barbosa, 2016).

Nesse sentido, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), por meio da NBR 9050, estabelece os parâmetros para a acessibilidade a edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos. A norma define acessibilidade como:

> Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como 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 mobilidade reduzida (ABNT, 2015, p. 2).

Alinhada a essa visão normativa, a Organização das Nações Unidas (ONU) compreende a acessibilidade como um processo de equalização de oportunidades em todas as esferas sociais. Ressalte-se que o conceito não se restringe apenas à dimensão física ou arquitetônica; ele é multidimensional.

A acessibilidade não se restringe ao espaço físico e às dimensões arquitetônicas de uma localidade específica. Segundo Sassaki (2004), a acessibilidade articula-se em seis dimensões interdependentes: arquitetônica, comunicacional, metodológica, instrumental, programática e atitudinal.

As conquistas do urbanismo refletem novas aparências das edificações, sejam elas residenciais, comerciais, residenciais, urbanas, rurais ou da natureza alterada pelas necessidades humanas.

Historicamente, as conquistas do urbanismo e da renovação arquitetônica alteraram as características das edificações e dos espaços em todo o mundo, adaptando-os às novas necessidades humanas e aos avanços do conhecimento (Le Corbusier, 2000). Todavia, apesar desses avanços, muitas cidades contemporâneas ainda apresentam deficiências graves no planejamento da mobilidade. Projetos urbanísticos frequentemente falham em equilibrar as necessidades comerciais e de tráfego com o respeito aos aspectos históricos e à acessibilidade dos pedestres (Santos; Santos, 2022).

A mobilidade potencial de um indivíduo é influenciada tanto por suas características pessoais quanto pelo desempenho do espaço. Variáveis individuais — como idade, condição física (permanente ou provisória) e estados momentâneos de saúde — podem limitar a capacidade de locomoção, prejudicando o direito de ir e vir de segmentos mais vulneráveis (Tanaka; Yoshikawa, 2007).

No que diz respeito a variáveis espaciais influenciadoras na caminhabilidade do pedestre, estas podem disponibilizar oportunidades de melhoria da mobilidade. As variáveis físicas do ambiente determinam o nível de conforto e segurança. Speck

(2016) destaca que fatores como a largura efetiva das calçadas, as inclinações longitudinais e transversais, a conservação do piso e a presença de sinalização nos cruzamentos são cruciais para a caminhabilidade.

Somam-se a essas as variáveis ambientais, como a estética do entorno, a qualidade da iluminação, a existência de arborização adequada e o tipo de uso do solo adjacente às calçadas. Quando inadequadas, essas condições penalizam o usuário vulnerável, exigindo um esforço físico maior e comprometendo o alcance do destino desejado (Aguiar, 2010).

Por fim, no campo do planejamento, é necessário distinguir as dimensões da macro e da microacessibilidade. Enquanto a macroacessibilidade relaciona-se aos deslocamentos realizados para atravessar a cidade e acessar seu sistema viário principal, a microacessibilidade ("acessibilidade de detalhe") compreende a facilidade de acesso direto a veículos, edificações ou equipamentos específicos.

Vasconcellos (2012, p. 91) define a microacessibilidade como a “facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados (por exemplo, condições de estacionamento e de acesso ao ponto de ônibus)”.

> Quanto à macro e a microacessibilidade é importante destacar que são caracterizadas como subdivisões da acessibilidade. Enquanto a macroacessibilidade está relacionada aos deslocamentos realizados para atravessar e acessar a cidade (o que inclui diretamente o alcance do seu sistema viário), a microacessibilidade (parte da macroacessibilidade) compreende os deslocamentos diretos de acesso a edificações ou equipamentos (destinos finais desejados), sendo geralmente realizados a pé (Barbosa, 2016, p. 31).

A microacessibilidade foi destacada por Fanini, Vaccari (2011) como meio para a compreensão da relação do transeunte (autor do deslocamento) com o percurso a ser realizado para alcançar destinos desejados. A compreensão da microacessibilidade é vital para identificar como o transeunte interage com o percurso final de seu trajeto, especialmente em zonas habitacionais e áreas que circundam estações de transporte público (Fanini; Vaccari, 2011).

4.7 A calçada como espaço de disputa e inclusão

Embora os conceitos de mobilidade e acessibilidade operem de forma complementar e indissociável, é no espaço físico das calçadas que essa relação se

materializa de forma mais evidente. A literatura demonstra que a melhoria das condições de acessibilidade no meio urbano atrai, naturalmente, um maior fluxo de pedestres. Diante desse ciclo, o planejamento da mobilidade exige uma visão de longo prazo e de caráter transversal, envolvendo o Estado, as instituições privadas, as organizações não governamentais e a sociedade civil.

Entretanto, a realidade de grande parte das cidades brasileiras ainda evidencia deficiências crônicas. O trânsito urbano não se restringe aos veículos automotores; ele ocorre de forma intensa nas calçadas, especialmente nas áreas centrais que concentram comércio, serviços e órgãos públicos. Esses espaços, que deveriam garantir o exercício do direito de ir e vir, muitas vezes apresentam inadequações estruturais e ambientais, punindo severamente os usuários mais vulneráveis e exigindo um esforço desproporcional para que alcancem seus destinos (Aguiar, 2010).

Nesse aspecto, é fundamental superar visões excludentes no planejamento urbano. O espaço viário deve ser projetado com base no desenho universal, assegurando fluidez, segurança e autonomia tanto para pessoas sem restrições de locomoção quanto para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A adequação das calçadas e a consequente eliminação de barreiras arquitetônicas deixam de ser meras exigências técnicas para se tornarem a verdadeira efetivação do acesso universal. Ao garantir que o trânsito de pedestres ocorra de forma independente e confortável, a cidade converte suas vias em ambientes de fato democráticos e inclusivos (Aguiar, 2010; Almeida, 2013).

As cidades de forma geral apresentam deficiências nos aspectos relacionados a mobilidade e acessibilidade, tendo esta situação agravada por diversas características de locomoção dos pedestres.

4.8 Livre circulação e qualidade de vida nas cidades

A produção do espaço urbano é um elemento central no cotidiano das pessoas e nos fluxos comerciais que movimentam as cidades. Diante disso, o planejamento urbano contemporâneo demanda soluções ágeis para mitigar os impactos negativos do desenvolvimento acelerado. Embora a elaboração de planos de mobilidade seja uma tarefa complexa, é perfeitamente possível transformar as cidades em ambientes mais propícios à vida, garantindo segurança, sustentabilidade e facilidade de acesso ao pedestre (Amancio; Sanches, 2005).

Contudo, nas grandes metrópoles, o fluxo intenso de veículos e pessoas frequentemente torna as vias de circulação e os espaços públicos locais de convivência conflituosa, com destaque para os problemas crônicos de trânsito (Lopes *et al.*, 2025). No cenário brasileiro, a evolução tecnológica e a expansão urbana acelerada nem sempre foram acompanhadas pelo respeito ao deslocamento a pé. Como resultado, a maioria das cidades brasileiras ainda não consegue oferecer uma qualidade satisfatória no que tange à circulação de seus cidadãos (Sánchez, 2001).

A informatização e a globalização intensificaram o aumento da frota de veículos, refletindo-se na realocação de atividades comerciais e de serviços devido ao rápido crescimento das manchas urbanas. Essa dinâmica acirra a disputa pelo espaço entre veículos e pedestres. Nesse contexto, o conceito de acessibilidade assume um papel fundamental para assegurar a igualdade social, permitindo que o espaço urbano seja utilizado da maneira mais segura e confortável possível (Almeida, 2013).

Cidades saudáveis devem ser, por definição, democráticas e seguras. Para tanto, as calçadas precisam ser projetadas para atender a todos os cidadãos, independentemente de sua classe social. Planos de mobilidade eficazes devem garantir a caminhabilidade sustentável, focando na fiscalização e na manutenção contínua das vias. É necessário dar prioridade a ações de melhoria na pavimentação, nas travessias e na implantação de iluminação pública específica para o pedestre.

Além disso, a acessibilidade plena exige intervenções técnicas precisas, como o nivelamento de calçadas, a sinalização por faixas de pedestres, a instalação de piso tátil e o rebaixamento de guias. Tais elementos não são meras escolhas estéticas, mas o cumprimento de um direito fundamental. É obrigação tanto do poder público quanto da iniciativa privada garantir a manutenção dessas estruturas para o uso do cidadão. Somente através dessas condições adequadas de deslocamento, integradas a uma oferta eficiente de serviços de saneamento básico, transporte público e moradia, será possível concretizar a função social da cidade (Costa *et al.*, 2024).

5 HENRI LEFEBVRE E O DIREITO À CIDADE

O Direito à Cidade consubstancia-se como fruto da evolução das relações humanas, da globalização e da expansão dos espaços urbanos. Sob a influência da internacionalização dos direitos humanos, esse conceito busca reformular as cidades para que deixem de ser apenas espaços de reprodução do capital e passem a garantir o bem-estar social, mitigando a violência estrutural. Tal perspectiva impõe aos governantes a obrigação de aprimorar a mobilidade urbana, a caminhabilidade e a acessibilidade, assegurando que o direito de habitar esteja em plena consonância com a dignidade da pessoa humana.

A evolução humana e a expansão territorial, marcadas por fluxos migratórios e pela internacionalização dos mercados, impulsionaram o crescimento de sociedades caracterizadas pela pluralidade de culturas e crenças. Nesse cenário, o Direito apresenta-se como a fonte basilar de regulação dos ambientes sociais e espaciais. Por meio de uma ordem jurídica protetora, ele busca assegurar o desenvolvimento humano e urbano, consolidando processos evolutivos de direitos positivados que acompanham as transformações históricas da organização das cidades.

A trajetória de formação das cidades contemporâneas, em especial no Brasil, é permeada por problemáticas complexas que envolvem as dimensões morfológicas e sociais do espaço, sob o prisma das relações de poder. Tais interações tornam-se evidentes quando se reconhece o simbolismo político presente na interpretação territorial, o qual explica as disparidades no planejamento, no escoamento de recursos e na concentração de serviços essenciais.

Diante dessa realidade, o Direito à Cidade constitui-se como um direito coletivo e difuso, de natureza indivisível, pertencente a todos os habitantes, tanto das gerações presentes quanto das futuras. Assim, o cidadão inserido no território possui a prerrogativa de habitar, utilizar e participar da produção de espaços democráticos, justos e sustentáveis. Essa interpretação está intrinsecamente ligada à promoção dos direitos humanos, abrangendo direitos políticos, civis e sociais de reconhecimento internacional, conforme a perspectiva teórica amplamente discutida por Henri Lefebvre ao analisar a relação entre a cidade e o habitar.

5.1 O Direito à Cidade no ordenamento jurídico brasileiro

No Brasil, o pensamento de Lefebvre encontrou ressonância no processo de redemocratização, culminando na Constituição Federal de 1988. A Carta Magna, nos artigos 182 e 183, estabelece a política de desenvolvimento urbano com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos habitantes. Esse marco constitucional foi regulamentado pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que descreve o Direito à Cidade como o direito a cidades sustentáveis, compreendendo o acesso à terra, à moradia, ao saneamento, ao transporte e ao lazer (Dias, 2012).

O Direito à Cidade no Brasil é formalizado pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) que, em seu art. 2º, incisos I e II, estabelece diretrizes ligadas à garantia de cidades sustentáveis. Esta norma regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 (CF/1988), que definem a política urbana em âmbito nacional. Contudo, o reconhecimento legal e institucional desse direito enfrenta profundos contrastes na realidade cotidiana, resultando na negação de garantias básicas e na invisibilidade de processos necessários ao planejamento. É imperativo que os planos de desenvolvimento se ocupem efetivamente da mobilidade urbana, da caminhabilidade, da acessibilidade e da preservação ambiental, visando atender à demanda do cidadão por uma vida digna e de qualidade nos espaços em constante evolução (Sánchez, 2001).

A Constituição Federal de 1988, ao tratar da Ordem Econômica e Financeira em seu Título VII, trouxe inovações cruciais para a política de desenvolvimento urbano (Arts. 182 e 183). O objetivo central é o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar dos habitantes, articulando de forma estrutural os direitos humanos aos preceitos de cidadania.

Ao analisar o Art. 2º da Lei nº 10.257/2001, percebe-se que o Estatuto da Cidade inova ao tratar a ocupação do solo como a base material da urbe. A norma determina que as melhorias na infraestrutura devem estar integradas à prestação de serviços ligados aos direitos sociais, tais como "educação, o trabalho, o lazer, o aumento da capacidade aquisitiva, o acesso à moradia, à segurança jurídica da posse e à participação democrática" (Dias, 2012, p. 54).

Esses aspectos reforçam a relação entre o pensamento de Henri Lefebvre e a Lei nº 10.257/2001. Lefebvre defende que o Direito à Cidade é um direito humano que ultrapassa o simples acesso ao espaço; ele pressupõe a participação ativa dos

cidadãos na transformação urbana e o direito de usufruir dos benefícios de uma gestão planejada dos recursos coletivos.

Tais direitos também encontram amparo em documentos técnicos internacionais que fundamentam a Nova Agenda Urbana (NAU). Essa agenda serve como referência para legislações nacionais de proteção, promovendo alianças estratégicas para assegurar o direito ao espaço e o desenvolvimento de cidades acessíveis a todos os seus habitantes. A Nova Agenda Urbana da ONU propõe, assim, uma reflexão global sobre como as cidades são governadas e desenvolvidas, alinhando as políticas urbanas à necessidade do Direito à Cidade.

5.2 O Direito à Cidade no pensamento de Henri Lefebvre

Nesse cenário, o pensamento de Henri Lefebvre (1901-1991) emerge como base teórica fundamental. Sociólogo e filósofo francês, Lefebvre dedicou-se à interpretação crítica da obra de Karl Marx, o que conferiu ao seu pensamento uma forte base materialista dialética. Com as obras "O Direito à Cidade" (1968), "A Revolução Urbana" (1970) e "A Produção do Espaço" (1974), o autor examinou a expansão da sociedade pós-industrial e propôs uma nova utopia urbana (Freitag, 2006).

Lefebvre é reconhecido como um intérprete original que inseriu a cidade e o espaço no centro das contradições sociais da era da mundialização. Para o autor, "a cidade é a projeção da sociedade sobre o terreno", sendo o solo onde germinam profundas diferenciações e conflitos sociais (Lefebvre, 2006). Ele defende a visão do "Homem Total", na qual a democracia política só é possível mediante a participação efetiva do sujeito na totalidade social (Schmid, 2012).

A análise lefebvriana ultrapassa a simples ideia de acesso ao espaço, pois propõe o "direito à cidade" como uma afirmação da integração e da diferença no todo social. Habitar, para Lefebvre, envolve as necessidades de socialização, individualização e liberdade. Ele critica a "miséria generalizada" do cotidiano urbano, na qual o trabalhador é reduzido ao ciclo pendular entre a moradia e o local de trabalho, alienado do usufruto real da cidade (Lefebvre, 1968). Ao propor a restituição da cidade àqueles que nela vivem, o autor define o Direito à Cidade como a garantia de apropriação do espaço somada à participação ativa na sua produção.

Em suas publicações, podem ser referidos os estudos sobre Nietzsche (1939), sobre Descartes, Diderot, Pascal, Rabelais, Musset, entre outros, e principalmente sobre Marx e o materialismo dialético. Com a publicação dos livros “O direito à cidade”, 1968; “A revolução urbana”, em 1970 e “A produção do espaço”, em 1974, Lefebvre aborda a questão urbana e a ocupação do espaço e examina a expansão urbana da sociedade pós-industrial capitalista, que indica como uma nova utopia (Freitag, 2006). Freitag (2006) aponta sobre Lefebvre:

> Como filósofo, publicou inúmeros livros e ensaios, que lhe criaram a fama de ser prolixo. Seu reconhecimento na França se deu somente a partir da publicação, na série popular “Que-sis-je?”, de seu ensaio sobre o marxismo. Lefebvre realmente fez seu nome na sociologia, onde ficaram famosos seus estudos sobre a crítica da vida cotidiana, todos traduzidos para o inglês (Lefebvre 1991-2002), e outros estudos sociológicos. [...] um pensador controvertido durante toda sua vida, pois não era aceito plenamente com marxista “Segundo Michel Trebitsch, não era aceito entre os filósofos franceses (entre ele, Sartre e Aron) por ser marxista e não foi aceito plenamente como marxista, por sua condição de filósofo independente, que não se submetia a patrulhamento ideológico ou político. [...] Lefebvre ressalta a incapacidade das autoridades públicas de manterem a ordem nos grandes centros urbanos e aponta para as regras que decompõem a “urbanidade”. Tenta opor a essa tendência de interpretação uma reflexão que dê conta do habitat, da totalidade do fato urbano e da realidade da vida cotidiana (Freitag, 2006, p. 69-70).

Vasconcelos (2012) ressalta a erudição das obras de Lefebvre, observando que a recorrência de seus textos em diversas áreas demonstra um prestígio intelectual notável. O autor foi pioneiro em articular o marxismo com a fenomenologia e a discussão do cotidiano. Fica evidente, portanto, que a sociologia urbana se beneficia das contribuições filosóficas de Marx para avançar na compreensão da ocupação dos espaços, do planejamento e da transformação da classe trabalhadora, refletindo a influência marcante do materialismo em sua produção (Forti, 1979).

Vasconcelos (2012, p. 321) acrescenta, sobre a riqueza das obras de Lefebvre, que “a presença de seus textos em várias analogias, mostra o prestígio intelectual do autor, pioneiro em ideias que vão do marxismo à discussão do cotidiano e à fenomenologia.”

Fica evidente, portanto, que na sociologia urbana, existe contribuições filosóficas de Marx, contribuindo com avanço na compreensão das questões urbanas, ocupação dos espaços, vida cotidiana, tempo e ritmo, teoria da revolução,

planejamento e transformação da “classe operária” fruto da influência marcante do marxismo em suas produções (Forti, 1979).

Ao participar dos grandes acontecimentos do século XX, Henri Lefebvre formulou uma reflexão crítica de vanguarda sobre os fundamentos da modernidade. Seu projeto filosófico apresenta a visão do "Homem Total", que pressupõe a participação ativa do indivíduo na totalidade social; sem essa inserção fundamentada, torna-se impossível discutir a existência de uma democracia política real (Schmid, 2012).

Lefebvre defende com um espírito visionário para o seu tempo, que a cidade e o espaço são levados ao centro das contradições sociais na era das mudanças globais e da mundialização, baseado na produção capitalista que era dominante e as contradições geradas a partir disso. Embora atualmente essa constatação não seja uma novidade, ela levou a uma série de modificações no que se refere ao espaço social, exposição urbana, prioridades que cresceram aos investimentos imobiliários relacionados à busca dos cidadãos (Coimbra, 2018).

Alves (2019) defende que Lefebvre defende com um espírito visionário para o seu tempo, que a cidade e o espaço são levados ao centro das contradições sociais na era das mudanças globais e da mundialização, baseado na produção capitalista que era dominante e as contradições geradas a partir disso. Embora atualmente essa constatação não seja uma novidade, ela levou a uma série de modificações no que se refere ao espaço social, exposição urbana, prioridades que cresceram aos investimentos imobiliários relacionados à busca dos cidadãos.

Foram exatamente nesses quesitos que Henri Lefebvre conseguiu antever no seu tempo. Para Lefebvre (2006), a análise urbana deve considerar que “a cidade é a projeção da sociedade sobre o terreno”, configurando-se como o solo das contradições e das diferenciações sociais profundas.

A análise da cidade pressupõe considerar as complexas interações entre inclusão e exclusão, bem como as dinâmicas de pertença e não pertença. Para Lefebvre, é imperativo superar a dicotomia entre ciência e ideologia a fim de possibilitar a elaboração de uma teoria robusta sobre a produção do espaço social (Proença, 2011). Nesse sentido, o autor defende o Direito à Cidade como uma afirmação da integração e da diferença no todo social, o que significa, em última análise, garantir o habitar pautado pela socialização, pela individualização e pela liberdade.

O direito à cidade pode ser definido como uma garantia a se apropriar do espaço somado à participação efetiva e integração da diferença. O Direito à Cidade consubstancia-se na garantia de apropriação do espaço, aliada à participação efetiva e à integração das diferenças. Lefebvre buscava restituir a urbe àqueles que, por direito, dela devem usufruir (Alves, 2019). Ao observar a alienação imposta pelo modelo urbano capitalista, o autor descreve a rotina automatizada que subtrai a essência da vida urbana:

> Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro das "satisfações" que a dissimulam e que se tornam os meios de iludi-la e de evadir-se dela (Lefebvre, 1968, p. 118).

Na acepção lefebvriana, a cidade configura-se como um discurso do próprio homem; toda a realidade social nela se projeta. Para o filósofo, a relação entre a história da filosofia e a cidade permanece ambígua e inacabada, sendo a filosofia o instrumento capaz de propor uma investigação global sobre essa concepção (Lefebvre, 1991).

Dessa forma, o pensamento lefebvriano analisa os conflitos urbanos ao considerar o desenvolvimento local em escalas globais, motivado por trajetórias históricas singulares. A ideia de participação social emerge como o lócus de produção e consumo necessários ao desenvolvimento, derivando de construções que buscam romper entraves sociais e investigar as influências multifatoriais na urbanização e no desenvolvimento dos espaços (Coimbra, 2018).

5.3 Meio urbano, direitos humanos e pertencimento

O direito humano à cidade é oriundo da categoria de direitos e atenção a necessidades transindividuais, fazendo parte de direitos difusos, individuais e da coletividade. Necessário para que todos os cidadãos possam usufruir da cidade de forma qualitativa, isonômica e equilibrada através da sustentabilidade ambiental, fortalecimento da democracia, direito ao território, equidade e justiça social.

> [...] o direito à cidade tem como elementos os direitos inerentes às pessoas que vivem nas cidades em ter condições dignas de vida, de exercitar plenamente cidadania e direitos humanos (civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais), de participar da gestão da cidade, de viver num meio ambiente ecologicamente equilibrado e sustentável (Saule Junior, 2007, p. 50).

No que se refere a relação entre meio urbano, direitos humanos e pertencimento, as abordagens interdisciplinares, que integram o Direito a áreas como Sociologia, Urbanismo, Geografia e Serviço Social, fundamentam a concepção da cidade como algo que transcende o mero espaço físico. Ela é compreendida como um bem comum essencial, destinado à efetivação da dignidade da pessoa humana.

Essa perspectiva contempla não apenas as estruturas materiais, mas também as experiências afetivas, a identidade cultural e o laço com o lugar. Engloba o acesso à moradia digna, à mobilidade, ao lazer e à segurança, por meio de uma atuação pública coletiva e democrática. Tais dimensões encontram sólido respaldo nas bases teóricas de Henri Lefebvre e em fontes normativas fundamentais, como a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001).

Nesse contexto, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade, consolidada no Fórum Social Mundial de 2006, constitui-se como um instrumento vital para a promoção de ambientes urbanos saudáveis, inclusivos e democráticos. O documento reforça o dever da gestão pública em realizar planejamentos e adequações que assegurem os aspectos legais da cidadania. Historicamente, a integração do Direito à Cidade ao sistema internacional de direitos humanos e ao ordenamento brasileiro remonta ao espírito das revoltas de maio de 1968, exigindo que o planejamento urbano seja, acima de tudo, um compromisso com a justiça social e com a vida digna.

A Carta Mundial do Direito à cidade (Fórum Social Mundial de 2006) foi instrumento fundamental para o cidadão através dos aspectos legais de cidadania e direitos humanos contemplar da promoção de ambientes urbanos saudáveis, inclusivos e democráticos. Sendo dever da gestão pública realizar planejamentos e adequações para este fim.

Em resposta a exigência legal de integração do direito à cidade (origem no contexto das revoltas em maio de 1968) ao sistema internacional de direitos humanos (Constituição Federal de 1988).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa permitiu concluir que a evolução dos direitos humanos é um processo dinâmico, intrinsecamente ligado às vivências da humanidade e à busca pela superação das desigualdades socioespaciais. Ao longo do estudo, ficou evidente que o Direito à Cidade se consubstancia como um direito humano que visa transformar a realidade urbana em um ambiente justo, democrático e sustentável. Para tanto, a proteção desse direito, especialmente para os grupos mais vulneráveis, é um imperativo para que se alcancem padrões de vida dignos, uma vez que a negligência com o espaço urbano expõe o cidadão à negação de sua própria cidadania.

As análises realizadas confirmam que o Direito à Cidade, conforme a visão de Henri Lefebvre, pressupõe a efetivação do direito ao pertencimento. Não se trata apenas de ocupar um espaço, mas de transformá-lo para atender às necessidades sociais em detrimento da lógica puramente capitalista de exploração do solo. No cenário brasileiro, esse suporte jurídico encontra-se ancorado na Constituição Federal de 1988 e no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Estes marcos legais delegam aos municípios a obrigatoriedade de instaurar políticas públicas que ordenem as funções sociais da cidade, garantindo o bem-estar dos habitantes por meio da gestão democrática e da participação popular.

O estudo demonstrou que o "direito aos lugares" equivale à projeção dos anseios coletivos no território. A reformulação da cidade deve ocorrer para mitigar a violência estrutural e as desigualdades, o que exige uma ação obrigatória e coordenada dos governantes. Nesse contexto, a melhoria da mobilidade urbana, da caminhabilidade e da acessibilidade surge como a materialização do direito de habitar. No entanto, constatou-se que a maioria das cidades brasileiras, apesar dos avanços tecnológicos, ainda falha em proporcionar uma qualidade satisfatória no que tange ao deslocamento a pé, negligenciando a dimensão humana do trânsito.

Promover a mobilidade sustentável não é apenas uma escolha técnica, mas um dever público para assegurar o direito constitucional de ir e vir. Conclui-se, portanto, que a análise do nível de acessibilidade e das condições físicas e ambientais dos espaços de circulação de pedestres é o indicador principal do estágio de desenvolvimento social de uma cidade. Quanto maior o equilíbrio entre igualdade, justiça social, harmonia ambiental e solidariedade, maior será o grau de proteção do Direito à Cidade.

Por fim, para que se alcance a desejada cidade inclusiva, é fundamental a formulação de novos marcos de gestão que combinem os mecanismos tradicionais da democracia representativa com processos de democracia direta e participativa. Como ressaltado na teoria lefebvriana, a vida urbana precisa ser transformada e renovada para atender ao direito à vida plena. A cidadania só será efetivamente alcançada quando o cidadão for considerado o ator principal nas decisões que moldam sua comunidade. Somente através de uma cidadania ativa e participativa, protegida pela lei e exercida no cotidiano, será possível concretizar os direitos humanos e garantir que a cidade seja, de fato, um bem comum pertencente a todos.

Tais análises demonstram que o "direito aos lugares" equivale à projeção dos anseios e das necessidades socioterritoriais. Por meio do Direito à Cidade, busca-se garantir o atendimento aos sujeitos coletivos e às suas particularidades. Trata-se de conectar a instância política à transitoriedade e à heterogeneidade dos saberes, considerando as representações culturais em suas múltiplas dimensões. Esse cenário impulsiona o Estado a formular políticas públicas e projetos que melhorem os espaços de convivência, elementos essenciais para a construção de cidades democráticas e justas.

Nesse viés, a urbe deixa de ser concebida meramente como um espaço de acumulação capitalista e passa a ser pensada como garantidora do bem-estar social. A participação popular legitima a luta contra as tradições elitistas de planejamento, mitigando a violência estrutural e adequando a vida urbana à variabilidade de fatores sociais. Assim, o Direito ao Território vincula-se diretamente à cidadania e à dignidade humana, exigindo dos governantes ações concretas de melhoria da mobilidade, da caminhabilidade e da acessibilidade para assegurar o pleno direito de habitar.

Em prol da integração entre o planejamento e a efetivação de seus resultados, as vias da democracia direta mostram-se essenciais. Elas permitem que a eficácia do Direito à Cidade transcenda o plano teórico e se torne uma realidade materialmente construída. Esse processo é indispensável para mitigar a conjuntura de desigualdades sociais no seio de uma urbanização moderna, a qual deve ser aglutinada por direitos sociais capazes de promover verdadeiras transformações estruturais nas cidades.

No cenário brasileiro, a despeito da evolução tecnológica e da acelerada expansão urbana, a maioria das cidades ainda não consegue proporcionar uma qualidade satisfatória no que tange ao respeito e à segurança do deslocamento a pé de seus cidadãos.

A promoção da mobilidade urbana constitui uma obrigação do Poder Público e representa uma condição primordial para assegurar o direito constitucional de ir e vir. Para tanto, torna-se imperativa a análise rigorosa do nível de acessibilidade nos espaços de circulação de pedestres, ponderando as características físicas e ambientais do território. Sob essa ótica, este estudo revela sua relevância ao aprofundar o entendimento sobre o Direito à Cidade e o acesso a espaços planejados, compreendendo-os como frutos de processos históricos e de lutas contínuas.

É indispensável que o Direito à Cidade seja respeitado para a real efetivação das funções sociais da urbe. O respeito ao ambiente urbano desponta como o principal indicador do estágio de desenvolvimento social, refletindo níveis de igualdade, justiça, democracia, solidariedade e harmonia ecológica. Quanto maior for o equilíbrio entre esses fatores, mais elevado será o grau de proteção ao Direito à Cidade. Contudo, para alcançar a sustentabilidade e a inclusão almejadas, faz-se necessária uma reformulação nas estruturas e nas estratégias da gestão pública. Como preconizado por Lefebvre, essa renovação é indispensável para garantir o direito a uma vida plena e transformada. Nesse sentido, é fundamental instituir um novo marco analítico que incorpore as dimensões sociais e políticas da urbanização. Especialmente em um cenário contemporâneo de mudanças aceleradas, o planejamento urbano deve articular as esferas pública e privada, combinando os mecanismos tradicionais da democracia representativa com processos participativos inovadores, capazes de mediar os conflitos sociais e embasar a produção do espaço.

Para que a cidadania se torne efetivamente ativa, o habitante deve ser inserido como protagonista nos processos decisórios de sua comunidade. Sendo os cidadãos os principais interessados no respeito aos seus direitos fundamentais, essa inserção participativa é a garantia máxima da proteção de sua dignidade amparada pela lei. Somente assim a cidadania plena será alcançada, revelando-se como o elemento essencial e indissociável na concretização dos Direitos Humanos e do Direito à Cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, F. de O. **Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade**. 2010. Tese – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

ALMEIDA, E. P. Mobilidade e acessibilidade urbana. *In*: SEMINÁRIO NACIONAL DE CONSTRUÇÕES SUSTENTÁVEIS, 2., 2013. **Anais** [S. l.: s. n.], 2013.

ALVES, Glória da A. A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. **GEOUSP Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 23, n. 3, p. 551-563, 2019. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/163307. Acesso em: 11 fev. 2026.

AMANCIO, M. A.; SANCHES, S. da Penha. Caminhabilidade de zonas urbanas utilizando um método multicriterial e sistema de informações geográficas. *In*: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES (ANPET), 18., 2005. **Anais** [...]. [S. l.: s. n.], 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050**: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2. ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

BARBOSA, V. V. O. **Avaliação da caminhabilidade no entorno de estações da linha 1 do metrô de Salvador**. 2016. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2016.

BARREIRA, I. A. F. Pulsações no coração da cidade: cenários de intervenção em centros urbanos contemporâneos. **Caderno CRH**, Salvador, v. 23, n. 59, p. 255-266, 2010. Disponível em: https://doi.org/10.1590/S0103-49792010000200004. Acesso em: 11 nov. 2025.

BAUMAN, Z. **As origens da urbanística moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

BENTES, J. C. G. São Paulo, por Raquel Rolnik. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 331-336, jan. 2011. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ea/a/RvQ37QzwZY49tPQdMgryVSb/?lang=pt. Acesso em: 1 maio 2026.

BONDUKI, N. A reforma urbana no processo de participação popular na Constituinte. *In*: **Constituição 20 anos**: estado, democracia e participação popular: caderno de textos. Brasília, DF: Edições Câmara, 2009. p. 177. Disponível em: http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/2441/constituicao_20_anos_caderno.pdf. Acesso em: 09 fev. 2026.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 11 nov. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 20 maio 2026.

BRASIL. **Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 200**7. Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 2007. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11445.htm. Acesso em: 11 nov. 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 11 nov. 2025.

BRASIL. Ministério da Saúde. Fundação Nacional de Saúde. **Vigilância ambiental em saúde**. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 1996.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**: PlanMob. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**: PlanMob. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Habitação**. Cadernos do MCidades Habitação. Brasília, DF: Ministério das Cidades.

BRASILEIRO, A.; ANDRADE, M. O.; VASCONCELOS, D. Mobilidade sustentável e tecnologias digitais: uma agenda baseada nos comuns urbanos. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 25, n. 57, p. 491-514, maio 2023. Disponível em: https://www.scielo.br/j/cm/a/4wJ8nBnbHq4nW9Wv4vhfx9x/?format=html&lang=pt. Acesso em: 01 maio 2026.

BRITO, F. S. L.; NORAT, A. V. C. Saneamento básico e sua relação com a saúde pública: um estudo em um bairro da cidade de Belém-PA. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE GESTÃO AMBIENTAL, 8., 2017, Campo Grande. **Anais** [...]. Campo Grande: IBEAS, 2017. Disponível em: https://www.ibeas.org.br/congresso/Trabalhos2017/XI-004.pdf. Acesso em: 11 mar. 2026.

CAFRUME, M. E. O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. Bauru, v. 4, n. 1, p. 185-206, jan./jun. 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/. Acesso em: 15 fev. 2026.

CAMERA, S.; MACIEL, R. A efetivação das funções sociais da cidade por intermédio da cidadania para a gestão democrática nas cidades. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 3, 2019. DOI: 10.12957/rdc.2019.38490.

CAMERA, S.; MACIEL, R. A efetivação das funções sociais da cidade por intermédio da cidadania para a gestão democrática nas cidades. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 3, 2019. DOI: 10.12957/rdc.2019.38490.

CAPACIDADES. **Programa de Formação em Gestão de Projetos Urbanos**: O Ministério das Cidades: estruturas e políticas sob sua responsabilidade. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2013.

CASTRO, J. E. A participação privada nos serviços de saneamento: lições da experiência internacional. *In*: BRASIL. Ministério das Cidades. **Coletânea sobre saneamento básico e a Lei 11.445/2007**. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2009. Livro III, p. 462.

CENCI, D. R.; TONEL, R. Drenando desigualdades: uma análise do direito humano à água e saneamento básico nas áreas urbanas brasileiras. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico - RBDU**, Belo Horizonte, v. 10, n. 19, 2024. Disponível em: https://biblioteca.ibdu.org.br/direitourbanistico/article/view/908. Acesso em: 11 jan. 2026.

CHOAY, F. **El urbanismo, utopías y realidades**. Tradução: Luis del Castillo. Barcelona: Editora Lumen, 1970.

COIMBRA, D. **Cidade, poder e diferença**: outros caminhos para a compreensão do Direito à Cidade Sustentável em Henri Lefebvre. 2018. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2018.

COSTA, S. C. P. *et al*. Planejamento urbano e acessibilidade: um direito prioritário para assegurar o bem-estar das pessoas nos espaços urbanizados. **Revista de Gestão Social e Ambiental**, Miami, v. 18, n. 6, p. 1-11, e07480, 2024.

DIAS, D. M. dos S. **Planejamento e desenvolvimento urbano no sistema jurídico brasileiro**: óbices e desafios. Curitiba: Juruá, 2012.

FANINI, V.; VACCARI, L. **Mobilidade urbana**. Curitiba: CREA-PR, 2011. (Série Cadernos Técnicos).

FERNANDES, E. Direito e gestão na construção da cidade democrática no Brasil. **Oculum Ensaios**, Campinas, n. 4, 2012. Disponível em: http://periodicos.puccampinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/783/763. Acesso em: 11 mar. 2026.

FERNANDES, E. Impacto socioambiental em áreas urbanas sob a perspectiva jurídica. *In*: MENDONÇA, Francisco (org.). **Impactos socioambientais urbanos**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004. p. 99-127.

FERRET, R. L. *et al*. **O espaço da cidade**: contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto Editores Associados, 1985.

FERREIRA, J. S. W. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. *In*: SIMPÓSIO INTERFACES DAS REPRESENTAÇÕES URBANAS EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO, 2005, Bauru. **Anais** [...]. Bauru: UNESP: SESC, 2005.

FERREIRA, M.; SANCHES, S. Infraestrutura para pedestres: a qualidade das calçadas. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO (ENTAC), 8., 2000. **Anais** [...]. [S. l.: s. n.], 2000.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

FORTI, R. **Marxismo e urbanismo**. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.

FREITAG, B. **Teorias das cidades**. 3. ed. Campinas: Papirus, 2006.

GEDDES, P. **Cidades em evolução**. Campinas: Papirus, 1994.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GHIDINI, R. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 33, p. 21-33, jan./abr. 2011.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

HALL, P. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 2016.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

INSTITUTO PÓLIS. **Carta Mundial pelo Direito à Cidade**. São Paulo: Instituto Pólis, 2006. Disponível em: http://goo.gl/wWAmSr. Acesso em: 11 fev. 2026.

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

KHISTY, C. J. Evaluation of pedestrian facilities: beyond the level-of-service concept. **Transportation Research Record**, Washington, v. 1438, n. 1, p. 45, 1994.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos da metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LATOUR, B. **Reagregando o social**: uma introdução à teoria do ator-rede. Salvador: EDUFBA, 2012.

LE CORBUSIER. **Planejamento urbano**. São Paulo: Perspectiva, 2000. (Coleção Debates).

LEFEBVRE, H. **Le Droit à la ville**. Paris: Anthropos, 1968.

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

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2006.

LEFEBVRE, H. **The production of space**. Tradução de D. Nicholson-Smith. Oxford: Basil Blackwell, 1991.

LEONI, A. B.; PRADO, E. L.; DE OLIVEIRA, S. V. W. B. Saneamento básico no Brasil: considerações sobre investimentos e sustentabilidade para o século XXI. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 45, n. 2, p. 331-348, mar./abr. 2011. Disponível em: https://www.scielo.br/pdf/rap/v45n2/03.pdf. Acesso em: 11 mar. 2026.

LEVIN, A. Autonomia do direito urbanístico e seus princípios fundamentais. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico - RBDU**, Belo Horizonte, ano 2, n. 2, p. 9-38, jan./jul. 2016.

LOPES, C. A.; SANTANA, A. A. R.; PEREIRA, G. A. A evolução histórica do direito à cidade. **Ciências Sociais Aplicadas**, [S. l.], v. 29, n. 145, abr. 2025. Disponível em: https://revistaft.com.br/a-evolucao-historica-do-direito-a-cidade/. Acesso em: 15 ago. 2025.

MAGALHÃES, M. T. Q.; RIOS, M. F.; YAMASHITA, Y. Identificação de padrões de posicionamento determinantes do comportamento dos pedestres. *In*: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES (ANPET), 18., 2004, Florianópolis. **Anais** [...]. Florianópolis: ANPET, 2004. v. 2, p. 999-1010.

MARCON, A. M.; WESZ JUNIOR, V. J. O “novo” marco legal e a universalização do saneamento básico no espaço rural. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 26, p. e202441pt, 2024.

MARCON, A. M.; WESZ JUNIOR, V. J. O “novo” marco legal e a universalização do saneamento básico no espaço rural. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 26, p. e202441pt, 2024.

MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A.; GALINDO, E. P. **A trajetória brasileira em busca do direito à cidade**: os quinze anos do Estatuto da Cidade e as novas perspectivas à luz da nova agenda urbana. Brasília, DF: IPEA, 2016.

MARICATO, E. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n. 48, 2003. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ea/a/LJf4kyjgfBw9PyLxBxbNRbf/?lang=pt. Acesso em: 01 maio 2026.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 21-33, out. 2000.

MATTOS, L. P. (org.). **Estatuto da Cidade comentado**. Belo Horizonte: Mandamentos, 2002.

MIRANDA, V. A. A.; CABRAL, S. D. Travessias de pedestres em vias de grande movimento: estudo de caso no Rio de Janeiro. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 14., 2003, Vitória. **Anais** [...]. Vitória: ANTP, 2003.

MORAES, L. R. S. (coord.). **Panorama do saneamento básico no Brasil**: análise situacional do déficit em saneamento básico. Brasília, DF: Ministério das Cidades, 2014. v. 2.

MOREIRA, F. D. *et al*. O espaço público e o público que o frequenta: dilemas dos direitos humanos à água e ao saneamento. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 25, p. e202316pt, 2023.

MUMFORD, L. **A cidade na história**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

OLIVEIRA, C. M.; LOPES, D.; SOUSA, I. C. N. Direito à participação nas políticas urbanísticas: avanços após 15 anos de estatuto da cidade. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 10, n. 2, p. 322-334, maio 2018. Disponível em: https://www.scielo.br/j/urbe/a/zNzKs38RRBnRJnspmWmd3VQ/#ModalHowcite. Acesso em: 11 jan. 2026.

OLIVEIRA, F. M. G.; SILVA, M. L. Do direito à cidade ao direito dos lugares. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 12, p. e20190180, 2020. Disponível em: https://www.redalyc.org/journal/1931/193162792012/html/. Acesso em: 12 fev. 2026.

OLIVEIRA, L. Y. Q.; CASTILHO, M. A. As faces do desenvolvimento urbano: origens e principais movimentos urbanísticos. **Colóquio: Revista do Desenvolvimento Regional**, Taquara, v. 18, n. 3, jul./set. 2021. Disponível em: https://seer.faccat.br/index.php/coloquio/article/view/2121. Acesso em: 1 ago. 2025.

OLMOS, M. M. de Q. **Aspectos do planejamento urbano relacionados ao estudo de mobilidade e deslocamento do pedestre**. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Engenharia Civil) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2016. Disponível em: http://www.ct.ufsm.br/engcivil/images/PDF/2_2016/TCC_MIREILLE%20MARTINS%20DE%20QUADROS%20OLMOS.pdf. Acesso em: 11 ago. 2025.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Water and sanitation interventions to prevent and control mosquito borne disease**: focus on emergencies. Genebra:

World Health Organization, 2024. Disponível em: https://iris.who.int/handle/10665/376497. Acesso em: 11 jan. 2026.

PAIXÃO, R. C. **Análise espacial das condições de deslocamento do pedestre na integração com o transporte público**. 2011. 208 f. Dissertação/Tese – [Instituição], Salvador, 2011.

POCHMANN, M. **Nova classe média?** O trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo: Boitempo, 2012.

POSSIGNOLO, G. S. **Direito à cidade e as lutas por reconhecimento**: uma abordagem sobre o Slam Resistência. 2019. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8131/tde-24022021-194711/pt-br.php. Acesso em: 12 fev. 2026.

PROENÇA, M. C. O. **A cidade e o habitar no pensamento de Henri Lefebvre**. 2011. Dissertação (Mestrado em Filosofia) – Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2011. Disponível em: https://estudogeral.uc.pt/bitstream/10316/17577/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Mestrado%20Henri%20Lefebvre.pdf. Acesso em: 23 fev. 2026.

RODRIGUES, M. A. N. **Rotas acessíveis no centro antigo de Salvador**. [S. l.: s. n.], 2011. Disponível em: http://issuu.com/marcosrodrigues/docs/dossier_final. Acesso em: 10 ago. 2025.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2019. Disponível em: https://repositorio.usp.br/item/002931455. Acesso em: 01 maio 2026.

ROSA, M. V. F. P. C.; ARNOLDI, M. A. G. C. **A entrevista na pesquisa qualitativa**: mecanismos para a validação dos resultados. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

ROTHER, E. T. Revisão sistemática x revisão narrativa. **Acta Paulista de Enfermagem**, São Paulo, v. 20, n. 2, p. v-vi, abr. 2007.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013.

SÁNCHEZ, F. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, n. 16, 2001.

SANTOS, J. L. de J.; SANTOS, L. E. P. F. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 113-137, 2022. Disponível em: https://doi.org/10.12957/rdc.2022.52895. Acesso em: 11 jan. 2026.

SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. (orgs.). **Os planos diretores municipais pós-Estatuto da Cidade**: balanço crítico e perspectivas. Rio de Janeiro: Letra Capital: IPPUR/UFRJ, 2011.

SASSAKI, R. K. **As escolas inclusivas na opinião mundial**. [S. l.: s. n.], [20--?]. Disponível em: http://www.viverconsciente.com.br/exibe_artigo.asp?codigo=75&codigo_categoria=13. Acesso em: 11 jan. 2026.

SAULE JÚNIOR, N. A relevância do direito à cidade na construção de cidades justas, democráticas e sustentáveis. *In*: SAULE JÚNIOR, N. (org.). **Direito urbanístico**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2007. p. 27-46.

SAULE JÚNIOR, N. **Direito urbanístico**: vias jurídicas das políticas urbanas. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2007.

SCHMID, C. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 32, p. 89-109, 2012. Disponível em: https://revistas.usp.br/geousp/article/download/74284/77927/99838. Acesso em: 08 fev. 2026.

SCHONARDIE, E. F.; LUTZER, A. V. B.; BERTON, D. C. Direito à cidade como instrumento de efetivação dos direitos humanos. **Revista Eletrônica do Curso de Direito - UFSM**, Santa Maria, v. 8, p. 379-385, 2013.

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

SIMMEL, G. *et al*. **O fenômeno urbano**. Organização e introdução de Otávio Guilherme Velho. Rio de Janeiro: [s. n.], 1967.

SIMÕES, G.; MEDEIROS, J. As periferias urbanas como ambiente fértil para mudanças sociais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 27, p. e202524, 2025.

SOARES, S. R. A.; BERNARDES, R. S.; CORDEIRO NETTO, O. M. Relações entre saneamento, saúde pública e meio ambiente: elementos para formulação de um modelo de planejamento em saneamento. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 6, p. 1713-1724, nov./dez. 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/csp/v18n6/13268.pdf. Acesso em: 11 mar. 2026.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. Tradução: Anita Dimarco e Anita Natividade. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

TANAKA, K.; YOSHIKAWA, S. On the Barrier-free Network by GIS. *In*: INTERNATIONAL CONFERENCE ON COMPUTERS IN URBAN PLANNING AND URBAN MANAGEMENT, 10., 2007, Foz do Iguaçu. **Anais** [...]. Foz do Iguaçu: [s. n.], 2007. 12 p. Disponível em: http://www.scribd.com/doc/7315453/On-the-Barrierfree-Network-by-Gis. Acesso em: 15 ago. 2025.

VALENÇA, M. M. Anotações críticas da política habitacional brasileira. *In*: FERNANDES, Edésio; ALFONSIN, Betânia (orgs.). **Direito à moradia adequada**: o que é, para quem serve, como defender e efetivar. Belo Horizonte: Fórum, 2014. p. 341-354.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e cidadania**. 1. ed. São Paulo: Senac, 2012.