



PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA E MOBILIDADE URBANA NA CONSTRUÇÃO DE CIDADES INCLUSIVAS E SUSTENTÁVEIS

Community participation and urban mobility in the construction of inclusive and sustainable cities

William Böck Polydoro

Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC)

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/6428339406643110> ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3947-2528>

E-mail: wbpolydoro@gmail.com

João Pedro Schmidt

Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3969594492100690> ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9100-2607>

E-mail: jpedro@unisc.br

Trabalho enviado em 15 de dezembro de 2024 e aceito em 18 de dezembro de 2025



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 17, N.03., 2025, p. 430-451

William Böck Polydoro e João Pedro Schmidt

DOI: [10.12957/rdc.2025.88642](https://doi.org/10.12957/rdc.2025.88642) | ISSN 2317-7721

RESUMO

O presente estudo possui como tema a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável através do uso de estratégias de governança multissetorial, dando especial enfoque à participação comunitária. Mediante utilização de método indutivo, objetiva responder ao seguinte problema: de que forma a organização comunitária pode influenciar as políticas públicas de mobilidade urbana, visando a construção do bem-estar coletivo no ambiente urbano, assim como cidades mais sustentáveis e inclusivas? O tema adquire importância crescente face à exasperação dos efeitos do aquecimento global, intensificados por processos de urbanização e consumo desenfreado, aspectos que afetam a qualidade de vida no meio urbano que, em muitos casos, tem caído significativamente. Tal condição frequentemente está associada a um planejamento urbano que promove a setorização das cidades conforme um critério funcional, e não qualitativo, causando problemas de congestionamentos, poluição atmosférica e fragmentação urbana. A linha conclusiva do estudo é que a organização comunitária, quando integrada a políticas públicas de mobilidade urbana sustentável e mecanismos de governança multissetorial, contribui significativamente para a construção de cidades mais sustentáveis e inclusivas.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana Sustentável; Comunitarismo; Sustentabilidade Urbana; Planejamento Urbano; Governança Multissetorial.

ABSTRACT

The central premise of this article is to explore the implementation of sustainable urban mobility public policies through the use of multisectoral governance strategies, with a special focus on community participation. Using the inductive method, it aims to answer the following research problem: how can community organization influence urban mobility public policies to foster collective well-being in urban environments, as well as more sustainable and inclusive cities? With the exacerbation of global warming effects, intensified by urbanization processes and rampant consumption, the quality of life in urban areas has, in many cases, significantly declined. This condition is further compounded by urban planning approaches that traditionally prioritize functional city zoning over qualitative criteria, leading to issues such as traffic congestion, air pollution, and urban fragmentation. Consequently, effective planning of modern cities has become a significant challenge. The conclusion is that community organization, when integrated into sustainable urban mobility public policies through multisectoral governance mechanisms, can significantly contribute to the construction of more sustainable and inclusive cities in Brazil.

Keywords: Sustainable Urban Mobility; Communitarianism; Urban Sustainability; Urban Planning; Multistakeholder Governance.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana planejada com base na priorização de veículos particulares movidos por motores à combustão está entre os principais geradores de gases de efeito estufa e é um elemento central



da insustentabilidade ambiental das cidades. No contexto brasileiro, o crescimento exponencial de muitas exacerbou problemas como congestionamentos, poluição e fragmentação do espaço urbano, recortado por vias destinadas ao trânsito de um número crescente de veículos. A abordagem ortodoxa do planejamento urbano leva à setorização funcional das cidades, o que tem perpetuado desigualdades no acesso a serviços essenciais excluindo populações vulneráveis e intensificando as barreiras de acesso ao trabalho, à educação e à saúde.

Além disso, a poluição atmosférica, derivada das emissões do transporte motorizado, agudiza crises de saúde pública, com aumento de doenças respiratórias e cardiovasculares, especialmente em grandes centros urbanos. Essas condições tornam urgente a adoção de soluções inovadoras e integradas que contemplem a eficiência do transporte, a inclusão social, a sustentabilidade ambiental e o bem-estar coletivo, rompendo com a lógica capitalista de que somente o consumo e o acúmulo monetário podem gerar o bem-estar.

À vista disso, o presente artigo tem como tema a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável por meio de estratégias de governança multissetorial, com ênfase na participação comunitária. Nesta senda, busca responder ao seguinte problema: *de que forma a organização comunitária pode influenciar as políticas públicas de mobilidade urbana, visando a construção do bem-estar coletivo e de cidades mais inclusivas e sustentáveis?* A hipótese é que a integração de mecanismos de participação comunitária e governança multissetorial ao planejamento urbano municipal, alinhada a um marco regulatório robusto, pode aumentar a legitimidade, coesão social e equilíbrio entre as demandas econômicas, sociais e ambientais na gestão urbana.

O texto desdobra-se em três tópicos. O primeiro aborda a evolução do conceito de mobilidade urbana, destacando a transição do paradigma tradicional para uma visão sustentável, além de discutir os princípios orientadores da mobilidade urbana sustentável e os desafios para sua implementação no Brasil, apresentando elementos do arcabouço histórico e legislativo pertinente. No segundo, apresenta-se o panorama prático de alguns programas de mobilidade urbana sustentável, destacando o papel da organização comunitária em experiências bem-sucedidas observadas nos casos de Porto, Poznań e Oslo. A partir da análise destes casos são discutidos os benefícios alcançados, como a inclusão social e o fortalecimento dos laços comunitários, bem como os desafios enfrentados, incluindo resistências iniciais e limitações estruturais. O terceiro tópico a análise concentra-se na participação comunitária como elemento essencial na construção de cidades sustentáveis, enfatizando os conceitos de laços comunitários, governança participativa e mecanismos de engajamento público. A argumentação é feita à luz da premissa de que a interação entre Estado, mercado e comunidade pode fomentar políticas públicas mais inclusivas e eficazes. Com base nas experiências internacionais de Porto, Poznań e Oslo, são

indicados caminhos para a adaptação dessas práticas ao contexto brasileiro, considerando as particularidades institucionais, econômicas e sociais do país.

Utiliza-se o método de abordagem indutivo, tendo como objetivo analisar a viabilidade da implementação na esfera municipal de processos de participação comunitária e governança multissetorial voltada para a melhoria do processo de planejamento urbano, de forma que ele seja mais sustentável e inclusivo, com enfoque na mobilidade urbana. O método de procedimento é o hermenêutico, visto que se buscará a correta interpretação das normas jurídicas relevantes à luz dos princípios da sustentabilidade e da eficiência no planejamento urbano. A técnica de pesquisa é a revisão bibliográfica, por meio de documentação indireta, e análise de estudos de caso, visando identificar práticas bem-sucedidas e os principais obstáculos enfrentados.

2. A EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NA CONSTRUÇÃO DO BEM-ESTAR

A mobilidade urbana, enquanto conceito e prática, passou por transformações significativas ao longo das últimas décadas, acompanhando as mudanças nas demandas das sociedades urbanas e os avanços nos debates teóricos sobre o planejamento e desenvolvimento urbano. Inicialmente concebida sob uma ótica predominantemente técnica e funcionalista, o transporte no meio urbano foi gradativamente incorporando aspectos sociais, econômicos e ambientais que, hoje, constituem os pilares de sua concepção mais ampla e sustentável.

Historicamente, o paradigma tradicional de mobilidade urbana teve suas bases estruturadas no contexto do século XX, especialmente a partir do período pós-Segunda Guerra Mundial. A urbanização acelerada e a consolidação do automóvel como principal meio de transporte moldaram um modelo de planejamento urbano focado na ampliação das infraestruturas viárias. Rodovias, viadutos e estacionamentos foram priorizados como soluções para atender à crescente demanda por transporte motorizado, modelo que foi amplamente adotado em cidades norte-americanas e europeias, e posteriormente replicado em diversas partes do mundo, incluindo países em desenvolvimento, como o Brasil.

A priorização do transporte individual motorizado trouxe consigo uma série de consequências negativas. Cidades passaram a adotar um modelo de planejamento funcional de curto prazo, que se refere à organização espacial das cidades com base em zonas destinadas a funções específicas, como trabalho, lazer e moradia, geralmente priorizando eficiência imediata em vez de benefícios a longo prazo. Essa mudança de paradigma foi um fator significativo que contribuiu para o aumento das desigualdades no acesso à cidade, assim como o rompimento da coesão comunitária e a vitalidade dos espaços públicos, à medida que as infraestruturas rodoviárias separavam bairros e excluía modos de transporte não



motorizados, além dos problemas de congestionamentos, poluição atmosférica e saúde pública que foram agravando-se nas cidades modernas (Jacobs, 2014, p. 228).

A crise do paradigma tradicional começou a se delinear nas décadas de 1960 e 1970, impulsionada por uma série de fatores. Primeiramente, os custos ambientais associados à expansão do automóvel tornaram-se evidentes, com o aumento das emissões de gases de efeito estufa e a degradação da qualidade do ar em áreas urbanas. Paralelamente, crises energéticas, como o choque do petróleo de 1973, destacaram a vulnerabilidade das cidades dependentes de combustíveis fósseis, gerando debates sobre a necessidade de diversificar as formas de transporte e adotar fontes de energia mais sustentáveis, que ilustra a importância de repensar o conceito de mobilidade urbana (Leitão; Rubim, 2013, p. 56).

Nesta senda, um marco histórico significativo nas discussões sobre desenvolvimento sustentável foi a realização da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como ECO-92, que ocorreu no Rio de Janeiro, Brasil, em 1992. Embora a ECO-92 tenha sido precedida por outras iniciativas ambientais relevantes, foi nela que o conceito de sustentabilidade ganhou notoriedade global, tendo sido firmados acordos importantes como a Agenda 21, um plano de ação destinado a impulsionar o desenvolvimento sustentável na escala local, nacional e internacional. Este documento versa sobre temas como a erradicação da pobreza, proteção ambiental, justiça social e governança participativa, incluindo melhorias na mobilidade urbana como estratégia para reduzir a pegada de carbono gerada pelo ser humano e promover a inclusão social (Ferrer, 2008, p. 45).

Desta forma, exsurge o conceito de mobilidade urbana sustentável, no qual se procura consolidar a visão de que os sistemas de transporte devem ser planejados não apenas para atender à demanda de deslocamento, mas também para minimizar seus impactos negativos sobre o meio ambiente e a saúde pública, propondo uma abordagem integrada para o planejamento urbano, centrada na promoção do bem-estar da comunidade. Tal ideal também é inspirado por teorias como a da “Cidade de 15 Minutos”, que visa tornar o meio urbano mais acessível, reduzindo a distância do morador às suas necessidades diárias a 15 minutos a pé ou de bicicleta, promovendo cidades mais compactas, dinâmicas e inclusivas, onde as distâncias entre moradia, trabalho e serviços essenciais sejam reduzidas em benefício da comunidade (Sheller; Urry, 2006, p. 221).

Tendo a mobilidade urbana surgido como um campo interdisciplinar que integra considerações ambientais, sociais e econômicas, em oposição ao enfoque técnico-reducionista do paradigma tradicional, seus princípios também são norteados pelo zelo com o meio-ambiente e a boa convivência do indivíduo em comunidade. O primeiro destes princípios relevantes ao presente estudo é o da acessibilidade universal. Em contraste com o modelo tradicional, que frequentemente priorizava a expansão das infraestruturas rodoviárias para facilitar o transporte individual motorizado, a mobilidade sustentável

coloca o acesso às oportunidades — como empregos, serviços e lazer — no centro das decisões. Isso significa redesenhar cidades para que todos os moradores possam alcançar seus destinos com facilidade, independentemente de possuírem um veículo privado, abordagem que exige uma integração entre transporte e uso do solo, reduzindo a necessidade de grandes deslocamentos urbanos (Un-Habitat, 2013, p. 9).

Outro princípio central é a priorização do transporte coletivo e ativo, métodos de deslocamento que notoriamente reduzem a emissão de gases de efeito estufa e a poluição do ar, além de mitigar a frequência de congestionamentos urbanos. É cediço que modos de transporte como ônibus, metrô, bicicletas e caminhadas são mais sustentáveis por utilizarem menos recursos e espaço em comparação ao transporte individual, mas o transporte coletivo também é essencial para assegurar a equidade no acesso aos serviços urbanos, pois proporciona meios de locomoção acessível às populações de baixa renda, promovendo cidades mais inclusivas e resilientes (Bertolini, 2005, p. 110).

Ademais, a promoção da mobilidade ativa também é parte da espinha dorsal da descarbonização do transporte, oferecendo benefícios significativos tanto para o meio ambiente quanto para a saúde pública, diminuindo índices de obesidade, doenças cardiovasculares e estresse entre os habitantes que seguem tal estilo de vida. Insta salientar que a construção de infraestrutura dedicada, como ciclovias, calçadas acessíveis e espaços urbanos seguros é essencial para garantir que a mobilidade ativa seja acessível e atrativa para todas as faixas etárias e classes sociais. Exemplos como Amsterdã e Copenhague mostram que investimentos em ciclovias bem integradas — que tipicamente comportam cinco vezes mais pessoas do que uma faixa de automóveis — podem transformar as cidades, tornando-as mais inclusivas e sustentáveis e ao mesmo tempo, promovendo o bem-estar da população (Schmidt, 2024, p. 240).

A cidade supramencionada de Copenhague, na Dinamarca, é um relevante exemplo de um modelo definido pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como “Cidades Saudáveis”. Este conceito refere-se a comunidades que priorizam políticas públicas, infraestrutura e serviços que promovam a saúde física, mental e social de seus habitantes. No contexto de mobilidade urbana sustentável, o modelo de Cidades Saudáveis adquire uma relevância central, visto que o transporte desempenha um papel crítico na promoção da saúde e do bem-estar coletivo. Copenhague, por exemplo, investiu significativamente em infraestrutura ciclovária e redes de transporte coletivo de alta eficiência, o que reduziu as emissões de carbono e promoveu hábitos saudáveis entre seus cidadãos. Este enfoque na mobilidade sustentável, alinhado ao modelo de Cidades Saudáveis, demonstra como a integração de políticas de transporte ativo e sustentável pode ser um pilar estratégico para cidades que buscam equilibrar desenvolvimento econômico, saúde pública e sustentabilidade ambiental (Lima, F. A.; Lima, S. C., 2020, p. 7).

Já o princípio da sustentabilidade ambiental abarca a criação de ambientes urbanos onde todos os habitantes tenham acesso a condições que promovam qualidade de vida, como infraestrutura eficiente, saúde pública de qualidade, segurança, habitação digna e acesso a áreas verdes, dimensões intrinsecamente conectadas ao conceito de bem-estar humano, que será explorado no capítulo que se segue. Reflete, assim, a necessidade urgente de reduzir a poluição do ar nas cidades vez que o setor de transporte é frequentemente responsável por parcela significativa das emissões de carbono em cidades do mundo todo (Gehl, 2014, p. 105).

No tocante à degradação ecológica, importa assinalar o dever compartilhado entre os entes federados e a própria sociedade de proteção dos interesses, e fundamentalmente, do direito das futuras gerações ao meio-ambiente ecologicamente equilibrado, consagrado pelo artigo 225 da Constituição Federal de 1988. Há que se considerar que a poluição é um problema cujas consequências ignoram fronteiras geopolíticas assim como camadas sociais, e não faz distinção entre setor privado e pública para surtir seus efeitos, sendo nesta ótica crucial a cooperação solidária entre todos os membros da comunidade objetivando combater os efeitos devastadores da crise ambiental-climática do século XXI (Sarlet; Fensterseifer, 2023, p. 531).

O conceito de cidades sustentáveis, no entanto, não se limita a ações pontuais de mitigação de impactos ambientais. As cidades sustentáveis mais bem-sucedidas são aquelas que buscam promover o bem-estar coletivo e equilibrar as demandas humanas com a capacidade de regeneração do planeta. Desta forma, ela deve priorizar não apenas a infraestrutura eficiente, mas também a criação de espaços que fomentem interações sociais, acesso universal a recursos e um senso de pertencimento comunitário (Cervi; Schmidt, 2022, p. 237).

Neste viés, há que se destacar que o verdadeiro bem-estar está ligado à capacidade de encontrar propósito e pertencimento nas interações sociais, algo que o modelo capitalista atual frequentemente negligencia. Alcançar esse equilíbrio exige uma ruptura com paradigmas de crescimento econômico ilimitado e uma reorientação cultural e política que valorize não só o pertencimento comunitário, como providencie as condições necessárias para que o ser humano possa viver uma vida saudável e produtiva (Etzioni, 2019, p. 53).

Destarte, a participação social no planejamento da mobilidade, princípio que é de suma importância para o presente estudo, relaciona-se diretamente com o caráter democrático das cidades sustentáveis. O diálogo entre os planejadores urbanos e os usuários é fundamental para proteger o meio ambiente e preservar laços comunitários, sendo que a mobilidade sustentável valoriza processos participativos, nos quais as comunidades têm voz ativa na elaboração de soluções. Isso não só aumenta a aceitação pública das mudanças, como também garante que elas sejam adaptadas às particularidades

loais, contribuindo para a identificação de demandas específicas que muitas vezes passam despercebidas em abordagens exclusivamente técnicas (Schmidt, 2024, p. 242).

Para melhor ilustrar o potencial da governança participativa, ver-se-á no capítulo que se segue modelos de mobilidade sustentáveis implementados com sucesso internacionalmente, que consideram a governança multissetorial, isto é, a abordagem que busca integrar Estado, mercado e comunidade em um esforço colaborativo na implementação de políticas públicas como estratégia para resolução de entraves concretos dificultando o investimento em transporte urbano sustentável e inclusivo. Dar-se-á significativa ênfase na participação ativa da comunidade como elemento capaz de sanar as dificuldades estruturais que muitas vezes impedem a implementação concreta de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável em três países, especialmente no âmbito municipal, para depois analisar como tais resultados podem possivelmente beneficiar as cidades brasileiras.

3. O PAPEL DA ORGANIZAÇÃO COMUNITÁRIA NA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: OS CASOS DE PORTO, POZNAŃ E OSLO

Quando bem estruturada, a governança multissetorial permite criar sistemas de transporte urbano que transcendem soluções pontuais, promovendo cidades mais resilientes e adaptadas às mudanças climáticas. Neste viés, são de especial destaque os casos da cidade de Porto, em Portugal, Poznań, na Polônia, e Oslo, na Noruega, que ilustram abordagens diversas de engajamento da sociedade civil, cada uma adaptada às suas particularidades locais, mas com elementos comuns que refletem a importância da governança colaborativa.

A cidade de Porto, da zona da Asprela, uma área densa em atividades universitárias e hospitalares em Portugal, participou do programa europeu CIVITAS ELAN entre 2008 e 2012, um projeto voltado a implementar medidas inovadoras de transporte sustentável que se destacou por priorizar a mobilização comunitária e a criação de soluções compartilhadas. Por meio de consultas públicas e fóruns participativos, os cidadãos contribuíram diretamente para a definição de melhorias, como a ampliação de infraestruturas cicloviárias e a reorganização de linhas de transporte público. Essa abordagem garantiu que as soluções fossem adaptadas às demandas locais, promovendo maior aceitação e uso pelos moradores (Carvalho, 2017, p. 75).

Contudo, o caso de Porto também revelou os limites da participação comunitária. Grupos mais vulneráveis, como idosos e trabalhadores de baixa renda, tiveram menor representação nos processos participativos, refletindo desigualdades estruturais que limitam o alcance de iniciativas desse tipo. Além disso, o projeto enfrentou dificuldades financeiras que restringiram a escala e a continuidade de algumas das medidas implementadas (Carvalho, 2017, p. 112).



No mesmo viés de sustentabilidade, a cidade de Poznań, na Polônia, investiu na expansão de sua rede de transporte público e na criação de ciclovias conectadas aos principais eixos urbanos. Esse progresso foi possível graças à combinação de financiamento público e privado, mas também ao engajamento ativo da comunidade, que participou de consultas para priorizar projetos e sugerir melhorias. No entanto, embora as iniciativas municipais de mobilidade foram acompanhadas de campanhas de conscientização e consultas públicas, a integração das demandas locais ao planejamento ainda enfrenta desafios relacionados à mobilização comunitária ampla e representativa, comum em contextos urbanos complexos (Rodrigues et al., 2022, p. 1159).

Salienta-se que o sucesso de Poznań reside em sua capacidade de equilibrar inovação tecnológica e participação comunitária. Por exemplo, a cidade implementou sistemas de bilhetagem eletrônica e campanhas de conscientização ambiental para incentivar o uso do transporte público. Ao alinhar as expectativas dos cidadãos com investimentos privados e políticas públicas, Poznań conseguiu aumentar a eficiência do transporte urbano enquanto reduzia emissões e congestionamentos (Olesków-Szłapka et al., 2020, p. 13).

Por derradeiro, Oslo, a capital da Noruega, tornou-se um exemplo global de mobilidade sustentável por meio de uma abordagem inclusiva e planejada. A cidade adotou medidas ambiciosas para reduzir a dependência de veículos motorizados, incluindo a criação de zonas de baixa emissão e a ampliação de calçadas e ciclovias. Essas iniciativas foram fundamentadas em amplos processos de consulta comunitária, que permitiram aos cidadãos contribuir com ideias e ajustes às políticas propostas (Olesków-Szłapka et al., 2020, p. 18).

No caso deste projeto, medidas como a criação de zonas de baixa emissão e a restrição ao tráfego motorizado enfrentaram oposição significativa inicial de comerciantes e moradores, preocupados com os impactos econômicos e logísticos. O planejamento participativo em Oslo precisou equilibrar interesses divergentes, como a priorização ambiental em face das preocupações econômicas locais. Isso demonstra que até mesmo cidades com estruturas avançadas de governança enfrentam tensões ao implementar políticas inovadoras (Veloso et al., 2023, p. 14).

O modelo de Oslo destaca a importância de construir consenso entre diferentes atores, especialmente em políticas que podem enfrentar resistência inicial, como restrições de tráfego no centro da cidade. O envolvimento da comunidade não apenas legitimou as mudanças, mas também forneceu *insights* sobre necessidades específicas, como acessibilidade e segurança. Além disso, parcerias com empresas locais ajudaram a desenvolver tecnologias inovadoras, como sistemas de compartilhamento de bicicletas, que complementaram as estratégias de mobilidade sustentável (Olesków-Szłapka et al., 2020, p. 16).

Os três casos supracitados mostram que a participação comunitária é mais do que um elemento adicional nas políticas de mobilidade urbana — ela é fundamental para sua legitimidade, eficácia e continuidade. Enquanto Porto ilustra os benefícios e desafios de engajar comunidades em contextos com restrições financeiras, Poznań destaca o equilíbrio entre inovação e engajamento social e Oslo exemplifica como o planejamento colaborativo pode ser integrado a políticas urbanas ambiciosas.

Embora os contextos culturais, econômicos e institucionais dessas cidades sejam distintos, e as três cidades tenham enfrentado dificuldades na implementação efetiva dos programas de mobilidade urbana sustentável por razões diferentes, elas compartilham um princípio essencial: a inclusão da comunidade não apenas legitima as políticas públicas, mas também gera soluções mais adaptadas às realidades locais (Rodrigues et al., 2022, p. 1160).

Abordando-se as lições específicas dos casos em comento, em primeiro lugar, observa-se que os projetos evidenciam a importância de promover a inclusão social por meio da mobilidade urbana. Em Poznań, a modernização do transporte público, com integração tarifária e ampliação das rotas, facilitou o acesso das comunidades periféricas ao centro urbano, reduzindo desigualdades de acesso a serviços essenciais e oportunidades econômicas. De forma semelhante, em Porto, as intervenções realizadas no âmbito do programa CIVITAS ELAN priorizaram a reorganização do transporte público para atender melhor às necessidades locais. Essas ações demonstram que, quando estruturadas de maneira participativa, as políticas de mobilidade urbana podem atuar como ferramentas de redistribuição de recursos e de equidade no espaço urbano (Carvalho, 2017, p. 102).

Além disso, os estudos revelam o fortalecimento dos laços comunitários como um benefício secundário, mas crucial. Em Oslo, as zonas de baixa emissão e os espaços exclusivos para pedestres não apenas diminuíram os impactos ambientais, mas também transformaram áreas urbanas em locais de convivência e interação social. Esse mesmo efeito foi observado em Poznań, onde a integração de espaços verdes com ciclovias e áreas públicas incentivou a formação de redes comunitárias mais fortes. Esses resultados reforçam que o planejamento urbano, quando aliado a políticas sustentáveis, pode revitalizar o tecido social das cidades (Olesków-Szłapka et al., 2020, p. 15).

Ademais, tanto Oslo quanto Poznań registraram reduções significativas nas emissões de carbono e melhorias na qualidade do ar como resultado das mudanças nos sistemas de transporte. Em Oslo, a introdução de zonas de baixa emissão e a priorização do transporte ativo, como caminhadas e ciclismo, foram determinantes para esses resultados. Em Porto, a integração de ciclovias e o estímulo ao uso de bicicletas complementaram os esforços para reduzir a dependência de veículos motorizados. Tais efeitos são provas contundentes de como os programas de mobilidade sustentável podem contribuir para mitigar os efeitos das mudanças climáticas (Milaré, 2015, p. 663).

Outro aspecto essencial desses estudos é a relação entre mobilidade urbana sustentável e saúde pública. A promoção do transporte ativo, observada em Oslo e Porto, incentivou a prática de atividades físicas, contribuindo para a redução de índices de obesidade e doenças associadas ao sedentarismo, como problemas cardiovasculares. Além disso, a melhoria da qualidade do ar nas áreas urbanas mitigou problemas respiratórios, beneficiando especialmente crianças e idosos. Esses impactos refletem como a mobilidade sustentável pode transformar a saúde coletiva e, ao mesmo tempo, aliviar pressões sobre os sistemas públicos de saúde (Lima et al., 2020, p. 332).

Por fim, na esfera econômica, em Poznań, a modernização tecnológica do sistema de transporte, com o uso de bilhetagem eletrônica e aplicativos para otimizar rotas, impulsionou o setor tecnológico local e aumentou a eficiência operacional. Já em Porto, o fortalecimento do transporte público contribuiu para a revitalização econômica de áreas menos acessíveis, criando um ambiente mais atrativo para o comércio e o turismo. Essas experiências destacam como a mobilidade urbana sustentável, quando planejada de forma integrada, pode estimular o dinamismo econômico e promover o desenvolvimento local ao promover a inovação e atrair investimentos (Carvalho, 2017, p. 102).

Contudo, assinala-se que a adaptação desses modelos a outras realidades, como objetiva-se no presente artigo, exige uma análise cuidadosa das peculiaridades locais de cada região. Um dos pontos críticos que os estudos demonstram é o engajamento comunitário desigual. Apesar da participação multissetorial e, especialmente, comunitária no planejamento urbano ter sido bem-sucedida, como nos casos supracitados, a realidade mostra que muitas iniciativas não conseguem mobilizar de forma eficaz a diversidade de grupos sociais que compõem os espaços urbanos. Populações vulneráveis, como moradores de periferias urbanas, frequentemente são excluídas dos processos decisórios, seja pela falta de acesso a informações, seja pela ausência de mecanismos que facilitem sua integração, como observou-se na menor representação de grupos mais vulneráveis e historicamente segregados nos processos decisórios no caso de Porto (Dave, 2009, p. 200).

Ademais, a resistência inicial da população a mudanças estruturais, como no caso de Oslo, também deve ser considerada. Em países que adotaram uma abordagem de planejamento urbano funcional de curto prazo, o automóvel ainda é amplamente associado a *status* social e liberdade individual, dificultando a aceitação de políticas restritivas ao seu uso. Existe uma cultura de profunda dependência do automóvel que é insustentável a longo prazo, mesmo que soluções ambientalmente sustentáveis como o transporte público básico, ciclovias e vias para tráfego de pedestres exigiram, para serem adotadas com eficácia, apenas uma fração dos fundos que já são destinados à construção, manutenção e policiamento das rodovias brasileiras (Schmidt, 2024, p. 238).

Por fim, destaca-se a ausência de políticas consistentes para capacitação técnica e fortalecimento institucional. A implementação de programas como os observados em Porto e Poznań depende de equipes bem preparadas, capazes de interpretar dados, planejar intervenções e engajar comunidades (Olesków-Szłapka et al., 2020, p. 18). No Brasil, a formação técnica na área de mobilidade urbana ainda é insuficiente, especialmente em municípios menores. Sem esse suporte, mesmo iniciativas bem-intencionadas acabam enfrentando dificuldades para alcançar implementação prática.

No que tange ao âmbito da economia, há que reconhecer-se que a atuação exclusivamente estatal no âmbito da implementação de políticas públicas é muitas vezes insuficiente contexto em que merece especial destaque a governança multissetorial supramencionada. Diferentemente de abordagens puramente centralizadas, que frequentemente desconsideram as especificidades locais, tal método, adotado em programas de mobilidade como os casos em comento, reconhece que nenhuma esfera, isoladamente, possui todos os recursos, capacidades e legitimidade necessários para implementar mudanças significativas e duradouras. sendo um meio de equilibrar interesses divergentes e alinhar esforços para alcançar o bem-estar coletivo e a sustentabilidade ambiental (Etzioni, 2019, p. 66).

O papel do Estado na governança multissetorial é de regulador e facilitador, ao criar um arcabouço legal que promova o equilíbrio entre inovação, eficiência e justiça social. Ele define as diretrizes e normas que orientam a ação conjunta, ao mesmo tempo em que assegura transparência e responsabilidade nos processos decisórios. O mercado contribui por meio de investimentos, tecnologias avançadas e gestão operacional, permitindo que as soluções sejam escaláveis e economicamente viáveis. A comunidade, por sua vez, atua como o elo que confere legitimidade às políticas públicas, assegurando que elas estejam alinhadas às necessidades reais da população e promovam o bem-estar coletivo (Schmidt; Araujo, 2012, p. 330).

Dá-se especial destaque à participação ativa dos membros da comunidade no planejamento urbano, uma vez que, ao coloca-los no centro do planejamento, torna-se possível incorporar valores éticos, culturais e sociais ao desenvolvimento urbano, equilibrando os interesses econômicos e ambientais. No contexto das cidades sustentáveis, os laços comunitários desempenham um papel essencial ao capacitar os moradores a se engajarem em ações coletivas, propor soluções urbanas e promover práticas que atendam aos objetivos de sustentabilidade social, ambiental e econômica. Ao mesmo tempo, essas iniciativas reforçam o senso de pertencimento e a identidade coletiva, elementos indispensáveis para a sustentabilidade urbana (Chowdhury, 2019, p. 309).

No entanto, a implementação do modelo de governança multissetorial com participação ativa da comunidade exige a superação de desafios significativos, como desigualdades na participação, disputas por poder e limitações financeiras como as já anteriormente vistas (Marx et al., 2015, p. 1099). Desta

forma, examinar-se-á no próximo capítulo a aplicação das lições inferidas pelo estudo dos programas de mobilidade urbana sustentável de Porto, Poznań e Oslo no âmbito dos municípios brasileiros, partindo-se dos parâmetros estabelecidos pela legislação brasileira sobre a mobilidade urbana sustentável e o planejamento urbano para abordar os entraves práticos à tais programas, e, ao final, as possíveis soluções que podem ser adotadas baseadas nos exemplos internacionais citados.

4. CIDADES SUSTENTÁVEIS E PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA NO BRASIL

No contexto brasileiro, a mobilidade urbana sustentável é predominantemente preconizada pela Lei 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A referida lei institui princípios, diretrizes e objetivos que orientam a integração dos diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território municipal. São princípios fundamentais desta a gestão democrática, o controle social do planejamento e avaliação da política de mobilidade urbana, envolvendo a sociedade civil nos processos decisórios relacionados à mobilidade (Brasil, 2012).

Para operacionalizar essa participação, a PNMU prevê a utilização de instrumentos como órgãos colegiados com a participação de representantes do poder público, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte, permitindo a deliberação conjunta sobre questões pertinentes à mobilidade urbana. Além disso, promove a realização de audiências e consultas públicas, espaços de diálogo entre o poder público e a população, possibilitando que os cidadãos expressem suas opiniões e contribuam para a construção das políticas de mobilidade. Estabelece também procedimentos sistemáticos de avaliação, envolvendo a sociedade na análise contínua das políticas implementadas, assegurando transparência e possibilitando ajustes conforme as demandas sociais (Polette; Tischer, 2019, p. 490).

Para efetivação da PNMU, o art. 24 da lei prevê a elaboração por parte do ente municipal dos Planos de Mobilidade Urbana, instrumento principal para concretização das diretrizes da lei. Esse projeto deve ser integrado ao Plano Diretor municipal, servindo estrategicamente para alinhar políticas de mobilidade às necessidades locais e aos objetivos de sustentabilidade ambiental, econômica e social (Brasil, 2012).

O Plano Diretor, ainda, possui previsão na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade, que o define como o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. A elaboração e revisão deste plano devem ser realizadas por meio de audiências públicas e debates, garantindo que as diversas demandas e perspectivas da comunidade sejam consideradas no planejamento urbano (Brasil, 2001).

De maneira similar à PNMU, o Estatuto da Cidade também possui como um de seus pilares fundamentais a gestão democrática da cidade, que se concretiza por meio da participação popular ativa



e de associações representativas na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (Goulart et al., 2015, p. 125).

Ao analisar esses marcos legais sob a perspectiva da participação cidadã, evidencia-se que tanto o Estatuto da Cidade quanto a PNMU estabelecem bases sólidas para a inclusão da população nos processos de planejamento e gestão urbana. No entanto, a efetividade dessas legislações depende da implementação prática desses mecanismos de participação, o que requer compromisso e ação contínua por parte do poder público e da sociedade civil (Santos et al., 2024, p. 648).

Ao tratar da implementação prática destas leis, cumpre assinalar que houve o engajamento de poucos municípios na elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana. Conforme levantamento realizado pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), considerando todos os municípios do país, somente 305 elaboraram um Plano de Mobilidade Urbana e aprovaram-no por algum instrumento normativo, totalizando aproximadamente 5.47% dos municípios brasileiros. Ainda, salienta-se que, destes 305 municípios, 293 estavam obrigados a elaborar o plano, ou seja, tinham mais de 20 mil habitantes, eram parte de região metropolitana ou integrante de área de interesse turístico, que ordinariamente possuem mais acesso à verbas para implementação de políticas públicas quando comparados à outros municípios (SEMOB, 2024).

Tais dados denotam a realidade brasileira quanto ao resguardo de princípios de sustentabilidade ambiental, que frequentemente são preteridos no planejamento urbano em razão de múltiplos fatores. Constata-se, mormente no âmbito municipal, onde se concretizam de modo mais robusto políticas ambientais, a fragmentação de esforços e a insuficiência de recursos financeiros e técnicos, que dificultam a adoção de soluções abrangentes e eficientes, ainda predominando o transporte individual motorizado e os reveses ambientais e sociais a ele atrelados (Abreu; Coelho, 2020, p. 1237).

Embora não seja um país de baixa renda, o Brasil é marcado por desigualdades abissais e vasta disparidade de recursos entre os municípios, assim como uma distribuição de renda ineficaz, que ocasiona, em cidades de baixa renda, serviços públicos deficitários ou até inexistentes. Neste diapasão, a escassez de recursos financeiros e técnicos enfrentada especialmente por pequenos e médios municípios é um dos obstáculos mais significativos para viabilizar projetos de mobilidade sustentável, que aparentam ser um ideal utópico considerando que muitas cidades carecem até de políticas básicas de saúde, segurança ou educação efetivas, mesmo que a necessidade de investimento para proporcionar a dimensão humana do tráfego seja cada vez mais urgente nas cidades contemporâneas (Gehl, 2014, p. 227).

Não só isso, como o Brasil enfrenta uma forte segregação espacial gerada por uma urbanização acelerada e desigual, com populações de baixa renda concentradas nas periferias urbanas, desconectadas

dos centros econômicos. Essa segregação força longos deslocamentos diários para o trabalho, que frequentemente dependem de um sistema de transporte coletivo sobrecarregado e ineficiente, comprometendo a qualidade de vida urbana e agravando as desigualdades sociais ao tornar o acesso à cidade mais caro e demorado para os moradores das periferias (Marx et al., 2015, p. 1101).

No âmbito nacional, a segregação socioespacial e a desigualdade de acesso à cidade historicamente fragilizaram os laços comunitários em muitos contextos urbanos, isto é, as conexões sociais, culturais e organizacionais que unem os indivíduos em um espaço compartilhado, seja ele físico, como um bairro, ou simbólico, como um grupo com objetivos comuns. Essas conexões, baseadas na confiança mútua, na solidariedade e na cooperação, formam o alicerce de comunidades resilientes e participativas, sendo reconhecido pela própria legislação brasileira ao tratar da importância da participação democrática nos processos decisórios ligados à gestão urbana (Un-Habitat, 2013, p. 129).

Com o intuito de preservar estes laços e promover o acesso inclusivo ao meio urbano, é imprescindível a adoção de soluções alternativas baseadas no estudo de caso realizado anteriormente para superar as limitações institucionais, culturais e socioeconômicas do país. A implementação de programas de mobilidade urbana sustentável depende da atuação articulada e democrática do Estado, mercado e sociedade civil, fundamental para superar lacunas estruturais e fomentar soluções duradouras (Schmidt, 2024, p. 242).

Tratando-se da escassez de recursos financeiros no âmbito municipal, a experiência de Oslo com parcerias público-privadas oferece uma solução promissora para o financiamento de políticas públicas no Brasil, tendo em vista a capacidade financeira do mercado para investir de maneira suplementar em métodos de transporte inovadores, especialmente em contextos onde o gestor municipal encontra dificuldades para implementar políticas públicas básicas que assegurem ao cidadão direitos como saúde, segurança e educação. Contudo, para que essas parcerias sejam bem-sucedidas, é essencial estabelecer um marco regulatório robusto que assegure a distribuição equitativa dos benefícios. Além disso, fundos específicos para mobilidade sustentável poderiam ser criados, direcionando investimentos para projetos prioritários, como ciclovias em regiões periféricas e corredores verdes que promovam modos ativos de transporte (Velooso et al., 2023, p. 12).

Cumprir destacar que, embora as parcerias público-privadas permitam que o setor privado não apenas financie, mas também contribua com inovação tecnológica e eficiência gerencial em projetos complexos, seu sucesso depende de um planejamento robusto que garanta alinhamento entre objetivos públicos e privados. Um elemento essencial para a eficácia destas é a criação de contratos claros, com cláusulas de desempenho bem definidas e mecanismos para mitigação de riscos, assim como um

ambiente regulatório confiável que promova segurança jurídica tanto para investidores quanto para governos (Araújo; Silvestre, 2014, p. 581).

Além disso, para que as parcerias público-privadas contribuam efetivamente para o desenvolvimento de sistemas de transporte mais inclusivos e sustentáveis, é imprescindível que se priorizem projetos que alinhem ganhos econômicos com impacto social positivo. Por exemplo, a construção de infraestrutura que atenda a áreas periféricas e promova a mobilidade sustentável inclusiva para populações que foram vítimas da segregação socioespacial vista anteriormente deve ser contemplada como critério fundamental nos contratos. Ferramentas como consultas públicas, plataformas digitais de monitoramento e relatórios periódicos podem ser utilizadas para garantir que as parcerias atendam aos interesses da população, ao mesmo tempo que fortalecem a legitimidade do processo (Peris et al. 2011, p. 89).

Já a limitação definida pela carência de profissionais com capacitação técnica, pode ser superada com a instauração de programas nacionais de treinamento voltados para servidores públicos, líderes comunitários e operadores de transporte. Inspirado na abordagem técnica de Poznań, que modernizou sistemas de transporte por meio de parcerias locais e internacionais, o Brasil poderia investir em capacitações voltadas para a coleta de dados, planejamento integrado e uso de tecnologias digitais. Consórcios intermunicipais também podem ser uma solução viável para otimizar recursos e compartilhar expertise, especialmente entre pequenos e médios municípios (Polette; Tischer, 2019, p. 507).

Na mesma via, com o intuito de melhorar a eficiência e a acessibilidade do transporte público, é imprescindível a criação de programas nacionais de formação voltados para servidores públicos e lideranças comunitárias. Conforme demonstrado em Porto e Poznań, estes programas de capacitação devem priorizar o uso de tecnologias digitais, como sistemas de monitoramento e bilhetagem eletrônica que possuam interfaces acessíveis a diferentes públicos, que podem ser usados para reduzir o tempo e o custo associado a operações manuais (Banister, 2008, p. 75).

Para a implementação de programas de mobilidade urbana sustentável, as cidades brasileiras podem criar conselhos locais de mobilidade urbana, tendo em vista o sucesso do programa CIVITAS em Porto, que uniu esforços governamentais e associações comunitárias. Esses conselhos, compostos por representantes de diferentes setores da sociedade, seriam responsáveis pela elaboração e monitoramento de políticas públicas no âmbito local, garantindo a políticas públicas de acesso ao meio urbano maior transparência, legitimidade e controle social (Barata, 2024, p. 477).

Destaca-se que a justiça e inclusão social estão entre os mais relevantes princípios da mobilidade urbana sustentável, e da mesma forma, devem ser um eixo estruturante para as adaptações no Brasil. Para garantir o engajamento comunitário com maior uniformidade em tais iniciativas, a criação de

plataformas digitais para consultas públicas e participação comunitária é uma das propostas mais viáveis, especialmente para ampliar o alcance a populações vulneráveis. Essas ferramentas poderiam integrar mapeamentos colaborativos, permitindo que os moradores identifiquem barreiras de mobilidade em tempo real, estimulando soluções localizadas e eficazes (Peris et al. 2011, p. 87).

Por fim, é imprescindível fomentar uma cultura de mobilidade sustentável, alinhada à ideia de bem-estar planetário (Schmidt, 2024, p. 38). Campanhas educativas voltadas para escolas e comunidades podem acelerar a aceitação de modos ativos e coletivos de transporte. Projetos piloto, como intervenções temporárias em ruas centrais, poderiam demonstrar os benefícios da mobilidade sustentável antes de sua implementação em larga escala. Essas iniciativas, além de sensibilizar a população, oferecem insumos valiosos para o ajuste de políticas públicas.

Como demonstrado, os desafios estruturais, financeiros e culturais enfrentados no contexto brasileiro são expressivos, mas não intransponíveis. Com a adoção de estratégias adaptativas e uma abordagem multissetorial, é possível superar as barreiras que historicamente limitam o potencial das cidades brasileiras. As estratégias estudadas configuram-se como notavelmente promissoras para promover o bem-estar coletivo conjugado à sustentabilidade ambiental, oferecendo, portanto, um caminho inovador para enfrentar os desafios contemporâneos de forma mais eficaz e responsável.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou responder ao seguinte problema: *de que forma a organização comunitária pode influenciar as políticas públicas de mobilidade urbana, visando a construção do bem-estar coletivo e de cidades mais inclusivas e sustentáveis?*

A análise de três casos internacionais – as cidades de Porto, Poznań e Oslo - indicam que a integração da comunidade no planejamento de políticas públicas de mobilidade sustentável contribui significativamente para o sucesso de tais programas. Em Porto, a adesão da população foi crucial para o sucesso das medidas implementadas. Poznań demonstrou que mudanças na infraestrutura podem transformar comportamentos sociais e promover maior adesão ao transporte sustentável. Oslo, por sua vez, destacou o potencial de políticas integradas para reduzir a dependência de veículos motorizados e os impactos ambientais negativos. Esses exemplos reforçam a importância de uma abordagem que privilegie não apenas a infraestrutura, mas também a conscientização e o engajamento social.

Embora o arcabouço normativo brasileiro que trata da mobilidade urbana sustentável, assim como a participação popular no planejamento urbano, seja sólido, sua implementação prática é limitada por entraves como a desigualdade socioeconômica e a carência de recursos técnicos e financeiros no âmbito municipal, que dificultam a implementação de tais modelos. Nesta senda, o principal entrave está



na implementação das diretrizes estabelecidas por normas como a PNMU e o Estatuto da Cidade ao contemplarem estratégias de governança multissetorial. A baixa adesão de municípios à elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana evidencia a necessidade de maior capacitação técnica e investimentos direcionados, sobretudo em cidades de pequeno e médio porte.

No entanto, as experiências internacionais elencadas também demonstram meios que o gestor urbano pode superar tais limitações, como em Oslo, onde as parcerias com empresas locais contribuíram para o desenvolvimento de métodos inovadores para implementação da mobilidade sustentável na cidade. Além disso, a experiência de Poznań sugere que investimentos em capacitação técnica e o uso de tecnologias digitais podem ajudar a superar essas limitações, enquanto o exemplo de Porto destaca a importância de incluir grupos vulneráveis nos processos decisórios para garantir equidade e eficácia.

Além disso, a implementação de tecnologias inovadoras, como bilhetagem eletrônica e plataformas digitais para engajamento comunitário, pode ser um diferencial significativo no alcance das metas de mobilidade sustentável. A criação de programas nacionais de capacitação técnica, aliados a parcerias público-privadas, também emerge como uma estratégia fundamental para capacitar gestores municipais e ampliar o alcance de soluções sustentáveis.

Dessa forma, conclui-se, mesmo diante das adversidades fáticas predominantemente socioeconômicas e culturais enfrentadas principalmente por municípios brasileiros de pequeno e médio porte, que o país pode ter condições amplas de implementar programas de mobilidade urbana sustentável caso se utilize de estratégias de governança multissetorial que valorizem a participação ativa da comunidade no planejamento urbano, observando-se as peculiaridades locais em cada caso, assegurando-se a alocação equitativa de recursos e o fomento a de tecnologias inovadoras. Desta forma, a combinação de planejamento colaborativo e políticas adaptadas às especificidades locais pode inaugurar um novo paradigma para as cidades brasileiras, promovendo inclusão social, sustentabilidade ambiental e bem-estar coletivo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mônica Cavalcanti Sá de; COELHO, Pedro Felipe da Costa. **Socio-technical transitions to sustainable urban mobility in Brazil**. Revista De Administração Da UFSM, 12(6), 1227–1241, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5902/1983465936254>. Acesso em: 21 out. 2024.

ARAÚJO, Joaquim Filipe Ferraz Esteves; SILVESTRE, Hugo Consciência. **As parcerias público-privadas para o desenvolvimento de infraestrutura rodoviária: experiência recente em Portugal**. Revista De Administração Pública, 48(3), 571–593, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0034-76121606>. Acesso em: 27 out. 2024.



BANISTER, David. **The sustainable mobility paradigm**. Transport Policy, Elsevier, vol. 15(2), 73-80, March, 2008. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/eee/trapol/v15y2008i2p73-80.html>. Acesso em: 26 out. 2024.

BARATA, A. F. **Participação social e justiça da mobilidade no Brasil**. Cadernos Metrôpole, 26(60), 465–487, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6004>. Acesso em: 05 nov. 2024.

BERTOLINI, Luca. **Sustainable urban mobility**, an evolutionary approach. European Spatial Research and Policy, 12, 109-125, 2005. Disponível em: <https://hdl.handle.net/11245/1.291381>. Acesso em: 08 nov. 2024.

BEZERRA, Barbara Stolte; DELMÔNICO, Diego V.G.; SANTOS, Ana Laura Lordelo dos; **Unfolding barriers for urban mobility plan in small and medium municipalities – A case study in Brazil**. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Elsevier, vol. 132(C), 808-822.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 29 jun. 2024.

_____. **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, 10 jul. 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 28 out. 2024.

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF, 3 jan. 2012. Acesso em: 28 out. 2024.

_____. Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. **Sistema de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana**: Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2 set. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/sistema-de-apoio-a-elaboracao-de-planos-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: 03 nov. 2024.

CARVALHO, Inês Rodrigues Urbano Fernandes de. **Análise à mobilidade inteligente urbana de pessoas: Caso da cidade do Porto**. 2017. Dissertação (Mestrado em Gestão com Especialização em Serviços) – Universidade Católica Portuguesa, Católica Porto Business School, Porto, 2017.

CARVALHO Sonia Aparecida de; PILAU SOBRINHO Liton Lanes; RAMIRES Celso Costa. **O paradigma de desenvolvimento sustentável e de sustentabilidade na modernidade: Utopia ou Realidade**. Revista FSA, v.12, n.1, jan./fev. 2015. Disponível em: <http://www4.unifsa.com.br/revista/index.php/fsa/article/view/640>. Acesso em: 11 nov. 2024.

CERVI, Jacson Roberto; SCHMIDT, João Pedro. **Enfrentar a crise climática com mais bem-estar: os argumentos do comunitarismo e do decrescimento se sustentam face às pesquisas sobre o bem-estar?** Revista Direitos Culturais, Santo Ângelo, v. 17, n. 41, p. 225-250, jan./abr. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.20912/rdc.v17i41.716>. Acesso em: 23 out. 2024.



CHOWDHURY, R. **Sustainable urbanisation and community engagement**. In: Systems Thinking for Management Consultants. Flexible Systems Management. Springer, Singapore, 2019. Disponível em: https://doi.org/10.1007/978-981-13-8530-8_11. Acesso em: 12 nov. 2024.

DAVE, Seema. Dave, Seema. **Neighbourhood density and social sustainability in cities of developing countries**. Sustainable Development 19 (2011): 189-205. Disponível em: <https://doi.org/10.1002/SD.433>. Acesso em: 10 nov. 2024.

ETZIONI, Amitai. **A terceira via para a boa sociedade**; seguido dos manifestos comunitaristas: Plataforma comunitarista responsiva e Manifesto pela diversidade na unidade. Tradução: João Pedro Schmidt. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2019.

FERRER, Gabriel Real. **El derecho ambiental y el derecho de la sostenibilidad**. Estudios y propuestas para la conservación, A.C.: Abogando por la conservación. [s. p.]. Disponível em: <http://www.pnuma.org/gobernanza/documentos/VIProgramaRegional/3%20BASES%20DERECHO%20AMB/6%20Real%20Ferrer%20Der%20amb%20y%20derecho%20a%20la%20sost.pdf>. Acesso em: 04 nov. 2024.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

GOULART, J.O.; TERCI, E.T.; OTERO, E.V. **Participação política e gestão urbana sob o Estatuto da Cidade**. Urbe. Revista Brasileira De Gestão Urbana, 7(1), 122–135. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.007.001.AO08>. Acesso em: 09 nov. 2024.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução de Maria Estela Heider Cavalheiro. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

LEITÃO, Sérgio; RUBIM, Barbara. **O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades**. Estud av [Internet]. 2013; 27(79):55 – 66. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300005>. Acesso em: 10 nov. 2024.

LIMA, Filipe Antunes; LIMA, Samuel do Carmo. **Construindo cidades saudáveis**: a instrumentalização de políticas públicas intersectoriais de saúde a partir do Planejamento Estratégico Situacional. Saúde e Sociedade, 29(2), e200058, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-12902020200058>. Acesso em: 09 nov. 2024.

LIMA, L. L.; LUI, L.; DIAS, G. V. R. S.; PAPI, L. P.; DEMARCO, D. J. **Planejamento governamental nos municípios brasileiros**: em direção a uma agenda de pesquisa. Cadernos EBAPE.BR, 18(2), 323–335, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1679-395177989>. Acesso em: 12 nov. 2024.

MARX, Roberto et al. **Spatial contexts and firm strategies**: applying the multilevel perspective to sustainable urban mobility transitions in Brazil. Journal of Cleaner Production, v. 108, p. 1092-1104, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.09.001>. Acesso em: 24 out. 2024.

MILARÉ, Édís. **Direito do ambiente**. 10. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015.

OLESKÓW-SZŁAPKA, Joanna; PAWŁYSZYN, Irena; PRZYBYLSKA, Joanna. **Sustainable urban mobility in Poznan and Oslo**: Actual state and development perspectives. Sustainability, v. 12, n. 16, p. 6510, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/su12166510>. Acesso em: 31 out. 2024.



PERIS, J.; ACEBILLO-BAQUÉ, M.; CALABUIG, C. **Scrutinizing the link between participatory governance and urban environment management**. The experience in Arequipa during 2003-2006. *Habitat International*, 35, 84 - 92, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/J.HABITATINT.2010.04.003>. Acesso em: 12 nov. 2024.

POLETTE, M.; TISCHER, V. **Sistema de avaliação de cidades de referência em transportes e mobilidade urbana sustentável**. *Cadernos Metrôpole*, 21(45), 481–509, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4506>. Acesso em: 09 nov. 2024.

RODRIGUES, L. F. V.; MAIA, A. G.; CARVALHO, C. S. de. **Políticas públicas e mobilidade urbana sustentável: análise comparativa entre Groningen e Campinas**. *Cadernos Metrôpole*, 24(55), 1143–1161, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2022-5513>. Acesso em: 11 nov. 2024.

SANTOS, A. P. dos; SANTOS, J. S. A.; BONATTO, D. do A. M. **Mobilidade urbana sustentável em cidade de pequeno porte: o caso de Conde-PB**. *Cadernos Metrôpole*, 26(60), 637–661, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6011>. Acesso em: 07 nov. 2024.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Curso de direito ambiental**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2023.

SCHMIDT, João Pedro. **Mudanças climáticas: por que o mais grave problema da humanidade não se tornou o problema político nº 1?** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2024.

SCHMIDT, João Pedro; ARAUJO, Neiva Cristina de. **Comunidade e comunitarismo na Constituição Federal e na legislação brasileira**. *Revista NEJ - Eletrônica*, v. 17, n. 3, p. 327-344, set./dez. 2012. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/nej/article/download/4203/2414>. Acesso em: 11 nov. 2024.

SHELLER, Mimi; URRY, John. **The new mobilities paradigm**. *Environment and Planning A: Economy and Space* 38(2):207 – 226. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a37268>. Acesso em: 27 out. 2024.

SPEER, Johanna. **Participatory governance reform: A good strategy for increasing government responsiveness and improving public services?** *World Development*, 40, 2379-2398, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/J.WORLDDEV.2012.05.034>. Acesso em: 31 out. 2024.

UN-HABITAT. **Planning and design for sustainable urban mobility: Global report on human settlements 2013**. Routledge, 2013. Disponível em: <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781315857152/planning-design-sustainable-urban-mobility-un-habitat>. Acesso em: 28 out. 2024.

VELOSO, C. dos S.; CANETTIERI, T.; ANDRADE, B. M. de. (2023). **As transformações nas pautas da reforma urbana e do direito à cidade: Vozes e práticas sociais de movimentos e territórios populares na Rmbh**. In *SciELO Preprints*. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.6844>. Acesso em: 30 out. 2024.



Sobre os autores:**William Böck Polydoro**

Graduado em Direito pela Universidade de Santa Cruz do Sul (2016); Especialista em Direito pela Universidade de Santa Cruz do Sul (2023); Mestrando em Direito pelo Programa de Pós Graduação em Direito da Universidade de Santa Cruz do Sul. Membro do grupo de pesquisa Comunitarismo e Políticas Públicas vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade de Santa Cruz do Sul, Rio Grande do Sul, Brasil. E-mail: wbpolydoro@gmail.com. Telefone: (51) 99990-1297. Endereço profissional: Rua Ernesto Carlos Iserhard, 600 - 2º Andar - Higienópolis, Santa Cruz do Sul - RS, 96825-040.

Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC)

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/6428339406643110> ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-3947-2528>

E-mail: wbpolydoro@gmail.com

João Pedro Schmidt

Doutor em ciência política pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, com pós-doutorado pela The George Washington University, EUA. Professor titular da Universidade de Santa Cruz do Sul, docente e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Direito. E-mail: jpedro@unisc.br.

Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3969594492100690> ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9100-2607>

E-mail: jpedro@unisc.br