

XXXII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI SÃO PAULO - SP

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I

VALMIR CÉSAR POZZETTI

ANA FLÁVIA COSTA ECCARD

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydée Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRIO - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Ednilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direito urbanístico, cidade e alteridade I[Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Valmir César Pozzetti, Ana Flávia Costa Eccard – Florianópolis: CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-313-8

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Os Caminhos Da Internacionalização E O Futuro Do Direito

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito urbanístico. 3. Cidade e alteridade. XXXII Congresso Nacional do CONPEDI São Paulo - SP (4: 2025: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

XXXII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI SÃO PAULO - SP

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I

Apresentação

A edição do XXXIII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI, ocorrida na Universidade Mackenzie, na cidade de São Paulo, de forma presencial, nos ofereceu produções científicas inestimáveis, no âmbito do Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Os trabalhos apresentados abordam uma conjuntura de temas e ideias necessárias à reflexão da comunidade científica sobre os problemas urbanos e as possíveis soluções. Dentro deste contexto, as apresentações realizadas no Grupo de Trabalho - DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE I – no dia 28 de novembro de 2025, constataram-se qualificadas contribuições para o campo das Ciências Sociais Aplicadas; além de profícuo debate de todos os presentes na sala. As apresentações abordaram diferentes temáticas relativas ao meio ambiente urbano, expondo problemáticas e sugestões de crescimento humano e desenvolvimento sustentável dentro destas áreas. O GT “Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I”, foi coordenado pelos professores doutores: Ana Flávia Costa Eccard (Centro Universitário Unifacvest) e Valmir César Pozzetti (Universidade Federal do Amazonas e Universidade do Estado do Amazonas), que estimularam o debate e a participação de todos os presentes. A obra que ora apresentamos reúne os artigos selecionados por meio do sistema de dupla revisão cega por avaliadores ad hoc, de modo que temos certeza de que os temas a seguir apresentados são instigantes e apresentam significativas contribuições para as reflexões dos Programas de Pós-graduação em Direito, reunidos no CONPEDI.

Os trabalhos iniciaram-se com a apresentação de Ronaldo do Nascimento Monteiro Júnior, com o trabalho intitulado “A CRÍTICA MARXISTA AO DIREITO E A NEGAÇÃO MATERIAL DO DIREITO À MORADIA: REFLEXÕES A PARTIR DE “QUARTO DE DESPEJO – DIÁRIO DE UMA FAZELADA ”, que realizou uma crítica sob o ponto de vista marxista, sobre a obra “Quarto de Despejo”, concluindo que o direito à moradia funciona como direito burguês, reduzido à mercadoria, perpetuando a exclusão estrutural da classe trabalhadora, sobretudo dos mais pobres. Já os autores Miguel Ettinger de Araújo Junior, Isabela Franciane Bassani Mangolin, no trabalho intitulado “A RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL PREVENTIVA COMO INSTRUMENTO DE JUSTIÇA URBANA: TUTELA DA FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE E SUA POTENCIALIZAÇÃO” analisam a possibilidade de se responsabilizar civilmente o infrator, com viés preventivo e como instrumento de justiça e ordenamento territorial. No trabalho intitulado “DIREITO À MORADIA E INTERSECCIONALIDADE: OS IMPACTOS DA DESIGUALDADE HABITACIONAL

“SOBRE AS MULHERES PRETAS OU PARDAS NO BRASIL” de autoria de Carina Lopes de Souza e Elenise Felzke Schonardie, as autoras fazem uma abordagem a respeito dos direitos das mulheres à habitação e constatam que, historicamente, as dinâmicas urbanas privilegiaram um conjunto particular de sujeitos, o que impactou de forma direta a fruição do direito à moradia pelas populações pretas e pardas, em especial, pelas mulheres que integram este segmento. Seguindo uma linha de raciocínio similar, as autoras Sabrina Lehnen Stoll, Elenise Felzke Schonardie e Ana Maria Foguesatto, na pesquisa intitulada “DIREITO À MORADIA NO CONTEXTO DE EMERGÊNCIA CLIMÁTICA: EXPLORANDO SOLUÇÕES BASEADAS EM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL” em suas análises, concluíram que a proteção climática está ligada à justiça climática e que a Inteligência Artificial é uma ferramenta valiosa para enfrentar vulnerabilidades decorrentes das mudanças climáticas no direito à moradia, muito embora haja desafios éticos e legais a serem superados, sugerindo que o direito fundamental à proteção climática é crucial para garantir os direitos humanos em tempo de mudanças climáticas. Já no trabalho intitulado “ENTRE A NORMA E A REALIDADE: LIMITES DA REURB DIANTE DO DESLOCAMENTO FORÇADO E DA VIOLÊNCIA URBANA EM FORTALEZA” o autor Marcus Euler Rodrigues Barrocas analisa, criticamente, se a atual conformação normativa da Regularização Fundiária Urbana e conclui que a REURB, nos moldes atuais, demanda reinterpretação crítica e aprimoramento institucional para que efetivamente se converta em vetor de justiça socioambiental e reconstrução do espaço urbano em áreas periféricas. As autoras Mariana Barbosa Cirne, Lays Martins Oliveira e Juliana da Silva Lima, no trabalho intitulado “ENTRE GATOS, ONÇAS E JAGUATIRICAS: O DIREITO À CIDADE E O DESCOMPASSO DO DIREITO HUMANO À ÁGUA NA COMUNIDADE DA EXPANSÃO DO CAPÃO COMPRIDO”, analisam com criatividade o descompasso entre o direito humano à água e a realidade empírica na comunidade periférica da Expansão do Capão Comprido, localizada em São Sebastião, Distrito Federal, a partir do “direito à cidade” e concluíram que, para a comunidade enfrentar as dificuldades de acesso à água potável, é necessário a efetiva participação comunitária. Seguindo uma linha de raciocínio semelhante, no trabalho intitulado “INSTRUMENTOS DE DIREITO AMBIENTAL E URBANÍSTICO PARA LIDAR COM AS MUDANÇAS CLIMÁTICAS: O CASO DE ANÁPOLIS-GO” as autoras Camila Rodrigues De Souza Brito e Mariana Barbosa Cirne, destacam a necessidade de uma revisão do plano diretor municipal de Anápolis/GO, onde se deverá fazer constar que, no âmbito da expansão urbana desordenada deve-se privilegiar a instituição de áreas de relevante interesse ecológico nas regiões de nascentes do Córrego das Antas e seus tributários, para resguardar a biodiversidade e os recursos hídricos. Já o trabalho “O DIREITO À CIDADE ACESSÍVEL NO BRASIL E OS DIREITOS HUMANOS: ANÁLISE DA IMPLEMENTAÇÃO DE NORMAS E A AGENDA GLOBAL DE DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA” de autoria de Maria Érica Batista dos Santos, Maria

Fernanda Leal Maymone e Angela Limongi Alvarenga Alves, pode-se verificar que as autoras buscaram demonstrar que a ineficácia das leis brasileiras de acessibilidade, reflete uma falha na forma de internalizar e aplicar, de forma integral e efetiva, os princípios da agenda global de direitos humanos, para que se possa concretizar a internacionalização do Direito, que é uma ferramenta crucial para promover cidades mais justas e inclusivas. Seguindo uma linha de raciocínio semelhante, o trabalho intitulado “O DIREITO À CIDADE COMO DIREITO FUNDAMENTAL COLETIVO” a autora Maria Eliza Lemos Schueller Pereira da Silva, analisou e concluiu que mesmo não sendo um conceito jurídico positivado, o direito à cidade como direito fundamental coletivo, pode ser vislumbrado em várias partes do ordenamento jurídico, sendo necessário que esse direito seja conceituado, para que possa ser posto na prática jurídica, de forma a assegurar o princípio da dignidade da pessoa humana. Já o trabalho intitulado “O DIREITO À CIDADE REFLETIDO PELA DISPUTA DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR EM BELO HORIZONTE”, analisa o processo de regulamentação da Outorga Onerosa do Direito de Construir - OODC - no município de Belo Horizonte e conclui que a atuação legislativa dissociada da participação social fragiliza o direito à cidade, transformando o instrumento de política urbana e os processos participativos em simulacros que passam a ser combatidos por meio da judicialização de políticas públicas. O trabalho “O DIREITO ESGOTADO À MORADIA E A INVERSÃO DO ESG: FUNÇÃO SOCIAL E VIOLÊNCIA ESTRUTURAL NO CASO CDHU-MARÍLIA” de autoria de Laura Antônio de Souza, Gabriel Guerra Miranda Muzeka dos Santos analisa a efetividade do direito fundamental à moradia no Brasil, a partir do estudo de caso do Conjunto Habitacional Paulo Lício Nogueira, em Marília/SP, construído pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo (CDHU) e conclui que a efetividade do direito à moradia exige transformar a política habitacional em sistema de governança solidária, integrando sustentabilidade, inclusão social e transparência, resgatando a densidade normativa da Constituição. Já as autoras Maria Eliza Lemos Schueller Pereira da Silva, Luís Henrique Freitas Diniz no trabalho “O DIREITO FUNDAMENTAL À CIDADE SUSTENTÁVEL” analisam o direito à cidade sustentável, deve este ser reconhecido como direito fundamental, não apenas por decorrência constitucional, mas por expressar uma exigência histórica de justiça social e urbanística. E que seu reconhecimento, enquanto direito fundamental, é obrigatório, haja visto que o art. 5º, § 2º da Carta Magna, não é taxativo, mas exemplificativo, abrindo espaço para novos direitos fundamentais que exsurgem de acordo com as necessidades sociais apresentadas em virtude do momento histórico vivenciado. A pesquisa de Cristiane Cassini Peter, intitulada “O ESTADO SOCIOAMBIENTAL E A GESTÃO JURÍDICA DOS DESASTRES: ENTRE A VULNERABILIDADE SOCIAL E A PROTEÇÃO AMBIENTAL NO BRASIL” analisa o papel do Estado Socioambiental na prevenção, gestão e responsabilização diante de desastres ambientais, concluindo que apenas por meio de políticas públicas intersetoriais, governança

participativa e instrumentos jurídicos eficazes como planejamento urbano, saneamento básico, moradia digna e responsabilização ambiental será possível enfrentar de forma justa e sustentável os desafios impostos pelos desastres em áreas urbanas. A pesquisa intitulada “O PLANO NACIONAL DE HABITAÇÃO E A SUA REFORMULAÇÃO PARA 2040”, de autoria de Amanda Nicole Aguiar de Oliveira, Nelcy Renata Silva De Souza e Patrícia Fortes Attademo Ferreira, analisou o Plano Nacional de Habitação como parte da Política Nacional de Habitação que teve como foco principal programa Minha Casa, Minha Vida, o qual obteve sucesso na produção em massa de moradias, mas que, no entanto, sua abordagem centralizada gerou impactos negativos, como a segregação socioespacial, ao construir em periferias distantes. Segundo esta linha de raciocínio, o trabalho “OS DESLOCADOS DA MINERAÇÃO: O CASO DO DISTRITO DE ANTÔNIO PEREIRA EM OURO PRETO MINAS GERAIS” de autoria de Sílvia Letícia Ribeiro analisou a situação da população do Distrito de Antônio Pereira, no município de Ouro Preto/MG, diante do deslocamento compulsório imposto em razão do risco de rompimento da Barragem de Doutor, integrante do Complexo Minerário de Timbópeba; concluindo que o deslocamento compulsório imposto à população configura afronta direta ao princípio da dignidade da pessoa humana, materializada na privação do direito à cidade. Já o trabalho intitulado “PARTICIPAÇÃO POPULAR E CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO: A DIMENSÃO EDUCATIVA DO PROJETO LAGEANO DE HABITAÇÃO” de autoria de Ana Flávia Costa Eccard, Maria Eduarda Xavier Beltrame, Eládio Boccardi da Silva, analisou o Projeto Mutirão de habitação em Lages, como uma experiência concreta de urbanismo participativo, com ênfase na dimensão educativa; concluindo que o projeto representa uma experiência transformadora de urbanização, em que o fazer coletivo se torna também um ato educativo e político. Já a pesquisa intitulada “PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO MUNICIPAL E OBRIGAÇÕES MUNICIPAIS”, de autoria de Edson Ricardo Saleme, Cleber Ferrão Corrêa e Maria Fernanda Leal Maymone analisou a necessidade de se levar em consideração as aspirações populares para se ter um conjunto de elementos viáveis para se consignar no instrumento planificador do município; indicando, ao final, que atualmente a planificação tem tomado como base os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da Nova Agenda Urbana (NAU), da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) e do pacto climático do Acordo de Paris, de forma a cumprir os objetivos brasileiros internacionalmente assumidos. Na pesquisa intitulada “POLÍTICAS PÚBLICAS DIRECIONADAS À MOBILIDADE URBANA DE GRUPOS VULNERÁVEIS NO MUNICÍPIO DE LAGES-SC”, os autores Viviane Grassi , Ana Flávia Costa Eccard e Túlio César Schlischting da Silva, fizeram uma excelente análise a respeito das políticas públicas de mobilidade urbana voltadas a grupos vulneráveis no município de Lages-SC, em especial pessoas com deficiência, idosos, gestantes e populações em situação de vulnerabilidade social; e, ao final, concluem que a efetividade das políticas depende da consolidação de uma estratégia perene e

multidisciplinar, capaz de promover inclusão e garantir o direito à cidade. Finalizando, os autores Josiane Ferreira, Ana Soares Guida e Gabriel Sousa Marques de Azevedo, na pesquisa intitulada “ TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E SUSTENTABILIDADE URBANA NA ÁFRICA DO SUL: DESAFIOS, OPORTUNIDADES E PERSPECTIVAS JURÍDICO-AMBIENTAIS” fizeram um destaque importante a transição energética como um vetor crucial para a sustentabilidade urbana sob a ótica do Direito Ambiental na África do Sul; concluindo que a implementação da justiça social e ambiental em ambientes urbanos, apesar dos desafios como a resistência de grupos de interesse e a falta de recursos, oferece vastas oportunidades para construir cidades mais sustentáveis, equitativas e resilientes.

A leitura transversal dos trabalhos apresentados nos apresenta um retrato, a saber, que a dimensão social constitui o eixo estruturante das reflexões desenvolvidas no GT. As pesquisas analisam os instrumentos jurídicos de política urbana e acabam por revelar que raça, gênero, classe, território e vulnerabilidade moldam a experiência concreta dos sujeitos na cidade. Ao problematizar desigualdades históricas, deslocamentos compulsórios, inacessibilidade de serviços essenciais, impactos das emergências climáticas e barreiras estruturais à participação social, os pesquisadores reafirmam que o Direito Urbanístico só se realiza plenamente quando orientado pela justiça social. Assim, o conjunto das produções contribui para reposicionar o debate sobre urbanização, moradia e território a partir de uma epistemologia comprometida com a dignidade humana e com formas coletivas de produção da cidade.

Os trabalhos apresentados, sem exceção, contribuíram com temas atuais para o Direito Urbanístico, tecnologia e desenvolvimento sustentável. Permitindo-se um olhar mais atento para as relações humanas no meio ambiente urbano, dentro de um contexto construtivo, para se desenvolver políticas públicas que nos permitirá avançar com segurança no âmbito das relações humanas, promovendo a alteridade. Desejamos, pois, a todos, uma excelente leitura.

POLÍTICAS PÚBLICAS DIRECIONADAS À MOBILIDADE URBANA DE GRUPOS VULNERÁVEIS NO MUNICÍPIO DE LAGES-SC

PUBLIC POLICIES AIMED AT THE URBAN MOBILITY OF VULNERABLE GROUPS IN THE MUNICIPALITY OF LAGES-SC

**Viviane Grassi
Ana Flávia Costa Eccard
Túlio César Schlischting da Silva**

Resumo

Este artigo analisa as políticas públicas de mobilidade urbana voltadas a grupos vulneráveis no município de Lages-SC, em especial pessoas com deficiência, idosos, gestantes e populações em situação de vulnerabilidade social. A relevância do estudo decorre da necessidade de garantir acessibilidade como condição para o exercício pleno da cidadania. O problema de pesquisa consiste em verificar se as políticas locais têm assegurado mobilidade inclusiva ou se ainda persistem barreiras no espaço urbano. Parte-se da hipótese de que, apesar dos avanços normativos e administrativos, há lacunas estruturais e tecnológicas que comprometem a efetividade da acessibilidade. O objetivo geral é avaliar a efetividade dessas políticas, identificando avanços e desafios. O método adotado é qualitativo e exploratório, com base em pesquisa bibliográfica, documental e em questionário aplicado à Prefeitura de Lages. Os resultados revelam avanços como a elaboração do PlanMob/Lages, a adequação parcial do transporte coletivo e normas locais específicas, mas também indicam dificuldades na padronização de calçadas, na acessibilidade plena de edificações e na incorporação de tecnologias assistivas. Conclui-se que a efetividade das políticas depende da consolidação de uma estratégia perene e multidisciplinar, capaz de promover inclusão e garantir o direito à cidade.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Grupos vulneráveis, Acessibilidade, Planmob/lages, Tecnologia assistiva

Abstract/Resumen/Résumé

This article examines public policies on urban mobility directed at vulnerable groups in the municipality of Lages, Brazil, particularly persons with disabilities, the elderly, pregnant women, and populations in situations of social vulnerability. The relevance of the study lies in the need to ensure accessibility as a prerequisite for the full exercise of citizenship. The research problem is to determine whether local policies have effectively guaranteed inclusive mobility or whether barriers in the urban space still persist. The hypothesis is that, despite normative and administrative progress, structural and technological gaps continue to compromise accessibility. The general objective is to assess the effectiveness of these policies, identifying both advances and challenges. The study adopts a qualitative and exploratory method, based on bibliographic and documentary research, complemented by a

questionnaire submitted to the Lages City Hall. The findings indicate progress, such as the adoption of the PlanMob/Lages, the partial adaptation of public transportation, and the implementation of specific local regulations, but also highlight difficulties in standardizing sidewalks, ensuring accessibility in public buildings, and incorporating assistive technologies. The conclusion is that policy effectiveness depends on the consolidation of a long-term, multidisciplinary strategy capable of promoting inclusion and ensuring the right to the city.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Urban mobility, Vulnerable groups, Accessibility, Planmob/lages, Assistive technology

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como tema a análise das políticas públicas direcionadas à mobilidade urbana de grupos vulneráveis no município de Lages, Estado de Santa Catarina. A delimitação recai sobre a acessibilidade de pessoas com deficiência, idosos, gestantes e indivíduos em situação de vulnerabilidade social, no âmbito das normas constitucionais e infraconstitucionais que asseguram o direito à locomoção e à inclusão.

A justificativa deste estudo decorre da constatação de que a mobilidade urbana, mais do que um simples deslocamento físico, constitui condição essencial para o exercício da cidadania e para a efetivação da dignidade da pessoa humana. A ausência de acessibilidade plena em espaços públicos representa uma barreira estrutural à igualdade de oportunidades, comprometendo o direito à cidade e à convivência social.

O problema de pesquisa que orienta esta investigação consiste em verificar em que medida as políticas públicas implementadas no município de Lages-SC têm garantido mobilidade inclusiva aos grupos vulneráveis ou se persistem barreiras físicas, sociais e institucionais que restringem seu pleno acesso ao espaço urbano. Parte-se da hipótese de que, embora haja avanços normativos, administrativos e tecnológicos — como a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob/Lages) e a adoção de legislações locais específicas —, ainda subsistem lacunas estruturais e de implementação que comprometem a efetividade da acessibilidade.

O objetivo geral é analisar a efetividade das políticas públicas municipais de mobilidade urbana em relação aos grupos vulneráveis em Lages-SC. Como objetivos específicos, busca-se: (i) conceituar e caracterizar os grupos vulneráveis e suas necessidades de locomoção; (ii) examinar a legislação vigente aplicável à mobilidade e acessibilidade urbana; (iii) investigar, junto à Secretaria de Planejamento e Mobilidade Urbana, as ações implementadas e os compromissos assumidos pela gestão pública municipal; e (iv) identificar tecnologias assistivas e boas práticas capazes de fortalecer a inclusão e servir de referência para novas políticas.

A metodologia adota abordagem qualitativa e exploratória, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental, com apoio em dados oficiais e legislação correlata. Complementarmente, para permitir o confronto entre o marco jurídico e a efetividade das políticas públicas em execução, realizou-se solicitação de informações públicas à Secretaria de

Planejamento e Mobilidade Urbana de Lages, respaldada na Lei de Acesso à Informação - Lei nº 12.527/2011 –, a fim de aproximar a análise teórica da realidade prática local.

Por fim, a organização do artigo estrutura-se da seguinte forma: após a introdução, apresentam-se os conceitos preliminares de mobilidade urbana e grupos vulneráveis, com destaque para sua relevância social e jurídica; em seguida, examina-se a legislação pertinente em âmbito constitucional, federal, estadual e municipal; na sequência, realiza-se uma análise sobre a acessibilidade no município de Lages-SC, com base em informações oficiais da gestão pública; posteriormente, discute-se o uso da tecnologia assistiva como instrumento de inclusão e mobilidade; e, ao final, são expostas as conclusões do estudo, ressaltando os avanços, desafios e perspectivas para a consolidação de uma política urbana verdadeiramente inclusiva.

2. PERSPECTIVAS TEÓRICAS E SOCIAIS DA MOBILIDADE URBANA E GRUPOS VULNERÁVEIS

Para o adequado desenvolvimento do estudo ora proposto é primordial trazer a lume os conceitos de mobilidade urbana e grupos em vulnerabilidade. O primeiro conceito, em linhas gerais, passa pela necessidade de entender a dinâmica de movimentação das pessoas dentro do espaço onde residem. Nesses termos, a Lei n. 12.587/12 define a mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (Brasil, 2012).

Importante entender que o acesso à cidade é base para aquisição de inúmeros outros direitos sociais e, dessa feita, deve constantemente protagonizar as políticas públicas municipais. Sobre esse tema, ensina Eccard *et al.* (2024):

Pode-se inferir que o "direito à cidade" como conceito propõe uma visão de cidades mais inclusivas e democratizadas, onde o espaço urbano é um direito comum, e não apenas um produto de dinâmicas econômicas. Isso envolve uma transformação nas práticas de planejamento e governança urbanos para facilitar formas de vida mais justas e sustentáveis. Portanto, o conceito vai além de uma análise estritamente marxista do urbano, oferecendo um quadro para entender a cidade como um espaço central de emancipação social e política (Eccard *et al.*, 2024, p. 347)

Veja que a compreensão da situação atual da mobilidade urbana brasileira demanda entender o crescente êxodo rural registrado no Brasil no século passado. O expressivo crescimento industrial gerou um complexo “tecido urbano” que na visão de Lefebvre (2011, p.19)

criou exigências para esse novo modo de vida, dentre elas a carência de uma mobilidade inclusiva e eficaz. Santos (2000) observa que direito de acesso a bens e serviços no espaço urbano revela-se condicionado, em grande medida, pela posição socioeconômica dos sujeitos e pela sua localização geográfica, e, consequentemente, reproduz padrões de exclusão.

De acordo com o Censo Demográfico de 2022, 87,4% dos brasileiros residem em centros urbanos ao passo que apenas 12,6% permanecem no campo (IBGE, 2022). Em termos globais, o Relatório Mundial das Cidades 2022, publicado pela ONU-Habitat, concluiu que 68% da população mundial será urbana até 2050, gerando uma enorme demanda por infraestrutura para que se alcance uma qualidade de vida minimamente aceitável para essa enorme quantidade de pessoas (ONU, 2022).

Ciente desse enorme desafio, a Organização das Nações Unidas incluiu a mobilidade urbana como tema transversal dentre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, impondo a necessidade de se desenvolver uma infraestrutura de qualidade, confiável e resiliente que permita equalizar o acesso à cidade indistintamente aos habitantes das cidades.

Entre os cidadãos que habitam os centros urbanos, este estudo concentra-se na análise da acessibilidade aos espaços públicos para aqueles que apresentam algum tipo de necessidade especial. Para esse grupo social, o simples acesso aos locais e equipamentos públicos se mostra preponderante ao exercício da cidadania civil e ao mais elementar propósito de alcançar a dignidade da pessoa humana.

Para delinear o objeto de discussão deste artigo, é importante descrever o conceito de acessibilidade, conforme o Estatuto da Pessoa com Deficiência. Diz a legislação que

É possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (Brasil, 2015).

Nesse mesmo propósito, tem-se, à luz do ensinamento de Silva (2023, p. 06), que “não há, no direito internacional ou interno, conceito positivado de Grupo Vulnerável sendo, portanto, papel da doutrina fazê-lo”.

Assim, Mazzuoli (2015, p.259), pode-se conceituar grupos vulneráveis como “coletividades de pessoas que, apesar de não pertencerem propriamente às minorias, eis que não

possuidoras de uma identidade coletiva específica, necessitam, não obstante, de proteção especial em razão de sua fragilidade ou indefensabilidade". Sobre a interrelação dos temas aqui tratados, temos que, conforme Eccard *et al.* (2024, p. 354) a mobilidade urbana eficiente e inclusiva constitui requisito fundamental para a promoção da equidade e da justiça social no espaço urbano, ao assegurar que grupos historicamente marginalizados possam acessar serviços essenciais, oportunidades de trabalho e educação. Barbosa (2017) *apud* Eccard *et al.* (2024, p 354) enfatiza que as políticas de mobilidade, quando planejadas de maneira sensível às desigualdades sociais, devem contemplar as necessidades das populações mais vulneráveis, de modo a garantir que nenhuma parcela da sociedade seja excluída.

À luz do pensamento de Santos (2000), evidencia-se que, embora a conquista da casa própria represente um avanço material, o espaço destinado a esses moradores reforça uma lógica de subordinação às regiões centrais, onde se concentram bens e serviços essenciais ao exercício da cidadania. A condição periférica, portanto, ultrapassa a dimensão geográfica e traduz uma marginalização de caráter social e político, que reproduz desigualdades estruturais no espaço urbano.

Com base nos conceitos acima expostos, pode-se elencar diversos grupos sociais que retratam imprescindível necessidade de atenção especial da Administração Pública a fim de mitigar a fragilidade a que estão expostos. Pessoas com alguma forma de deficiência física, idosos, gestantes e indivíduos em situação de pobreza são exemplos de grupos sociais que carecem de políticas públicas que promovam uma acessibilidade urbana inclusiva.

Para alcançar tal objetivo, a gestão pública municipal precisa prover um adequado planejamento de mobilidade urbana sustentável, cumprindo, assim, toda a exigência constante no ordenamento jurídico pátrio e, para sedimentar esse breve estudo, essa legislação peculiar será alvo de análise à frente.

3. FUNDAMENTOS NORMATIVOS DA ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO URBANO

A importância da acessibilidade restou evidente quando o legislador constituinte dispôs norma de eficácia programática disposta no art. 227, § 2º, que “a lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de

transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência” (Brasil, 1988).

A fim de regulamentar esse preceito constitucional, vários diplomas legais foram sancionados e publicados nos últimos anos. O mais importante, certamente, é o Estatuto da Pessoa com Deficiência, disposto na Lei n. 13.136/2015. A legislação busca, sobretudo, garantir e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e liberdades fundamentais por pessoas com deficiência, buscando sua inclusão social e pleno exercício da cidadania civil. (Brasil, 2015).

Nesse escopo, o estatuto define quem é a “pessoa com deficiência” e estabelece direitos fundamentais em áreas como vida, saúde, educação, moradia, trabalho, assistência social, previdência social, cultura, esporte, turismo e lazer. Adstrito ao trabalho em desenvolvimento, tem-se regramento acerca do acesso com segurança e autonomia aos diversos ambientes e equipamentos urbanos. Por mais elementar que seja, o simples acesso aos locais comuns é fundamental para inserção dos grupos vulneráveis na vida social cotidiana.

No artigo 3º, o Estatuto da Pessoa com Deficiência faz alusão à tecnologia assistiva ou ajuda técnica, definindo os termos como,

III - produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social.

Ainda dentre a legislação que regula a acessibilidade de pessoas com deficiência, importante destacar as Leis n. 10.048/00 e 10.098/00, ambas reguladas pelo Decreto n. 5.296/04. A primeira lei trata da prioridade de atendimento para pessoas com algum tipo de vulnerabilidade, dispondo acerca de um atendimento diferenciado que se amolde as necessidades dessas pessoas. Um exemplo claro previsto na referida lei é a exigência de normas de construção para edifícios de uso público, destinadas a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

A Lei n. 10.098/00, por sua vez, trata especificamente sobre a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Desta forma, vale frisar que descreve a norma que “o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida” (Brasil, 2000).

Semelhante à normatização anterior, com importância para parte conclusiva desta análise, a legislação versa sobre a ajuda técnica às pessoas com algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, propondo um desenvolvimento tecnológico que permita auxiliar na superação de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos.

De forma a regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, a Lei 10.257/01 apresentou diretrizes gerais para política urbana, criando o chamado Estatuto da Cidade. O propósito da norma é ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade. Sobre o tema Grassi *et al.* (2021, p. 63) ensinam que: “o planejamento e o desenvolvimento das cidades está fixado na sadia qualidade de vida de seus moradores, bem como função social da cidade e o Plano Diretor figura como instrumento da gestão participativa do território urbano”. Essa perspectiva, para Grassi *et al.* (2021), vai além de um urbanismo meramente técnico, ao exigir a incorporação de processos participativos e de políticas que combatam desigualdades socioespaciais, assegurando que o direito à cidade seja usufruído por todos, especialmente pelos grupos vulneráveis.

Ainda na esfera federal, a Lei n. 12.587/12 criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), com a proposta de orientar o planejamento urbano com foco na acessibilidade universal à cidade. Um dos objetivos dessa lei é reduzir as desigualdades e promover a inclusão social por meio de um transporte público eficiente e que permita a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade (Brasil, 2012).

Estreitando a análise ao Estado de Santa Catarina, a acessibilidade de pessoas com deficiência ganhou relevo com a edição da Lei estadual n. 17.292/17, cuja normatização em destaque assevera que “a construção, ampliação e reforma de edifícios, praças e equipamentos esportivos e de lazer, públicos e privados, destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida” (Santa Catarina, 2017).

Importante exigência apresentada na legislação estadual se refere a necessidade de que cada edificação pública mantenha pelo menos um dos acessos livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida. Essa simples exigência impede, por exemplo, a limitação absurda de acesso de uma pessoa com cadeira de rodas pela inexistência de rampa adequada ou elevador que conduza ao interior de uma edificação pública.

A respeito da legislação local, o município de Lages-SC aprovou no ano de 2021 a Lei n. 4549, que dispõe acerca do estabelecimento de padrão para edificação de calçadas e passeios, estabelecendo, ainda, normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade de pessoas com deficiência (Lages, 2021).

Ressalta importância na referida lei a obrigatoriedade de construir calçadas e passeios livres de quaisquer barreiras que limitem ou impeçam o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, inclusive com rampas de acesso que permitam a mobilidade das pessoas com deficiência. Outro ponto importante versa sobre a utilização de piso tátil para facilitar a identificação de percurso, existência de barreiras e transição de passeios pelas pessoas com deficiência visual.

Concluída a análise das principais normas que orientam a atuação da Administração Pública em matéria de acessibilidade de grupos vulneráveis, o estudo passa a examinar as medidas implementadas pela Prefeitura de Lages, com base nas informações disponibilizadas pela Secretaria de Planejamento e Mobilidade Urbana.

4. GESTÃO MUNICIPAL E ACESSIBILIDADE URBANA EM LAGES-SC

O município de Lages está localizado na região serrana do Estado de Santa Catarina e, segundo o último Censo Demográfico (IBGE, 2022), possui cerca de 164 mil habitantes, com aproximadamente 50 km² de área urbanizada. Considerado o município polo da serra catarinense, Lages tem uma forte influência do meio rural e, apenas nas últimas décadas, passou a enfrentar os desafios da mobilidade urbana.

Com o propósito de estabelecer um parâmetro comparativo concreto, foi realizada solicitação de informações públicas à Administração Municipal acerca das ações voltadas à acessibilidade urbana de grupos vulneráveis. O pedido foi encaminhado à Secretaria de Planejamento e Mobilidade Urbana – SEPLAM, e as respostas foram fornecidas pela Diretora de Planejamento do Município de Lages, Sra. Jessica Corso, conforme detalhado na sequência.

O primeiro ponto da solicitação referiu-se à existência de políticas públicas específicas para a mobilidade de grupos vulneráveis, ao que a resposta foi afirmativa. Conforme destacou a Diretora de Planejamento, Jessica Corso (Lages, 2025):

O Município possui a Lei Complementar nº 4549/21, além do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob/Lages), Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial (PDDT) e

Código de Obras. O PlanMob/Lages, instituído pela Lei nº 4696/2023, estabelece diretrizes, ações e metas para qualificar a mobilidade urbana, com foco na acessibilidade universal e integração modal. Sua elaboração contou com participação popular e está alinhada à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), priorizando modos não motorizados e transporte coletivo (Lages. 2025).

Na sequência da solicitação de informações, indagou-se sobre a adequação das estruturas físicas dos órgãos públicos municipais às exigências de acessibilidade previstas nas Leis nº 10.098/2000 e nº 13.146/2015. Em resposta, a Secretaria de Planejamento informou que a Prefeitura de Lages firmou, em 2015, um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o Ministério Público de Santa Catarina (MPSC), comprometendo-se a adequar os estabelecimentos públicos e privados às normas de acessibilidade. Destacou, ainda, que as estruturas municipais encontram-se em processo de adaptação gradual, com prazos definidos, considerando a complexidade da infraestrutura local, composta por mais de 250 edificações que necessitam de ajustes para assegurar acessibilidade universal (tátil, auditiva, visual e física).

Sobre o transporte público, as informações prestadas apontaram que toda a frota de veículos coletivos, atualmente terceirizada, dispõe de plataformas elevatórias para acessibilidade. Além disso, o município conta com dois veículos adaptados destinados ao atendimento de programas e projetos específicos conduzidos pelos órgãos competentes.

No que se refere à qualificação da infraestrutura urbana em termos de segurança e acessibilidade, especialmente sobre as calçadas e passeios, as informações prestadas pela Secretaria de Planejamento Urbano (SEPLAM) indicam que a atual gestão adotou uma estratégia gradual de adequação, estruturada em duas etapas principais. A primeira, com prazo até 31 de outubro de 2025, contempla as adequações externas, como calçadas, rampas e acessos ao público. A segunda, com prazo até 31 de outubro de 2026, abrange as adequações internas, como banheiros, corredores, circulações e sinalização. Segundo a Diretora de Planejamento, essa metodologia permite que órgãos públicos e estabelecimentos privados realizem as reformas de maneira planejada, reduzindo impactos financeiros e operacionais.

Quanto à situação atual do município, as informações disponibilizadas pela Secretaria de Planejamento apontam que não há registros públicos com levantamento detalhado sobre as condições de calçadas e vias em matéria de acessibilidade. Contudo, o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob/Lages), elaborado entre 2022 e 2023, incorporou diagnósticos baseados em

questionários e consultas populares, os quais identificaram demandas específicas relacionadas à melhoria de calçadas, ciclovias e sinalização.

Em relação à existência de plano, programa ou diretrizes técnicas para a padronização, construção e requalificação de passeios conforme critérios de acessibilidade universal, as informações fornecidas pela Secretaria confirmam que o município adota medidas nesse sentido. Destaca-se a Lei Complementar nº 4.549/21, que estabelece padrões para os passeios públicos com base na Norma ABNT NBR 9050, assegurando acessibilidade a todos os usuários. Foi ressaltado, ainda, o plano “Lages Acessível”, que determina a obrigatoriedade de adequação dos estabelecimentos comerciais como condição para a renovação do Alvará de Funcionamento, mediante assinatura de Termo de Compromisso e apresentação de Laudo Técnico elaborado por profissional habilitado. Além disso, exige-se que todas as edificações novas ou submetidas a reforma cumpram as normas de acessibilidade desde a aprovação do projeto até a concessão do “Habite-se”.

Outro aspecto abordado na solicitação de informações foi a responsabilidade pela manutenção e adequação das calçadas. A Secretaria esclareceu que, atualmente, a liberação do “Habite-se” para residências situadas em vias públicas com asfalto e/ou meio-fio exige, como requisito obrigatório, que o passeio público esteja em conformidade com os padrões definidos pela Lei Complementar nº 4.549/21. Informou também que o município recebe, por meio da Ouvidoria Municipal, denúncias e solicitações de melhorias, as quais são atendidas em até 15 dias. Após vistoria, os proprietários são notificados para realizar as adequações necessárias de acordo com a legislação vigente.

No que se refere às obras públicas recentes, as informações fornecidas pela Secretaria indicam que os projetos incluem, de forma sistemática, elementos de acessibilidade, como rampas de acesso, rebaixamento de guias, faixas táteis e sinalização específica para pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida. Conforme as diretrizes do PlanMob/Lages e da Lei Complementar nº 4.549/21, todos os projetos públicos devem incorporar tais requisitos. Destacou-se ainda que o município vem investindo na padronização de calçadas, em reformas e em melhorias de sinalização. Ressaltou-se, contudo, que a universalização desses recursos ainda está em processo, embora já estejam sendo implementados em conformidade com a ABNT NBR 9050/2020.

Em relação à existência de iniciativas de orientação técnica ou apoio institucional destinadas a municíipes, comerciantes e demais agentes urbanos para a adequação dos passeios, a Secretaria informou que, no âmbito do plano “Lages Acessível”, foi promovida uma palestra em parceria com o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA). O evento teve como objetivo orientar profissionais quanto ao processo de adequação às normas de acessibilidade e conscientizar a população sobre a relevância do tema. Além disso, destacou-se que, no processo de regularização, especialmente de estabelecimentos comerciais, a Administração Municipal realiza visitas periódicas para oferecer orientação e apoio técnico aos profissionais que necessitam de auxílio.

Ampliando o escopo da solicitação de informações, buscou-se compreender de que forma a gestão municipal concilia as exigências de acessibilidade com outros elementos do espaço urbano, como arborização, mobiliário e intervenções paisagísticas. A Secretaria informou que tais implantações seguem os parâmetros da Lei Complementar nº 4549/21, a qual define medidas mínimas, recursos necessários e critérios para sua disposição. Ressaltou-se, contudo, que o cumprimento do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado entre o Ministério Público de Santa Catarina e a Prefeitura de Lages tem sido orientado pelo “diálogo e bom senso”. Embora essa diretriz revele uma tentativa de flexibilizar a implementação, também evidencia certa fragilidade normativa, já que a efetividade da acessibilidade urbana não pode depender apenas de interpretações subjetivas, mas exige parâmetros técnicos claros, fiscalização contínua e compromisso institucional com a inclusão.

Quanto à existência de mapeamento ou diagnóstico dos principais pontos críticos da cidade — como trechos com obstáculos, ausência de rampas ou calçadas em más condições, que dificultam a circulação de pessoas com mobilidade reduzida —, as informações fornecidas confirmaram a realização desse levantamento por meio do PlanMob/Lages. O documento identificou demandas relacionadas à implantação de ciclovias, à melhoria da acessibilidade em terminais de transporte e ao reforço da segurança em áreas escolares.

Em relação às regiões periféricas e áreas rurais do município, as informações fornecidas indicam que o plano “Lages Acessível” abrange todos os estabelecimentos comerciais, independentemente de sua localização ou da existência de atendimento ao público. Segundo o cronograma estabelecido, a meta é garantir, até 2026, a acessibilidade do acesso primário, das calçadas e das entradas das edificações, e, até 2027, a adequação das áreas internas. Informou-se,

ainda, que a partir de novembro a Prefeitura Municipal iniciará vistorias de fiscalização, com o objetivo de assegurar que os estabelecimentos cumpram as normas de acessibilidade.

5. O USO DA TECNOLOGIA ASSISTIVA EM PROL DA ACESSIBILIDADE

Muito embora se veja uma preocupação permanente da gestão pública municipal, é preciso reconhecer uma lacuna ainda existente nas políticas públicas que busquem soluções tecnológicas para a melhoria da acessibilidade dos grupos vulneráveis. Nesse propósito, buscar-se-á discorrer à frente sobre os avanços nessa área como forma de incrementar a atuação da Administração Pública em busca de uma mobilidade inclusiva e universal.

No ano de 2021, o Governo Federal, por meio do Ministério de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações, criou o Plano Nacional de Tecnologia Assistiva (PNTA). O documento contextualiza a situação atual, além de criar diretrizes e objetivos para fomentar a criação de inovações tecnológicas que permitam maximizar as capacidades e potencialidades ideais na interação da pessoa com deficiência e o ambiente em que vive, promovendo, assim, inclusão social e melhoria na qualidade de vida daqueles que, historicamente, ficaram à margem da sociedade.

Logo no início, o Plano Nacional de Tecnologia Assistiva (Brasil; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, 2021, p.10) apresenta um número impactante: “segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), estima-se que mais de um bilhão de pessoas em todo mundo tenham algum tipo de deficiência ou incapacidade, correspondendo a cerca de 15% da população mundial”. Limitado ao nosso país, o PNTA descreve, com base no Censo de 2010, que 23,9% da população brasileira se declarou portadora de algum tipo de deficiência (Brasil; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, 2021, p. 15).

Para fazer frente a essa enorme demanda por cidadania social, o Plano Nacional de Tecnologia Assistiva (Brasil; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, 2021, p.28) apresentou algumas diretrizes e, dentre elas, o “fomento à pesquisa, ao desenvolvimento e à inovação para a criação e implementação de produtos, de dispositivos, de metodologias, de serviços e de práticas de tecnologia assistiva”. A ideia é criar facilidades tecnológicas que possam contribuir para superação de barreiras na acessibilidade.

Paralelo a essa diretriz, o plano traz a proposta de realizar o mapeamento de iniciativas nacionais e internacionais relativas à tecnologia assistiva, elaborando um relatório de boas práticas nacionais e, se disponível, internacionais, relativas à tecnologia assistiva, que deverá ser atualizado anualmente. Muito embora as gestões públicas se mostrem ainda tímidas quanto a essas iniciativas, a iniciativa privada, pautada muitas vezes pela necessidade de melhores condições, já demonstra importantes avanços na área.

Um exemplo exitoso é o “Guia de Rodas”, empresa de tecnologia a favor da acessibilidade criada a partir na necessidade de seu fundador, Bruno Mahfuz, que, sendo cadeirante, buscou uma forma tecnológica de proporcionar uma vida mais autônoma e inclusiva para portadores de deficiência. A grande proposta criada por Bruno é a disponibilidade de informações em um aplicativo que ele descreve como “uma guia de bolso da acessibilidade”.

Nesse aplicativo, é fácil encontrar informações sobre acessibilidade e organizar os deslocamentos de acordo com um planejamento inteligente que permite acesso a várias fontes integradas. Além disso, o aplicativo permite que o usuário contribua com a comunidade, avaliando locais e compartilhando suas experiências acerca da acessibilidade.

O Guia de Rodas alcançou tamanho reconhecimento que, atualmente, é detentor de uma certificação que busca aprimorar e reconhecer outras práticas exitosas sobre acessibilidade. O resultado prático dessa iniciativa é o alcance de vários *cases* de sucesso que se somam à luta dessa empresa de tecnologia em busca de um futuro inclusivo para pessoas com algum tipo de deficiência. Além disso, mais uma vez a iniciativa privada mostra à gestão pública que é possível ir além quando se tem iniciativa e boa vontade.

6. CONCLUSÃO

A limitação oriunda de alguma deficiência já é, por si só, um difícil encargo para o exercício de uma cidadania social. Não fosse isso, o planejamento de mobilidade urbana nos municípios brasileiros, mais das vezes, não leva em consideração essa peculiaridade e expõe os grupos vulneráveis a limitações que tornam inviáveis uma vida plena em sociedade.

Diante disso, o trabalho ora desenvolvido buscou desvelar essa dura realidade, elencando conceitos e legislações que norteiam o assunto. Além disso, buscou-se conhecer qual a

realidade encontrada no município de Lages-SC e quais providências têm sido adotadas pela Gestão Pública municipal para prover dignidade às pessoas que possuem algum tipo de limitação.

Como forma de dar um adequado enfrentamento aos problemas apresentados, o trabalho deu ênfase à importância do fomento a tecnologias assistivas em prol da acessibilidade, citando diretrizes e objetivos pautados no Plano Nacional de Tecnologia Assistiva. Além disso, o trabalho mostrou a necessidade de um portfólio de boas práticas que possa servir de exemplo para iniciativas em outros municípios brasileiros.

Dentre essas iniciativas exitosas, elencou-se o trabalho desenvolvido pela empresa Guia de Rodas, cujo principal benefício apresentado em prol da acessibilidade de pessoas com deficiência é a disponibilidade de um aplicativo que permite acesso simples e rápido a informações importantes sobre mobilidade autônoma e inclusiva. Além disso, o trabalho enfatizou a existência de uma certificação que busca aprimorar e reconhecer as melhores iniciativas na área da acessibilidade.

Diante dessa perfunctória análise, é necessário concluir que, malgrado muito se tenha feito pela acessibilidade nos últimos anos, há ainda um extenso caminho a ser trilhado. Hodernamente, considerando o nível de avanço tecnológico a que a humanidade alcançou, é inaceitável planejar mobilidade urbana sem a previsão de recursos assistivos que entreguem ao cidadão uma forma simples e fácil de planejar seus deslocamentos e compartilhar suas experiências.

Por fim, muito embora se mostre louvável a iniciativa privada nessa empreitada, não se pode olvidar da responsabilidade da Administração Pública em prover uma mobilidade urbana acessível e inclusiva. Para que isso aconteça, o primeiro passo é olhar para os grupos vulneráveis como detentores de peculiaridades e necessidades que carecem de uma atenção especial da gestão pública, incluindo-os de forma permanente no planejamento e na elaboração de políticas públicas direcionadas à mobilidade urbana das cidades.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 14 mai. 2024.

BRASIL. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

BRASIL. Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110048.htm. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/110098.htm. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; [...] e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

BRASIL. Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

BRASIL. MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÕES. Comitê Interministerial de Tecnologia Assistiva. Plano nacional de tecnologia assistiva / Comitê Interministerial de Tecnologia Assistiva. - Brasília: Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, 2021. 70 p. Disponível em: https://www.gov.br/mcti/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes-mcti/plano-nacional-de-tecnologia-assistiva/pnta_-documento_web.pdf. Acesso em: 14 de agosto de 2025.

ECCARD, Ana Flavia Costa. TEZA, Jordana Aparecida. DURIGON, Salesiano. Resiliência em movimento: uma análise sobre a afetação da mobilidade urbana frente a desastres e eventos climáticos no Rio de Janeiro. Direito urbanístico, cidade e alteridade. CONPEDI Coordenadores: Emerson Affonso da Costa Moura; Rosângela Lunardelli Cavallazzi; Valmir César Pozzetti – Florianópolis: CONPEDI, 2024.

GRASSI, Karine. LAURINDO, Marja Mangili. GRASSI, Viviane. Cidade para quem A insegurança das mulheres nos espaços comuns de convivência. In: **Cidade para todos** [recurso

eletrônico] / org. Airton Guilherme Berger Filho, Karine Grassi, Cássio Alberto Arend. – Caxias do Sul, RS :Educs, 2021. pp. 56-66.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo demográfico**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/22827-censo-demografico-2022.html>. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Lages/SC**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/lages/panorama>. Acesso em: 01 de agosto de 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. Mobilidade urbana no Brasil. In: **Infraestrutura social e urbana no Brasil**: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília: Ipea. 2010. p. 549-592. Disponível em: <https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia>. Acesso em: 12 de agosto de 2025.

LAGES (Município). **Lei Complementar nº 4.549, de 2021**. Dispõe sobre o padrão da edificação de calçadas e passeios; estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção de acessibilidade e dá outras providências. Lages: Câmara Municipal de Lages, 2021. Disponível em: <https://www.camaralages.sc.gov.br/proposicoes/Leis-ordinarias/2021/1/86678>. Acesso em: 15 set. 2025.

LAGES (Município). **Lei nº 4.696, de 7 de novembro de 2023**. Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Lages – PlanMob/Lages. Lages: Diário Oficial Municipal de Lages, 2023. Disponível em: <https://www.diariomunicipal.sc.gov.br//atos/5333341>. Acesso em: 15 set. 2025.

LAGES (Município). Secretaria de Planejamento e Mobilidade Urbana. **Resposta ao pedido de informação sobre mobilidade urbana, em atendimento à Lei nº 12.527/2011**. E-mail enviado por Jessica Corso (Diretora de Planejamento) a Túlio Cesar Schlischting, em 19 ago. 2025.

LEFEBVRE, Henri; Le droit à la ville; 1, **Société et Urbanisme**, Paris: Ed. Anthropos, 1968.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. **Curso de Direitos Humanos**. São Paulo: Método, 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **ONU-Habitat**: população mundial será 68% urbana até 2050. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-populacao-mundial-sera-68-urbana-ate-2050>. Acesso em: 10 de agosto de 2025.

SANTA CATARINA. **Lei nº 17.292, de 19 de outubro de 2017**. Consolida a legislação que dispõe sobre os direitos das pessoas com deficiência. Florianópolis: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 2017. Disponível em: https://leis.alesc.sc.gov.br/html/2017/17292_2017_lei.html. Acesso em: 10 ago. 2025.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 5^a ed. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

SILVA, Bianca Mahfuz Gualdani.; MAHFUZ Bruno. **Guia de rodas.** Disponível em: <https://guiaderodas.com/quem-somos>. Acesso em: 06 de agosto de 2025.

SILVA, Harley Christian do Valle. **A proteção homogênea dos grupos vulneráveis fundamentada nos direitos humanos.** Ponta Grossa, PR: Atena, 2023. Disponível em: <https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/721180/1/a-protectao-homogenea-dos-grupos-vulneraveis-fundamentada-nos-direitos-humanos.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.