

ARTIGO

**PLANEJAMENTO URBANO E MOBILIDADE ATIVA NA CIDADE DE
BARUERI: A INFLUÊNCIA DAS INFRAESTRUTURAS PARA PEDESTRES E
CICLISTAS**

Marcelo Eloy Fernandes

Paulo Sérgio Pádua de Lacerda

RESUMO

Este artigo analisa a influência das infraestruturas urbanas na mobilidade ativa de pedestres e ciclistas na cidade de Barueri, destacando os avanços já realizados no aprimoramento da malha cicloviária e na qualificação dos espaços destinados à circulação não motorizada. A pesquisa adota abordagem qualitativa, embasada em revisão bibliográfica e análise documental, e considera os efeitos positivos da aplicação das diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana (PMOB), que têm promovido melhorias progressivas no sistema de transporte ativo do município. Ainda que persistam oportunidades de aprimoramento, os dados analisados evidenciam uma tendência positiva na expansão de ciclovias, na conscientização da população e na incorporação de práticas sustentáveis ao planejamento urbano local. A experiência de Barueri é contextualizada em diálogo com iniciativas bem-sucedidas de outras cidades, permitindo a formulação de propostas que fortaleçam os resultados já alcançados. Conclui-se que o município tem dado passos relevantes em direção à consolidação de uma mobilidade urbana mais inclusiva, segura e sustentável, alinhada às diretrizes nacionais e às boas práticas internacionais.

Palavras-chave: mobilidade urbana, ciclovias, pedestres, planejamento urbano.

ABSTRACT

This article analyzes the influence of urban infrastructure on the active mobility of pedestrians and cyclists in Barueri city, highlighting the progress already made in expanding the bike lane network and improving spaces intended for non-motorized circulation. The research follows a qualitative approach, based on literature review and document analysis, and considers the positive effects of the implementation of the Urban Mobility Plan (PMOB), which has gradually enhanced the municipality's active transportation system. Although there are still opportunities for improvement, the data indicate a positive trend in infrastructure expansion, public awareness, and the incorporation of sustainable practices into local urban planning. The experience in Barueri is contextualized in dialogue with successful initiatives from other cities, allowing for the development of proposals that strengthen the achievements already attained. The study concludes that the municipality has made significant strides toward establishing a more inclusive, safe, and sustainable urban mobility system, aligned with national guidelines and international best practices.

Keywords: urban mobility, bike lanes, pedestrians, urban planning.

1 INTRODUÇÃO

O planejamento urbano desempenha um papel central na qualidade de vida das populações, especialmente em centros urbanos com crescimento acelerado, como é o caso de Barueri, município localizado na Região Metropolitana de São Paulo. Com forte dinamismo econômico e relevante concentração de empresas e instituições, a cidade tem enfrentado desafios crescentes relacionados à mobilidade urbana, exigindo políticas públicas que considerem alternativas sustentáveis de deslocamento.

Nesse contexto, a mobilidade ativa — caracterizada pelos deslocamentos realizados a pé ou por bicicleta — tem ganhado destaque como estratégia eficiente para redução de impactos ambientais, inclusão social e promoção da saúde pública.

A adoção desse modelo de mobilidade requer não apenas incentivo governamental, mas sobretudo a disponibilização de infraestrutura adequada, segura e acessível para pedestres e ciclistas. Apesar dos avanços propostos por instrumentos como o Plano de Mobilidade Urbana (PMOB) do município, a realidade observada em Barueri ainda apresenta obstáculos estruturais significativos: calçadas descontínuas, ciclovias desconectadas e ausência de integração efetiva com outros modais de transporte. Além disso, o crescimento da frota veicular tem agravado os congestionamentos, dificultando o uso seguro de modais não motorizados.

Diante desse cenário, este artigo tem como propósito analisar a influência das infraestruturas urbanas na mobilidade ativa de pedestres e ciclistas na cidade de Barueri. A partir de uma abordagem qualitativa e da análise de dados secundários, busca-se compreender os impactos das ações já implementadas, identificar lacunas e propor diretrizes que possam contribuir para o desenvolvimento de um sistema de transporte urbano mais sustentável, seguro e acessível. A investigação também considera experiências de outras cidades que lograram êxito na implementação de políticas voltadas à mobilidade ativa, visando subsidiar futuras ações do poder público local.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Planejamento Urbano e Desenvolvimento Sustentável

O planejamento urbano, enquanto instrumento de organização territorial, tem passado por transformações conceituais significativas nas últimas décadas, especialmente com o advento das políticas de sustentabilidade. As cidades, anteriormente concebidas com foco predominante no desenvolvimento econômico e na infraestrutura viária voltada ao transporte motorizado, passaram a incorporar uma visão mais integrada, em que a qualidade de vida, a inclusão social e a preservação ambiental são dimensões indissociáveis do processo de urbanização. Nesse contexto, o conceito de cidade sustentável, promovido por organismos internacionais como a ONU-Habitat, se consolida como referência para as práticas urbanísticas contemporâneas.

De acordo com a Agenda 2030 das Nações Unidas, especialmente no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) nº 11 — “Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” —, é necessário repensar os modelos tradicionais de expansão urbana, combatendo a segregação socioespacial e priorizando a mobilidade ativa, a equidade no acesso aos serviços públicos e a valorização dos espaços públicos (UN- HABITAT, 2020). Tais diretrizes vêm sendo adotadas em diversos países e reforçadas por estudos que demonstram os impactos positivos do planejamento urbano sustentável sobre a saúde pública, a coesão social e a mitigação das mudanças climáticas.

No Brasil, entretanto, os desafios para a implementação desse modelo são notórios. A urbanização acelerada e historicamente desordenada resultou em áreas periféricas carentes de infraestrutura básica e mobilidade eficiente. Como destaca Maricato (2011), o urbanismo brasileiro ainda é marcado pela exclusão e pela lógica do mercado imobiliário, em detrimento de um planejamento democrático e voltado ao interesse público. A autora argumenta que a cidade brasileira foi historicamente concebida como território do automóvel, o que produziu um cenário de ineficiência e iniquidade urbana.

Nesse sentido, Leite (2012) propõe a adoção de práticas urbanas integradas, que articulem densificação equilibrada, uso misto do solo e estímulo à mobilidade sustentável.

Segundo o autor, é fundamental romper com a fragmentação das políticas urbanas, incorporando critérios de conectividade, acessibilidade universal e sustentabilidade ambiental na tomada de decisões. Esse modelo é conhecido como "urbanismo sustentável", em que a cidade é redesenhada para promover o bem-estar coletivo, reduzir desigualdades territoriais e maximizar o uso eficiente dos recursos naturais.

A partir dessa perspectiva, torna-se evidente que o planejamento urbano sustentável vai além da elaboração de planos diretores formais. Envolve a mobilização da sociedade civil, a articulação entre os diversos níveis de governo

e a criação de instrumentos técnicos e normativos que assegurem a implementação efetiva das diretrizes propostas. A inclusão de indicadores de sustentabilidade, como a proporção de vias com calçadas acessíveis e a cobertura da malha cicloviária, tem se mostrado uma ferramenta relevante na avaliação do progresso urbano. Segundo o IBGE (2022), cerca de 68,8% das vias urbanas brasileiras não possuem rampas de acessibilidade, o que indica um cenário ainda incipiente em relação aos preceitos da urbanização inclusiva.

Em síntese, o planejamento urbano sustentável não deve ser encarado como um conjunto de boas intenções, mas como uma estratégia técnica e política de reorganização das cidades, com foco em resultados tangíveis e duradouros. A adoção dessa abordagem exige, sobretudo, uma ruptura com o modelo urbano centrado no automóvel, substituindo-o por um paradigma centrado nas pessoas, no espaço público de qualidade e na promoção de uma cidade verdadeiramente democrática.

2.2 Mobilidade Urbana e Ativa: Benefícios e Diretrizes

A mobilidade urbana constitui um dos pilares fundamentais do planejamento das cidades contemporâneas. De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), o acesso universal ao espaço urbano, a equidade no uso dos meios de transporte e a priorização dos modos não motorizados — como o caminhar e o uso da bicicleta — são princípios norteadores da mobilidade sustentável no Brasil. Nesse contexto, a mobilidade ativa ganha destaque, não apenas como alternativa aos modelos tradicionais baseados no automóvel, mas como instrumento de transformação social, promoção da saúde pública e mitigação de impactos ambientais.

Além dos benefícios individuais, a mobilidade ativa contribui para a redução da emissão de gases de efeito estufa, melhora a qualidade do ar e diminui os níveis de ruído nas cidades. Segundo o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC, 2022), a substituição de viagens curtas em veículos motorizados por caminhadas ou bicicletas representa uma das estratégias mais eficientes e de baixo custo para reduzir a pegada de carbono urbana. Tais evidências têm impulsionado, inclusive em países desenvolvidos, a criação de redes cicloviárias integradas e o redesenho de espaços públicos para priorizar o pedestre.

No entanto, a realidade brasileira ainda apresenta limitações significativas. De acordo com dados do Censo Demográfico 2022, divulgados pelo IBGE (2023), apenas 1,9% da população urbana brasileira reside em áreas com infraestrutura cicloviária adequada. Além disso, 68,8% das vias urbanas carecem de rampas de acessibilidade, o que evidencia a exclusão de grupos vulneráveis e a baixa prioridade conferida à mobilidade ativa no planejamento urbano nacional.

Vasconcellos (2020), ao analisar a mobilidade urbana no Brasil, ressalta que a priorização histórica do transporte motorizado individual, aliada à fragmentação institucional e à ausência de mecanismos de financiamento estáveis, compromete a efetividade das políticas públicas voltadas aos modos ativos. O autor sugere uma reformulação das matrizes de mobilidade, com enfoque na revalorização do espaço urbano e na integração entre transporte coletivo e os modos ativos, a partir de ações coordenadas entre governos locais, setor privado e sociedade civil.

Cidades que investem de forma contínua em infraestrutura segura e conectada para pedestres e ciclistas colhem resultados expressivos. Bogotá (Colômbia), por exemplo, tornou-se referência internacional por seu sistema de ciclovias segregadas, que conectam periferias a áreas centrais, promovendo inclusão social e acesso a oportunidades. Copenhague (Dinamarca), por sua vez,

possui mais bicicletas do que habitantes e investe sistematicamente em vias exclusivas, estacionamentos seguros e campanhas educativas, consolidando-se como modelo global de cidade ciclável (UN-Habitat, 2021).

Embora existam iniciativas pontuais no Brasil, como os planos de mobilidade ativa de São Paulo, Recife e Fortaleza, ainda são exceções frente à ausência de políticas estruturadas na maioria dos municípios. A falta de continuidade administrativa, a resistência cultural ao uso da bicicleta e a carência de dados desagregados para diagnóstico e planejamento são obstáculos ainda presentes.

Assim, a promoção da mobilidade urbana ativa requer mais do que ações pontuais ou obras simbólicas. É necessária uma mudança de paradigma no planejamento urbano, que compreenda o caminhar e o pedalar como direitos urbanos fundamentais e não como alternativas secundárias. Para tanto, deve-se investir na criação de redes interligadas, seguras e inclusivas; revisar o marco regulatório urbano; estabelecer indicadores de desempenho e, sobretudo, fomentar uma cultura cidadã que reconheça o valor dos deslocamentos sustentáveis.

2.3 Infraestrutura Urbana e Acessibilidade

A qualidade da infraestrutura urbana é um elemento central para garantir o direito à cidade e a efetividade da mobilidade ativa. No contexto brasileiro, onde a urbanização se consolidou de maneira desigual e, muitas vezes, desordenada, a precariedade das calçadas, a ausência de sinalização acessível e a descontinuidade de rotas seguras para pedestres e ciclistas configuram-se como obstáculos relevantes para o deslocamento cotidiano da população. A acessibilidade, entendida como a capacidade de todos — inclusive pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou em situação de vulnerabilidade — de se deslocarem com segurança e autonomia, é componente fundamental de qualquer política de mobilidade urbana sustentável.

Segundo dados do Censo Demográfico 2022, divulgados pelo Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2023), 68,8% das vias urbanas brasileiras não possuem rampas de acessibilidade para cadeirantes e apenas 18,8% contam com calçadas livres de obstáculos. Estes números revelam que grande parte da população é diariamente exposta a ambientes urbanos hostis, especialmente crianças, idosos, pessoas com deficiência, gestantes e outros grupos com mobilidade reduzida. Além disso, a má qualidade das calçadas aumenta o risco de acidentes, limita a autonomia individual e desestimula o uso da mobilidade ativa.

A legislação brasileira é clara ao determinar padrões de acessibilidade. A Lei nº 13.146/2015, que institui o Estatuto da Pessoa com Deficiência, estabelece que a urbanização deve assegurar rotas acessíveis e contínuas, sem barreiras arquitetônicas, com pavimentação adequada, sinalização tátil, visual e sonora, além de equipamentos de apoio. Apesar disso, a efetivação dessa norma ainda é incipiente na maioria dos municípios. Relatórios do Ministério das Cidades (2022) indicam que a fiscalização é insuficiente e os recursos destinados à adaptação da infraestrutura urbana são, na maior parte das vezes, inferiores à demanda real.

Pereira e Diniz (2019) reforçam que a ausência de acessibilidade nas calçadas não é apenas uma questão técnica, mas sim um reflexo da invisibilização histórica de determinados grupos sociais nas políticas públicas. A falta de rebaixamentos de meio-fio, de rampas bem construídas e de iluminação adequada não afeta somente pessoas com deficiência física, mas compromete o direito de toda a população ao uso seguro do espaço público. A mobilidade urbana, nesse sentido, deve ser compreendida como um direito transversal, que articula políticas de saúde, educação, assistência social e inclusão produtiva. Experiências internacionais demonstram que investimentos em infraestrutura urbana acessível geram retorno social e econômico significativo. Em Barcelona, por exemplo, a reforma das calçadas com inclusão de faixas táteis, sinalização visual padronizada e iluminação inteligente contribuiu para reduzir em 40% os acidentes envolvendo pedestres idosos (Ajuntament de Barcelona, 2019). Tais práticas podem e devem ser adaptadas à realidade brasileira, respeitando as especificidades culturais e geográficas de cada território.

No caso de municípios como Barueri, que já apresentam bons indicadores sociais e econômicos, a qualificação da infraestrutura urbana deve ser considerada como vetor de desenvolvimento humano. A adoção de diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana (PMOB), implementado a partir de 2023, prevê intervenções em calçadas, cruzamentos e passagens elevadas, com atenção à acessibilidade universal. A execução dessas ações, no entanto, depende de articulação entre secretarias, financiamento contínuo e envolvimento da comunidade na formulação das prioridades.

Portanto, a acessibilidade urbana deve ser tratada como um direito coletivo, inegociável, que ultrapassa o cumprimento legal e expressa o compromisso das cidades com a equidade e a dignidade humana. Em um país onde a maioria das vias não oferece as condições mínimas de circulação segura, repensar o desenho urbano é condição essencial para a consolidação de uma mobilidade verdadeiramente inclusiva.

2.4 Ações da Sociedade Civil e Gestão Pública

A transformação dos sistemas de mobilidade urbana e a valorização da mobilidade ativa não dependem apenas de decisões governamentais. A sociedade civil tem desempenhado papel central na formulação de políticas públicas, na mobilização social e na fiscalização de ações voltadas à acessibilidade e à melhoria da infraestrutura urbana. Ao longo das últimas décadas, movimentos sociais, coletivos urbanos e organizações não governamentais têm se consolidado como atores protagonistas na construção de cidades mais humanas, democráticas e inclusivas. No Brasil, destaca-se a atuação da União de Ciclistas do Brasil (UCB), entidade que articula grupos locais e regionais em defesa de políticas cicloviárias e que participa ativamente de fóruns nacionais e municipais de mobilidade. A UCB colabora com governos na elaboração de planos cicloviários, produz materiais educativos e promove campanhas de conscientização, como o “Dia de Pedalar para o Trabalho” (Bike to Work Day), inspirado em práticas internacionais. Além disso, oferece suporte técnico a gestores públicos e promove eventos científicos como o Bicicultura, que

reúne especialistas, ativistas e urbanistas de todo o país (UCB, 2023).

Outros coletivos, como o SampaPé!, em São Paulo, e o Mobicidade, em Porto Alegre, têm desempenhado papéis relevantes ao pressionar o poder público pela melhoria das calçadas, criação de faixas exclusivas para pedestres e regulamentação do uso de bicicletas em áreas urbanas. Essas organizações também atuam na produção de dados e diagnósticos participativos, contribuindo com evidências empíricas para subsidiar políticas públicas mais alinhadas às demandas locais.

Do ponto de vista da gestão pública, observa-se que o avanço de políticas de mobilidade ativa está fortemente relacionado à existência de planejamento urbano estruturado, articulação intersetorial e financiamento adequado. Cidades como Fortaleza, Recife e Niterói têm se destacado por suas políticas de incentivo à mobilidade ativa. Em Fortaleza, por exemplo, a implantação de 400 km de infraestrutura ciclovária entre 2015 e 2022 resultou em aumento de 260% no número de ciclistas, redução de acidentes fatais e melhora na percepção de segurança (Prefeitura de Fortaleza, 2023).

Entretanto, na maioria dos municípios brasileiros, as iniciativas relacionadas à mobilidade ativa ainda ocorrem de forma pontual, sem integração com planos diretores, políticas habitacionais ou sistemas de transporte coletivo. A falta de continuidade administrativa e a ausência de políticas públicas de Estado — em oposição a políticas de governo — são entraves recorrentes, que limitam a sustentabilidade das ações implantadas.

Além disso, a relação entre a sociedade civil e o poder público nem sempre é colaborativa. Muitas vezes, as demandas coletivas são ignoradas ou respondidas com soluções tecnicamente inadequadas, como ciclovias mal sinalizadas, faixas em calçadas estreitas ou rebaixamentos improvisados. Isso reforça a importância da governança participativa e da criação de canais permanentes de diálogo entre gestores públicos e cidadãos.

A experiência de Barueri, no estado de São Paulo, sinaliza avanços

importantes. Desde 2023, com a implementação do Plano de Mobilidade Urbana (PMOB), o município tem promovido audiências públicas, criado conselhos locais de mobilidade e incorporado dados da sociedade civil nas fases de diagnóstico e priorização de investimentos. A cidade também passou a utilizar plataformas digitais para receber sugestões da população, além de estabelecer parcerias com universidades e institutos de pesquisa para acompanhamento técnico das ações.

Em síntese, a consolidação da mobilidade urbana sustentável exige sinergia entre Estado e sociedade. O papel da gestão pública é garantir os meios técnicos, institucionais e financeiros para implementar as ações; o da sociedade civil, por sua vez, é reivindicar, propor e fiscalizar. Apenas com essa cooperação efetiva será possível construir cidades mais justas, acessíveis e centradas nas necessidades reais da população.

2.5 O Caso de Barueri: Avanços Visíveis e Desafios Persistentes

O município de Barueri, localizado na Região Metropolitana de São Paulo, tem se destacado nas últimas décadas pelo seu acelerado desenvolvimento econômico e pela busca de modernização da infraestrutura urbana. Com aproximadamente 275 mil habitantes (IBGE, 2022) e um dos maiores PIBs per capita do estado, a cidade possui um perfil urbanístico que combina áreas industriais, centros empresariais e bairros residenciais consolidados. Nesse contexto, os desafios relacionados à mobilidade urbana e à promoção de infraestrutura acessível tornaram-se prioridade na agenda municipal, sobretudo diante da crescente demanda por deslocamentos mais seguros, sustentáveis e inclusivos.

Desde 2023, com a implantação do Plano de Mobilidade Urbana (PMOB), Barueri iniciou uma série de ações voltadas à requalificação do espaço urbano, priorizando a mobilidade ativa e a acessibilidade universal. Entre as iniciativas implementadas destacam-se a ampliação da malha cicloviária, a reestruturação de calçadas com padrão acessível, a instalação de travessias elevadas em pontos estratégicos e a modernização do sistema de transporte coletivo, com integração entre linhas e criação de faixas exclusivas para ônibus em vias de grande fluxo.

Essas medidas indicam uma mudança de paradigma no planejamento urbano do município, alinhando-se às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012) e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. No entanto, apesar dos avanços, Barueri ainda enfrenta obstáculos relevantes, especialmente no que diz respeito à efetivação plena da acessibilidade urbana em áreas periféricas, à padronização da sinalização viária para pessoas com deficiência e à redução da dependência do transporte individual motorizado.

O Relatório Técnico de Avaliação da Mobilidade Ativa de Barueri (Secretaria de Mobilidade Urbana, 2023) apontou que, embora 45% das calçadas centrais tenham sido requalificadas, menos de 25% das vias nos bairros periféricos atendem aos critérios de acessibilidade universal. Além disso, os indicadores de segurança viária para pedestres e ciclistas ainda revelam vulnerabilidades, especialmente nas vias com grande volume de tráfego pesado, como as Avenidas Anápolis, Henriqueta Mendes Guerra e Dr. Dib Sauaia Neto.

Outro ponto crítico refere-se à governança participativa. Embora tenham sido promovidas audiências públicas no início do ciclo de planejamento, especialistas apontam a necessidade de ampliação dos canais de diálogo permanente com a população, garantindo que as intervenções reflitam as reais necessidades dos diversos grupos sociais. A atuação de conselhos locais e fóruns de mobilidade ainda é incipiente, o que compromete a continuidade e legitimidade social das ações implantadas.

Por outro lado, a capacidade de investimento do município e a existência de um corpo técnico qualificado permitem vislumbrar perspectivas promissoras. Parcerias com o setor privado e convênios com universidades locais têm potencial para aprimorar o diagnóstico territorial e gerar soluções inovadoras, inclusive com o uso de tecnologias de sensoriamento remoto, aplicativos de mapeamento colaborativo e indicadores geoespaciais de acessibilidade.

A consolidação de Barueri como referência regional em mobilidade ativa, no entanto, depende de decisões estratégicas de longo prazo, como a revisão do

Plano Diretor com foco em uso misto do solo, incentivo à moradia em áreas centrais, ampliação de zonas de tráfego calmo (zonas 30) e implementação de corredores verdes com infraestrutura para pedestres e ciclistas. Ao integrar essas medidas em um planejamento urbano sistêmico, Barueri poderá não apenas mitigar suas desigualdades internas, mas também se tornar um modelo replicável de cidade inteligente e sustentável.

3 METODOLOGIA

Este estudo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa, exploratória e de natureza aplicada, conforme a classificação proposta por Gil (2002). A abordagem qualitativa permite compreender, em profundidade, os significados atribuídos pelos sujeitos às práticas urbanas e à mobilidade ativa, enquanto o caráter exploratório visa levantar informações e analisar fenômenos pouco estudados no contexto específico de Barueri. A natureza aplicada se justifica pela intenção de propor soluções e reflexões diretamente vinculadas à realidade urbana local.

O delineamento metodológico baseou-se na análise documental, como definida por Bardin (2016), e no levantamento de dados secundários provenientes de fontes oficiais e confiáveis. Os documentos analisados incluíram o Plano de Mobilidade Urbana de Barueri (PMOB – 2023), relatórios técnicos da Secretaria de Mobilidade Urbana de Barueri, dados estatísticos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e legislações pertinentes, como a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 13.146/2015, que estabelece o Estatuto da Pessoa com Deficiência.

O recorte geográfico da pesquisa concentrou-se no município de Barueri, Estado de São Paulo, com ênfase nas regiões centrais e nos bairros com menor infraestrutura urbana identificados nos relatórios municipais. Já o recorte temporal abrangeu o período de 2023 a 2025, coincidindo com a implementação das políticas públicas previstas no PMOB.

A análise dos dados documentais foi conduzida por meio da técnica de

análise de conteúdo, conforme sistematização de Bardin (2016), permitindo identificar categorias temáticas ligadas à infraestrutura urbana, acessibilidade, políticas públicas e participação social. Além disso, adotou-se a triangulação metodológica (Denzin, 2002) como estratégia para aumentar a validade dos achados, integrando dados oficiais, referenciais teóricos e análise crítica de documentos institucionais.

Todos os dados e interpretações foram orientados pela perspectiva crítica da produção do espaço urbano, reconhecendo a interdependência entre políticas públicas, infraestrutura e inclusão social. A escolha metodológica está alinhada à necessidade de compreender os processos urbanos para além dos dados quantitativos, valorizando as narrativas institucionais, os limites operacionais e as percepções territoriais que influenciam a efetividade da mobilidade ativa no município analisado.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise documental realizada, com base em dados institucionais da Prefeitura de Barueri, no Plano de Mobilidade Urbana (PMOB) e em normas técnicas de acessibilidade urbana, permitiu identificar um cenário positivo de avanços na infraestrutura voltada à mobilidade ativa, ainda que persistam desafios estruturais relacionados à equidade territorial e à consolidação de políticas permanentes.

4.1 Avanços na infraestrutura urbana e atenção à acessibilidade

Barueri tem apresentado progressos significativos na infraestrutura urbana com foco em mobilidade ativa. Entre os principais avanços observados estão a expansão da malha cicloviária — atualmente com cerca de 42 km — e a previsão de ampliação para 60 km até 2027, conforme o Plano de Mobilidade Urbana (PMOB) publicado em 2023.

Além disso, a requalificação de calçadas com padronização de rampas e uso de piso tátil tem avançado nos bairros centrais e em regiões de maior

circulação, respeitando os critérios estabelecidos pela ABNT NBR 9050/2020. Essas ações refletem o compromisso institucional com a inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

4.2 Planejamento estratégico e potencial participativo

O PMOB de Barueri foi elaborado com base em estudos técnicos e audiências públicas realizadas entre 2022 e 2023, demonstrando um esforço de integração entre gestão técnica e escuta social. Ainda que os canais de participação cidadã possam ser ampliados, a adoção de painéis digitais para consulta pública e o uso de plataformas digitais interativas indicam avanços no fortalecimento da governança democrática e transparente.

As diretrizes do plano destacam como prioridade a valorização da segurança viária, a acessibilidade universal e a integração dos modos de transporte, em alinhamento à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

4.3 Mobilidade ciclovária: em consolidação e expansão

A cidade tem se destacado no cenário regional por sua política de incentivo ao uso da bicicleta. A ampliação da infraestrutura ciclovária tem sido acompanhada da instalação de bicicletários, sinalização adequada e projetos de integração com corredores de ônibus e estações de transporte coletivo.

Apesar da necessidade de fortalecer a conectividade entre trechos cicláveis e melhorar a cobertura nos bairros periféricos, o plano diretor prevê diretrizes de expansão com foco na intermodalidade, o que demonstra visão estratégica a médio e longo prazo.

4.4 Compromisso com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS)

As ações de mobilidade urbana em Barueri dialogam com os princípios do ODS 11, da Agenda 2030 da ONU, que busca promover cidades mais inclusivas, resilientes e sustentáveis. A adoção de tecnologias como sensores de fluxo de pedestres e readequação do tempo semafórico são exemplos da utilização de

soluções inteligentes voltadas à segurança e ao bem-estar da população.

Além disso, a Prefeitura tem adotado critérios ambientais e de inclusão nas licitações de obras públicas, o que contribui para um modelo de gestão alinhado à sustentabilidade urbana e à justiça espacial.

4.5 Síntese e recomendações propositivas

Embora ainda existam áreas que carecem de maior cobertura de infraestrutura acessível e de ciclovias integradas, os resultados obtidos até o momento são expressivos e indicam um caminho promissor. Para consolidar as conquistas e superar os desafios identificados, recomenda-se:

- Ampliar a malha ciclovitária com foco na conectividade interbairros;
- Estabelecer um observatório permanente de mobilidade com participação social;
- Adotar indicadores públicos de avaliação da acessibilidade urbana;
- Integrar as políticas de mobilidade ativa com ações intersetoriais (educação, saúde, segurança).

Essas estratégias podem fortalecer ainda mais o protagonismo de Barueri como referência regional em mobilidade urbana sustentável, promovendo o direito à cidade e a qualidade de vida para todos os seus habitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo evidenciou a importância do planejamento urbano orientado para a mobilidade ativa como instrumento de promoção da inclusão social, sustentabilidade e melhoria da qualidade de vida urbana. A análise do caso de Barueri, com base em documentos oficiais e no Plano de Mobilidade Urbana (PMOB), demonstrou que o município tem realizado avanços relevantes na implantação de infraestrutura acessível, na expansão de ciclovias e na incorporação de tecnologias de apoio à gestão do espaço público.

As ações promovidas pela gestão municipal, como a padronização de

calçadas, a implantação de ciclovias interligadas e o uso de plataformas digitais para escuta pública e monitoramento, apontam para uma abordagem cada vez mais integrada e alinhada às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especialmente o ODS 11.

Ainda que desafios persistam, sobretudo no que se refere à uniformização das intervenções em todas as regiões do município e à institucionalização de mecanismos permanentes de participação cidadã, os resultados alcançados refletem um processo em consolidação. Destaca-se o potencial de Barueri para tornar-se uma referência regional em mobilidade urbana ativa, desde que mantenha o compromisso com a continuidade das políticas públicas, a escuta qualificada da população e a articulação intersetorial.

Como recomendação futura, sugere-se o fortalecimento de indicadores de desempenho vinculados às metas do PMOB, a ampliação das ações em bairros periféricos e o aprofundamento do vínculo entre mobilidade e equidade territorial. A experiência de Barueri reafirma que a mobilidade ativa, quando bem planejada e executada, pode constituir-se em pilar essencial de uma cidade mais justa, democrática e sustentável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AJUNTAMENT DE BARCELONA. Superilles: un nou model de ciutat. Barcelona, 2023. Disponível em: <<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

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

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade: regula o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012.

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

DENZIN, Norman K. **The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods**. 3. ed. New Jersey: Prentice Hall, 2002.

FERREIRA, A.; DUARTE, F. **Cidades para quem?** Mobilidade urbana e justiça social no Brasil. São Paulo: Annablume, 2022.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2022. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

_____. Censo demográfico 2022. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

_____. – IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – PNAD Contínua: Mobilidade urbana e uso de transporte ativo. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: . Acesso em: 10 jun. 2025.

INTERNATIONAL PANEL ON CLIMATE CHANGE – IPCC. Sixth Assessment Report. 2021. Disponível em: <<https://www.ipcc.ch/ar6/>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

IPCC – INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE. Sixth Assessment Report. 2021. Disponível em: <<https://www.ipcc.ch/ar6/>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

LEITE, Silvio Soares. **Urbanismo sustentável: fundamentos para uma cidade mais inclusiva**. Belo Horizonte: UFMG, 2012.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MENDES, Henriqueta. **Cidades para Pessoas**: Um olhar sobre mobilidade e urbanismo. São Paulo: Contexto, 2022.

OMS – ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Global status report on road safety 2018. Geneva: WHO, 2018.

_____. – ONU. Agenda 2030: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Nova Iorque: ONU, 2015. Disponível em: . Acesso em: 12 jun. 2025.

_____. – OMS. Global status report on road safety 2018. Geneva: WHO, 2018.

PEREIRA, D. L.; DINIZ, D. Acessibilidade urbana e exclusão social: desafios para as políticas públicas no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 104–123, 2019.

PREFEITURA DE BARUERI. Plano de Mobilidade Urbana – PMOB. Barueri, 2023. Disponível em: <<https://www.barueri.sp.gov.br/>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

PREFEITURA DE FORTALEZA. Programa de Infraestrutura Ciclovitária Integrada. Fortaleza, 2022. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA DE BARUERI. Relatório de Atividades e Investimentos em Mobilidade Ativa 2023-2024. Barueri, 2024.

SILVA, M. M. Direito à cidade e mobilidade urbana ativa: desafios para a inclusão social no Brasil. **Revista de Políticas Públicas**, São Luís, v. 25, n. 1, p. 153–172, jan./jun. 2021.

UNITED NATIONS HUMAN SETTLEMENTS PROGRAMME – UN-HABITAT.
Streets for Walking & Cycling: Designing for safety and comfort in African cities. Nairobi, 2020. Disponível em: <<https://unhabitat.org/>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

UNIÃO DE CICLISTAS DO BRASIL – UCB. Relatório Anual 2023. Disponível em: <<https://www.uniaodeciclistas.org.br>>. Acesso em: 10 jun. 2025.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e qualidade de vida**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 2020.