



# CAMINHAR SOB O SOL: Os DESAFIOS PARA MOBILIDADE URBANA EM VILA NOVA DO PIAUÍ.

**Lucas de Sousa Pereira**

Universidade Federal Rural do Semi-Árido | lucas.pereira00996@alunos.ufersa.edu.br

**Higino Matheus Carlos de Oliveira**

Universidade Federal Rural do Semi-Árido | higino.oliveira@alunos.ufersa.edu.br

**Wilza da Silva Lopes**

Universidade Federal Rural do Semi-Árido | wilza@ufersa.edu.br

**Jacineumo Falcão de Oliveira**

Universidade Federal Rural do Semi-Árido | jacineumo@ufersa.edu.br

---

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

---

**Resumo:** Este artigo aborda os desafios da mobilidade urbana em Vila Nova do Piauí, uma cidade de pequeno porte localizada no semiárido brasileiro, com foco nas condições adversas enfrentadas pelos pedestres. A argumentação teórica fundamenta-se no conceito de "direito à cidade", que defende a equidade no acesso a espaços e serviços urbanos, e no princípio de mobilidade sustentável, essencial para regiões de infraestrutura limitada e clima extremo. O estudo utilizou abordagens qualitativas, incluindo análises in loco e mapeamento por imagens de satélite, para caracterizar a infraestrutura local e identificar os fatores que comprometem a caminhabilidade, como a ausência de calçadas acessíveis, áreas sombreadas e espaços públicos destinados ao lazer. Os resultados revelam a inadequação das políticas nacionais de mobilidade para contextos locais, ressaltando a urgência de adaptações que priorizem soluções sustentáveis, como corredores verdes e planos de mobilidade inclusivos, capazes de transformar a mobilidade em um direito acessível e integrador.

**Palavras-chave:** pequena cidade; caminhabilidade; direito à cidade; semiárido; sustentabilidade.

## TRADUÇÃO DO TÍTULO EM INGLÊS

**Abstract:** *This article addresses the challenges of urban mobility in Vila Nova do Piauí, a small city located in the Brazilian semiarid region, focusing on the adverse conditions faced by pedestrians. The theoretical argument is based on the concept of the 'right to the city', which defends equitable access to urban spaces and services, and on the principle of sustainable mobility, essential for regions with limited infrastructure and extreme climates. The study used qualitative approaches, including on-site analyses and satellite image mapping, to characterize the local infrastructure and identify factors that compromise walkability, such as the lack of accessible sidewalks, shaded areas and public spaces intended for leisure. The results reveal the inadequacy of national mobility policies for local contexts, highlighting the urgency of adaptations that prioritize sustainable solutions, such as green corridors and inclusive mobility plans, capable of transforming mobility into an accessible and inclusive right.*

**Keywords:** *Small city; Walkability; Right to the city; Semi-arid; Sustainability.*

---

## TRADUÇÃO DO TÍTULO EM ESPANHOL

**Resumen:** *Este artículo aborda los desafíos de la movilidad urbana en Vila Nova do Piauí, una pequeña ciudad ubicada en la región semiárida brasileña, centrándose en las condiciones adversas que enfrentan los peatones. El argumento teórico se basa en el concepto de 'derecho a la ciudad', que defiende la equidad en el acceso a los espacios y servicios urbanos, y el principio de movilidad sostenible, imprescindible para regiones con infraestructuras limitadas y clima extremo. El estudio utilizó enfoques cualitativos, incluidos análisis in situ y mapeo de imágenes satelitales, para caracterizar la infraestructura local e identificar factores que comprometen la transitabilidad, como la falta de aceras accesibles, áreas de sombra y espacios públicos destinados al ocio. Los resultados revelan la insuficiencia de las políticas nacionales de movilidad para los contextos locales, destacando la urgencia de adaptaciones que prioricen soluciones sostenibles, como corredores verdes y planes de movilidad inclusivos, capaces de transformar la movilidad en un derecho accesible e integrador.*

**Palabras clave:** *Pequeño pueblo; Caminabilidad; Derecho a la ciudad; Semiárido; Sostenibilidad.*

## INTRODUÇÃO

Em pequenas cidades do sertão brasileiro, caminhar sob o sol escaldante é um desafio cotidiano para seus habitantes. A alta exposição ao calor intenso e a falta de infraestrutura adequada para o transporte a pé evidenciam as dificuldades de mobilidade nessas regiões, onde alternativas de transporte são limitadas e a caminhabilidade enfrenta obstáculos específicos. Segundo Lefebvre (2001), o direito à cidade envolve a ideia de que todos os cidadãos devem ter acesso equitativo aos espaços urbanos, destacando a importância de se entender as especificidades das condições locais para promover uma mobilidade mais eficaz.

O conceito de "direito à cidade" é fundamental nesse contexto, pois defende o acesso equitativo a serviços e infraestrutura urbana, promovendo um espaço inclusivo e seguro para todos, independentemente de sua localização ou condição socioeconômica. Este direito, aplicado às pequenas cidades do sertão, assume características únicas, em que caminhar sob o sol forte faz parte do cotidiano dos moradores. Como afirmam Newman e Kenworthy (1999), cidades que adotam a mobilidade sustentável tendem a proporcionar uma melhor qualidade de vida aos moradores e diminuir a dependência de veículos particulares.

No semiárido brasileiro, a escassez de recursos e a infraestrutura limitada representam obstáculos contínuos para a implementação de políticas de mobilidade. A proximidade entre a comunidade e as autoridades locais é essencial para a construção de políticas públicas que atendam as necessidades da população e adaptem diretrizes nacionais à realidade local. Em um ambiente onde o clima extremo desafia o transporte a pé, investir em áreas sombreadas, calçadas acessíveis e espaços públicos de descanso pode melhorar significativamente as condições de mobilidade e o bem-estar dos moradores.

A legislação brasileira, incluindo o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelece diretrizes para a democratização do espaço urbano, promovendo a acessibilidade e a equidade no transporte. Porém, esses princípios, concebidos muitas vezes com foco em áreas urbanas mais estruturadas, necessitam de adaptações para que sejam efetivamente aplicados em cidades pequenas. Como ressalta Santiago (2024), é essencial que as diretrizes nacionais sejam ajustadas para atender às particularidades de cada contexto local.

Além de facilitar o deslocamento, políticas de mobilidade ativa e sustentável adaptadas ao sertão trazem benefícios amplos. Ao incentivar modos de transporte que promovam a atividade física e a integração comunitária, como caminhadas e o uso de bicicletas, é possível construir cidades mais saudáveis e sustentáveis. A criação de espaços urbanos que respeitem o direito à mobilidade é um passo fundamental para melhorar a qualidade de vida em cidades pequenas.

Nesse contexto, o presente trabalho tem como objetivo analisar os desafios da mobilidade urbana em Vila Nova do Piauí, uma cidade de pequeno porte localizada na região semiárida. Além disso, compreender como os habitantes enfrentam essas condições

adversas e propor adaptações que promovam uma mobilidade ativa e sustentável, construindo uma cidade mais inclusiva e resiliente.

## **MOBILIDADE URBANA E CAMINHABILIDADE NO SERTÃO**

A mobilidade urbana é um conceito essencial para o desenvolvimento de cidades inclusivas, segundo Marangão e Gulinelli (2020), a mobilidade urbana é um elemento que influencia diretamente a qualidade de vida nas cidades, sendo crucial para o desenvolvimento de um ambiente urbano funcional e saudável. Para Rabelo (2019) a promoção da mobilidade urbana deve considerar as necessidades específicas de cada localidade, adaptando as infraestruturas para atender tanto grandes centros urbanos quanto cidades de menor porte.

O conceito de caminhabilidade é igualmente importante, pois enfatiza a criação de condições que incentivem e facilitem o deslocamento a pé, um modo de transporte que melhora o bem-estar físico e psicológico dos habitantes (Lima; Jeronymo, 2021). A caminhabilidade envolve o planejamento de infraestruturas amigáveis para pedestres, como calçadas acessíveis, áreas sombreadas e pontos de descanso. Em locais com o clima bastante elevado, como o caso de Vila Nova do Piauí, a implementação de elementos que proporcionem conforto durante o deslocamento se torna ainda mais vital, já que caminhar sob altas temperaturas pode representar um desafio significativo para os moradores (Lima & Jeronymo, 2021).

O conceito de "direito à cidade", originalmente proposto por Henri Lefebvre e aprofundado por David Harvey, é essencial para a compreensão das questões de mobilidade urbana em cidades de pequeno porte e em contextos rurais, como o sertão brasileiro. Lefebvre (2001) definiu o direito à cidade como uma reivindicação pelo acesso equitativo aos espaços e serviços urbanos, defendendo que todo cidadão, independentemente de sua classe social ou localização, deveria usufruir de condições adequadas para viver e transitar de forma digna e segura. Harvey (2014) expande essa concepção, sustentando que o direito à cidade emerge como uma demanda popular e coletiva em favor dos grupos oprimidos, configurando-se mais como um imperativo social do que como um debate teórico. Esse direito é um chamado à transformação das cidades de acordo com os anseios coletivos, em oposição às dinâmicas impostas pela urbanização capitalista (Harvey, 2014).

No contexto de baixa densidade populacional e carência de infraestrutura de transporte público, como no sertão, o direito à cidade é indissociável do direito à mobilidade. Este último é discutido por Araújo e Assunção (2008) como um pilar da inclusão social, uma vez que a mobilidade urbana, adaptada às especificidades locais, se configura como uma questão de dignidade e equidade. Em regiões onde as alternativas de deslocamento são restritas, garantir o direito à mobilidade implica na formulação de políticas e na implementação de infraestruturas que contemplem essas particularidades, possibilitando opções que superem os deslocamentos a pé, os quais frequentemente ocorrem em condições adversas. Dessa maneira, os direitos à cidade e à mobilidade, compreendidos como direitos

humanos fundamentais, reforçam a luta por ambientes urbanos e rurais mais inclusivos, nos quais as populações locais possam vivenciar uma cidadania plena, recriando-se no processo de transformação dos seus contextos sociais e espaciais.

Os desafios de mobilidade em regiões semiáridas são únicos, pois o clima quente e a falta de infraestrutura dificultam o deslocamento a pé e limitam as opções de transporte para os moradores. As alternativas que poderiam facilitar o deslocamento a pé, como a instalação de áreas sombreadas e a construção de calçadas adequadas, são escassas, agravando as dificuldades de mobilidade para os moradores (Araújo; Guedes, 2023).

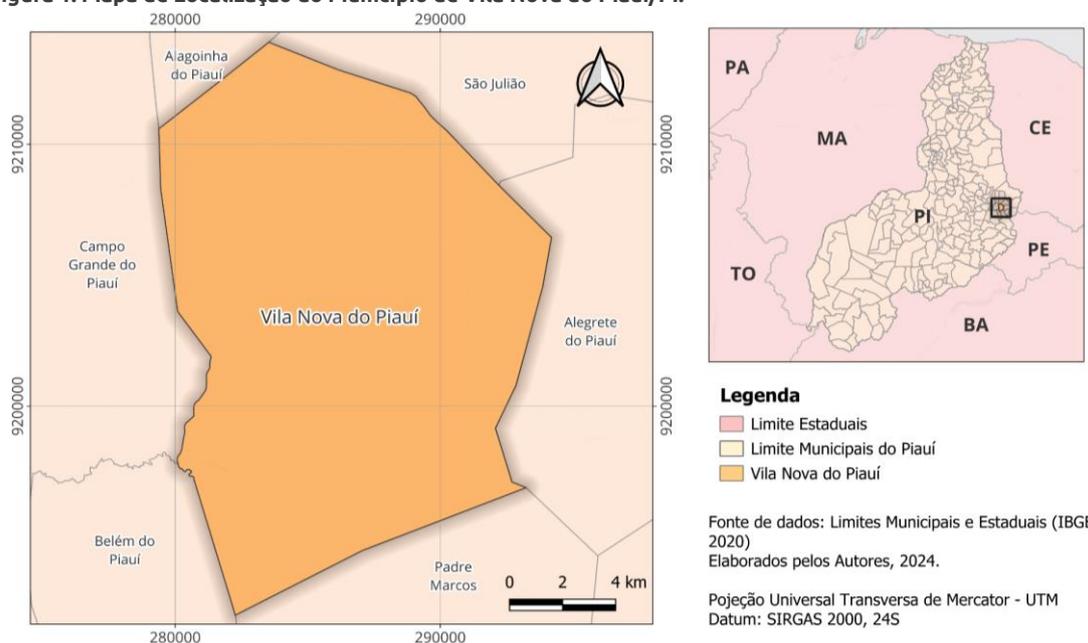
Em muitas cidades, em que as opções de transporte motorizado são limitadas e os habitantes se deslocam majoritariamente a pé, a implementação de políticas de mobilidade ativas e adaptadas ao clima torna-se uma necessidade urgente. A adoção de soluções inovadoras, como o plantio de árvores para sombreamento em vias públicas, áreas de descanso distribuídas estrategicamente e o incentivo ao uso de bicicletas, são estratégias que poderiam melhorar as condições de mobilidade nessas regiões semiáridas.

## METODOLOGIA

### CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

O município de Vila Nova do Piauí está localizado na microrregião de Alto Médio Canindé (Figura 1), possui uma população de aproximadamente 3 mil habitantes e densidade demográfica de 13,24 habitante por quilômetro quadrado, compreendendo uma área de 179,20 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022), localizada a cerca 370 km de distância da capital Teresina, situada na região semiárida do sertão brasileiro (Rota Mapas, 2024). O local tratado neste estudo é a zona urbana de Vila Nova do Piauí/PI.

Figura 1: Mapa de Localização do Município de Vila Nova do Piauí/PI.

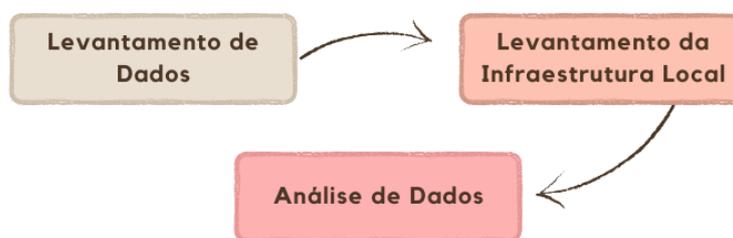


Fonte: Malhas do IBGE, 2020. Elaborado pelos Autores, 2024.

### ASPECTOS METODOLÓGICOS

Para investigar os desafios da mobilidade urbana em Vila Nova do Piauí, especialmente no que diz respeito à caminhada sob altas temperaturas, o trabalho foi realizado em etapas (Figura 2).

Figura 2: Fluxograma Metodológico.



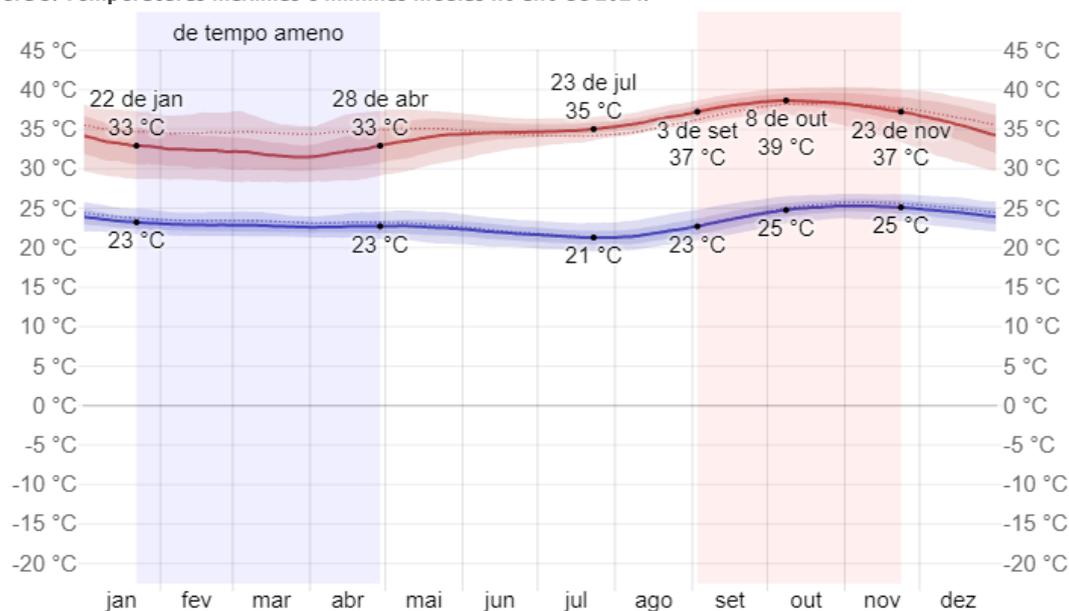
Fonte: Autores, 2024.

- I. Etapa 1: Foi utilizado o site [www.climatempo.com.br](http://www.climatempo.com.br) para obtenção de informações acerca das médias climáticas da região no período de 30 anos e o site [pt.weatherspark.com](http://pt.weatherspark.com) para obtenção das temperaturas máximas e mínimas médias no período do dia 1 de janeiro de 2024 até o dia 20 de novembro de 2024. A base de dados do senatran referente ao mês de setembro de 2024, através do site [www.gov.br/transportes](http://www.gov.br/transportes) para verificar a frota de veículos do município de Vila Nova do Piauí, com o objetivo de compreender as condições vivenciadas pela comunidade local e a dependência de veículos próprios para a locomoção na cidade;
- II. Etapa 2: Descrição da infraestrutura local, por meio de visitas in loco e registros fotográficos que foram realizadas no dia 17 de novembro de 2024, no turno da tarde, a fim de ilustrar as condições das vias e calçadas, áreas sombreadas, permitindo a análise e a discussão, contrapondo esse cenário com os preceitos da Lei nº 12.587/2012;
- III. Etapa 3: Elaboração de mapas, a partir da manipulação de imagens de satélite do Google no software livre Qgis, para identificar a localização dos principais pontos da cidade e analisar os locais que influenciam para falta de mobilidade urbana de Vila Nova do Piauí/PI.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

O município apresenta médias climáticas anuais elevadas, com regime de chuvas concentrado no verão, tendo uma precipitação bastante irregular, com os meses chuvosos de janeiro a março, registrando até 161 mm, enquanto junho e agosto são extremamente secos, com apenas 6 mm e 1 mm de chuva, respectivamente. As temperaturas mínimas variam de 21°C em julho e agosto, a 25°C em outubro e novembro, enquanto as máximas oscilam entre 32°C em março e 39°C em outubro, como mostra o gráfico da Figura 3.

Figura 3: Temperaturas máximas e mínimas médias no ano de 2024.



Nota: O gráfico mostra dados das temperaturas coletadas na estação climática mais próxima de Vila Nova do Piauí localizada no município de Picos/PI.  
Fonte: © WeatherSpark.com, 2024.

Com base na análise realizada, percebeu-se que a temperatura de 2024 aumentou cerca de 2 °C em relação à média dos últimos 30 anos. Todavia, verifica-se que os padrões de temperatura e precipitação correspondem aos dados apresentados no gráfico acima, com comportamentos climáticos característicos do semiárido, concentrando-se em períodos específicos. As altas temperaturas frequentemente coincidem com a escassez de chuvas, enquanto as precipitações, quando ocorrem, são intensas, mas irregulares.

A infraestrutura dentro dos limites urbanos do município tem apresentado alguns poucos progressos nos últimos anos (Figura 4), como a pavimentação de algumas das principais vias, a construção de calçamentos nas ruas que ainda eram de terra, a reforma do mercado público municipal, a edificação de uma passarela sobre a BR-316, em que se concentra o maior fluxo viário da cidade. A implantação de uma academia pública tem ampliado um pouco as opções de lazer e incentivado a prática de atividades físicas, mas devido à falta de árvores próximas dos equipamentos, faz com que o local seja pouco utilizado.

Figura 4: Localização dos Principais Espaços Urbanos.



Fonte: Google Satélite, 2023. Elaborado pelos Autores, 2024.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei nº 12.587/2012, representa um marco normativo na promoção de um acesso democrático e sustentável aos espaços urbanos. Fundamentada no Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), a PNMU prioriza modos de transporte coletivos e não motorizados, buscando assegurar o direito à mobilidade como elemento essencial de inclusão social e desenvolvimento urbano (BRASIL, 2012). No entanto, a aplicação dessas diretrizes enfrenta obstáculos significativos, sobretudo em municípios de pequeno porte, cujas características socioeconômicas, geográficas e administrativas demandam abordagens específicas.

Pesquisas realizadas pela Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) indicam que 89,6% dos municípios com menos de 100 mil habitantes não elaboraram seus Planos de Mobilidade (BRASIL, 2019). Além disso, mais de 51% dessas localidades não possuem Plano Diretor, conforme levantamento do IBGE, comprometendo a integração das políticas locais aos preceitos da PNMU. Em Vila Nova do Piauí, um município de pequeno porte situado no semiárido piauiense, essas lacunas se traduzem em uma infraestrutura urbana limitada, marcada pela ausência de transporte público, calçadas acessíveis e ciclovias. A frota local, registrada pela Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) em setembro de 2024, totaliza 1.137 veículos, predominantemente motocicletas e automóveis, evidenciando uma forte dependência do transporte individual motorizado. A Tabela 01 demonstra os números dos principais veículos.

**Tabela 1: Frota de veículos em Vila Nova do Piauí/PI.**

Automóvel	380
Motocicleta	525
Motoneta	34
Caminhonete	121
Microônibus	13
Ônibus	7

Fonte: Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, 2024.

Embora o número de veículos seja expressivo para o porte do município, ele não reflete a realidade completa, já que não contabiliza veículos de outras localidades que circulam na cidade. Esse cenário ilustra o descompasso entre a dependência por transporte motorizado e a ausência de alternativas sustentáveis, como modos não motorizados. Conforme Carvalho e Brito (2016), a priorização do transporte individual reflete a mercantilização da mobilidade e agrava as desigualdades, em um contexto em que grande parte da população realiza deslocamentos em motocicletas, muitas vezes sob condições climáticas severas.

No semiárido, onde altas temperaturas são frequentes e amplificadas pela ausência de áreas sombreadas, a mobilidade urbana se torna um desafio diário. A falta de infraestrutura adaptada limita deslocamentos seguros e confortáveis, especialmente para os grupos mais vulneráveis. Estratégias como a criação de áreas sombreadas, a ampliação de calçadas acessíveis e a instalação de espaços públicos de descanso poderiam mitigar os impactos climáticos e sociais. Além disso, políticas de incentivo ao uso de bicicletas, como subsídios para sua aquisição e construção de ciclovias, oferecem alternativas viáveis e sustentáveis.

A operacionalização das diretrizes da PNMU em pequenas cidades exige esforços conjuntos entre o poder público e a sociedade civil. Bracarense, Machado e Oliveira (2023) destacam que abordagens colaborativas são essenciais para adaptar políticas nacionais às realidades locais. Em Vila Nova do Piauí, consultas públicas e fóruns comunitários poderiam fomentar o planejamento participativo, assegurando que as demandas da população sejam incorporadas nas ações de mobilidade. Paralelamente, a capacitação técnica de gestores municipais e a formação de redes regionais de cooperação podem auxiliar no enfrentamento das limitações financeiras e técnicas, viabilizando projetos inovadores e inclusivos.

A ausência de instrumentos formais de planejamento urbano, como os Planos Diretores e de Mobilidade, é um dos maiores entraves para a efetivação das políticas públicas de mobilidade em pequenas cidades. Esses instrumentos, embora obrigatórios apenas para municípios com mais de 20 mil habitantes, são fundamentais para alinhar as políticas locais aos preceitos da PNMU. Harvey (2014) argumenta que, sem um direcionamento estratégico, perpetua-se um modelo urbano voltado para fluxos econômicos em detrimento das necessidades humanas, aprofundando a exclusão social em contextos de recursos escassos.

Portanto, repensar a mobilidade urbana em localidades como Vila Nova do Piauí requer uma abordagem que vá além das soluções padronizadas. O planejamento deve considerar as especificidades climáticas, territoriais e socioeconômicas, promovendo intervenções que articulem inclusão social, sustentabilidade e reorganização do território urbano. Como destacam Morais e Santos (2020), a mobilidade deve ser compreendida não apenas como a circulação de pessoas e bens, mas como um instrumento de transformação social e desenvolvimento urbano que responda às demandas específicas das comunidades locais.

Foi constatado que a maioria das ruas não possui sombreamento adequado, com longas distâncias a serem percorridas em alta exposição do sol, as calçadas são majoritariamente irregulares e não possuem rampas de acessibilidade (Figura 5).

**Figura 5: Calçadas irregulares na rua Francisco Macêdo e na avenida Santo Antônio.**



Fonte: Autores, 2024.

As praças existentes se tornam praticamente inutilizáveis durante o dia, salvo a praça localizada em frente a secretaria de cultura na Av. Santo Antônio que conta com algumas árvores, pois as demais áreas de convivência carecem completamente de vegetação que forneça sombra, conforme ilustrado na Figura 6.

**Figura 6: Áreas de Convivência e Lazer.**



Nota: Os locais estão respectivamente situados: em frente a secretaria de cultura; ao lado da secretaria de educação, esporte e lazer; ao lado da câmara dos vereadores.  
Fonte: Autores, 2024.

A presença de áreas verdes é limitada e, em sua maior parte, negligenciada no espaço público. Contudo, duas edificações se destacam nesse cenário (Figura 7), a Unidade Escolar Osvaldo José de Araújo e a Unidade Básica de Saúde (UBAS). Ambas contam com um entorno relativamente mais arborizado, criando uma pequena zona de conforto térmico para quem frequenta esses locais. As sombras proporcionadas pelas árvores amenizam um pouco o impacto do sol escaldante da região.

Entretanto, essas áreas arborizadas funcionam apenas como um refúgio pontual. Elas não foram planejadas para fomentar o lazer, a socialização ou o convívio comunitário. A ausência de espaços adequados para descanso, interação ou práticas recreativas reflete um descaso com a dimensão humana da cidade, reforçando a limitação do acesso a ambientes que promovam bem-estar e integração social. Ainda que essas edificações apresentem melhorias em relação ao restante do espaço público, elas estão longe de oferecer uma solução para os desafios urbanos enfrentados pela população local.

**Figura 7: U.E. "Professor Osvaldo" e Unidade Básica Avançada de Saúde (UBAS).**



Fonte: Autores, 2024.

Um dos principais obstáculos é que Planos Diretores e Planos de Mobilidade são exigidos apenas em municípios com mais de 20 mil habitantes. Como resultado, muitas cidades ficam isentas da obrigação legal de desenvolver instrumentos essenciais de planejamento urbano, e ficam à mercê das autoridades locais tomarem alguma iniciativa. A ausência desses planos compromete a capacidade das cidades de planejar adequadamente seu crescimento e a mobilidade urbana.

Para enfrentar os problemas de sombreamento insuficiente e calçadas irregulares, é fundamental implementar soluções práticas e adaptadas ao contexto local. Uma das estratégias seria a criação de corredores verdes ao longo das vias principais, como acontece em uma parte da Av. Central (Figura 8), e em áreas de convivência. Esses corredores podem ser compostos por espécies nativas do semiárido, que necessitam de pouca água e fornecem bastante sombra. Além de contribuir para o conforto térmico, esses espaços podem ser planejados em conjunto com a população, promovendo pertencimento e engajamento comunitário.

Figura 8: Corredor verde localizado na Av. Central.



Fonte: Autores, 2024.

Uma das principais propostas para essa adaptação é a revisão das normas legais. É fundamental incluir diretrizes específicas para cidades menos estruturadas, reconhecendo suas características e limitações. Desenvolver planos de mobilidade adaptados à realidade local, além disso, é importante estabelecer algumas metas e indicadores que reflitam as condições socioeconômicas dessas cidades, bem como a elaboração de relatórios para promover transparência e responsabilidade na gestão pública.

A capacitação técnica dos gestores públicos pode ser outra alternativa. Workshops e seminários regionais podem promover a troca de experiências entre municípios, fortalecendo redes colaborativas que compartilhem boas práticas. Além disso, é vital a participação popular no processo de planejamento, consultas públicas e fóruns comunitários podem garantir que as vozes da população sejam ouvidas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa sobre os desafios da mobilidade urbana em Vila Nova do Piauí, especialmente sob a ótica do direito à cidade, revelou as dificuldades de deslocamento que os habitantes enfrentam diariamente. A investigação evidenciou a relação entre a falta de infraestrutura adequada, como calçadas acessíveis e áreas sombreadas, e a exposição constante ao calor intenso, o que impacta a qualidade de vida e a inclusão social dos moradores.

Por meio da análise de conceitos, como o direito à mobilidade e a importância das políticas públicas locais, compreendeu-se que as medidas adotadas até o momento não são suficientes para garantir o direito de acesso a um espaço urbano inclusivo e adaptado às especificidades climáticas da região. O estudo permitiu uma reflexão mais profunda sobre o impacto de políticas nacionais que, muitas vezes, desconsideram as necessidades de pequenas cidades, dificultando o acesso dos habitantes a uma mobilidade digna e segura.

É necessário que as políticas de mobilidade urbana, tanto em Vila Nova do Piauí quanto em outras cidades do sertão brasileiro, sejam reformuladas para atender de forma mais eficaz a realidade local. Isso inclui a criação de infraestrutura adequada e o incentivo a soluções de transporte sustentáveis que respeitem o clima e o modo de vida da população. Assim, conclui-se que o direito à mobilidade e ao acesso à cidade precisa ser revisado à luz das condições reais dos moradores, com o objetivo de construir cidades mais acolhedoras e resilientes.

Nesse sentido, a mobilidade deve deixar de ser uma barreira e passar a ser um direito acessível a todos. Afinal, o direito à mobilidade é um pilar fundamental para o exercício da cidadania e não deve ser visto como um privilégio, mas como uma condição essencial para o bem-estar coletivo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Maria Cristina Cavalcanti; ASSUNÇÃO, Juciara Conceição de Freitas. "PELO DIREITO DE IR E VIR NA CIDADE: MOBILIDADE URBANA E INCLUSÃO SOCIAL EM CIDADE PRAIA – NATAL/RN". **HOLOS**, [S. l.], v. 1, p. 48–74, 2008. Disponível em: <https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLOS/article/view/118>. Acesso em: 13 nov. 2024.

ARAÚJO, Rozana Rivas de; GUEDES, Italo César Montalvão. "Análise do uso das calçadas nos deslocamentos cotidianos em uma cidade da região nordeste - Brasil". **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, v. 12, n. 1, p. 175, 2023.

BRACARENSE, Lílian dos Santos Fontes Pereira; MACHADO, Sandy Linniker Lima; OLIVEIRA, Renata Lúcia Magalhães de. "PLANEJAMENTO ORIENTADO À ACESSIBILIDADE URBANA E SUA APLICAÇÃO EM CIDADES DE PEQUENO PORTE/ Accessibility-Oriented Planning and its Application in Small Cities". **Informe Gepec**, v. 27, n. 2, p. 139–157, 2023. Disponível em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/gepec/article/view/31158>. Acesso em: 14 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. 10 jul. 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm). Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. 3 jan. 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. **Medida Provisória nº 906, de 19 de novembro de 2019.** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. [S. l.], 19 nov. 2019. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/medpro/2019/medidaprovisoria-906-19-novembro-2019-789424-exposicao-demotivos-159444-pe.html>. Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. **Secretaria Nacional de Trânsito.** Percentagem de veículos, por tipo segundo o Brasil. set. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2024>. Acesso em: 15 nov. 2024.

CARVALHO, Claudio Oliveira de; BRITO, Filipe Lima. "Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade". **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 7, ed. 2, p. 104-132, 2016.

CLIMATEMPO. **Climatologia de Vila Nova do Piauí.** Disponível em: <<https://www.climatempo.com.br/climatologia/6278/vilanovadopiaui-pi>>. Acesso em: 12 nov. 2024.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes:** do direito à cidade à revolução urbana. Tradução Jefferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Vila Nova do Piauí: panorama. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/vila-nova-do-piaui/panorama>. Acesso em: 10 nov. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução de Máira D. S. Lima. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

LIMA, Erick Salviano; JERONYMO, Caroline Muñoz Cevada. "A caminhabilidade como medida da mobilidade urbana: análise do centro de Brejo Santo, Ceará". **Revista Principia**, João Pessoa, v. 59, n. 4, p. 1391-1407, dez. 2022. ISSN 2447-9187. Disponível em: <<https://periodicos.ifpb.edu.br/index.php/principia/article/view/5861>>. Acesso em: 13 nov. 2024.

MARANGÃO, Glaucia Hellen de Freitas; GULINELLI, Érica Lemos. "Mobilidade sustentável: um estudo de caso em Bauru-SP". **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**, [S. l.], v. 8, n. 18, 2020. Disponível em:

[https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/cidades\\_verdes/article/view/2520](https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/cidades_verdes/article/view/2520)  
. Acesso em: 17 nov. 2024.

MORAIS, Aramidis Cibelly Moura de; SANTOS, Enilson Medeiros dos. "Avaliação das estruturas organizacionais dos organismos gestores da mobilidade diante da Política Nacional de Mobilidade Urbana". **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 12, p. 1-17, 2020.

NEWMAN, Peter; KENWORTHY, Jeffrey. **Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence**. Washington: Island Press, 1999.

RABELO, Noara Silva. "A mobilidade urbana nas cidades brasileiras: realidade, desafios e perspectivas". **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, [S. l.], v. 7, n. 46, 2019. Disponível em: [https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento\\_de\\_cidades/article/view/2000](https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/2000). Acesso em: 17 nov. 2024.

ROTA MAPAS. **Distância entre Teresina e Vila Nova do Piauí**. Disponível em: <https://www.rotamapas.com.br/distancia-entre-teresina-e-vila-nova-do-piaui>. Acesso em: 20 nov. 2024.

SANTIAGO, Isabela de Araújo. "POLÍTICAS PÚBLICAS E MOBILIDADE URBANA: "VERMELHINHOS" E O TARIFA ZERO NO MUNICÍPIO DE MARICÁ". **Revista Políticas Públicas & Cidades**, [S. l.], v. 13, n. 2, p. e1085, 2024. Disponível em: <https://journalppc.com/RPPC/article/view/1085>. Acesso em: 13 nov. 2024.

WeatherSpark. **Clima e condições meteorológicas médias em Picos no ano todo**. Disponível em: <https://pt.weatherspark.com/y/30826/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Picos-Piau%C3%AD-Brasil-durante-o-ano#Sections-Precipitation>. Acesso em: 20 nov. 2024.