

# Desigualdades sociais, territórios da vulnerabilidade e mobilidade urbana

Social inequalities, territories of vulnerability, and urban mobility

Eduardo Castellani Gomes dos Reis [I]  
Maura Pardini Bicudo Vêras [II]

## Resumo

As transformações contemporâneas ligadas à tecnologia, ao mundo do trabalho, ao desemprego, e aos efeitos da pandemia de covid-19 no Brasil alteraram as dinâmicas territoriais. Entretanto, tais fatores apenas se acrescentaram à perversa estabilidade das desigualdades socioespaciais nas cidades brasileiras, em particular em São Paulo. As dificuldades de muitas pessoas de inserção no mercado de trabalho e de moradia, ao revelarem a segregação social vigente em uma cidade ligada aos fluxos do capitalismo global, trazem cenários de congestionamento e de dificuldades de acesso aos locais de trabalho e ao ambiente construído. Além de revelar a luta cotidiana majoritária devido à iniquidade das oportunidades e dos deslocamentos, indicam o importante papel da mobilidade urbana que pode vir a assumir protagonismo enquanto política pública.

**Palavras-chave:** desigualdades sociais; segregação socioespacial; vulnerabilidade; mobilidade urbana; políticas públicas.

## Abstract

*Contemporary transformations linked to technology, the world of work, unemployment, and the effects of the pandemic in Brazil have been altering territorial dynamics. However, such factors only added to the perverse stability of socio-spatial inequalities in Brazilian cities, particularly in São Paulo. By revealing the current social segregation in a city linked to the flows of global capitalism, the difficulties faced by many in the job and housing market bring scenarios of congestion and difficulties in accessing workplaces and the built environment. In addition to revealing the daily struggle of the majority due to inequality in opportunity and commuting, they indicate the important role of urban mobility, which may come to have a leading role as a public policy.*

**Keywords:** social inequalities; socio-spatial segregation; vulnerability; urban mobility; public policies.



## Introdução

O tema do presente artigo é a relação entre as desigualdades socioespaciais e a mobilidade urbana em São Paulo. Essas múltiplas relações se explicitam, de um lado, na segregação social que é emblemática por resultante das inserções precárias no mercado de trabalho, de moradia e das diferenças de raça e gênero e, de outro lado, enquanto possa representar potencialidade de protagonismo enquanto política pública na direção de equidade aos direitos sociais e no acesso ao ambiente construído. Assim, reflete-se sobre a mobilidade urbana como consequência das características da cidade capitalista regida pelas ações do Estado e do capital em busca de sua valorização e, também, como potencial agente de transformação social. Com base em pesquisa bibliográfica e de fontes secundárias, busca-se apresentar breve histórico das políticas desenvolvidas em São Paulo ao longo do século XX e das primeiras décadas do século XXI e as suas consequências, desvendando as relações dessa conexão que envolvem, portanto, as reflexões sobre os conceitos de segregação, vulnerabilidade social, mobilidade e política pública.

Em breve caracterização, a Região Metropolitana de São Paulo – RMSP é uma das maiores aglomerações urbanas do mundo, com mais de 20 milhões de habitantes, divididos em 39 municípios, sendo o maior polo de riqueza nacional, sediando alguns dos mais importantes conglomerados financeiros, industriais e comerciais do País. A cidade de São Paulo, com 12.396.372 habitantes em 2023 (IBGE), é o principal polo da RMSP.

As cidades brasileiras, antes de tudo, constituem um claro exemplo das desigualdades sociais, reguladas pelos mecanismos da produção do espaço capitalista, tão bem analisados por David Harvey (2014). Vale lembrar, portanto que todo acesso ao ambiente urbano construído tem obedecido a um sistema complexo de processos, em síntese, baseado na renda do trabalho dos moradores, a depender, por sua vez, de sua qualificação, das oportunidades de formação e estudo, enfim, de maneira geral, graças a uma desigual distribuição de oportunidades. Nesse sentido, a maioria dos trabalhadores não têm acesso a uma habitação de qualidade em bairros bem servidos de infraestrutura urbana (Vêras, 2020). No âmbito público mais amplo, permeado pelo neoliberalismo, sobretudo de 2016 até 2022, houve grande retrocesso em direitos trabalhistas e sociais, alterando as condições de vida na cidade.

Em dezembro de 2022, dados do Cadastro Único (CadÚnico) da Prefeitura Municipal de São Paulo revelaram que houve 10,5% de aumento de famílias vivendo na extrema pobreza (760.386 pessoas), o que representa mais de 6% do total dos habitantes da capital. E continua aumentando, em cerca de 4% no número da pobreza extrema, com renda *per capita* de até R\$109 mensais. Mas, além dessa população, segundo os dados, há mais 49,5 mil pessoas vivendo em situação de rua em São Paulo. E, ainda, são 10,36% da população residindo em favelas (Pasternak, 2016), cerca de 6% nos cortiços (Kowarick, 2016) e quase 6 milhões de pessoas nas periferias da capital paulista (D'Andrea, 2020), evidenciando a magnitude dos territórios da precariedade.

Hoje, a cidade de São Paulo é uma metrópole dinâmica, embora tenha ocorrido um processo de desindustrialização, destacando-se o setor de serviços como incorporador da mão de obra da cidade. O cenário da precariedade que se nota em várias direções na cidade, e na região metropolitana, ainda convive com o nomadismo urbano, um conceito multidimensional como processo excludente após crises sociais. Nesse olhar sobre as desigualdades socio-territoriais está a descoberta frequente das vulnerabilidades, em contraste com os movimentos de resistência, inclusive como sofrimento ético político (Sawaia, 1999). A separação dos usos na cidade provoca um grande aumento das viagens pelo território, pois, além dos deslocamentos pendulares casa-trabalho que se fazem cotidianamente em direção ao centro, há também os deslocamentos interbairros, intermunicípios. Longas distâncias são percorridas por outros motivos: educação, saúde, lazer, compras. Assim, a cidade é também segregada quanto à mobilidade, oferecendo riscos, desgastes, sofrimento físico e psicológico à maioria dos habitantes. Dessa forma, entrelaçam-se os temas da desigualdade socioespacial, da mobilidade, das vulnerabilidades.

O presente artigo estrutura-se, além desta introdução e das considerações finais, em três partes: a primeira inicia discussão não apenas conceitual sobre segregação, mas também sobre suas manifestações na cidade de São Paulo, servindo de etapa necessária ao desenvolvimento do tema dos territórios da vulnerabilidade e relações com a mobilidade urbana. Apresentam-se, sob a ótica da desigualdade, os processos do nomadismo urbano, em relações intercambiantes. O segundo passo, por meio de pesquisas efetuadas sobre os usuários de transporte coletivo, demonstra-se o cruzamento de

fatores econômicos aos de gênero, raça e cultura, em abordagem interseccional.<sup>1</sup> Ainda como terceiro ponto, propõe-se que a mobilidade urbana venha a se constituir como grande protagonista nas políticas públicas que favoreçam acesso e equidade na melhoria das condições de vida dos trabalhadores de São Paulo.

## Segregação, mobilidade e territórios da vulnerabilidade

Resgatando o clássico tema da segregação, busca-se identificar a heterogeneidade do espaço paulistano, especialmente de suas periferias no que tange às diferentes formas de construir e habitar, às características socioeconômicas e condições de vida da população residente e, portanto, pode-se afirmar que a segregação socioespacial pode ser entendida como o grau de separação ou isolamento entre diferentes grupos sociais no território (Marques e Torres, 2005).

Registre-se a dissimilaridade da pobreza que se aloja na precariedade, pois diferentes grupos sociais convivem pressionados pelas circunstâncias advindas do mercado de trabalho e que ressoam nas condições urbanas de moradia e localização, de certa forma denunciando sua relegação em prol da população de maiores rendas. A partir de um balanço bibliográfico sobre a segregação, Marques e Torres (2005) apontam três processos: o isolamento (se houver barreiras físicas ou legais, podendo levar à formação de “guetos ou cidadelas”); a dificuldade de acesso a serviços urbanos, tais como a transportes, empregos, moradia adequada, e a heterogeneidade externa, buscando aferir seus índices e padrões.

Com outras formas de abordar a desigualdade socioespacial, algumas óticas sempre acabaram por alternadamente focar quer na identificação de círculos concêntricos radiais, nos termos da citada Escola de Chicago, quer na visão marxista sobre os efeitos do capital no quadrante sudoeste como vetor privilegiado (Pierson, 1948; Villaça, 2011).

Pode-se admitir que, embora o padrão radial concêntrico se manifeste grosseiramente na cidade de São Paulo, visualizando centro, anéis intermediário e periférico, um exame mais detalhado perceberá novos contrastes, pois bolsões de classes de alta renda que se auto segregam em condomínios fechados, à semelhança do analisado por Caldeira (2000).

Embora sem a discriminação legal, a desigualdade de classe convive com a de raça de maneira nebulosa devido ao mito da democracia racial que acaba por disfarçar o racismo na cidade. Movimentos negros, desde os anos 1980 vêm denunciando essa falácia que pode levar à desmobilização em relação à sua territorialização na precariedade. Outros autores afirmam haver verdadeiro duplo apartheid social, econômico e racial (Buarque, 1993; Gonzales, 1979), além da separação dos condomínios fechados (Caldeira, 2000). O espaço urbano é, assim, revelador de todas as complexidades sociais do mundo contemporâneo.

Com relação à mobilidade urbana, é indispensável conhecer as particularidades das segregações espaciais. Ao separar o tempo de vida e lazer do tempo do trabalho, o capitalismo procura garantir que o trabalhador tenha assegurada a carga horária em sua jornada do trabalho necessário, o que possibilita seu salário, enquanto não se preocupa com a perda do tempo de vida, de descanso ou de convívio

com sua família. A mobilidade, ao mesmo tempo, permite que o cidadão chegue até seu local de trabalho e gere seu sustento, mas também o onera em termos da qualidade de vida, retirando o tempo de reposição das energias e das relações sociais. A definição de mobilidade considera, sobretudo, a dimensão econômica dos deslocamentos e costuma ser avaliada em função da renda familiar. Buscou-se, entretanto, comprovar a hipótese de que a mobilidade urbana pode adquirir um papel significativo no desenvolvimento urbano que deixe, assim, de estar atrelado apenas às leis de uso e ao ordenamento do solo e passa ter como objetivo máximo a melhoria das condições de vida de seus habitantes, principalmente na diminuição das vulnerabilidades. Enquanto política pública, é necessário evocar o conceito de meios de consumo coletivo (Lojkin, 1981), indicando a responsabilidade do Estado em oferecer aos municípios melhores acessos à dinâmica da cidade<sup>2</sup> e buscou-se obter essas informações em pesquisas efetuadas.

Por sua vez, o espaço urbano, em suas diversas escalas, pode ser considerado tão mais acessível quanto mais abrangentes e adequadas forem suas infraestruturas de acesso. Cada região da cidade tem maior ou menor acessibilidade em função do padrão da infraestrutura viária, de transporte e deslocamento. Ao mesmo tempo, a acessibilidade, em suas diversas escalas, é instrumento de equiparação das oportunidades.<sup>3</sup>

O padrão de crescimento da capital esteve atrelado a uma incessante busca por terrenos periféricos mais baratos e afastou, gradativamente, as áreas residenciais dos locais de trabalho, onerando as infraestruturas, notadamente o setor de transportes. Tal estruturação

gerou vários déficits econômicos associados às distâncias, às contradições no tocante à divisão de renda dos seus moradores, assim como a desigualdade no acesso aos espaços públicos.

Vasconcellos (1999), ao tratar da mobilidade urbana, busca dialogar sob dois aspectos distintos e complementares – engenharia e sociologia –, relembrando como a história também motivou uma série de transformações, na medida em que o tema começou a ser apropriado pelas Ciências Sociais e pelos urbanistas, já que antes constituía-se em uma área de estudos mais ligada às técnicas e à engenharia.

Ao investigar a mobilidade urbana, considerando-a uma das dimensões-chave da sociabilidade na metrópole, com base em dados das pesquisas Origem/Destino (OD) do Metrô e do Censo IBGE, Requena (2015) apresenta dados desagregados nas áreas geográficas e nas características de populações nos variados espaços da metrópole. Há evidências de uma estrutura consolidada de mobilidade, em que o transporte ocorre predominantemente por pneus em vias e residualmente sobre trilhos. Os ônibus são o principal meio de transporte coletivo em um quarto das viagens diárias na metrópole, média semelhante à dos deslocamentos cujo meio principal é o automóvel; por sua vez, a caminhada é o meio principal em um terço das viagens diárias ocorridas na RMSP.

Dentre as características da urbanização paulistana interessa muito a presença de uma rede de transporte marcante da cidade que se estruturava no século XX “como o maior centro industrial da América do Sul” e que, por isso, expandiu-se ao Oeste, ao Leste e ao leito da Santos-Jundiá nos bairros do Pari, da Mooca e do Ipiranga; e pela Sorocabana nos bairros da Barra Funda, da Água Branca e da Lapa (Petroni, 1955, p. 129). A partir dos anos 1970,

quando surge a modalidade da autossegregação, já apontada, por condomínios fechados, murados, com isolamento e restrição em símbolos de *status*, tais enclaves também afetaram o transporte público, tanto como “inspirações” para construções públicas de estações de metrô, muitas vezes assemelhadas a fortalezas, ou, ainda, impactam diretamente os usuários do serviço de ônibus urbano, já que seus pontos, em grande maioria, estão localizados em ruas próximas dos muros de um dos milhares de condomínios ou fábricas da cidade, fazendo com que os pontos de ônibus frequentemente estejam em locais ermos e sem segurança.<sup>4</sup>

Os conceitos trabalhados por Jane Jacobs (2000) são fundamentais para a compreensão das cidades no mundo atual, assim como para a segurança e a saúde de seus habitantes. O psicanalista Christian Dunker (2015) constrói elementos de problemas psicológicos da vida dos condomínios, com exemplos diversos pela cidade, como o Portal do Morumbi, Granja Julieta, Alphaville, Chácara Flora e tantos outros,<sup>5</sup> demonstrando como a vida segregada pode prejudicar a saúde mental de seus moradores, criando um medo constante do que está do lado de lá do muro.

Com relação à vulnerabilidade social, esse fenômeno é um dos principais elementos da vida urbana de São Paulo, uma vez que é marcada pelas condições precárias, com as classes trabalhadoras dilapidadas em sua força de trabalho e também pelas sucessivas circunstâncias do transporte e da moradia na capital paulista (Kowarick, 1980). Entretanto, cabe contrapor-se à vulnerabilidade, e significando a ausência de cuidado com tais segmentos, o conceito de políticas públicas, as quais são compreendidas como “o conjunto de ações implementadas pelo Estado e pelas autoridades governamentais em

um sentido amplo”, segundo Marques (2013, p. 24). Para o autor, estudar políticas públicas é analisar por que e como o Estado age como age, dadas as condições que o cercam. Nesse sentido, é preciso focar especificamente nas políticas públicas de mobilidade urbana, já que uma das mais fortes variáveis para a superação da vulnerabilidade social é a mobilidade urbana e o acesso a oportunidades.

A condição de vulnerabilidade social, econômica e civil de parcela da sociedade brasileira há tempos vem sendo constituída como questão grave para cientistas sociais, identificando aqueles que dependem totalmente das estruturas do Estado para viver.<sup>6</sup> O conceito de vulnerabilidade supera a visão de pobreza por índices de renda e aponta à possibilidade de risco e incapacidade de reagir positivamente a ele:

Diz respeito à vasta parcela daqueles que estão à margem, desligados ou desenraizados dos processos essenciais da sociedade. Trata-se daquilo que se convencionou denominar os excluídos, noção ampla e escorregadia que se tornou de uso corrente e que necessita ser trabalhada empirica e teoricamente. (Kowarick, 2009, p. 27)

Mesmo que parcelas das elites ainda utilizem o discurso de que a questão social seja lida pelo ângulo da culpabilização dos pobres, indispostos ao trabalho, é conhecido que o trabalho precário e intermitente, realizado nas bordas da sociedade, representa a sobrevivência sem garantia de segurança e estabilidade. Tampouco tem se acentuado a responsabilidade do Estado na criação de respostas e soluções a essa questão, já que, cada vez mais, imperam as práticas e os discursos do voluntariado e da filantropia como soluções "mais eficazes" na atenuação dos efeitos "indesejados" de uma estrutura social calcada na produção e

na reprodução das desigualdades. Por sua vez, processos de naturalização dos acontecimentos prevalecem como mecanismos de acomodação de interesses do sistema capitalista, com mecanismos de evitação do outro que é subalteralizado. A vulnerabilidade social deve ser considerada, pois um instrumento de política pública, segundo importantes referências, muitas das quais já citadas, para a agregação de boas práticas quanto ao uso na formulação de políticas públicas.

Justamente em função disso, no âmbito deste trabalho, três aspectos devem ser destacados: a questão da mobilidade urbana em São Paulo, as dificuldades da formulação de políticas públicas nesse campo e o papel dos dados relacionados à vulnerabilidade social com a população envolvida. Desse ponto de partida, tentando mensurar as dinâmicas sociais de São Paulo, houve diversas experiências com o objetivo de compreender as vulnerabilidades e as desigualdades, incluiu-se inicialmente a elaboração de índices para mensurar: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) que buscava analisar o desenvolvimento socioeconômico e as limitações às condições básicas de vida dos municípios brasileiros.<sup>7</sup>

O IDHM é um índice composto de 3 das mais importantes dimensões do desenvolvimento humano: a oportunidade de viver uma vida longa e de ter acesso ao conhecimento e ter um padrão de vida que garanta as necessidades básicas. A construção de índices se utiliza de dados do Censo Demográfico no ano de referência.<sup>8</sup> A capital, São Paulo, apresenta índices relacionados ao desenvolvimento humano positivos com relação às outras cidades. A capital conta com um IDHM de 0,805, considerado muito alto com relação a outros municípios, como já dito anteriormente, ocupando a 23ª

posição dentre os mais de 5.500 municípios do país, o que se repete no eixo educação e outros. Porém, o IDHM, apesar de ser uma importante ferramenta para a compreensão dos padrões relacionados ao desenvolvimento humano no País, permitindo a comparação entre municípios, não torna possível realizar uma análise intramunicipal, no sentido de não permitir um olhar relacionado às diferenças entre as regiões e distritos de cada cidade.<sup>9</sup>

Em um recente estudo, Bugni e Jacob (2017) analisaram a cidade de São Paulo por meio do Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) e sua variante paulista, o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS), com o objetivo de responder algumas questões:

[...] quais as variações ocorridas em cada dimensão de vulnerabilidade e em seus indicadores? Como esses fatores se distribuem geograficamente? Há indícios de concentração espacial da vulnerabilidade e, se sim, houve alguma variação entre os anos da amostra? Quais componentes mais influenciaram a melhoria nos índices entre 2000 e 2010 na cidade? (Bugni e Jacob, 2017, p. 118)

A partir dessas perguntas, os autores deixam claro que o objetivo é compreender a vulnerabilidade da cidade e quais indicadores podem ser utilizados para a formulação de políticas públicas na área de mobilidade, analisando as 1593 Unidades de Desenvolvimento Humano (UDHs) que formam a cidade de São Paulo. Comparando historicamente o levantamento de 2010, último realizado até então, com o anterior, de 2000, os autores fizeram questão de salientar:

Das regiões classificadas como de alta vulnerabilidade social em 2000, 81% passou a apresentar média vulnerabilidade em 2010 e 8% chegou à baixa vulnerabilidade, enquanto 9% delas permaneceram na mesma faixa da década anterior. (Ibid., p. 127)

Com os resultados, percebe-se um grande avanço nas questões sociais em São Paulo durante a primeira década do Século XXI. Porém, essas conquistas devem ter sido retraídas durante a segunda década do mesmo século, devido às crises econômicas, políticas e sociais que assolaram o País, assim como pela pandemia do coronavírus que se iniciou em 2020. De qualquer forma, os dados mostram, ainda, uma cidade segregada, com diferentes condições sociais nas periferias e na área central expandida, principalmente no quadrante sudoeste, conforme denominação de Vilaça (2011).

Bugni e Jacob (2017) também trouxeram à tona a questão da concentração e da desigualdade espacial da vulnerabilidade social em São Paulo. Utilizando o índice de Moran, “um indicador que fornece um valor formal do grau de segregação espacial pela medida do grau de associação linear de uma variável e as médias dessa mesma variável nas regiões vizinhas à analisada” (p. 132). Com isso, o resultado é um índice global, que varia de -1 a 1, o qual mostra que quanto mais próximo da unidade, maior é a relação negativa ou positiva, ou seja, “maior é o grau de associação espacial presente no conjunto de dados” (ibid.). Dessa forma, conseguiram provar que o índice encontrado aponta concentração espacial.<sup>10</sup>

Com relação à infraestrutura do Sistema Municipal de Ônibus, durante a primeira década do século XXI, houve a inauguração de 13 terminais.<sup>11</sup> Essas inaugurações foram importantes para dar racionalidade ao Sistema, assim como as de novos corredores de ônibus, totalizando 83 quilômetros nesse período, permitindo diminuir o tempo de acesso ao trabalho. Porém, apesar da implantação dessas infraestruturas, utilizando a contribuição de Bugni e Jacob (2017), não há variação no Índice de Moran entre os anos de 2000 e 2010 para o indicador "Percentual de pessoas que vivem em domicílios com renda *per capita* inferior a meio salário-mínimo e que gastam mais de uma hora no deslocamento até o trabalho, no total de pessoas ocupadas, vulneráveis". Nesse ponto, a crítica deve se estabelecer sobre a falta de utilização da vulnerabilidade social como um importante critério para a implantação das infraestruturas urbanas de mobilidade, como terminais, corredores e estações de metrô. A malha metroviária paulistana é conhecida pela sua pouca extensão, estando ainda concentrada nos bairros centrais em sua maioria e por ser a causadora de uma grande gentrificação no entorno de suas estações.

## Desigualdades e mobilidade, uma análise interseccional

A mobilidade urbana é também desigual na cidade dividida. Alguns autores denominaram a capital paulista, na década de 1960, de "cidade da classe média", por ter como perspectiva básica a lógica da circulação do trânsito e não da mobilidade (Vasconcellos, 1999). Mesmo que controversas, as conceituações do que

constitui claramente a "classe média" deixam evidente que tais setores intermediários predominaram nas decisões das políticas em curso e transformaram o trânsito em uma importante "questão" social, levando a uma intensa participação de organismos públicos e privados, além de entidades da sociedade civil. A adaptação da cidade para o uso do automóvel pode ser vista como a construção de um setor social mais beneficiado pela concentração de renda do período autoritário no País e pelos investimentos públicos. Nesse sentido, para a classe média, o importante, além da ocupação do espaço público, é o tráfego entre espaços privados, normalmente do trabalho para o local de moradia. Esse padrão tem se repetido, exaustivamente, pelos últimos 60 anos na cidade.

Os investimentos e as ações públicas foram direcionados para ampliar o número de deslocamentos de maneira exclusiva, sem dar a devida prioridade a outros modos de transporte que poderiam compartilhar as vias de tráfego. Isto fez com que a mobilidade ativa, a pé ou em bicicleta, fosse muito afetada na sua qualidade e segurança. Como consequência, o uso privativo das vias públicas foi ampliado, bem como do espaço viário, do tempo de viagem e da energia na mobilidade, assim como a emissão de poluentes (Vasconcellos, 2016, p. 57).

Reafirma-se a importância das políticas de uso e ocupação do solo, assim como a cultura de prevalência nas decisões públicas dentre os modais motorizados individuais que passaram a ser os principais alvos do planejamento urbano e do orçamento público, em detrimento do transporte público coletivo.

Na Região Metropolitana de São Paulo, 42 milhões de viagens acontecem todos os dias, distribuídas entre os modais ativos, públicos e individuais. Como nos mostram Giannotti,

Pizzol e Logiodice (2020), “estima-se que em 2019 os paulistanos tenham perdido uma média de 154 horas em congestionamentos”, o que representa quase um mês de trabalho no ano. Esses autores abordam brevemente a citada falta de prioridade do transporte público e ativo em favor do transporte individual centrado no automóvel. Recorrendo à Pesquisa de Origem e Destino (Pesquisa OD) desenvolvida pelo Metrô de São Paulo (São Paulo, 2018), os autores compararam a distribuição das viagens entre os modais nas últimas cinco edições da Pesquisa, mostrando que, historicamente, apesar de o transporte individual ter menor proporção nos deslocamentos do que outros modos, é ele o objeto dos principais investimentos públicos na área da mobilidade.

No mesmo artigo, os autores continuam a analisar a Pesquisa OD sob a ótica da crítica ao modelo de desenvolvimento dos transportes e da mobilidade na cidade. Assim, reforçam a importância dos modais ativos e públicos, ao citarem que correspondem a 33% e 36% das viagens na RMSp, respectivamente. Santos (2009, pg. 82) considerava a relação entre a renda familiar e a escolha de uso de certo modal, reforçada pelos dados e gráficos trazidos pela OD. Observa-se que, quanto maior a renda mensal familiar, maior é a escolha pelo modal individual, sendo inversamente proporcional à escolha dos demais modos.

Em 2011, como resultado da crise de 2008, diversos movimentos políticos iniciaram-se influenciados pelo pensamento anticapitalista e pela contradição da urbanização recente. O papel da cidade nas transformações sociais também foi colocado à mesa, devido a várias influências internacionais.<sup>12</sup>

Nas últimas décadas, a ideia de direito à cidade ressurgiu com força e desenvolveu-se nas lutas de movimentos sociais, retomando o legado de Lefebvre (2009), por necessidade inerente dessas práticas que nascem nas ruas, nos bairros e nas praças; lutas essas que reforçam o argumento de Harvey<sup>13</sup> (2014) de que o urbano é o espaço da segregação, da separação e da dominação, mas é também do encontro, da simultaneidade e da reunião. Essas práticas políticas têm preenchido o significativo vazio do direito à cidade para favorecer o percurso da revolução urbana, desafios apresentados por Lefebvre e retomados e atualizados por Harvey.<sup>14</sup> Ao defender que a tarefa política é a de reconstituir um tipo novo de cidade, lembra como a cidade tradicional foi “implodida e morta” pela urbanização capitalista, mediante o processo desenfreado de acumulação do capital que financia e expande para sua reprodução.<sup>15</sup>

Por isso, reivindicar o direito à cidade implica se apropriar do poder configurador do processo de urbanização, atualmente nas mãos de frações da classe dominante representadas pelos setores imobiliário e financeiro, ao revelar que tal poder de produção da cidade advém de uma pequena elite em condições de moldá-la de acordo com seus interesses particulares. Foi nesse contexto que as políticas públicas de mobilidade urbana se tornam mais ativas: a partir de 2012, a Prefeitura de São Paulo desenvolveu uma série de políticas que alteravam a estrutura da mobilidade da cidade, incentivando o uso do transporte público, pela implantação de mais de 400 quilômetros de vias com faixas exclusivas, outros 400 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas e um conjunto de programas que incentivavam a

permanência e a apropriação do espaço público pela população, como o programa “Centro Aberto” e a “Paulista Aberta”.<sup>16</sup>

Giannotti, Pizzol e Logiodice (2020) pontuam que a desigualdade entre os modos de deslocamento não está presente somente no planejamento urbano, mas também na construção da infraestrutura de transporte que se baseia no conceito de via urbana que considera somente o leito carroçável, mas que deveria abranger calçadas (vias para pedestres) e ciclovias e ciclofaixas (vias para ciclistas). No imaginário coletivo, quando se escolhe investir em infraestrutura para os modais ativos, necessariamente há uma redução do uso das vias pelos veículos, o que não tem sido a escolha vigente. Diversos estudos já mostraram que, muitas vezes, por meio do redesenho urbano, pode-se aumentar o número de pessoas por hora que trafegam em uma rua, mesmo que se diminua a quantidade de faixas para veículos. Com essas medidas, fica claro que o desenho urbano influencia no comportamento das pessoas, fazendo com que muitas deixem de caminhar quando não há calçadas de boa qualidade que incentivam a caminhada, assim como é sabido que o número de ciclistas na cidade só aumentará com a implantação de infraestrutura cicloviária adequada, segura, articulada e integrada com os demais modais de transporte.

É fundamental referenciar estudos com esse enfoque desenvolvido por mulheres que pensam e planejam a mobilidade urbana apesar da estrutura institucional androcêntrica<sup>17</sup> (Harkot, Svab e Santos, 2021; Pesquisa OD-Metrô 2017; SPTrans, 2020 e 2021).

Essas pesquisas são fundamentais, pois trazem um olhar atualizado e novo sobre a questão de gênero, que foi ampliada

nos últimos 5 anos, com diversas iniciativas, principalmente com relação à postura ativa de instituições internacionais, como do próprio Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento – ITDP, citado, do Banco Mundial – que produziu o trabalho liderado por Harkot, Svab e Santos – e que também tem sido importante para a ampliação do debate.

Autoras do estudo do Banco Mundial (Harkot, Svab e Santos, 2021) trazem uma importante reflexão: o planejamento da mobilidade urbana na grande maioria das cidades do mundo tem por base uma visão neutra com relação a gênero, muitas vezes com discursos em que isso é visto como positivo, já que “não privilegia nenhum usuário, pois a mobilidade é um direito para todos”. Porém, já é sabido que as mulheres têm diferentes expectativas, necessidades e limitações na mobilidade. Dentre as necessidades, as autoras destacam (ibid., p. 22): “(1) padrões de viagem, (2) restrições de segurança, (3) participação no setor de operação de transportes e (4) acesso ao transporte”. E essas diferenças de gênero na área muitas vezes são desconsideradas:

Dizer que existem padrões de viagens diferentes significa reconhecer que há especificidades em termos de modos, motivos, tempos, distâncias e encadeamento de viagens. As atividades relativas ao cuidado com a casa e com a família geralmente atribuídas às mulheres geram uma demanda por deslocamentos específicos, por exemplo, de viagens mais complexas e/ou mais encadeadas, também com maior participação nos períodos fora do pico e origens/destinos que não seguem unicamente os padrões bairro-centro típico das viagens de trabalho na RMSP. Embora o levantamento de dados para planejamento de transportes devesse

registrar esses tipos de deslocamentos, grande parte da informação sobre viagens curtas e encadeadas frequentemente são desconsideradas. (Ibid.)

Especialmente a principal diferença é ignorada: sua percepção de segurança no acesso ou uso do sistema de transporte público ou na escolha de modos ativos. Como as autoras reforçam, “a partir de suas percepções, essas usuárias podem alterar seu comportamento, mudando sua rota, seus horários ou ainda seu modo de transporte para minimizar os riscos” (ibid.). E é claro que em casos mais extremos e graves, muitas mulheres deixam de ir a algum lugar devido à falta de segurança, ainda que essa escolha traga prejuízos financeiros (Gomez, 2000). Em complementação, o relatório do Banco Mundial também cita um estudo da Thomson Reuters Foundation que traz um dado fundamental para a discussão: seis em cada dez mulheres nas principais cidades da América Latina relatam que foram fisicamente assediadas enquanto usavam sistemas de transporte. Resta, pois, evidente a necessidade de se planejar as estruturas de mobilidade urbana que ofereçam a todo tipo de usuária opções seguras de transporte coletivo desde sua origem até seu destino: “as restrições de mobilidade só serão sanadas se tais medidas também incluírem a redução de riscos considerando os trechos de caminhada e acesso aos pontos de ônibus e estações de metrô e trem” (Harkot, Svab e Santos, 2021, p. 23).

Outro estudo (Svab, 2016) nos mostra que as mulheres foram maioria no uso do transporte público durante os últimos 20 anos, assim como também foram as que mais andaram a pé – mesmo que suas viagens não fossem consideradas muitas vezes, já que viagens

a pé de menos de 500 metros de distância ou até uma estação de metrô ou trem não são contabilizadas pela Pesquisa OD.

Por razões de economia de tempo e simplicidade de coleta, a Pesquisa OD da RMSP registra os deslocamentos a pé com menos de 500 metros somente se o motivo for trabalho ou estudo. Outros movimentos a pé, como, por exemplo, para ir ao comércio local, não são registrados. Todavia, como já vimos, esses são justamente os deslocamentos feitos com mais frequência por mulheres. Nota-se, assim, que a diretriz metodológica de não registrar deslocamentos a pé com menos de 500 metros prejudica o entendimento do padrão de deslocamentos das mulheres.

Em relação ao tempo dedicado aos cuidados de pessoas e afazeres domésticos, as mulheres, em especial as mulheres negras, trabalham mais que os homens. Dados de 2018 da Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílio Contínua (PNAD Contínua) do IBGE revelam que, no Brasil, os homens dedicam 10,5 horas por semana a essas tarefas (homens negros dedicam 10,6 horas, e homens brancos, 10,4 horas). As mulheres, por sua vez, gastam 18,1 horas por semana com tarefas domésticas (mulheres negras dedicam 18,6 horas por semana, e brancas, 17,7).

Os deslocamentos para fins de cuidado costumam apresentar uma maior diversidade de destinos, fugindo do padrão pendular casa-trabalho, já que as mulheres são responsáveis por levar as crianças, os parentes e as pessoas enfermas à escola e às unidades de saúde, além de acompanhá-las em visitas e outras atividades. Isso tem impacto direto nas possibilidades de acesso e no uso dos modos de transporte, além de acarretar gastos extras com transporte.

Dados da pesquisa Mulheres e Arranjos Familiares na Metrópole — RMSP 10 da Seade indicam que as mulheres chefes de família se deslocam com menos frequência para visitar parentes e amigas/os ou realizar atividades de lazer e práticas esportivas (20% das atividades) que os homens chefes de família (26% das atividades). Ademais, as mulheres deslocam-se com mais frequência para levar ou buscar pessoas na escola/trabalho (5% das atividades das mulheres *versus* 3% dos homens) e para utilizar serviços de saúde (8% *versus* 4%).

De acordo com a Pesquisa OD 2017 para o município de São Paulo, desagregada por sexo, as viagens por motivo trabalho são a principal razão para que homens usem redes de transporte urbano (representando cerca de 50% das viagens diárias), seguidas por viagens para equipamentos educacionais (29% do total de viagens diárias). Para as mulheres, as porcentagens do total de deslocamentos com motivo trabalho (40%) e motivo educação (35%) apresentam níveis equilibrados. Desagregar essas viagens pelo fato de terem sido feitas para si ou para acompanhar outra pessoa (servir passageiro) mostra claramente um padrão de “mobilidade de cuidado”: mais de um terço das viagens de mulheres a um equipamento educacional, por exemplo, eram para acompanhar outras pessoas. Quanto às viagens para o trabalho, a maioria dos homens usa carros (32%) (principalmente dirigindo), sem maior necessidade de um serviço de ônibus confiável e calçadas seguras mais ainda do que os homens (Harkot, Svab e Santos, 2021, p. 36).

Considerando, pois, os dados da OD de 2017 analisados e o relatório do Banco Mundial, conclui-se que é necessário focar os deslocamentos femininos no planejamento do transporte público, assim como do transporte

ativo, como ciclovias e calçadas. Mais do que isso, esse planejamento não deve ser guiado somente com relação à perspectiva de gênero, mas também considerar a vulnerabilidade dessas mulheres, principalmente as mais jovens, mães solteiras e, conseqüentemente, com mais responsabilidades domésticas. Justamente a respeito dessa vulnerabilidade que algumas políticas públicas e pesquisas se debruçam respeitando a interseccionalidade entre gênero e raça entre as usuárias do transporte coletivo por ônibus na cidade de São Paulo. A Pesquisa de Perfil e Hábitos de Uso dos Usuários da SPTrans de 2021,<sup>18</sup> gestora municipal do transporte público, já citada, foi fundamental, durante o período da pandemia de covid-19 na cidade de São Paulo, como um dos instrumentos que auxiliou na tentativa de não invisibilizar as mulheres no transporte público que eram usuárias habituais (que usavam três ou mais dias na semana) antes e durante a pandemia (anos de 2020 e 2021).

É relevante conhecer que as mulheres, em geral, não utilizam outros meios de transporte para complementar a viagem, dependendo mais dos ônibus, do que os homens (46,90% contra 36,34%). Dentre as mulheres, as negras são as que menos utilizam outros meios (49,67% frente 43,87%), sendo que o metrô é o meio principal de complementação das viagens para todos (75,29%). Essa informação também condiz com as análises anteriores, assim como em relação à maior mobilidade dos homens em comparação às mulheres, principalmente as negras.

Além das pesquisas e relatórios citados, outra contribuição deve ser trazida:<sup>19</sup> Paula (2021) comenta uma série de fatores a respeito da mobilidade e de sua interseccionalidade. Como ponto de partida, lembra como as

idades brasileiras se estruturaram no capitalismo do pós-abolição e que, por isso, há um peso negativo muito maior para a população negra que vive em suas periferias. A dificuldade de transitar na lógica da mais-valia urbana, baseada na possibilidade de acesso à cidade, aos empregos, a uma moradia digna e próxima ao centro ficam somente para aqueles que majoritariamente detêm poder econômico – a população branca das grandes cidades, principalmente a paulistana (Villaça, 2011). Com essa análise, Paula (2021) traz a clara relação entre a baixa qualidade do transporte público na história do desenvolvimento das grandes cidades e suas estruturas e sua origem relacionadas à população negra e aos excluídos socialmente nessas cidades, vivendo sempre às franjas dos tecidos urbanos. Os citados dados da Pesquisa de Hábitos de Uso da SPTrans e o relatório do Banco Mundial reforçam esse olhar sobre o transporte público, demonstrando que a sobrecarga da dupla jornada para as mulheres, principalmente as mulheres negras, de que são elas que, ao mesmo tempo, são as responsáveis por fazer pequenas viagens para auxiliar na locomoção de outros membros da família, além de terem mobilidade para o trabalho.

O Mapa da Desigualdade de 2021, organizado pela Rede Nossa São Paulo a partir de dados de várias fontes como o Censo, IDH e outras, trata do fator relacionado à mobilidade, elencando três itens: “Acessibilidade”, elaborados pelo Centro de Estudos da Metrópole (CEM), e “Ocorrências de trânsito” e “Mortes no trânsito”, elaborados pelo Instituto Cordial, com fontes de dados como a Pesquisa OD de 2017 e a Fundação Seade.

A Pesquisa OD ainda nos mostra que as mulheres negras são 36%, mas representam 43% no transporte coletivo, enquanto as

mulheres brancas representam 59% da população feminina, mas são somente 53% das usuárias do transporte público, confirmando a percepção de que, proporcionalmente, as mulheres negras usam mais o transporte coletivo que as mulheres brancas.

Em função de todo esse cenário de complexidade de ações e de amplitude no alcance que as políticas públicas de mobilidade podem ter, é extremamente necessário considerar os elementos que foram apresentados, sendo eles: vulnerabilidade social, gênero e raça. É para essa população que se deve planejar, operar e analisar o transporte público. É dever das gestoras, operadoras e pesquisadores da mobilidade considerarem sempre esses fatores para desenvolver seus projetos e ações.

O item “acesso a transporte de massa” do Mapa da Desigualdade interessa, principalmente, quando examinamos o mapa com dados georreferenciados e o mapa com os dados de “População negra”. Os dados por distritos demonstram claramente que a relação entre o acesso aos meios de transporte público de massa e onde vive a população negra ainda se mantém. A população dos distritos centrais da República, Sé e Santa Cecília são as que proporcionalmente residem a 1km de distância de estações de transporte público de alta capacidade (88%, 86,4% e 73,2%, respectivamente). Por outro lado, 29 distritos não chegam a 1% nessa mesma condição, todos em regiões periféricas da cidade. Grande parte desses distritos (19) também são os que têm maior presença de população negra. Esse dado também é corroborado quando observamos a Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) de 2018 e a proporção do uso do transporte público pela população negra e branca em São Paulo, cruzada por gênero.

## Políticas públicas equitativas de mobilidade

A mobilidade tem sido vista como uma coadjuvante, consequência do processo de zoneamento e desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo. Entretanto, pode se tornar a grande protagonista nas políticas públicas urbanas para a transformação da cidade, buscando a melhoria da vida de seus habitantes reduzindo as desigualdades e vulnerabilidades. Várias iniciativas podem reverter e fazer que seja uma distribuição equitativa, seja no acesso aos empregos ou aos equipamentos de saúde, cultura e educação da cidade, assim como na própria distribuição orçamentária da cidade ou da escolha modal de seus habitantes. Além disso, desigualdades históricas entre localidades, como centro e periferia, também são objeto das iniciativas para o desenho de políticas públicas efetivas de mobilidade. Para tal, é preciso compreender e priorizar dois fatores: a vulnerabilidade social como instrumento para formulação de políticas públicas e a mobilidade urbana como elemento de transformação e redução dessas desigualdades e vulnerabilidades.

A análise das políticas públicas, muitas vezes, tenta resolver impasses de maneira exclusivamente técnica, devendo, entretanto, considerar-se enquanto processo complexo, pleno de conflitos e gerado por vários centros dinâmicos. De acordo com Marques (2013, p. 25), a formulação e a análise de políticas públicas consideram, ao menos, dois tipos de causalidade:

[...] um sobre as causas do problema a ser objeto da política e outro sobre o efeito pretendido da política sobre tal problema. A maior parte das propostas de intervenção contém essas duas causalidades

de forma implícita (e não comprovada), o que talvez explique ao menos parte dos insucessos obtidos com certa frequência.

Enquanto os modelos analíticos que servem de base para o mesmo autor (ibid.) devem explicitar tais causalidades de forma independente dos últimos objetivos da política, evitando riscos e confusões. E afirma que já é possível, hoje, ter conhecimento acumulado para entender os processos que cercam as ações do Estado. Marques também mostra que a trajetória dos estudos sobre políticas públicas se destaca, primeiramente, pela perda da centralidade da racionalidade e do processo de decisão nas políticas. Dessa forma, o processo de formulação dessas políticas foi sendo pensado como cada vez mais político, “exigindo uma análise política para a compreensão das políticas” (2013, pp. 43-44). Nos modelos analíticos propostos e utilizados, devemos incorporar, cada vez mais, os atores e contextos envolvidos, suas estratégias e conflitos, assim como suas crenças e relações. No final, acaba sendo mais importante a adequação das soluções aos problemas, mas também às condições locais em termos de implementação e de atores presentes.

Pretende-se uma análise a respeito da mobilidade urbana como elemento de transformação e redução das desigualdades e vulnerabilidades, sendo assim, analisando seu impacto como ferramenta de transformação social. Para tal, com base em diversos autores que discorreram sobre as políticas públicas de mobilidade e seu impacto no cotidiano, além de sua importância na vida de seus usuários, afirma-se que a mobilidade não deve ser pensada somente como um elemento que permite o acesso ao trabalho, mas como um fator determinante para o acesso e o direito à cidade.

A importância de políticas efetivas de mobilidade urbana, principalmente relacionadas ao investimento no transporte público, na micromobilidade e acessibilidade da população mais pobre na cidade, representa investir em faixas exclusivas, implantação e qualificação de ciclovias e calçadas como ações fundamentais. Assim, quais podem ser os elementos e as ferramentas para qualificar essas políticas? Alguns elementos conceituais e índices importantes para serem considerados são o IPVS – Índice Paulista de Vulnerabilidade Social ou o de Acessibilidade a Empregos. Entretanto, como estruturar a mobilidade em outros eixos que não somente os relacionados ao trabalho?

Além disso, técnicas já consolidadas nas ciências sociais estão sendo trazidas para o ambiente do transporte como soluções e inovações, como pesquisas qualitativas, por exemplo com grupos de escuta ou grupos focais.<sup>20</sup> É por meio dessa prática que algumas prefeituras e agências de transporte podem “redescobrir o mesmo assunto sob diversos pontos de vista”, nos quais “as pessoas trazem, de suas vivências diversas, muitos aprendizados, questionamentos e ideias que podem inspirar inovações” (Petzhold e Corrêa, 2021).

A viagem começa na porta da casa da pessoa, passa por calçadas esburacadas, estações, escadas, vielas até chegar ao destino final que pode ser a escola, o trabalho, o médico, a fisioterapia, a igreja, o clube, o estádio de futebol, etc. Percebe-se, contudo, que as tentativas de melhoria da qualidade do transporte sempre se estruturam na lógica da relação de cliente e consumo, ou ainda mais especificamente, na oferta do serviço para um cliente. Entretanto, o transporte coletivo é um serviço público, um direito garantido pela Constituição Federal de 1988. Dessa forma, não se trata de defender

um serviço de qualidade para atrair uma demanda dentro da lógica capitalista e, sim, de assegurar a melhor prestação de um serviço público como garantia de um direito.

Fagnani (2016) faz uma análise relativa a essa lógica estabelecida na qualidade do transporte público brasileiro, sendo um resultado direto do capitalismo periférico que aqui está presente. O autor divide o assunto em quatro elementos: o primeiro está relacionado ao caráter do transporte público em países desenvolvidos, apontando-o como a principal alternativa para o deslocamento de sua população no dia a dia; a segunda é a contraposição desses modelos de transporte público em países desenvolvidos ao modelo desenvolvido no capitalismo periférico, como no caso brasileiro, do subdesenvolvimento da mobilidade urbana; no terceiro eixo, o autor estabelece crítica às políticas de mobilidade que aqui foram estabelecidas, principalmente o não desenvolvimento da rede de trilhos em São Paulo e o encarecimento de sua tarifa; o quarto elemento é que essas características reais são fruto de um padrão que está posto desde 1950, nos mais variados modelos políticos que o país se estruturou – seja no nacional-desenvolvimentismo, no regime militar ou outro.

É justamente como consequência desse modelo econômico de transporte público que a lógica possível para considerar o quão efetivo é o sistema é o indicador de acessibilidade a empregos. Um estudo recente do CEM (Santos e Giannotti, 2021), mostra que apenas “16% das famílias têm acesso a pelo menos 50% dos empregos existentes a 60 minutos, a partir de sua moradia, por transporte público” (ibid., p. 2). Analisando o grupo das famílias que têm acesso às oportunidades, as autoras do estudo perceberam que “44% do grupo é

composto por famílias com renda familiar acima de dez salários-mínimos (SM), apenas 20% equivale às famílias com renda familiar abaixo de 3 SM” (ibid., p. 2).

Na análise comparativa, é possível notar que áreas com predominância de famílias de menor renda coincidem com os menores níveis de acessibilidade:

Quantitativamente, a mediana da acessibilidade dessas áreas de menor renda indica que apenas 3% dos postos de trabalho em São Paulo podem ser acessados em 60 minutos. Por outro lado, enquanto áreas com predomínio de famílias de renda média têm acesso a 23% (mediana), as com famílias de renda alta têm acesso a 43%. (Ibid., p. 3)

A mesma fonte traz propostas de como alterar de maneira significativa esse quadro crítico, aumentando a descentralização dos postos de trabalho, criando mais sub centralidades próximas aos locais de habitação; adensamento populacional em áreas com grandes quantidades de oferta de emprego e, por fim; ampliar a rede do sistema de transporte. Se somente a ampliação da rede do sistema de transporte público for obtida, ainda será necessária a expansão da rede metroferroviária na cidade, passando dos atuais 101 quilômetros para padrões de cidades globais, como Tóquio, Londres, Nova Iorque, Paris ou Buenos Aires, todas referências para redes desse tipo; além da ampliação da priorização do transporte público sobre pneus na cidade, já que o número de corredores de ônibus pode aumentar significativamente se o que foi estipulado no Plano de Mobilidade for cumprido, passando dos atuais 130 quilômetros para os 580 quilômetros propostos.<sup>21</sup>

Os eixos constantes do Plano Diretor (2014) são quadras inteiras próximas a estações de transporte de massa como trens, metrô e monotrilhos (se dentro da área de influência, entre 400m e 600m) ou a corredores de ônibus (se dentro da área de influência, entre 150m e 300m) com diretrizes que possibilitam o adensamento no entorno da infraestrutura de transporte (art. 75, 2014). Porém, todas as soluções propostas pelo Plano Diretor Estratégico (PDE) não foram suficientes para aumentar o ETU foram classificadas como Habitação de Interesse Social (HIS) ou Habitações de Mercado Popular (HMP), pelo contrário, todas foram categorizadas como de alto padrão, com lançamentos de unidades habitacionais de mais de 150m<sup>2</sup>.

O Projeto Acesso a Oportunidades (Pereira et al., 2021), em parceria com o Instituto de Política Econômica Aplicada (Ipea) e com o ITDP, tem, entre seus objetivos: estimar anualmente o acesso da população a oportunidades de trabalho e as condições de acessibilidade urbana nas cidades brasileiras. O projeto tem uma necessária abordagem quanto à compreensão da acessibilidade nas grandes cidades: ele contempla, além do acesso a oportunidades de emprego, o acesso a serviços públicos relevantes, como de saúde e de educação. Essa abordagem tenta se desvincular da visão economicista e até de mercado da necessidade de se pensar o transporte público somente como o meio de locomoção de uma massa de trabalhadores.

Os resultados da pesquisa mostram marcados níveis de desigualdades sociais e espaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras. Em todas as 20 cidades estudadas, a concentração de atividades nas áreas urbanas centrais aliada à maior precariedade de

desenvolvimento e por serem menos servidas de infraestrutura urbana e transporte público. Essas desigualdades também se manifestam tanto como desigualdades por níveis de renda quanto por cor/raça, já que os resultados apontam que a população branca e de alta renda tem, em média, mais acesso a oportunidades de trabalho, saúde e educação do que a população negra e pobre em todas as cidades analisadas, independentemente do meio de transporte considerado.

O acesso desigual às oportunidades está relacionado diretamente à eficiência do sistema de transporte, pois este é capaz de superar as barreiras geográficas. Ao analisar as 20 maiores capitais brasileiras, os autores (Pereira et al., 2021) evidenciaram que os transportes de média e alta capacidades, como o Bus Rapid Transit (BRT), foram centrais para expandir as oportunidades para regiões distantes (ibid., p. 29). Por fim, o estudo também aponta como os sistemas de transporte público têm papel central para a redução das desigualdades de acesso a oportunidades. Essas desigualdades seriam significativamente maiores se fossem consideradas pura e simplesmente a distribuição espacial de serviços públicos e os padrões de segregação espacial da população.

## Considerações finais

Em linhas gerais, como vimos, o padrão de desenvolvimento durante a história da cidade estava atrelado diretamente à forma como a população se locomovia, inicialmente a pé, depois com os bondes, ônibus e, mais recentemente, de maneira complementar por

trilhos. Ademais, esses padrões perpetuaram o fenômeno da periferização e da segregação da população mais pobre, geralmente negra ou parda.

Compreender as vulnerabilidades e dificuldades dessa parcela da população impõe-se como a principal tarefa do planejador de políticas públicas de transporte na cidade, para que a mobilidade seja uma ferramenta efetiva para a equidade e melhoria das condições de vida da população. A análise dessas desigualdades por classe, gênero e raça deixou clara tal necessidade, já que a população vulnerável é a mais afetada pelas dificuldades do transporte público, como no acesso aos sistemas e às oportunidades, à segurança no entorno, à proteção a assédio, aos intervalos maiores e outros fatores.

O gestor público da mobilidade urbana não pode se privar de ter como princípio básico a equidade no planejamento das infraestruturas e dos sistemas de transporte, focando nas necessidades específicas de cada um desses grupos. Para as mulheres, é sabido que uma cidade planejada considerando esse olhar seria uma cidade mais segura para todos, não só para mulheres, mas também para os idosos, as crianças, a população LGBTQIAP+ e até para os homens, tendo em vista que a maioria dos usuários do transporte público são mulheres, especialmente as mulheres negras. Em especial quanto à população negra, percebe-se como esses sistemas de transporte foram influenciados pela formação segregacionista das cidades escravocratas, desde o século XIX até os dias de hoje. Em função do modo de produção vigente e da ocupação do solo na cidade, as populações negras foram cada vez mais expulsas dos centros das cidades, providos de infraestrutura

urbana, para as periferias, não sendo consideradas no planejamento do transporte público, e sim somente para aumentar a efetividade da mão de obra, não como um direito de ter acesso à cidade.

É justamente essa transformação no papel da mobilidade urbana no enfrentamento às desigualdades e à segregação que se propõe, não somente como uma consequência do planejamento urbano e do uso do solo na cidade, mas afirmar a perspectiva da mobilidade urbana como protagonista, primeiro com relação a um indicador muito utilizado – o de acessibilidade a oportunidades de emprego –, mas também a necessidade de se considerar outras acessibilidades, como aos serviços públicos de saúde e educação, aos equipamentos de cultura e lazer, dentre outros. Por fim, identificam-se quais são as barreiras em que o maior esforço da mobilidade deve se concentrar: as socioeconômicas, as geográficas, as físicas (ou individuais) e as de transporte. Essa identificação foi importante para que as ações e medidas efetivas que já estão sendo tomadas em São Paulo e em outras cidades pudessem ser analisadas. Dessa forma, o presente trabalho busca contribuir para o debate

e a mudança da compreensão da importância da mobilidade urbana nos estudos sociológicos e urbanísticos a respeito da desigualdade e da segregação, e, mais, favorecendo visões articuladas sobre outros temas urbanos, como a habitação e o ambiente.

A mobilidade urbana e suas políticas têm grande influência na qualidade de vida da população. Por estruturar o ordenamento urbano, com relação ao uso do solo (como exposto no Plano Diretor de São Paulo, aprovado em 2014), a mobilidade tem o potencial de diminuir as vulnerabilidades sociais por meio de ações que busquem aproximar a população e as diversas oportunidades de emprego, saúde, educação e cultura, medidas por meio de índices como o de acessibilidade a empregos. Além disso, também é com a melhoria dos sistemas de transporte que os usuários podem ganhar mais tempo de lazer com suas famílias, como quando acontece com a ampliação da priorização do transporte público nas vias da cidade. Dessa forma, o impacto significativo é, de certa maneira, rápido que a mobilidade pode ofertar na vida de toda a população, mas mais especificamente, na vida da população de baixa renda e que vive nas regiões periféricas da cidade.

**[I] <https://orcid.org/0009-0006-9032-2215>**

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Faculdade de Ciências Sociais, Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais. São Paulo, SP/Brasil.  
eduardocgreis@gmail.com

**[II] <https://orcid.org/0000-0003-3927-6787>**

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Faculdade de Ciências Sociais, Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais. São Paulo, SP/Brasil.  
mauraveras9@gmail.com

## Notas

- (1) Alguns dados sociodemográficos e suas respectivas fontes citados como recursos de pesquisa, assim como seus institutos: a Pesquisa do Censo de 2010, a Pnad (Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílios), ambas organizadas e executadas pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Além destas, notas técnicas e a Pesquisa de Perfil dos Municípios Paulistas do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) também foram utilizadas, relacionando a mobilidade urbana como elemento de transformação e redução da desigualdade e segregação. A Fundação Seade tem um papel importante de gênese de um dos indicadores utilizados: o IPVS – Índice Paulista de Vulnerabilidade Social que foi fundamental para compreender a questão da vulnerabilidade de maneira georreferenciada.
- (2) Como representante de atividades profissionais na gestora pública do transporte coletivo municipal em diversas pesquisas junto ao Banco Mundial, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), World Resources Institute (WRI) e outros, um dos autores deste artigo teve acesso e participou de projetos dessa natureza trazendo importantes informações a respeito.
- (3) Por exemplo: uma avenida dotada de acessibilidade universal nos passeios, com prioridade para o transporte coletivo no sistema viário e atendida por transporte de alta capacidade garante uma ótima condição de acessibilidade. Sendo um atributo do espaço, a acessibilidade se distingue da mobilidade. Para entender a mobilidade urbana, pois, deve-se resgatar a histórica segregação social da cidade de São Paulo, como já introduzida, com suas particularidades.
- (4) Em escrito de 1961, Jane Jacobs (2000) traçou os elementos necessários para uma nova prática relacionada ao planejamento das grandes cidades, tornando-se a referência para os urbanistas nas questões relacionadas à qualidade da vida. As calçadas e as ruas são os órgãos vitais da cidade, pois é nelas que ocorrem toda a integração da sociedade e a convivência de seus habitantes, sendo eles os principais protagonistas de seus usos. É de Jacobs também o conceito de ‘Olhos da Rua’, fundamental para que haja maior segurança para os pedestres habitantes, um conceito que se refere simplesmente ao ato recíproco de as pessoas se observarem nas ruas, reforçando a segurança, a apropriação e o pertencimento das pessoas.
- (5) Dunker, ao elencar diversas chamadas para a venda de unidades nestes condomínios, alerta para problemas trazidos pelo grande padrão de consumo para a classe média ascendente, uma espécie de protótipo do que seria uma vida como um *american way of life*. A diversidade da cidade começa a ter que se “organizar” na lógica do condomínio, com a construção de muros. O psicanalista traz uma série de patologias que se desenvolvem no interior de um condomínio, como o tédio, a solidão, inclusive com o conceito freudiano de “narcisismo de pequenas diferenças”, e outros. Há violência dentro dos muros e do espaço do condomínio. Para tentar resolver, alguma hipertrofia da lei interna parece ter sido preconizada para tal, com leis, regras e horários para todas as formas de vida social que ali poderiam se desenvolver (Dunker, 2015).
- (6) No que se refere às precárias formas de viver e morar na cidade de São Paulo, o livro *Viver em risco: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil* (Kowarick, 2009) traça um perfil das tensões que marcam a vida de milhares de cidadãos que habitam os cortiços, as periferias e as favelas da maior metrópole do continente latino-americano. O autor constrói, por meio da “sociologia, história e etnografia dos bairros populares”, uma narrativa que entrelaça dados socioeconômicos, história, discursos e práticas desses moradores, do poder público e dos outros habitantes da cidade, como empresários e comerciantes organizados em torno de propostas disciplinadoras e saneadoras da área central, e os movimentos sociais que reivindicam a transformação dos grandes imóveis vazios dos distritos centrais em moradia para as camadas mais pobres da população.

- (7) Assim como o IDH Global, o IDHM brasileiro é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1, sendo que quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano. Porém ele adequa sua metodologia ao contexto brasileiro e à disponibilidade de indicadores nacionais. Embora meçam os mesmos fenômenos, os indicadores levados em conta no IDHM são mais adequados para avaliar o desenvolvimento dos municípios brasileiros. Assim, o IDHM – incluindo seus três componentes, IDHM Longevidade, IDHM Educação e IDHM Renda – conta um pouco da história dos municípios em três importantes dimensões do desenvolvimento humano durante duas décadas da história brasileira.
- (8) O acesso ao conhecimento é medido pelo nível de escolarização da população residente do município, o padrão de vida é medido pela renda municipal *per capita*, ou seja, a renda média de cada residente de determinado município. É a soma da renda de todos os residentes, dividida pelo número de pessoas que moram no município – inclusive crianças e pessoas sem registro de renda.
- (9) Em 2015, o Ipea, em parceria com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), elaborou o Índice de Vulnerabilidade Social (IVS), em uma perspectiva ampliada do entendimento das situações de pobreza, incluindo informações sobre bem-estar (considerando indicadores nas áreas de trabalho, educação, saúde, família, infraestrutura e mobilidade) atreladas à questão da insuficiência de renda a fim de mapear se apresentam melhoras substantivas das condições sociais no país entre 2000 e 2010, anos para os quais o IVS foi calculado. Isso é importante para confirmar mudanças na sociedade em um período de grande expansão das políticas sociais de forma descentralizada. Todavia, análises territoriais – inter e intramunicipais – sobre a distribuição espacial desses indicadores apontam a persistência de disparidades regionais e não negam os desafios que ainda existem pela frente.
- (10) Uma observação é importante: os indicadores de renda, trabalho e infraestrutura urbana sugerem que a concentração espacial dos valores aumentou nestes dez anos. A partir da análise de cada um dos indicadores do IPVS, podemos concluir que as tendências do planejamento urbano e das políticas públicas de mobilidade desenvolvidas no período de 2001 a 2004 trouxeram uma mudança positiva para estes indicadores.
- (11) Amaral Gurgel (2003), Lapa (2003), Parelheiros (2003), Pirituba (2003), Grajaú (2004), Guarapiranga (2004), Jardim Ângela (2004), Varginha (2004), São Miguel (2006), Sapopemba (2006), Mercado (2007), Sacomã (2007) e Campo Limpo (2009).
- (12) Como os studentis nas ruas de Santiago no Chile, ocupações e greves na Grécia e na Espanha e revoltas nos subúrbios de Londres, aqui no Brasil, as jornadas de junho de 2013 também foram pautadas pela crítica à financeirização do transporte, a partir do aumento em 30 centavos da tarifa de ônibus, mas, posteriormente, pautas esparsas e não coesas desmobilizaram os movimentos.
- (13) Ao argumentar que “somente quando a política se concentrar na produção e reprodução da vida urbana como processo de trabalho essencial que dê origem a impulsos revolucionários será possível concretizar lutas anticapitalistas capazes de transformar radicalmente a vida cotidiana” (Harvey, 2014).

- (14) Harvey destaca: a) o processo de *haussmannização* – reforma urbana de Paris – que expulsou trabalhadores pobres do centro, estabeleceu os boulevards e foi base para a revolução urbana que culminou na Comuna de 1871; b) a suburbanização nos Estados Unidos no pós-guerra que conciliou a sociedade da casa própria, do carro e dos eletrodomésticos, resultando na crise urbana da década de 1960 e a consequente luta pelos direitos civis da população negra; c) e as crises recentes de 1997 na Ásia e em 2007 nos EUA, na Europa e em parte dos países emergentes com o *boom* imobiliário.
- (15) Dessa forma, o autor destaca “a criação dos bens comuns urbanos” ao mostrar que a cidade é o espaço da produção e reprodução da vida comum e que possibilita a organização coletiva em pequena escala, a partir de experiências como as casas do povo e a ocupação de praças como espaços que podem reverter a urbanização capitalista.
- (16) Os projetos do Centro Aberto criavam áreas de convivência em locais que antes eram abandonados, gerando espaços de lazer e de descanso para os cidadãos, e a “Paulista Aberta”, que proibia o tráfego de veículos na Av. Paulista durante todos os domingos, criando uma nova estrutura de lazer para milhares de paulistanos.
- (17) A visão androcêntrica é relativa à cultura em torno da figura masculina como centro das preocupações quanto à função de trabalho, sem focar que há uso dos equipamentos públicos por diferentes gêneros e suas necessidades específicas. O relatório “Estudo de linha de base sobre gênero e transporte em São Paulo, Brasil” (Harkot, Svab e Santos, 2021) é uma importante referência. Marina Harkot, uma das autoras do estudo, infelizmente, foi vítima dessa dinâmica desigual de nosso trânsito enquanto pedalava e que era seu objeto de estudo durante sua vida acadêmica; além deste, também o capítulo de Kelly Cristina Fernandes Augusto em *Mobilidade Antirracista* (Santini et al., 2021) como um importante olhar para a questão de gênero e sua interseccionalidade com raça que será um conceito mais explorado. Analisaremos uma série de dados que se basearam em duas grandes pesquisas quantitativas e qualitativas de instituições públicas que gerem a mobilidade da cidade, como a Pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo, de 2017, cujos dados já foram utilizados anteriormente, mas agora com um corte de gênero que trará uma nova visão, a Pesquisa de Hábitos de Uso do Sistema da SPTrans, de 2020 e 2021, que trouxe dados importantes a respeito do uso do transporte público sob pneus por mulheres negras e jovens anterior e durante a pandemia de covid-19 e também um outro importante trabalho do ITDP – Institute for Transportation and Development Policy, o relatório “Sensibilidade de variáveis sociodemográficas na mobilidade urbana”, de 2021.
- (18) A Pesquisa de Perfil, Hábitos e Intenções de Uso durante a pandemia de covid-19 foi obtida por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI).
- (19) Os capítulos “Gênero, raça e cidade: uma nova agenda urbana é necessária”, de Tainá de Paula e “Também é pelo transporte que uma mulher negra não consegue chegar aonde ela quer: perspectiva interseccional sobre lógicas a que o sistema de transporte da cidade de São Paulo está sujeito”, de Kelly Cristina Fernandes Augusto, no livro *Mobilidade antirracista* (Santini et al., 2021). O livro é uma organização de textos que abordam os dois temas aqui citados: a mobilidade urbana e o conceito de raça, mais especificamente o direito das pessoas negras de se locomoverem pela cidade se apropriando dos sistemas de transporte.

(20) Ver Petzhold e Corrêa (2021).

(21) O estudo também traz uma reflexão sobre os objetivos propostos pela revisão do Plano Direto Estratégico (PDE) e das ações relacionadas ao uso e à ocupação do solo: o de 2014, além de atualizar parâmetros de ferramentas existentes no PDE de 2002, também trouxe novos instrumentos que buscam aumentar o acesso da população à cidade, sendo um deles os Eixos de Estruturação e Transformação Urbana (EETU

## Referências

- BUARQUE, C. (1993). *O que é apartação?* Coleção Primeiros Passos. São Paulo, Brasiliense.
- BUGNI, R. P.; JACOB, M. S. (2017). “Índice de Vulnerabilidade Social: uma análise da cidade de São Paulo”. In: MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A.; PINTO, C. V. D. S. *Territórios em números: Insumos para políticas públicas a partir da análise do IDHM e do IVS de UHDS e regiões metropolitanas brasileiras*. Brasília, v. 2, pp. 85-112.
- CALDEIRA, T. P. D. R. (2000). *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo, Editora 34.
- COSTA, M. A. et al. (2018). *Vulnerabilidade social no Brasil: conceitos, métodos e primeiros resultados para municípios e regiões metropolitanas brasileiras*. Rio de Janeiro, [s.n.].
- D’ANDREA, T. P. (2020). *40 ideias de periferia, história, conjuntura e pós-pandemia*. São Paulo, Dandara.
- DUNKER, C. I. L (2015). *Mal-estar, sofrimento e sintoma: uma psicopatologia do Brasil entre muros*. São Paulo, Boitempo.
- FAGNANI, E. (2016). “Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais”. In: ALMEIDA, E. *Mobilidade urbana no Brasil*. São Paulo, Fundação Perseu Abramo.
- GIANNOTTI, M.; PIZZOL, B.; LOGIODICE, P. (2020). Nexo Jornal – Políticas Públicas. *Nexo Jornal*. Disponível em: <https://pp.nexojornal.com.br/opiniao/2020/A-desigualdade-na-mobilidade-urbana-entre-ativa-e-n%C3%A3o-ativa>. Acesso em: 20 jul 2023.
- GOMEZ, L. (2000). *Gender analysis of two components of the world bank transport projects in Lima*. Lima, World Bank.
- GONZALES, L. (1979). Cultura, etnicidade e trabalho: efeitos linguísticos e políticos da exploração da mulher (mimeo, Annual Meeting of the Latin American Studies Association, Pittsburgh, 5-7 de abril.
- HARKOT, M.; SVAB, H.; SANTOS, B. M. D. (2021). *Estudo de linha de base sobre gênero e transporte em São Paulo, Brasil: iniciativas existentes para melhorar a mobilidade de mulheres*. Washington D.C., Banco Mundial.
- HARVEY, D. (2014). *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo, Martins Fontes.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2018). *Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018*. Rio de Janeiro.
- \_\_\_\_\_ (2021). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – Contínua*. Rio de Janeiro, IBGE.

- ITDP, MULTIPLICIDADE MOBILIDADE (2020). *Sensibilidade de variáveis sociodemográficas de mobilidade urbana*. [S.l.], ITDP.
- JACOBS, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.
- KOWARICK, L. (1980). *A espoliação urbana*. São Paulo, Paz e Terra.
- \_\_\_\_\_. (2009). *Viver em risco: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil*. São Paulo, Editora 34.
- KOWARICK, L. et al. (orgs.) (2016). *Pluralidade urbana em São Paulo: vulnerabilidade, marginalidade, ativismos*. São Paulo, Editora 34.
- LEFEBVRE, H. (2009). *O direito à cidade*. [S.l.], Centauro.
- LOJKINE, J (1981). *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo, Martins Fontes.
- MARQUES, E.; TORRES, H. (orgs.) (2005). *São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais*. São Paulo, Ed. Senac.
- MARQUES, E. (2013). “As políticas públicas na Ciência Política”. In: MARQUES, E. *A política pública como campo multidisciplinar*. São Paulo, Editora Unesp.
- PASTERNAK, S. (2016). “Favelas: fatos e boatos”. In: FRÚGOLI, H.; KOWARICK, L. (orgs.). *Pluralidade urbana: sociedade, cultura e política*. São Paulo, Editora 34.
- PAULA, T. de (2021). “Gênero, raça e cidade: uma nova agenda urbana é necessária”. In: SANTINI, D.; ALBERGARIA, R.; SANTGARÉM, P. D. (orgs.). *Mobilidade antirracista*. São Paulo, Autonomia Literária.
- PEREIRA, R. H. M.; SARAIVA, M.; HERSZENHUT, D.; BRAGA, C. K. V.; CONWAY, M. W. (2021). r5r: rapid realistic routing on multimodal transport networks with R5 in R. *Transport Findings*.
- PETZOLD, G.; CORRÊA, F. (2021). O potencial inexplorado da escuta de clientes para a recuperação do transporte coletivo. *WRI Brasil*. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/o-potencial-inexplorado-da-escuta-de-clientes-para-recuperacao-do-transporte-coletivo>. Acesso em: 20 fev 2022.
- PIERSON, D. (1948). *Estudos de ecologia humana*. São Paulo, Livraria Martins.
- REQUENA, C. (2015). “A mobilidade paulistana: viária e desigual”. In: MARQUES, E. *A metrópole de São Paulo no século XXI. Espaços, heterogeneidade e desigualdades*. São Paulo, Editora da Unesp.
- RIBEIRO, L. C. de Q.; DINIZ, N. (2017). Financeirização, mercantilização e reestruturação espaço-temporal: reflexões a partir do enfoque dos ciclos sistêmicos de acumulação e da teoria do duplo movimento. *Cadernos Metrópole*. São Paulo, v. 19, pp. 351-377.
- ROLNIK, R. (1988). “São Paulo, início da industrialização: o espaço e a política”. In: KOWARICK, L. *As lutas sociais e a cidade*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- \_\_\_\_\_. (2001). *São Paulo*. São Paulo, Publifolha.
- \_\_\_\_\_. (2017). *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo, Boitempo.
- \_\_\_\_\_. (2021). *São Paulo. O planejamento da desigualdade*. São Paulo, Editora Fósforo.
- SANTINI, D. et al. (2021). *Mobilidade antirracista*. São Paulo, Autonomia Literária.
- SANTOS, B. M. D.; GIANNOTTI, M. (2021). *Acesso à cidade, transportes e habitação*. Centro de Estudos da Metrópole – CEM. São Paulo.
- SANTOS, M. (2009). *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo, Editora Edusp.

- SÃO PAULO, Governo do Estado de; Companhia do Metropolitano de São Paulo (2018). Pesquisa Origem-Destino 2017, Resultados da Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo, 2018.
- SÃO PAULO, Prefeitura do Município de; São Paulo Transporte – SPTTrans (2020). Pesquisa de Impactos da Pandemia no Sistema de Transporte Público por Ônibus em São Paulo. São Paulo, 2021.
- \_\_\_\_\_ (2021) Pesquisa de Perfil e Hábitos de Uso dos usuários. São Paulo, 2022.
- SVAB, H. (2016). *Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero*. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- TOLEDO, B. L. de (1996). *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo, Empresa das Artes Projetos e Edições Artísticas.
- \_\_\_\_\_ (2004). *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo, Cosac Naify.
- VASCONCELLOS, E. A. D. (1999). *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo, Annablume.
- \_\_\_\_\_ (2016). *Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão*. Brasília, Ipea.
- VÉRAS, M. P. B. (2000). *Trocando olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade*. São Paulo, Studio Nobel/Educ.
- \_\_\_\_\_ (2010). Cidade, vulnerabilidade e território. Revista Ponto e Vírgula, n. 7. São Paulo, PUC-SP.
- \_\_\_\_\_ (2018). Desigualdades urbanas, segregação, alteridade e tensões em cidades brasileiras. Jundiaí, Paco Editorial.
- \_\_\_\_\_ (2020). "Sociologia Urbana, das construções teóricas do espaço ao direito à cidade". In FAZZI, R.; ARAÚJO, J. A. (orgs.). *Campos das Ciências Sociais. Figuras do Mosaico das pesquisas no Brasil e em Portugal*. Petrópolis, Vozes.
- VILLAÇA, F. (2011). São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos avançados*. São Paulo, v. 25, n. 71, pp. 37-58.
- WORLD BANK (2020). *São Paulo Aricanduva Bus Rapid Transit Corridor*. Washington, p. 113.

Texto recebido em 26/ago/2023  
Texto aprovado em 22/out/2023