

A QUESTÃO DA MOBILIDADE URBANA COMO COMPONENTE DA SEGREGAÇÃO NAS CIDADES

THE QUESTION OF URBAN MOBILITY AS A COMPONENT OF SEGREGATION IN CITIES

Daniel Domingos de Azeredo

**Pós-Graduando do curso de Especialização (lato-sensu) em Política e Planejamento
Urbano do IPPUR – UFRJ**

Pedro de Novais Lima Junior

Professor Adjunto - IPPUR/UFRJ

RESUMO

As cidades brasileiras tem seu processo de urbanização marcado pela segregação espacial, resultado do processo de autosegregação das classes de alta renda, por conseguinte a segregação das classes de baixa renda, o que se traduz na segregação urbana. Para se usufruir a cidade é necessário acessibilidade a seus equipamentos e serviços, o que depende das políticas e infraestruturas de mobilidade urbana, tornando esta uma questão urbana fundamental. Neste sentido, este artigo tem como objetivo debater a mobilidade urbana enquanto instrumento de aprofundamento da segregação urbana, no sentido de evidenciar os processos de exclusão e de manutenção da ordem segregadora de nossas cidades.

PALAVRAS-CHAVE: Segregação urbana, Mobilidade urbana, Rio de Janeiro.

ABSTRACT

Brazilian cities have their urbanization process marked by spatial segregation, a result of the process of self-segregation of high-income classes, thus the segregation of low-income classes, which translates into urban segregation. In order to enjoy the city, it is necessary to have access to its equipment and services, which depends on urban mobility policies and infrastructures, making it a key urban issue. In this sense, this article aims to discuss urban

mobility as an instrument for deepening urban segregation, in order to highlight the processes of exclusion and maintenance of the segregating order of our cities.

KEYWORDS: Urban segregation, Urban mobility, Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras tem seu processo de urbanização marcado pela segregação de sua espacialidade: espaços centrais, onde se concentram equipamentos e serviços urbanos, e por isso são lugares valorizados econômica e socialmente; e opostamente existem periferias, lugares desprovidos destes bens e portanto desvalorizados. Esta desigualdade territorial se reafirma enquanto desigualdade social e nestes espaços há uma tendência de concentração de classes distintas em sua ocupação, resultado do processo de autossegregação espacial das classes de alta renda, por conseguinte a segregação das classes de baixa renda, o que se traduz na segregação urbana.

Para se usufruir a cidade e seus bens é necessário circular por ela. Esta acessibilidade a seus equipamentos e serviços depende das políticas e infraestruturas de mobilidade urbana oferecidas pela cidade aos seus cidadãos, tornando-a uma questão urbana fundamental. Neste sentido, este texto tem como objetivo debater a mobilidade urbana enquanto instrumento de aprofundamento da segregação urbana.

O artigo está dividido em duas seções, a primeira seção apresentará o processo da segregação urbana, a partir do movimento de autossegregação das classes de alta renda. Na segunda seção é feito o debate sobre como a mobilidade urbana, se apresenta como instrumento de manutenção da segregação urbana, dentro da ordem estabelecida nas cidades, com recorte espacial na cidade do Rio de Janeiro.

A SEGREGAÇÃO URBANA

A segregação urbana é um conceito usado para expressar o movimento de separação da cidade em regiões distintas em suas dimensões sociais e econômicas. Para Villaça (2001, p. 142) “é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes *regiões gerais* ou *conjuntos de bairros* das metrópoles.”. Sua dimensão material reflete os contrastes entre estas regiões: onde se concentram as populações de alta classe, estão servidas de infraestruturas, serviços e

equipamentos urbanos. Diferentemente, nas regiões onde se concentram as classes trabalhadoras, encontram-se desprovidas do conjunto de bens urbanos¹.

Estes bens urbanos advêm da produção social do espaço urbano, na qual são produzidos essencialmente dois movimentos. Primeiramente são produzidos os equipamentos e infraestruturas urbanas em si, que podem ser considerados em termos de seus valores absolutos e imediatos, enquanto objetos socialmente úteis. Contudo o espaço da cidade é permeado por disputas de classes, e a distribuição destes bens na cidade é reflexo desta disputa. Esta disputa é desigual, tendo em vista que o poder econômico e político das elites propicia a aglomeração dos objetos urbanos de seu interesse o mais próximo possível de sua área de influência. Esta aglomeração cria o segundo movimento: gera as localizações. Estas, enquanto bens urbanos, são relativas, pois depende-se do grau de acessibilidade que se tem sobre elas, que é expresso em distância, tempo e custo.

A segregação urbana é por fim “um processo necessário de dominação social, econômica e política por meio do espaço” (Villaça, 2001, p. 150), que se apresenta como a cisão entre as classes. Neste processo a classe dominante voluntariamente se autossegreda, ao passo que segrega involuntariamente a classe subalterna, afastando esta no tempo e no espaço da s bens urbanos, criando o que Kowarick (1979) chama de “espoliação urbana”, que:

“é o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho.” (p. 59)

A cisão do espaço urbano em regiões que concentram classes sociais distintas é, segundo Villaça (2001), efeito do movimento de autosegregação das elites, que se apartam das classes trabalhadoras. Com este movimento de segregação voluntária das classes dominantes cria-se um processo dialético, já que este movimento também cria a segregação involuntária das classes subalternas. Para Castells (1978, apud Villaça, 2001), a segregação gera espaços homogêneos e hierarquizados do ponto de vista social. Villaça (2001) avança neste debate relativizando esta homogeneidade, dizendo que na verdade o que existe é uma tendência à homogeneização social do espaço, entendendo a segregação como um processo e que as áreas homogêneas socialmente podem estar cravejadas por outras áreas

¹ Bens urbanos são entendidos no texto como o conjunto de infraestruturas, serviços e equipamentos urbanos bem como a acessibilidade a estes.

ocupadas por outros estratos sociais. Contudo, ainda assim, isto não as tornaria regiões não-segregadas, pois o que ele demonstra é que, no processo de autosegregação das elites existe uma tendência de criação de “regiões gerais” para onde tendem a se aglomerar as altas classes sociais, podendo estas regiões gerais serem formadas por diversos bairros.

A segregação sócio-espacial, derivada daquele movimento de autosegregação das elites, resulta da disputa de classes expressa espacialmente na cidade, é uma disputa por localização, sendo ainda, uma disputa por acessibilidade as localizações privilegiadas. Segundo Villaça (2001), “a terra urbana só interessa enquanto terra-localização” (p. 74), sendo assim que “a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana” (p. 74). Assim, autosegregar-se resulta em trazer para consigo os bens de uso da cidade.

Bourdier (2008) aponta motivações para esta disputa por ganhos pelas bens urbanas. Descreve que estar posicionado próximo à “agentes e bens raros e cobiçados (como equipamentos educacionais, culturais ou de saúde)” (p. 163) traz ganhos de “localização”. Em sua análise entre as estruturas do espaço social e as estruturas do espaço físico, aponta que, para as elites, a exclusividade é um fator de distinção social, por exemplo: “o bairro chique, como um clube baseado na exclusão ativa de pessoas indesejáveis, consagra simbolicamente cada um de seus habitantes” (p. 166). Assim aponta para outra dimensão em disputa: os ganhos de “posição ou de classe”, ganhos simbólicos expressos através da “posse monopolística de uma propriedade distintiva” por conta da exclusividade. Associado a este movimento há o que chama de ganho de “ocupação”, que é “a posse de um espaço físico (...) podendo ser uma forma de manter à distância ou de excluir toda espécie de intrusão indesejável” (p. 163).

Dentro da luta entre classes no espaço da cidade, as elites, então, em busca daqueles ganhos apontados por Bourdier, estabelece sua forma de ocupar a cidade, se autosegregando, criando zonas de exclusividade social, ocupando espaços privilegiados da cidade, a exemplo áreas de litoral.

Para tanto, é necessário apropriar-se do espaço. Bourdier (1983) afirma que isso é viabilizado “pelo capital² que se possui” (p. 164). Neste caso, sobretudo pelo capital econômico, já que mesmo entendendo que “de fato, nada é mais intolerável que a proximidade física (...) de pessoas socialmente distantes” (p. 165), pessoas com capital

² Aquilo que se detém e que se acumula tornando-se diferenciador e fator de exclusividade. O autor, assim apresenta alguns tipos de capitais: simbólico: conjunto de valores, crenças, e modos de ser que representam ma forma de estar no mundo diferenciada. Capital cultural: conjunto de conhecimentos de músicas, literatura, artes, socialmente referendados e hierarquizados; capital econômico: conjunto de bens econômicos: dinheiro, posses, investimentos (BOURDIEU, 1983) .

econômico elevado, mesmo que distantes socialmente, podem vir a usufruir dos mesmos bens urbanos, pois o acesso a terra se dá pela lógica do mercado (Ribeiro, 2015).

Segundo Villaça (1996), as classes de mais alta renda não só definem sua autossegregação, mas também o espaço dentro da cidade onde isso vai se dar:

As classes de mais alta renda escolhem a direção de crescimento, inicialmente em função dos atrativos do sítio natural - como também concluiu Hoyt – e depois - no caso brasileiro - em função da simbiose, da "amarração" que desenvolvem com suas áreas de comércio serviços e emprego, ou seja, em função da estrutura urbana que elas próprias produziram. (p. 6)

Criando, assim, uma região geral onde estas classes habitam, consomem e trabalham. Sobre este movimento, o autor ainda chama a atenção de que, além de materialmente servidas, essas áreas também ganham simbolicamente o status de “a cidade” (de centralidade no espaço urbano), em contrapartida, o restante da cidade tornasse periferia dela. O próprio Estado começa a se instalar fisicamente nessa região através de suas instituições, o que, para Villaça (*op cit*), denota o aspecto ideológico desta ocupação.

O movimento de autossegregação das elites cria regiões gerais onde estas se concentram, demanda todo tipo de serviços e equipamentos para atender as necessidades ordinárias e extraordinárias desta classe. Estabelecida, a direção da expansão urbana, as elites ocupam seus espaços levando em consideração diversos fatores, a saber: presença de equipamentos e infraestruturas urbanas; amenidades paisagísticas; aspectos simbólicos do lugar. Contudo, especialmente no caso brasileiro, o movimento das elites antecipou-se à chegada da “cidade”, trazendo a posteriori a infraestrutura urbana:

Quanto mais aquelas camadas se concentram em determinada região da cidade, mais elas procuram trazer para essa mesma região, importantes equipamentos urbanos. Quanto mais o conseguem, mais vantajosa essa região se torna para aquelas camadas e mais difícil se torna para elas, abandonarem essa direção de crescimento. (Villaça, 1996, p. 8).

Assim, criam-se nessas regiões um grande concentração de bens urbanos, em contrapartida, vê-se a escassez destes na região segregada da cidade, onde vivem as classes trabalhadoras.

A estrutura das localizações dentro do espaço da cidade, ou seja, a própria estrutura da cidade, “advém das transformações dos pontos: seus atributos, valores e preços, seus

usos, os quais decorrem, em última instância, da melhoria da acessibilidade.” (Villaça, 2001, p. 79). Os modais de transporte influenciam diretamente na qualidade da acessibilidade, o que está diretamente ligado a questão do acesso que cada classe social tem a determinados modais. Por exemplo, ter acesso ao transporte individual pelo automóvel, em cidades que priorizam o rodoviarismo em detrimento do transporte público, traz ganhos significativos de acessibilidade. Ainda, Villaça (2001, p. 80) afirma que “as vias de transporte têm enorme influência não só no arranjo interno das cidades, mas também sobre os diferenciais de expansão urbana”.

Como fora citado acima, o principal valor da terra urbana é a acessibilidade. Conquanto que este valor então é uma das principais demandas, se tornando alvo da disputa da luta de classes na cidade, tendo as altas classes forte influência sobre o poder público, ela se coloca num lugar privilegiado na disputa pelos escassos recursos públicos para implantação das infraestruturas urbanas. Por isso, percebem-se as diferenças de qualidade e de oferta dos serviços de mobilidade urbana nas regiões de alta classe:

A segregação, como um mecanismo de dominação e exclusão, sempre impede ou dificulta o acesso dos segregados a algum serviço, benefício, direito ou vantagem, seja público, seja privado. Pode ser o conforto de um serviço de transportes, um bom parque, os serviços públicos ou os shoppings. A segregação espacial urbana atua através da acessibilidade, ou seja através das facilidades ou dificuldades de locomoção no espaço urbano. Uns têm os equipamentos e serviços urbanos mais acessíveis, outros, menos acessíveis, entendendo-se acessibilidade em termos de tempo e custo de deslocamento no espaço urbano. (Villaça, 2003, p. 342).

Assim, chega-se à segregação urbana, como forma de espacialização da dominação de classe, exercendo papel fundamental sobre a criação de localizações privilegiadas, sendo estas expropriadas aos trabalhadores pela precária acessibilidade oferecida pela cidade segregada.

MOBILIDADE URBANA E SEGREGAÇÃO URBANA

Entendida como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, segundo a legislação federal (Brasil, 2012), a mobilidade urbana também pode ser entendida de forma mais ampla, incorporando o termo “sustentável”, como a apresentada pelo Ministério das Cidades:

A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos. (2004, p. 14)

Assim, a mobilidade urbana é um elemento fundamental para o acesso dos cidadão aos bens urbanos. Contudo, o que se verifica numa situação de segregação urbana é que a mobilidade urbana se apresenta também de uma forma segregadora reafirmando esta espacialidade, quando ao invés de não gerar segregação (como citado na descrição acima), se torna um elemento garantidor da ordem estabelecida.

A cidade precisa fazer circular mercadorias e força de trabalho para a acumulação de capital, sendo ela segregada o principal movimento de circulação da força de trabalho cria eixos de direção periferia-centro, criando um deslocamento pendular casa-trabalho-casa. Estes eixos de deslocamento tem sido fundamentais na lógica da cidade segregada, pois garantem o deslocamento da força de trabalho, trazendo-a para os centros e escoando-a de volta para a periferia, sem com isso atender à classe trabalhadora a outros deslocamentos necessários ao acesso aos bens urbanos, concentrados nas áreas de autosegregação das elites.

Para Bourdier (1997), a distância física experimentada pelo deslocamento entre as áreas periféricas da cidade e o chamado centro, que também é experienciada como percurso no tempo, marca não só de forma objetiva, mas também a subjetividade das classes trabalhadoras em relação a sua posição social relativamente às classes dominantes. Aqui, soma-se à questão dos deslocamentos no espaço e no tempo o fator do custo desses deslocamentos.

A concentração dos de bens urbanos, levada a cabo pelo processo de autosegregação das classes da elite, é em parte o que caracteriza o que se chama por área central, e é em relação a ela que se opõe a periferia desprovida, então, de bens urbanos. Nestas periferias, que podem ser consideradas também geometricamente, mas sempre também socialmente, se encontram as classes trabalhadora as quais demandam acesso à essas áreas centrais. A oferta de acessibilidade à essas áreas, quantitativamente e qualitativamente, provida às classes segregadas é o que garante a inclusão ou exclusão destas aos bens urbanos. Esta acessibilidade é dada pela oferta de mobilidade urbana.

Para a proposta deste artigo, analisaremos a situação da mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro como exemplo de fator de aprofundamento da segregação urbana.

A mobilidade urbana abrange diversos modais de transporte. Mesmo tendo as classes trabalhadoras aumentado o acesso ao consumo do automóvel, por tanto o modal motorizado individual, ainda é o transporte coletivo motorizado, se apresentado como principal forma de deslocamento da população, sendo nas metrópoles brasileiras o ônibus o principal deles, tal qual no Rio de Janeiro.

A área central da cidade se localiza nas regiões conhecidas como Centro da Cidade, Zona Sul e Barra da Tijuca, região onde se encontravam as elites, desde o início da ocupação da cidade. Historicamente estas elites se encaminharam em direção a Zona Sul e mais recentemente para a Barra da Tijuca. Sendo estas as áreas que concentram os bens urbanos na cidade do Rio de Janeiro, coincidindo então com a área de autosegregação da elite carioca. Nesta área é possível verificar que há grande oferta para a mobilidade, vide a diversidade dos modais, sua qualidade e quantidade. Por exemplo, o metrô, modal de transporte coletivo de massa, mais dispendioso no sentido de implantação, percorre toda esta área e teve recentemente expansão em direção ao crescimento de ocupação da elite³. Em vez de acompanhar a direção do espraiamento da periferia no sentido de prover às massas o transporte necessário ao seu deslocamento – mesmo que na lógica do largamente criticada de movimento pendular, necessário para o circular da força de trabalho entre os locais de habitação e de trabalho, entre zona de trabalho e zona dormitório, as ações de mobilidade privilegia as elites. Mas, para dar conta desta lógica o metrô se integra ao sistema de trens urbanos, estes sim se espraiam pela periferia, trazendo as massas para as regiões centrais. Porém, fica patente a função de transporte da população para fins exclusivos de trabalho, já que a oferta desse transporte é muito reduzida, por vezes nula, quando em horários e dias fora do período de trabalho.

O principal meio de transporte coletivo oferecido ao carioca é o ônibus. Este modal se caracteriza pela versatilidade, já que circula num sistema viário aberto. Contudo esta também se configura como seu ponto crítico, já que, como em todas as cidades metropolitanas, o Rio de Janeiro enfrenta sérios problemas de trânsito. Somado a isto há a questão de adequação deste modal à dinâmica e demandas dos usuários, uma vez que este não tem atendido as necessidades cotidianas de uma transporte de massa⁴, quais sejam, frequência, ampla oferta, manutenção periódica dos carros, e mais recentemente a

³ A propósito das olimpíadas, foi inaugurada a expansão do metrô para a Barra da Tijuca em 2016.

⁴ Em cidades com mais 60.000 habitantes o percentual de deslocamentos feitos por trilhos são de 3% enquanto que por ônibus são de 21% (ANTP apud. IPEA, 2011).

obrigatoriedade da climatização total da frota. Então este modal oferece um serviço de baixa qualidade, pois enfrenta superlotação em horários de pico e lentidão com o trânsito, bem como veículos que não oferecem conforto adequado (como falta de ar condicionado, por exemplo) e por vezes sucateados. Também tem sua oferta baseada na demanda voltada para o trabalho, tendo sua oferta reduzida ou anulada, tal qual os trens, impedindo a população trabalhadora ao acesso a atividades escolares, culturais e de lazer noturnas ou em finais de semana.

O modal mais recente implantado na Cidade do Rio de Janeiro é o BRT, mas que padece das mesmas problemáticas dos sistemas de ônibus e de trem, com o agravante de ser um sistema recente e já apresentar esgotamento em relação a sua capacidade de atender a demanda. Neste pode-se verificar como a mobilidade voltada ao deslocamento da força de trabalho atendeu a nova área de ocupação das elites, a Barra da Tijuca, garantindo a diminuição do tempo de chegada das massas aos seus postos de trabalho, sem que com isso fosse necessário diminuir a distancia entre moradia e local de trabalho, estando todas as linhas deste modal ligadas a esta área.

Um problema transversal a todos os modais é o alto valor das tarifas e a falta de integração tarifária entre modais causando grande impacto financeiro e na mobilidade da classe trabalhadora. Apesar do aumento do poder aquisitivo do salário mínimo nos últimos anos, os gastos com transporte impactam fortemente na renda dos trabalhadores, sobretudo aqueles que trabalham em situação de informalidade e não tem acesso a benefícios como o auxílio transporte, custados em parte pelos empregadores, garantindo ao menos o subsídio aos deslocamentos relativos ao trabalho. Segundo o IPEA (2013), estes custos chegam em média a 13% da renda dos trabalhadores mais pobres e se tornam fator de impedimento à mobilidade urbana. Ainda que haja em muitos estados Brasileiros a adoção do Bilhete Único, um sistema tarifário eletrônico acessado por cartão magnético subsidiado pelo Estado para diminuir os gastos com transporte público quando do uso de mais de ônibus.

No cenário atual carioca, de crise econômica e institucional do Estado por falta de verbas, o sistema de Bilhete Único encontra-se em risco por estar no projeto de ser um dos primeiros benefícios atingidos pelos cortes de gastos anunciado pelo, mesmo sendo essencial para a manutenção da produção capitalista, possibilitando o deslocamento casa-trabalho-casa da força de trabalho. Contudo, fora impedido por ação judicial do Ministério Público contra a perda do subsídio estatal. Isto demonstra o posicionamento do governo em relação a sua opção de quem arca com o ônus da crise, haja vista que as tarifas sempre foram reajustadas acima da inflação em detrimento, a exemplo, do aumento do salário mínimo da população. Mesmo considerando a alta desproporcional de alguns

insumos que compõem o custo da tarifa, como no caso dos ônibus, o óleo diesel, ainda assim a alta da tarifa acima da inflação parece não ter lastro na realidade econômica, pois o IPEA (2013) aponta que, considerando a inflação pelo IPCA⁵ no período entre os anos 2000 e 2012, o valor da tarifa de ônibus subiu 67 pontos percentuais a mais que a inflação.

A dimensão da Segurança pública também pode ser problematização em função do debate ora apresentado neste texto, na medida em que garante, por fim, a manutenção da segregação urbana. Na cidade segregada, apesar de não haver barreiras físicas patentes que impeçam o trânsito das classes pobres em áreas elitizadas, a influência política das elites e mesmo a sua representatividade junto as esferas de poder criam artifícios, por vezes contrários aos direitos constitucionais dos cidadãos, usando o aparato do poder público para coibir, “filtrar”, a presença daqueles que as elites consideram (ainda hoje em dia) como “classes perigosas”. Exemplo disso são as operações policiais chamadas de “Operação Verão”. A princípio, esta seria uma operação excepcional de policiamento em lugares turísticos, sobretudo as praias, mas tem agido seletivamente, em ações que as autoridades chamam de preventivas, revistando aqueles que os agentes da operação consideram suspeitos, sempre oriundos da periferia (PM..., 2017), e impedindo-os de continuarem a viagem, alegando que são “menores em situação de risco” (*op cit*).

Ainda que o aumento do poder aquisitivo das classes de baixa renda ao longo dos últimos anos tenha proporcionado o acesso de parcela destas ao automóvel, ainda assim isto não resolve seu problema de mobilidade. As grandes metrópoles sofrem com congestionamentos, o custo de um automóvel é alto e ainda há mais um exemplo de aprofundamento da segregação através das tarifas, que são os pedágios cobrados em vias expressas urbanas. O exemplo no Rio de Janeiro são as vias Linha Amarela e a recém-criada Transolímpica. Ambas ligam zonas populares da cidade a Barra da Tijuca. O que seriam oportunidades de diminuir distâncias e tempos de deslocamentos continua sendo um obstáculo já que o pagamento da tarifa em vias expressas urbanas pode vir a inviabilizar sua utilização por usuários de automóvel em certas camadas de renda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento da urbanização brasileira tem sido calcada na lógica da segregação espacial implementada pelas classes dominantes, criando espaços material e socialmente discrepantes, que garante acúmulo de benefícios para as elites e expropria a população de baixa renda. Nesta espacialidade, a mobilidade urbana poderia ser elemento de contraponto a lógica segregadora, garantindo acesso dos mais pobres aos bens urbanos,

⁵ Índice de Preços ao Consumidor, índice dado pelo IBGE.

contudo, vê-se que, pelo contrário, a mobilidade urbana tem sido elemento garantidor da ordem atual, pois tem garantido, mesmo que de forma precarizada, os deslocamentos pendulares da força de trabalho para garantir a produção capitalista na cidade ao passo que não dá conta de atender as demandas da população de baixa renda ao acesso aos bens urbanos.

Neste sentido o debate sobre a compreensão da mobilidade urbana enquanto elemento de aprofundamento da segregação urbana evidencia os processos de exclusão e de manutenção da ordem segregadora de nossas cidades.

REFERÊNCIAS

BRASIL, lei n. 12.587, 03-01-2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos DecretosLeis 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 DecretoLei 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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 25 de fevereiro de 2017.

BOURDIEU, P. Efeitos de Lugar, in BOURDIEU, P. (Coord.) A Miséria do Mundo. 7ª Ed. Petrópolis: Vozes, 2008, p. 159-166.

BOURDIEU, P. Gostos de classe e estilos de vida. in: Questões de Sociologia. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nota técnica n. 2: tarifação e financiamento do transporte público urbano. Brasília, julho de 2013.

KOWARICK, L. A espoliação urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Cadernos MCIDADES: Política nacional de mobilidade urbana sustentável. Brasília, Novembro, 2004.

PM do Rio impede adolescentes da periferia de ir às praias da zona sul. Folha de São Paulo, São Paulo, 25 ago. 2015. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/vice/2015/08/1673548-pm-do-rio-impede-adolescentes-da-perif-eria-de-ir-as-praias-da-zona-sul.shtml>. Acesso em 28 fev. 2017.

RIBEIRO, L.C.Q. Dos cortiços aos condomínios fechados : as formas de produção da moradia na cidade do. Rio de Janeiro [recurso eletrônico] / Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. - 2. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

VILLAÇA, Flávio. A segregação urbana e a justiça (A justiça no injusto espaço urbano). Revista Brasileira de Ciências Criminais, ano 11, no. 44, julho/setembro 2003, p. 341/346.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VILLAÇA, Flávio. A segregação e a estruturação do espaço intr-urbano: o caso de Recife. Trabalho apresentado no II Seminário da Rede de Dinâmica Imobiliária e Estruturação Intra-urbana, promovido pela ANPUR e NEUR/ UnB, Pirenópolis, Goiás, 16-19 de outubro de 1996.