



Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR
Especialização em Política e Planejamento Urbano

Mobilidade urbana e (in)justiça social

Um estudo a partir do Plano de Mobilidade de São Paulo

Aluna: Marília Campos Hildebrand
Orientadora: Profa. Dra. Rosangela Marina Luft

Rio de Janeiro, 2018

MARÍLIA CAMPOS HILDEBRAND

Mobilidade urbana e (in)justiça social

Um estudo a partir do Plano de Mobilidade de São Paulo

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

ORIENTADORA:

Profa. Dra. Rosangela Marina Luft
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR

PROFESSOR(A) EXAMINADOR(A):

Prof. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR

Mobilidade urbana e (in)justiça social: um estudo a partir do Plano de Mobilidade de São Paulo

Urban mobility and social (In)justice: a study according to the São Paulo's Mobility Plan
Marília Campos Hildebrand

RESUMO

A partir da instauração do marco regulatório da mobilidade urbana de São Paulo, na gestão municipal entre 2013 e 2016, um novo padrão passa a protagonizar a estratégia de determinação na orientação do crescimento urbano. Neste artigo, trabalha-se com a hipótese de que a promoção das políticas públicas – institucionalizadas nos Planos Diretor Estratégico e de Mobilidade –, alinhada com uma agenda centrada na democratização do espaço público e redução das disparidades socioespaciais, não é capaz de romper com a manutenção de práticas universalistas e, portanto, refuta a diversidade e as especificidades dos usuários. Assim, sem incorrer em tendências técnico-econômicas, que usualmente secundarizam a necessidade de grupos vulneráveis, a sobreposição das perspectivas de Harvey e Fraser de justiça social é acionada como uma fecunda chave de leitura, finalmente indicando o gênero como uma das vertentes reprimidas nesse processo.

Palavras chave: mobilidade urbana; justiça social; política de transporte; São Paulo; gênero

ABSTRACT

Since the establishment of regulatory framework of urban mobility between 2013 and 2016 in São Paulo's city management, a new pattern takes the forefront in influencing the strategy of urban growth of the city. In this paper, the hypothesis posited is that the promotion of public policies – institutionalized on the Master Plan and the Mobility Plan – that are aligned with an agenda to democratize public spaces and reduce socio-spatial inequalities, are not able to break the upkeep of universalist practices and therefore refute a diversity and as specifics of users. Thus, without undergoing technical-economic tendencies, which usually subordinate the need for vulnerable groups, the overlapping of Harvey and Fraser's perspectives of social justice is triggered as a fruitful reading key, finally indicating gender as one of the repressed strands in that process.

Keywords: urban mobility, social justice; transportation policy; São Paulo; gender.

Introdução

O planejamento do transporte como elemento fundamental para a estruturação da dinâmica urbana aciona a reflexão de como tal mecanismo articula-se no combate às desigualdades refletidas na produção de espaço. A mobilidade, nesse sentido, deve-se justificar para lá de argumentos técnicos, pautando-se numa temática embasada notadamente no argumento de que o direito à cidade é facultado também pela garantia de acesso ao deslocamento, elucidando a observação, sob os preceitos da justiça social, de uma elaboração da política pública paulistana de transportes que fomente um ambiente mais diverso e menos segregado, com maior capacidade de inclusão – questão central deste texto.

Dissertar acerca das proposições do Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo (PlanMob/2015), requer para além de sua análise, a compreensão sobre em que medida o tema se formula para a agenda pública, tendo em consideração o histórico domínio do transporte individual no espaço urbano, como demanda para políticas de circulação ou ainda como aparato ideológico capaz de justificar a aplicação de alternativas que posicionam os automóveis como elementos centrais no planejamento em detrimento de uma concepção mais justa e inclusiva. Assim, ainda que o presente artigo se limite ao recorte temporal da gestão municipal entre os anos de 2013 e 2016, vale ressaltar conforme demonstram estudos de Rolnik e Klintowitz (2011), a continuidade no padrão de investimentos da última década, que mesmo que indiquem cifras maiores em determinados momentos para o transporte coletivo, foram incapazes de provocar uma inflexão e instaurar um novo paradigma de mobilidade para a cidade, constituindo a temática do congestionamento como questão e prioridade e, conseqüentemente, impondo para o conjunto da sociedade, a imobilidade.

Dada conjuntura, a crise social da mobilidade, traço de uma profunda trajetória e relação com as escolhas políticas, econômicas e urbanas no Brasil, evoca a instabilidade de um cenário, que juntamente ao ambicioso plano de metas instituído pela então recente administração municipal, conformam o pano de fundo para a instituição do novo marco regulatório da política urbana para o município de São Paulo. Tal programa de propostas expõe uma pretensão contrária à realidade desigual e desequilibrada da cidade, segundo o mesmo, advinda de um longo processo de ausência de uso de mecanismos de planejamento pelas anteriores prefeituras, amparando-se, ao lado de intensa reivindicação popular, na iniciativa de fortalecimento da participação. Como primeiro resultado deste processo, a sanção da Lei 16.050 de 31 julho de 2014 que aprova o Plano Diretor Estratégico (PDE) do município, inaugura um período de relevantes esforços na prefeitura para adequar sua legislação urbanística, defasada em sete anos, frente à exigência de revisão do plano em vigor.

Já em sua apresentação, o PDE se propõe a constituir "um projeto de cidade democrática, inclusiva, ambientalmente responsável, produtiva", assumindo sua desigualdade e a exigência de uma "visão sistêmica que reconheça os vínculos estratégicos entre as ações estruturantes e as políticas de qualificação da escala local e cotidiana da vida na cidade" (SÃO PAULO - Município, 2015, p. 9). Ao mesmo tempo, coloca como principal proposta a orientação do desenvolvimento da cidade ao longo dos eixos de transporte público a fim de compatibilizar o crescimento urbano com o novo padrão de mobilidade determinado. Dentre o conjunto de instrumentos dispostos, o destaque à melhoria do sistema de mobilidade urbana como diretriz estratégica é determinante, tendo vista sua reprodução nos princípios e objetivos do PlanMob/2015, objeto de análise desta reflexão, e seu caráter reestruturante.

Dessa forma, indica que a construção de uma cidade mais equilibrada se daria através da reversão do padrão até então vigente de administração em que o automóvel particular figura papel principal, para priorizar uma provisão mais heterogênea de possibilidades de deslocamento, favorecendo o transporte público coletivo e o transporte não motorizado, a partir da integração desses modais, em prol de melhorias como a redução do tempo de viagem dos usuários e amplitude de acesso à essas infraestruturas (SÃO PAULO - Município, 2015). As disposições do plano em direção à estruturação da política e sistema de mobilidade não se atém apenas aos componentes desses sistemas, mas já aparecem como parte do ordenamento territorial do município, em que as proximidades dos eixos estruturais do transporte coletivo são potencialmente aptas ao adensamento construtivo e populacional. Avança ainda para a definição de parâmetros e incentivos urbanísticos que tendem a qualificar a paisagem e a experiência do uso do espaço – fachada ativa, fruição pública entre os lotes, ampliação de calçadas e uso misto são algumas das alternativas expostas –, o acesso à moradia, induzindo a destinação de uma parcela da área construída em grandes empreendimentos à habitação de interesse social, bem como prover maior oferta residencial nos entornos dos eixos de transporte – condicionada à destinação de um número mínimo de unidades habitacionais em lotes nos eixos –, junto a medidas restritivas de estacionamento.

Paradoxalmente, a política de mobilidade é erigida perante um quadro de valores opostos, de um lado, partindo da premissa de uma cidade complexa, includente, com a configuração de um espaço público como domínio da sociabilidade e da livre circulação, em direção à obtenção de qualidade de vida para a sociedade como um todo, conforme o ideário Lefebvriano exposto em Direito à Cidade (1968/2001), demandando iniciativas redistributivas e, de outro, na confrontação do histórico modelo hegemônico de transporte individual enraizado na apropriação do território urbano e seu conseqüente conflito pela localização demonstrado por Harvey (1980), confrontando os conceitos de valor de uso e valor de troca.

Assim, adiante de um panorama circunscrito em preceitos urbanísticos que se encerram numa visão totalizante, o intento deste artigo estará na leitura crítica do instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – o Plano de Mobilidade – em consonância com o sentido de justiça social. Numa análise atenta das diretrizes de mobilidade de uma esfera política inclinada à redução das disparidades socioespaciais, em ação fundamentalmente coordenada com o plano de desenvolvimento urbano e a proposta articulada das redes de transporte com as áreas de influência dos eixos de estruturação da transformação urbana, o artigo sugere que tais políticas mesmo partindo da premissa de democratizar o espaço público, na priorização do transporte coletivo em detrimento do individual e com a instituição de uma agenda de tornar de todos o que é coletivo, ainda não dá conta de romper com a manutenção de práticas universais que não agregam a diversidade de usuários e suas especificidades.

O entendimento de justiça social não está pautado aqui unicamente no âmbito da redistribuição de renda, de viés econômico, mas na equalização de acesso, na apreensão do transporte como um serviço básico essencial aos segmentos sociais mais ou menos vulneráveis, em que sua oferta ou restrição condicionam diretamente as possibilidades dos indivíduos, impactando, por conseguinte, seu direito à cidade.

Dadas as referidas constatações, parte-se de uma breve discussão sobre a relação de justiça social com o transporte para, em seguida, tecer uma problematização de alguns pontos presentes no PlanMob/2015, conjuntamente à sua articulação com o Plano Diretor Estratégico, colocando prós e contras que o texto traz ou prioriza em prol do bem comum. Em seguida, o gênero será ponderado como uma das vertentes sociais reprimidas do processo de planejamento indicando a complexidade da questão social e suscitando sua mediação para além de teorias que justificam seu enfoque em discussões embasadas essencialmente no planejamento técnico-econômico. Finalmente, tentar-se-á formular como a alocação territorial, através da política pública, pode operar como um mecanismo oculto que reforça a própria desigualdade, encerrando o debate com apontamentos para futuras pesquisas.

A acepção da justiça social como chave de análise

Condição substancial de acesso ao universo urbano, um eficiente sistema de transporte é lido como recurso (HARVEY, 1980), ferramenta de inclusão (GOMIDE, 2003), elemento de viabilização de uma vida plena na sociedade contemporânea (MARTENS, 2016), representando perspectivas que aludem ao aspecto redistributivo, mas que ultrapassam qualquer interpretação meramente técnica.

Contudo, antes de avançar sobre o tema da mobilidade, é crucial pontuar a complexidade inerente ao contexto urbano, que imbrica processo social e forma espacial numa constante interação e aciona uma abordagem sistêmica que permeada de ambas dimensões, compreenda um ambiente não neutro e em constante disputa pelos agentes que nele operam (HARVEY, 1980). Sendo assim, de igual importância é tangenciar a produção capitalista do espaço na discussão e entender os relacionamentos funcionais que existem dentro dela.

A circulação é indispensável integrante do processo produtivo, colocando o transporte como elementar na conformação do preço das mercadorias e na capacidade de expansão do espaço geográfico. Como argumenta Harvey (2005), ao mesmo tempo em que o fluxo do capital tenta vencer as barreiras espaciais para sua realização através da supressão do espaço pelo tempo, precisa constantemente da paisagem geográfica – e fixa – para consolidar sua ampliação, sendo esta resultado direto de sua capacidade de circulação. Ademais, no campo da livre concorrência dos agentes que ocupam e transformam o espaço urbano, o efeito da acumulação engendra dois processos: o subdesenvolvimento de regiões carentes de infraestrutura, ao passo que, potencializa a aglomeração em locais providos de densos meios de comunicação, num movimento capaz de acentuar ainda mais as desigualdades. Objetivamente, no campo do serviço de transporte público, como sugere Veloso (2015), sua existência simultânea enquanto processo produtivo e mercadoria que coincidem no caráter espaço-temporal, indicam uma peculiaridade dentre os demais serviços, uma relação de dependência entre o funcionamento da cidade e a produção da mercadoria – a oferta de um serviço essencial que, mediante pagamento de tarifa, é mercantilizado e configura fatores de exclusão e segregação espacial nas cidades. Além, ainda é evidente a organização de atores em torno da estruturação de tais serviços, por meio de esquemas de dominação econômica e política¹, que negligenciam a circulação das pessoas como condição primordial na cidade.

Em vias de minimizar os efeitos dessa lógica de produção, faz-se necessário romper com a manutenção das tendências existentes, em que "a elaboração bem-sucedida de políticas adequadas, e a prevenção de suas implicações, vai depender de alguma investida interdisciplinar sobre o processo social e os aspectos da forma espacial do sistema urbano" (HARVEY, 1980, p. 79). Para tanto, deve-se ter, sobretudo, consciência acerca dos mecanismos que erigem desigualdades, "porque é, presumivelmente, pelo controle e manipulação desses mecanismos que alcançamos nosso objetivo". (HARVEY, 1980, p. 41).

¹ Cf. Campos (2016) e Matela (2014).

Isto posto, a justiça social surge como uma chave de leitura interessante, congregando as óticas descritas, para notabilizar problemáticas no campo dos transportes.

Ainda que envolva certo juízo ético e político, no entanto, a justiça social para Harvey, é um conceito normativo bem limitado e ainda insuficiente na incorporação de alocação espacial, resumindo-se a uma série de princípios para resolver direitos conflitivos.

É uma aplicação particular de princípios justos e princípios que surgem de uma necessidade de cooperação social na busca do desenvolvimento individual. Através da divisão do trabalho é possível aumentar a produção: a questão que então surge é a de como os frutos dessa produção serão distribuídos entre aqueles que cooperam no processo. O princípio de justiça social, por isso, destina-se à divisão dos benefícios e à alocação dos danos surgidos no processo do empreendimento conjunto do trabalho. O princípio relaciona-se também aos arranjos sociais e institucionais associados à atividade de produção e distribuição. (HARVEY, 1980, p. 82)

Para tanto, propõe, ao divergir de um modo usual de análise, a possibilidade de uma abordagem associada à uma teoria de alocação territorial em que os princípios de justiça social se apliquem a situações geográficas, levando em consideração as necessidades da população, uma organização espacial que proveja benefícios na forma de satisfação dessas necessidades, consequentemente, com resultado agregado em outros territórios e, com a tolerância de desvios no padrão de investimentos condicionados apenas à superação de dificuldades específicas do meio, sempre num sentido de contribuir para o bem comum.

Soma-se a isso, o debate levantado por Fraser (2002) que indica o surgimento de uma nova gramática de reivindicação política num contexto de globalização, com a substituição da redistribuição pelo reconhecimento, colocando o imperativo de um novo entendimento da justiça social que abranja uma *concepção bidimensional de justiça*, contemplando tanto as preocupações tradicionais da teoria distributiva, quanto as recentemente salientadas pelas filosofias do reconhecimento.

Já não restrita ao eixo da classe, a contestação abarca agora outros eixos de subordinação, incluindo a diferença sexual, a “raça”, a etnicidade, a sexualidade, a religião e a nacionalidade. Isto constitui um claro avanço relativamente aos restritivos paradigmas fordistas que marginalizavam tal contestação. Para além disso, a justiça social já não se cinge só a questões de distribuição, abrangendo agora também questões de representação, identidade e diferença. (FRASER, 2002, p. 9)

A sobreposição de tais perspectivas da justiça social oferece uma base fecunda de análise para verificar como a ordenação da política pública incide na afirmação do transporte como um direito social e como ferramenta de superação ou, minimamente, de enfrentamento às desigualdades historicamente impressas no tecido urbano paulistano. Pretende-se, nos limites deste artigo, focar em linhas gerais na conceituação do plano, destacando seus

princípios e objetivos e interpretando algumas proposições mais relevantes no tocante ao desenvolvimento dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana, à reconfiguração das infraestruturas e serviços, assim como na identificação do gênero como uma das vertentes desiguais embutidas nesse processo.

PlanMob e a inflexão no paradigma da mobilidade urbana

Estruturação do instrumento e seu plano de ação

Instituído por meio do Decreto nº 56.834 de 24 de fevereiro de 2016, o Plano de Mobilidade de São Paulo (PlanMob/2015), em acordo com os preceitos do artigo 229 do PDE 2014, é o instrumento de gestão dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas no município para os próximos quinze anos, em atendimento à Lei Federal 12.587 – promulgada em 3 de janeiro de 2012 – que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e determina a elaboração do plano de mobilidade urbana para todos os municípios com mais de vinte mil habitantes. Sinteticamente, a referência técnica reúne princípios, propostas e ações ao tratar dos diversos componentes do sistema, tal como delimita o PDE em seu artigo 225.

Parte da contextualização do processo de urbanização da capital paulista, numa configuração de um padrão centro-periferia que se firma na segunda metade do século XX, atrelado ao afastamento gradativo entre as áreas residenciais e as oportunidades de emprego, especialmente sobrecarregando as infraestruturas de transporte. Concomitantemente, como resultado da implantação da indústria automobilística e uma postura político-econômica abertamente inclinada à consolidação de sua hegemonia no país e, portanto, nas cidades, em meio à parca eficiência do transporte coletivo sobre pneus e à lenta expansão do sistema sobre trilhos, o transporte individual passa a ser amplamente estimulado por intermédio de diversas ações, no caso específico de São Paulo, chegando a superar os deslocamentos motorizados por transporte coletivo na década de 1990.

Em contramão, através das Pesquisas Origem e Destino (OD), Pesquisas de Mobilidade² e indicadores gerais, constrói-se um diagnóstico que aponta para uma reversão na tendência histórica de aumento dos modos individuais na divisão modal, já que "no período entre 1997 e 2012 a participação dos modos coletivos nas viagens motorizadas consolida-se

² "A pesquisa de mobilidade (ou aferição) é realizada pelo METRO-SP no intervalo entre as pesquisas de origem-destino para identificar as tendências da mobilidade entre a realização das pesquisas OD, feita a cada 10 anos." (SÃO PAULO - Município, 2016, p. 15)

num patamar superior aos modos individuais, atingindo 56,21% ante 43,79% do transporte individual em 2012" (SÃO PAULO - Município, 2016, p. 18).

Todavia, observa, que em cinco anos (entre 2007-2012), houve aumento no tempo de deslocamento em todos os modos motorizados e redução nos modos ativos, destacando o expressivo aumento no transporte coletivo em 15%, mantendo-se mais elevado em referência ao transporte individual, frente a baixa priorização para sua circulação no sistema viário³. A manutenção do quadro favorável ao uso do automóvel particular é constatada também pela sua massiva presença na composição da frota veicular no município em comparação ao irrisório aumento da frota de ônibus urbanos das linhas administradas pela SPTrans⁴.

Destarte, o PlanMob/2015 se lança de forma a reduzir os efeitos diretos do disposto padrão de mobilidade e a grande disparidade entre os modais, implementando medidas de desestímulo ao automóvel e qualificando a experiência no transporte público e ativo como fatores significativos para promoção de uma mudança que privilegie majoritariamente os usuários destes modos em seus deslocamentos cotidianos. O plano também abrange minuciosamente a questão ambiental entendendo a preponderante dimensão do transporte urbano no quadro da poluição atmosférica e sua contribuição indireta em temas como a poluição sonora e visual e a geração de resíduos, bem como a importância da segurança viária e os custos decorrentes dos acidentes de trânsito que aumentam a vulnerabilidade econômica das famílias e pressionam o sistema de saúde pública. Considera-se aqui que toda intervenção em benefício do transporte coletivo e ativo reflete diretamente na redução das emissões de poluentes locais e amplia a possibilidade de acessibilidade das pessoas, entretanto, são dois aspectos que não serão levados adiante em relação ao objeto presente analisado.

Balizado pela PNMU, dentre as diretrizes gerais, coloca-se em evidência o direcionamento do plano à sua integração com a política de desenvolvimento urbano, à democratização do espaço viário, conferindo prioridade aos pedestres, aos modos ativos e ao transporte coletivo, objetivando sua adequação e incentivo e contribuindo com a política de redução das desigualdades sociais, para tornar mais homogênea a macro acessibilidade da cidade (SÃO PAULO - Município, 2016). O texto considera dois fundamentos teóricos para a

³ O tempo de deslocamento, em acordo com as pesquisas apontadas no diagnóstico do plano, revela-se também como indicativo de desigualdade econômica, ao passo que faixas de renda mais baixas dependem mais do transporte coletivo em relação às mais abastadas.

⁴ Estudos da Companhia Ambiental indicam aumento de 24,7% na frota total em circulação para o transporte de passageiros, entre 2006 e 2013, sendo 74,62% de automóveis, 13,49% veículos comerciais leves, 11,33% motocicletas e apenas 0,56% de veículos para transporte coletivo. (SÃO PAULO - Município, 2016, p. 21)

escolha de medidas a serem implementadas: o Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (TOD)⁵, em busca de um espaço urbano mais compacto e econômico com a aproximação das ofertas de moradia e trabalho aliadas ao transporte de média e alta capacidade e com adoção de incentivos fiscais e instrumentos de controle, uso e ocupação do solo – utilizado como base de aplicação nos eixos de estruturação, conforme disposto no PDE –, podendo ser também "empregado estrategicamente como mecanismo da demanda futura, desde que acompanhado de instrumentos que garantam o incentivo à promoção da habitação para a baixa renda" e; o Gerenciamento da Demanda (TDM)⁶, "que adota a abordagem do gerenciamento indireto da demanda por transporte, utilizando mecanismos de controle interno e externos, como forma de reduzir os deslocamentos da população a longo prazo" (SÃO PAULO - Município, 2016, p. 38), prioritariamente sem expandir o número de vias e administrando os deslocamentos e os meios de transporte disponíveis da cidade.

Os eixos, assim, representam a grande articulação entre as políticas públicas aqui tratadas, como áreas de proximidades dos elementos estruturais do transporte coletivo – quadras alcançadas e internas de um raio de até 600m para estações e terminais de alta capacidade e faixas de 300m de cada lado nos eixos de média capacidade –, compatíveis com a intenção na redução das viagens pendulares centro-bairro e de uso do automóvel, na pretensão de alterar a lógica difusa de locação espacial da oferta de emprego e moradia. As ações se sustentam num duplo imperativo – atração e desestímulo – como complementares, entendendo que a melhoria do transporte público unicamente não é suficiente para promover uma efetiva mudança no quadro modal vigente, em que a supremacia do automóvel é revelada na divisão de ocupação do sistema viário⁷, dado que esses dominam 79% da infraestrutura face à porcentagem de 15% e 3% destinados às bicicletas e ônibus urbanos, respectivamente.

No que diz respeito à organização do sistema para a oferta de serviços universais, o transporte público coletivo é assentado no planejamento de uma rede integrada de transporte, priorização de seu trânsito nas vias, gestão do estacionamento, política tarifária – de forma a estimular a atratividade do serviço – e da provisão de infraestrutura, possibilitada através de estratégias como implantação de faixas exclusivas e corredores para ônibus, ampliação do número de terminais e conexões, pretendendo um aumento da velocidade operacional nos principais eixos, com revisão da rede, qualificação e otimização da frota. O novo modelo da

⁵ TOD é a sigla para a denominação *Transit Oriented Development* em âmbito internacional

⁶ Abordagem internacionalmente conhecida como *Transport Demand Management - TDM*

⁷ Em acordo com Tabela da divisão o sistema viário do MSP, 2013 (SÃO PAULO - Município, 2016, p.37). Fonte: CET Relatório de desempenho do Sistema Viário Principal – 2014 (valores aprox.)

rede não segue os moldes tradicionais de condicionamento da oferta em acordo exclusivamente com a maior demanda, o desenho é

composto por um novo conjunto de linhas de ônibus atendendo tanto os polos regionais mais significativos, incluindo ligações perimetrais, conexões entre os principais fluxos em seus pontos de contato, minimização da sobreposição de linhas e, principalmente, a disponibilidade de redes distintas atendendo aos padrões de deslocamento conforme variação nos dias da semana e horário (SÃO PAULO - Município, 2016, p. 53),

contando com o suporte de redes complementares que operam no atendimento aos horários de quando e onde a demanda assim justificar, reforçando a rede básica de referência, que contempla o constante volume de passageiros transportados por hora. Conforme Decreto nº 56.232 de 2 de julho de 2015, a prestação do serviço será outorgada mediante a concessão de vinte e sete lotes, subdivididos em três grupos (estrutural, articulação regional e local), por um prazo de vinte anos.

Tendo em vista o enfoque pretendido, o aspecto financeiro como condicionante do acesso ao serviço é de extrema relevância, uma vez que nos estratos mais baixos o gasto com transporte público pode chegar ao impacto médio de 11% da renda familiar⁸. Alguns instrumentos merecem destaque na mitigação do conflito entre tarifa e renda, dentre eles o Vale Transporte (VT), em vigência desde a década de 1980, estabelecido por meio da relação formal de trabalho, o que evidencia sua não universalidade apesar de figurar como importante financiador da operação do transporte público, e a gratuidade integral destinada a idosos, deficientes, desempregados e, recentemente, aos estudantes da rede pública. O município ainda dispõe de outras possibilidades de viabilização da modicidade tarifária como o Bilhete Único (BU) que consagra o conceito de integração temporal em diversas modalidades.

Como último elemento tratado, a condução do transporte ativo também pressupõe a consonância com as demais políticas em prol de uma visão mais democrática de cidade. Incentiva o uso da bicicleta como meio de transporte e os deslocamentos a pé, compreendendo uma resposta em benefícios sociais, na "ampliação das opções de mobilidade e acesso à cidade, ampliação da segurança na circulação de todos os modos, melhoria dos indicadores de saúde e expectativa de vida, e a consecutiva melhoria na qualidade de vida", benefícios urbanos, provendo "a redistribuição equitativa dos usos no espaço viário, a ampliação da atratividade dos centros urbanos e a requalificação da paisagem urbana" e, por fim, benefícios ambientais, através da "redução da emissão de

⁸ Segundo estudos de 2009 que indicam gastos das famílias das metrópoles brasileiras com transporte público, por meio de Pesquisa de Orçamento Familiar - POF (CARVALHO, 2016, p 9).

poluentes atmosféricos, minimização da poluição sonora e de vibrações e da dependência de recursos não renováveis" (SÃO PAULO - Município, 2016, p. 65).

Em suma, entende-se que a administração municipal pretende fomentar uma alteração sistêmica na mobilidade ancorada no uso de instrumentos, parâmetros e ações que tocam diferentes políticas setoriais, com o objetivo primordial de alteração da matriz de viagens da cidade. Não obstante, é urgente entender também como esses mecanismos operam de fato no âmbito das iniquidades. Essa é a questão que será analisada a seguir.

Ponderações nos contornos da justiça social

Tecer uma análise crítica do plano não isenta formulações que reconheçam os progressos na tentativa de articulação de um novo paradigma que vise enfrentar o cenário de crise da mobilidade urbana, exposta pelas manifestações e protestos de julho de 2013, revelando "os limites e as insuficiências históricas dos parcos processos de planejamento e gestão urbana, verificados até os dias atuais, a despeito da urbanização galopante ocorrida no país" (NAKANO, 2015).

A aposta numa gama de modais mais variada de deslocamentos com a prioridade ao transporte não-motorizado e coletivo em detrimento do individual, pode ser lida, de acordo com Gomide (2003), como uma política de combate à pobreza urbana e de inclusão social. Segundo o autor, com base em dados de 2002 da ANTP e da Pesquisa OD da Região Metropolitana de São Paulo de 1997, o índice de mobilidade mais alto está diretamente atrelado à renda e ao acesso ao transporte individual, enquanto os estratos de faixas salariais mais baixos, ao mesmo tempo em que dispõem de um número de viagens menor por dia, proporcionalmente dependem mais de outros modos de deslocamento. As ações de desestímulo ao uso do automóvel no município contribuem também para a redução no quadro de externalidades negativas – os acidentes de trânsito, a poluição ambiental, a ocupação no espaço viário – favorecendo indiretamente a população como um todo.

Da mesma forma, a organização do sistema em rede a medida em que se distancia de um conceito tradicional de corredores radiais ou dos modelos tronco-alimentadores que por vezes sobrepõem trajetos, passando a incluir ligações perimetrais, conexões entre os principais fluxos, amplia exponencialmente a malha de linhas e é capaz de atender padrões de deslocamento mais complexos. Além, a adequação do sistema pode propiciar uma melhor compreensão do mesmo pelo usuário, analogamente ao que ocorre com os mapas dos modos metroferroviários em esquemas de linhas e estações.

Em relação à composição da oferta do serviço, sua configuração como um conjunto de redes complementares que reforçam – rede de horário de pico – ou preenchem os intervalos da rede de referência – rede da madrugada e rede de domingo –, respondendo pelo transporte de um volume médio de passageiros entre os dias úteis e sábados, adequam a oferta de ônibus à variação horária e semanal da demanda e, positivamente aumentam a oportunidade do uso do transporte público ajustado à atividades de lazer, saúde, compras, etc., usualmente descartadas na compreensão convencional de que o transporte deve atender primordialmente os movimentos pendulares trabalho/estudo-casa.

Por outro lado, ter uma modelagem do sistema subordinada à demanda, como defende Martens (2016), comumente implica a noção de que os usuários tem o livre arbítrio dentre as possibilidades ofertadas e, por sua vez, sugere que o padrão observado de viagens (que funda os princípios de uma modelagem que desenhará o sistema pelo extenso período de vinte anos, como no caso paulistano) representam a melhor escolha no sistema.

No entanto, como a abordagem baseada em atividades justamente salienta, a demanda de viagens atual é tanto o resultado da restrição como é de escolha. Esta afirmação denota que a modelagem de transporte que começa a partir de padrões de viagem atuais pode verdadeiramente reforçar as diferenças existentes em mobilidade e acessibilidade entre vários grupos populacionais (MARTENS, 2016, p. 5, tradução nossa).

Assim como Martens (2016), Harvey destaca que se

predizemos com base nas tendências e conhecimentos correntes a futura distribuição [...] e, conseqüentemente, alocamos investimentos atuais, aceitamos implicitamente de uma forma ou outra, que essas condições futuras serão por nós aceitas (HARVEY, 1980, p. 39),

logo, a distribuição futura refletirá essencialmente a atual distribuição de renda, uma vez que tal critério abrange as intenções atuais apoiado por uma determinada disposição e capacidade de pagamento. Ambos sugerem que o planejamento do transporte deve ser orientado mais pelo princípio da necessidade do que da demanda, uma mudança, que segundo Martens (2016), que pode garantir um nível mínimo de serviço de transporte para todos os grupos populacionais.

Outro ponto agudo pode ser encontrado no âmago da inflexão da mobilidade urbana paulistana. Os eixos de transporte e suas proximidades – áreas junto aos elementos estruturais do transporte coletivo e, de maneira geral, com maior potencialidade de equalizar o acesso à cidade –, conforme largamente explanado, aparecem como a ferramenta de maior efetividade e relevo na 'transformação urbana' à qual as políticas públicas se inclinam. Nessas áreas, estratégias de controle, uso e ocupação do solo, que incentivam o adensamento, a instalação de uso misto, vinculados à incentivos fiscais, configuram um perfil de grandes

empreendimentos, responsáveis em reunir emprego e habitação. Por esse ângulo, a cota de solidariedade, outro instrumento previsto pelo PDE com a ideia inicial de obrigar a destinação de 20% da área construída computável para a habitação de interesse social (HIS) nos empreendimentos de grande porte na cidade, em teoria, seria a chave para garantir o direito às classes menos favorecidas de morar perto do trabalho, mitigando a lógica da periferização já entremeada no tecido urbano, induzindo a mistura social com a capacidade de diminuir drasticamente as viagens pendulares e, então, seguindo à risca a bandeira de "tornar de todos o que é coletivo". Contudo, segundo incisivamente coloca Whitaker (2014), no texto final da lei, em meio à medidas patrimonialistas, a cota de solidariedade foi sujeitada à figura jurídica curiosa de lei facultativa, ou seja, além de reduzir a parcela de provisão em 10% da área construída computável, oferece ao empreendedor alternativas, caso não seja interessante produzir HIS no próprio local, sendo elas: o direito produzi-las em outra área de tamanho equivalente, de doar terreno de valor equivalente à 10% da área total do terreno para produção de tais unidades – ambas dentro da Macroárea de Estruturação e Qualificação Urbana, isto é, praticamente na cidade toda – ou ainda depositar no Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) o valor equivalente à parcela do terreno, ficando à cargo da prefeitura levar adiante a política habitacional. Whitaker (2014) lembra, que o princípio da lei age como um dos aspectos mais perversos da nossa urbanização excludente, relegando aos pobres o exílio de uma periferia distante.

O alto preço da terra nas áreas que vergonhosamente chamamos de “nobres”, e a subordinação histórica do poder público à ocupação privada do território impedem que se faça habitação social em áreas mais próximas. Assim, o direito de morar perto do trabalho, no Brasil, é possibilitado apenas àqueles que puderem pagar por isso. (WHITAKER, 2014)

Notabilizar aspectos que balizam a temática da justiça social no campo da mobilidade urbana, forçosamente, provocam formulações acerca da política que fixa os valores tarifários que praticamente custeiam a totalidade do serviço de transporte nos municípios brasileiros, mediante contrapartida financeira do usuário que, por vezes, restringe a circulação dos indivíduos. A tarifa, ao mesmo tempo em que submete a acessibilidade do transporte público à viabilidade econômica dos cidadãos, é responsável por garantir a sua sustentabilidade. No caso de São Paulo o quadro segue a mesma premissa, ainda que o município disponha de recursos orçamentários que auxiliam no custeio do serviço, não promove nenhuma ruptura com o modelo em vigor e, permanece centrando seus objetivos sociais nos contornos das gratuidades e integrações temporais, sem a articulação com outras ações e princípios do plano, por exemplo, sugerindo fontes de financiamento extratarifários ao serviço como taxaões aos usuários dos automóveis em direção ao seu desestímulo ou propondo adoção de tarifas com descontos em horários em que os serviços operam com capacidade ociosa.

Carvalho (2016) ressalta, assim como fica constatado, que as políticas tarifárias adotadas no Brasil pouco são utilizadas para atender outros objetivos de políticas públicas que não sejam cobertura de custos dos sistemas. Nesse sentido, para alcançar mudanças no campo social, um sistema tarifário composto por

múltiplos níveis de preços, fontes de receita diversas e concessões de benefícios considerando o recorte da renda, pode contribuir para se atingir o objetivo de uma mobilidade mais equânime socialmente e menos causadora de externalidades negativas. (CARVALHO, 2016, p. 34)

Sob outra perspectiva, Campos (2016) também enfatiza como o instrumento de arrecadação vigente dos serviços de ônibus na capital paulista, tal qual no restante do país, está diretamente atrelado à maximização da lucratividade das empresas e sua preponderante determinação por meio de força política e proporciona impactos negativos sobre a magnitude da oferta e em respeito à modicidade tarifária, suscitando ainda a fundamental reflexão sobre os processos políticos desses serviços e fortalecimento do debate público no planejamento das linhas, em contraposição à defesa deslegitimadora de projetos de racionalização da rede.

O gênero e sua dimensão desigual na mobilidade

Até aqui o enfoque na justiça social foi contemplado de maneira mais ampla, o que, todavia, não exclui o gênero. Nesta última seção, o recorte nas mulheres ilumina a categoria como um dos segmentos sociais vulneráveis – ainda que, superficialmente, esteja longe de esgotar argumentações sobre o tema e sua relação com as políticas setoriais de transporte – reconhecendo a diferença do gênero como uma qualidade que marca a prática social da vida urbana e abrindo frente para uma abordagem bidimensional de justiça social, como defendido por Fraser (2002). A autora também destaca que abarcar questões de representação, identidade e diferença, constitui um avanço positivo relativamente aos redutores paradigmas economicistas que se encerram na redistribuição, e "que tinham dificuldade em conceitualizar males cuja origem reside, não na economia política, mas nas hierarquias institucionalizadas de valor" (FRASER, 2002, p. 9).

Assume-se que ao situar tal discussão no espaço urbano é fundamental delinear o entendimento de um território que não é dado, mas atravessado e, simultaneamente, reconfigurado por sistemas de poder e opressão, uma arena onde competem sujeitos e na qual a exclusão acontece e se reinventa. Dessa forma, ignorar a dimensão do gênero – conceito socialmente construído – supõe o risco de refletir, admitir e reificar, principalmente quando desassociada dos eixos de classe e raça, conduções hegemônicas no campo do planejamento e que em nada contribuem para o bem coletivo e a eliminação das iniquidades.

Segundo divulgação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo (SMDU, 2016), a partir de dados segregados da pesquisa OD de 2012, o padrão de viagens das mulheres vai além da orientação moradia-trabalho, apresentando diversidade e deslocamentos que são realizados majoritariamente à pé ou por transporte coletivo, enfatizando que a inserção de atividades consumadas num contexto urbano e com inadequações no fator de acessibilidade, cerceiam seu raio de atuação territorial. Pontua também a necessidade da atenção aos recortes de renda para avançar na compreensão das desigualdades, através de resultados que demonstram a correlação entre as faixas salariais menores e uma certa tendência à imobilidade⁹. Cerqueira (2017) evidencia que a conclusão dos estudos tem ainda uma expressão mais profunda, uma imobilidade desdobrada como efeito da periferização e que denuncia a privação ao direito à cidade aos grupos aí residentes, nesse caso, as negras periféricas.

De maneira geral, as questões de desigualdade de gênero foram incorporadas pela administração municipal tratada. Através da criação de secretaria específica (SMPM¹⁰), fruto do diálogo sobre uma reivindicação histórica do movimento feminista e dos movimentos sociais, foram fomentadas diversas ações e apresentado o inédito Plano de Políticas para Mulheres (PMPM) como um importante instrumento de gestão nesse sentido. Contudo, a partir da avaliação dos planos de desenvolvimento urbano e de mobilidade – PDE e PlanMob/2015 –, observa-se que a administração municipal não agrega essa perspectiva nas referidas políticas para o combate às desproporções do território, apesar de posicionar que seu objetivo é "contribuir para garantir a todos o direito do acesso à cidade" (SÃO PAULO - Município, 2016, p. 112). Em certa medida, sinaliza uma falta de integração que se revela na própria composição do grupo intersecretarial para elaboração do PlanMob/2015, este constituído por representantes de diversos setores como habitação, meio ambiente e orçamento, além dos próprios grupos ligados ao transporte, legando a atuação da SMPM apenas ao conselho participativo, sem envolvê-la na concepção do documento que, já em seu diagnóstico, não expõe a diversidade da população à qual se dirige, tratando-a com o suporte de termos universalistas como 'usuários', 'pessoas' e 'famílias'.

Dentre todas as medidas positivas que já foram elencadas na sessão anterior, destaca-se que a reversão da lógica dos deslocamentos no município em prol dos transportes

⁹ De acordo com a pesquisa, o tipo de modal utilizado segundo a renda indica que são as mulheres pobres que mais andam a pé e utilizam o transporte coletivo. Na primeira faixa, com renda familiar menor que R\$ 1.244, 50% das viagens eram feitas caminhando; outros 28% de ônibus. O trabalho como motivo da viagem aparece para apenas 24,5% das mulheres com menor renda, sugerindo que estas estão mais subordinadas ao trabalho reprodutivo do que as faixas mais altas.

¹⁰ Secretaria Municipal de Política para Mulheres

coletivos e ativo representa grande contribuição para a permitir às mulheres o acesso à cidade, uma vez que esses modos somados equivalem a 74,6% de viagens femininas (SMDU, 2016). Particularmente a organização do serviço de ônibus em rede – terminais, corredores radiais/perimetrais e conexões –, junto à oferta complementar, em acordo com a variação horária e semanal leva em conta a multiplicidade nos deslocamentos possíveis, sem se ausentar de uma urbanização consolidada que segrega as tarefas produtivas e reprodutivas, num planejamento que, indiretamente, atende a dupla ou tripla jornada de trabalho à qual as mulheres estão submetidas. Retomando, cabe salientar a recomendação de Martens (2016) e Harvey (1980) em direção à um planejamento de transportes fundamentado no fator da necessidade em detrimento da demanda, na medida em que as insuficiências do sistema são detectadas no que toca a elas, podem figurar como solução possível de comunhão entre as temáticas de gênero e dos deslocamentos.

Externamente, algumas conquistas também são traçadas no que se refere à circulação: o funcionamento de um canal de diálogo com as mulheres para denúncia de locais com deficiência na iluminação pública, meta estipulada pelo 1º PMPM, e a aprovação da lei que permite paradas de desembarque fora dos pontos de ônibus para as mulheres e idosos após as 22 horas. Sem embargo, são ações pulverizadas e não atendem ao caráter estrutural da diferença de gênero na mobilidade urbana.

Considerações Finais

Interpreta-se, com base nas evidências aqui apresentadas e uso de uma metodologia de análise apoiada no conceito bidimensional de justiça social, que a gestão municipal entre 2013-2016, ao não reconhecer dentro da política de transportes e desenvolvimento urbano a perspectiva do gênero, bem como outros grupos vulneráveis, camufla a diferença e não diversifica seu programa de ação em direção à efetiva atenuação das desigualdades da cidade, distanciando-se da prioridade de inclusão social e, mais ainda, do direito à cidade à esses segmentos.

Falar de direito à cidade, alude a uma confrontação dicotômica já conhecidamente explorada por Lefebvre (1968/2001) e salientada na introdução, entre refletir a cidade a partir de seu valor de uso em contramão à um valor de troca, em que esta deve ser apreendida como lugar de encontro, da democracia e da diversidade na apropriação do espaço urbano frente a lógica imanente do dinheiro. Dessa forma, o esforço que se pleiteia é o de pensar a mobilidade urbana a partir de seu valor de uso, dando a ela um caráter que não se restrinja à neutralidade de ações isoladas e comumente justificadas por um discurso técnico-econômico

que, mais recentemente, aproxima-se do aspecto da sustentabilidade, excluindo ainda o pilar da justiça social.

Dado o caráter de alinhamento entre o ordenamento do solo aos vetores de transporte, os eixos de estruturação da transformação urbana, refletem esse processo dialético e conflitual, enquanto convergem todas as possibilidades de realização de um espaço público como esfera da sociabilidade e da livre circulação, o ganho financeiro da alocação de uma certa forma espacial na adjacência à uma utilidade pública – as linhas de transporte –, aparece como um mecanismo oculto capaz de produzir uma substancial redistribuição de renda. No entanto, ao passo que a legislação desencoraja a consumação da habitação de interesse social em tais áreas, estimula a concentração de capital e as desigualdades, mais do que as reduzem. Se trocamos os termos 'suburbanos' por 'de classe média' e 'centro da cidade' por 'áreas valorizadas', pode-se traçar um paralelo ao quadro norte-americano descrito por Harvey:

O processo de relocação dentro do sistema urbano tem, assim, servido para as opções dos moradores suburbanos em ascensão, eliminando as possibilidades da família de renda baixa no centro da cidade. Essa situação pode ser parcialmente modificada pela política de transportes, mas, ordinariamente, essa política tem favorecido a situação existente mais do que alterado. (HARVEY, 1980, p. 50)

Em relação ao objeto do presente artigo, procurou-se trazer uma problematização da conformação dos planos, sem apontar resultados sobre como de fato se concretizaram no tecido urbano, reconhecendo a ausência na integração das políticas e secretarias, omissão quanto às frações da população em desvantagem, destacando o gênero como uma das dimensões que é constantemente subjugada ao sistema de poder e opressão e, logo, deve ser incisivamente considerada na provisão de políticas que pretendem combater as assimetrias da cidade, entendendo que uma luta feminista é também uma luta por justiça social.

Vale salientar o êxito constatado em algumas medidas, através de representativa aprovação da população, como a conquista do espaço viário para o transporte público por meio da implantação das faixas exclusivas para ônibus e outras, menos populares e mais polêmicas, como a inauguração de quilômetros de ciclovias e ciclofaixas em áreas destinadas ao estacionamento de veículos em via pública e a redução dos limites de velocidade para veículos na cidade.

As reflexões aqui postas abrem margem para a verificação das limitações dos avanços e da leitura de um cenário entendido como progressista e que antes de se consolidar na morfologia da cidade, passa a ser reestruturado por novos atores, distanciando-se ainda mais

do combate à desigualdade. De postura antagônica, a nova gestão que assumiu a administração do município no começo do ano de 2017, já demonstra seu alinhamento aos circuitos neoliberais competitivos, com um programa fundamentado no marketing, na redução do gasto público e na privatização, numa tendência economicista que fica clara dentre exemplos como a revisão/readequação extemporânea de instrumentos de controle do uso do solo nos eixos e da flexibilização de normas de desestímulo ao automóvel em favorecimento ao mercado (imobiliário nesse caso). Por fim, como apontamentos para futuras pesquisas estão entender a constituição dessa nova agenda, suas alianças e seus reflexos na mobilidade urbana, bem como as demandas sociais se articulam e agem como potência na luta pela inclusão e pelo acesso à cidade.

Referências

ALVES, N.; FARIA, D.; PIMENTA, M. Feminismo e o espaço urbano: apontamentos para o debate. **Anais do XVII Encontro Nacional da ANPUR**, v. 17, n. ENANPUR, p. 17, 2017.

BALBIM, R. Mobilidade: Uma Abordagem Sistêmica. In: **Cidade e Movimento? Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano**. Org. Balbim, R; Krause, C.; Linke, C. Brasília: IPEA, ITDP, 2016. p. 23–42.

CAMPOS, M. V. L. O mercado de viagens e as disputas em torno das linhas de ônibus. **Novos Estudos - CEBRAP**, v. 35.02, p. 34–53, 2016.

CARVALHO, C. **Aspectos Regulatórios e Conceituais das Políticas Tarifárias dos Sistemas de Transporte Público Urbano no Brasil**. Brasília: IPEA, 2016. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2192.pdf>

CASIMIRO, L. As mulheres e o direito à cidade: um grande desafio no século XXI. In: **Direito à Cidade: uma visão de gênero**. São Paulo: IBDU, p.7-11, 2017.

CERQUEIRA, J. Mulheres que atravessam a cidade. In: **Direito à Cidade: uma visão de gênero**. São Paulo: IBDU, p.116-123, 2017.

CRISTANCHO, M.; IBARRA, L. Mujer, espacio y poder: ciudad y transporte público como dispositivos de exclusión. Reflexiones desde la ciudad de Cali. **Estudios Socio-Jurídicos**, v. 18, n. 2, p. 227–252, 2016.

FENSTER, T. The Right to the City and Gendered Everyday Life. **Journal of Gender Studies**, v. 14, n. 3, p. 217–231, 2005.

FRANCO, M; FRANCISCO, M; TAVARES, R. Nossos corpos, nossa cor, nossa cidade: Os impactos causados pelas intervenções decorrentes dos grandes projetos de urbanização no Rio de Janeiro. In: **Direito à Cidade: uma outra visão de gênero**. São Paulo: IBDU, p. 10-17, 2017.

FRASER, N. A justiça social na globalização: Redistribuição, reconhecimento e participação. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, v. 63, p. 7–20, 2002.

FRASER, N. O feminismo, o capitalismo e a astúcia da história. **Mediações - Revista de Ciências Sociais**, v. 14, n. 2, p. 11, 2009.

GOMIDE, A. Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais. **IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, v. 12, p. 242–250, 2006.

GOMIDE, A. Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas. **IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, p. 1–34, 2003.

HANSON, S. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. **Gender, Place & Culture**, v. 17, n. 1, p. 5–23, 2010.

HARVEY, D. Primeira Parte: Formulações Liberais. In: HARVEY, D. **Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, p.13-100, 1980.

_____. A geografia da acumulação capitalista: uma reconstrução da teoria marxista. In: HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. p.41-73.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 1968/2001.

LEMOS, L; HARKOT, M; SANTORO, P. Mulheres de bicicleta em São Paulo: da "cidade imoral" para a "cidade conquistada". In: **Direito à Cidade: uma visão de gênero**. São Paulo: IBDU, p.107-115, 2017.

MARCATTI, A; PENNA, I. In: **Direito à Cidade: uma outra visão de gênero**. São Paulo: IBDU, p. 104-108. 2017.

MARTENS, K. Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. **Berkeley Planning Journal**, v. 19, n. 1, p. 17, 2016.

MATELA, I. P. Reestruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. **Cadernos Metrôpole**, v. 16, n. 31, p. 149–167, 2014.

NAKANO, A. K. A crise da mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo. In: BÓGUS, L. M. M.; PASTERNAK, S. (Eds.). **São Paulo: Transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 263–295.

ROLNIK, R. Revisão extemporânea do zoneamento de São Paulo: Para quê? Para quem? Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2017/06/02/revisao-extemporanea-do-zoneamento-de-sao-paulo-para-que-para-quem/>>. Acesso em: 22 dez. 2017.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89–108, 2011.

SÃO PAULO (Município). Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP. 1º Plano Municipal de Políticas para Mulheres [2017-2020] Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/politicas_para_as_mulheres/arquivos/1_Plano_Munic_Poli_Mulheres.pdf> São Paulo: PMSP, 2016.

SÃO PAULO (Município). Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP. Programa de Metas 2013-2016: um convite ao planejamento urbano participativo. São Paulo: PMSP, 2013.

SÃO PAULO (Município). Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015.

SÃO PAULO (Município). Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP. Plano de Mobilidade de São Paulo - PlanMob/SP 2015; Anexo Único integrante do decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. São Paulo: PMSP, 2016.

SÃO PAULO (Município). Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP. **A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo**. São Paulo: PMSP. Disponível em: <http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf>.

WHITAKER, J. **O patrimonialismo e as leis facultativas: o caso da cota de solidariedade em São Paulo**. Disponível em: <<http://cidadesparaquem.org/blog/2014/11/29/o-patrimonialismo-e-as-leis-facultativas-o-caso-da-cota-de-solidariedade-em-so-paulo>>. Acesso em: 18 dez. 2017.

CAMPOS, M. V. L. O mercado de viagens e as disputas em torno das linhas de ônibus. **Novos Estudos - CEBRAP**, v. 35.02, p. 34–53, 2016.

CARVALHO, C. H. R. DE. **Aspectos Regulatórios e Conceituais das Políticas Tarifárias dos Sistemas de Transporte Público Urbano no Brasil** Brasília IPEA, , 2016. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2192.pdf>

FRASER, N. A justiça social na globalização: Redistribuição, reconhecimento e participação. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, v. 63, p. 7–20, 2002.

GOMIDE, A. DE Á. Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas. **IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, p. 1–34, 2003.

MARTENS, K. Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. **Berkeley Planning Journal**, v. 19, n. 1, p. 17, 2016.

MATELA, I. P. Reestruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. **Cadernos MetrÓpole**, v. 16, n. 31, p. 149–167, 2014.

NAKANO, A. K. A crise da mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo. In: BÓGUS, L. M. M.; PASTERNAK, S. (Eds.). **São Paulo: Transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 263–295.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89–108, 2011.

URBANO, S. M. DE D. **A mobilidade das mulheres na cidade de São Paulo**. São Paulo: [s.n.]. Disponível em: <http://smul.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos/pdf/39.pdf>.

VELOSO, A. B. **O ÔNIBUS, A CIDADE E A LUTA: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço**. [s.l.] Universidade Federal de Minas Gerais, 2015.