



**VI CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
VII SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
VI CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

DIREITO À CIDADE

**Políticas sociais públicas de mobilidade e a efetivação do
direito à cidade**

Priscila Freitas da Silva¹
Mirian de Freitas da Silva Ramos²

Resumo: This study examines urban mobility as a fundamental aspect of the right to the city, understanding it beyond simple physical displacement. The objective is to analyze how public social mobility policies, which are part of social and infrastructure policies, reflect conflicts of interest and perpetuate socio-spatial inequalities. The research is based on a literature review and critical theoretical analysis. It concludes that mobility takes on a dimension of reproduction of urban space and involves the presence of the political sphere in the debate.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; direito à cidade; políticas sociais públicas; espaço urbano

Abstract: This study examines urban mobility as a fundamental aspect of the right to the city, understanding it beyond simple physical displacement. The objective is to analyze how public mobility policies, which are part of social and infrastructure policies, reflect conflicts of interest and perpetuate socio-spatial inequalities. The research is based on a literature review and critical theoretical analysis. It concludes that mobility takes on a dimension of reproduction of urban space and involves the presence of the political sphere in the debate.

Keywords: Urban mobility; the right to the city; public social policies; urban space

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é concebida como uma prática socioespacial estruturante da dinâmica urbana, cuja materialização se dá nas condições de deslocamento e de circulação de pessoas e bens em determinado lugar, revelando, assim, aspectos centrais da organização socioespacial. No contexto brasileiro, a mobilidade urbana tem se configurado como um dos grandes desafios contemporâneos, uma vez que a precariedade dos serviços públicos de transporte atinge de forma mais intensa a classe trabalhadora pobre, preta e parda, conforme classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a qual, em sua maioria, é de baixa renda e não dispõe de meios próprios de locomoção. Os desafios enfrentados por esses grupos refletem as desigualdades históricas no acesso à cidade e aos serviços básicos, tornando

¹Técnica de Apoio à Pesquisa e Desenvolvimento, Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, Administrativas e Contábeis de Minas Gerais – IPEAD, Educadora socioambiental; Bacharel em Geografia pela Universidade Federal Fluminense, UFF e Mestra em Geografia pelo Programa de Pós Graduação em Geografia (PPG/UFF), e-mail: priscilafreitassilva@idd.uff.br

² Professora Magistério Superior, Universidade Federal de Viçosa (UFV/MG), (Profa. Dra. Departamento de Serviço Social (DSE) e Associada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social (PGPS/UFV), Assistente Social e Dra. em Políticas Sociais, e-mail: mirian.amos@gmail.com



o transporte público um componente essencial para garantir o direito à mobilidade e à cidadania.

A mobilidade urbana, como um aspecto essencial da organização do espaço urbano, vai além da simples ideia de deslocamento físico, refletindo-se nas interações sociais, econômicas e territoriais que moldam as cidades. Nesse cenário, entender os fluxos e dinâmicas de circulação significa reconhecer que os movimentos diários também demonstram relações de poder, acesso e exclusão, que foram historicamente formadas e continuam a ser reproduzidas nas maneiras como o território é usado.

Nessa compreensão, a mobilidade urbana assume papel central, uma vez que constitui o meio pelo qual os sujeitos acessam os bens materiais e simbólicos da cidade. Mais do que mover-se, trata-se de assegurar condições efetivas de integração aos espaços de trabalho, educação, lazer e serviços públicos (Silva; Cocco 2010). Assim, quando os sistemas de mobilidade operam de maneira desigual, limitando o acesso de determinados grupos às centralidades urbanas e aos serviços públicos, restringe-se também a realização concreta do direito à cidade. O acesso aos sistemas de circulação torna-se, portanto, condição essencial para a vivência plena da cidade, pois define as possibilidades de participação nos processos urbanos e de apropriação do espaço coletivo.

Para discutir políticas sociais públicas no Brasil é necessário entender as dinâmicas históricas, econômicas, políticas e culturais que moldam a atuação do Estado e as maneiras pelas quais a população pode acessar seus direitos garantidos pela Constituição brasileira de 1988. Essas políticas refletem os processos de disputa e contradições que ocorrem no território, evidenciando as desigualdades e as diferentes possibilidades de intervenção pública no espaço urbano. Nesse contexto, a discussão sobre o planejamento urbano e a mobilidade se enquadra no âmbito das políticas sociais, especialmente por abordar o direito à cidade e a promoção da igualdade no acesso a serviços e oportunidades.

O presente estudo justifica-se pela importância de analisar as políticas sociais de mobilidade urbana como meios fundamentais para a concretização do direito à cidade. Em contextos marcados por profundas desigualdades socioespaciais, as condições de deslocamento definem, de maneira concreta, quem pode acessar trabalho, educação, saúde, cultura e demais bens socialmente produzidos. Ao evidenciar quem pode acessar, em que condições e com quais limitações os bens socialmente produzidos, a mobilidade revela as contradições do processo de urbanização e permite problematizar em que medida a atuação estatal contribui para a reprodução ou para o enfrentamento das desigualdades socioespaciais, incidindo diretamente sobre a materialização do direito à cidade.

No que diz respeito a metodologia, fez-se o uso do aprofundamento teórico acerca da temática, com a finalidade de analisar criticamente de que maneira as políticas sociais públicas de transporte, integradas as especificidades dos serviços de infraestrutura, refletem tensões de poder e perpetuam disparidades socioespaciais. A organização do trabalho, se deu a partir da introdução, sendo sistematizada com o intuito de apresentar mesmo que de forma breve os principais elementos constitutivos da discussão em tela, além disso, já na parte do



desenvolvimento teórico, trabalhou-se com a análise crítica propriamente da política de mobilidade urbana como um direito da população no que tange o direito de acesso à cidade, tendo como norte as principais contribuições teóricas acerca da temática, ainda como parte da organização, destaca-se o debate relacionado

1. POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA: UMA ANÁLISE DO DIREITO À CIDADE

Pensar nas políticas sociais públicas e sociais no contexto brasileiro requer, necessariamente, que consideremos os aspectos econômico, social, político e cultural. Nesse sentido, é preciso refletir e compreender a temática das políticas sociais públicas e sociais e as contradições envolvidas nos processos de organização, mobilização e luta da classe trabalhadora para fazer valer seus direitos. Tal reflexão se justifica pela necessidade de analisar criticamente como essas políticas são formuladas, implementadas e apropriadas no território, evidenciando seus limites, avanços e disputas. Ao considerar as múltiplas determinações que atravessam a realidade brasileira, torna-se possível compreender de que maneira o Estado responde ou deixa de responder às demandas sociais, bem como identificar os desafios para a efetivação de direitos e para a promoção de maior equidade e justiça social.

Diferentemente dos países desenvolvidos, o Brasil reúne características dos chamados países periféricos. Nesse contexto, as reflexões de Souza (2006), são fundamentais para compreender as origens e a permanência das estruturas de dominação e poder que se consolidaram ao longo da história, especialmente nas esferas econômica e política. Tais estruturas influenciam diretamente a forma como o Estado define suas prioridades e reconhece os direitos sociais da população. Assim, observa-se que a formulação e o reconhecimento das políticas sociais públicas e sociais no país estão intimamente ligados à capacidade das elites econômicas e políticas de exercer influência sobre a agenda estatal, o que evidencia as contradições e os conflitos inerentes às relações sociais que configuram a realidade brasileira.

As políticas sociais públicas podem ser “entendidas como o conjunto de políticas, programas e ações do Estado, diretamente ou por meio de delegação, com a finalidade de enfrentar desafios e aproveitar oportunidades de interesse coletivo” (Castro; Oliveira, 2014, p. 22). Voltam-se, a princípio, para assegurar direitos e atender demandas de cunho coletivo e seu processo de reconhecimento pelo Estado se dá justamente pelas lutas de classe frente ao avanço do capitalismo e sua natureza severa de exploração, que culmina no aguçamento da pobreza e extrema pobreza na realidade brasileira.

Tanto a criação quanto as formas de implementação das políticas sociais públicas compreendem de maneira estratégica a alocação de recursos, no sentido de atender demandas sociais, considerando o setor de atividade de vinculação da política pública. Na sequência, o excerto explora essa classificação:

- a) Políticas Sociais: aquelas destinadas a prover o exercício de direitos sociais como educação, seguridade social (saúde, previdência e assistência), habitação, etc.; b) Políticas Econômicas: aquelas cujo intuito é a gestão da economia interna e a promoção da inserção do país na economia externa. Ex.: política monetária, cambial, fiscal, agrícola,



industrial, comércio exterior, etc. Políticas de Infraestrutura: aquelas dedicadas a assegurar as condições para a implementação e a consecução dos objetivos das políticas econômicas e sociais. Ex.: política de transporte rodoviário, hidroviário, ferroviário, marítimo e aéreo (aviação civil); energia elétrica; combustíveis; petróleo e gás; gestão estratégica da geologia, mineração e transformação mineral; oferta de água; gestão de riscos e resposta a desastres; comunicações; saneamento básico; mobilidade urbana e trânsito, etc.; d) Políticas de Estado: aquelas que visam garantir o exercício da cidadania, a ordem interna, a defesa externa e as condições essenciais à soberania nacional. Ex.: política de direitos humanos, segurança pública, defesa, relações exteriores, etc. (Rua; Romanini, 2013, p. 10 *Apud* Rossini; Rotta; Borkovskui, 2019, p. 490).

Com base na referida classificação, as políticas sociais públicas se configuram como uma grande área de atuação estatal, desdobrando-se em outras áreas e configurações de políticas com natureza e objetivos específicos, embora complementares. É importante destacar que, sob governos de natureza democrática, o processo de formulação dessas políticas é uma etapa crucial dentro da agenda.

A definição de agenda encontra-se diretamente vinculada à atenção que essas políticas direcionam aos problemas sociais complexos e específicos. As alternativas, por sua vez, estão relacionadas à busca de possibilidades e caminhos para torná-las viáveis. Tal processo envolve interesses contraditórios e conflitos de interesses, isto é, não se trata de uma arena neutra de interesses.

Ainda no que tange à definição de uma agenda que vise responder a demandas sociais, é preciso considerar que se tratam de questões de natureza mais ampla, que atendem a uma coletividade. A partir do reconhecimento de questões comuns, busca-se organizar para cobrar do Poder Público e do Estado o seu processo de reconhecimento e financiamento, conforme for a natureza da política, seja ela estatal ou governamental.

Entender o processo de formulação de políticas sociais públicas requer a análise dos fatores que levam certos temas a se tornarem relevantes e a atraírem o interesse de diversos atores, enquanto outros ficam excluídos da agenda governamental. Assim, deve enfatizar que a formulação de uma política não é um evento isolado ou pontual, mas sim um processo contínuo e integrado, formado por diversos componentes interconectados, técnicos, institucionais e políticos, que exercem influência uns sobre os outros. A elaboração da agenda e a escolha das opções são fruto de uma combinação complexa de escolhas, disputas e negociações entre instituições e agentes sociais, o que demonstra o caráter dinâmico e conflituoso que caracteriza o campo das políticas sociais públicas (Capella, 2018).

O processo de formulação das políticas, apresentado a partir das etapas/ciclos, envolve os estágios de tomada de decisão. Quer dizer, colocar em prática/implementar e monitorar e avaliar, sendo esta última de natureza contínua e crucial no âmbito da gestão das políticas sociais públicas, pois pode culminar no seu sucesso ou fracasso. A formulação envolve o momento inicial, isto é, uma etapa que antecede as demais e cujo propósito é identificar e definir os problemas que demandam atenção do governo.

Na busca por definir soluções possíveis para determinados problemas, são consideradas a abrangência, os impactos e os custos para implementar determinada política pública. Assim, a maneira de entender e de definir determinado problema é crucial nessa etapa pelos atores



sociais envolvidos, pois impactará as demais etapas decisórias, desde a implementação, monitoramento e avaliação.

A definição da agenda pública constitui um exercício de poder que influencia diretamente o funcionamento do processo democrático. Ao envolver a construção de entendimentos sobre os problemas coletivos e a forma como estes são interpretados e discutidos na esfera política, a agenda estrutura o debate público e orienta o tratamento das questões sociais, determinando os caminhos para a tomada de decisão dentro do sistema político. Dessa forma, o enquadramento e a priorização de determinados temas não se baseiam apenas em critérios técnicos, mas também refletem disputas de poder, interesses e valores presentes na formulação das políticas sociais públicas (Capella, 2018).

Em outros termos, com base nas contribuições apresentadas, compreende-se que participar da formação da agenda pública, cuja finalidade é identificar, debater e construir pautas de demandas que necessitam de intervenções do Estado ou do Poder Público, exige dos atores sociais uma consciência política sólida e um entendimento aprofundado sobre as questões em debate. Portanto, é fundamental possuir esse conhecimento para conduzir adequadamente os processos no âmbito da gestão das políticas sociais públicas, tanto na construção da agenda quanto na implementação e nas etapas de tomada de decisão e encaminhamento das ações.

Dessa forma, as Políticas Sociais seriam a formatação de padrões que visam à garantia de direitos via proteção social, portanto, se enquadram como desdobramentos ou até dissoluções e maneiras de enfrentamento das diferentes facetas das desigualdades sociais. As políticas sociais estariam atreladas aos diversos processos de desenvolvimento social, político, cultural e econômico em cada conjuntura, originado por meio de organização econômica e social excludentes, qual seja: o modo de produção capitalista, culminando nos diversos movimentos sociais e suas formas de enfrentamentos.

No final do século XIX, o Estado respondeu às manifestações das desigualdades sociais de maneira principalmente repressiva, atendendo apenas parcialmente às demandas da classe trabalhadora. As vitórias alcançadas nesse período se concretizaram por meio de leis que trouxeram melhorias modestas e fragmentadas, sem, no entanto, abordar as causas estruturais das desigualdades. Essa atitude demonstra a tendência histórica do Estado em conceder direitos de forma restrita, privilegiando soluções temporárias em vez de promover mudanças significativas nas condições sociais e econômicas dos trabalhadores (Behring; Boschetti, 2016).

1.1 As especificidades da mobilidade urbana: principais características e conceitos

O desenvolvimento das políticas sociais públicas ocorreu de maneira gradativa e diferente entre os diversos países, no bojo do desenvolvimento dos processos de organização e participação social das classes trabalhadoras, e seu reconhecimento por parte do Estado se deu por meio da ação dos movimentos sociais, mobilização e organização das classes sociais. Assim, as políticas sociais públicas se caracterizam como processo e resultado de relações complexas



e contraditórias, que são desenvolvidas cotidianamente entre o Estado e a sociedade, envolvendo a ação de atores com interesses particulares. Outrossim, o reconhecimento dessas políticas se dá no modo capitalista de produção.

Realça-se, portanto, que, no âmbito da mobilidade urbana, essa complexidade se torna ainda mais evidente, uma vez que o acesso aos sistemas de transporte reflete e, ao mesmo tempo, reproduz as desigualdades socioespaciais existentes. A organização das redes de circulação, a localização dos terminais, a oferta de horários e a qualidade do serviço não são neutras, mas resultam de decisões políticas que incidem diretamente sobre quem pode ou não acessar oportunidades de trabalho, educação, saúde e lazer. Assim, a mobilidade urbana configura-se como dimensão concreta da desigualdade socioespacial, pois expressa, no cotidiano dos deslocamentos, as contradições do modo capitalista de produção e as diferentes formas de apropriação do território, reforçando a necessidade de políticas sociais públicas que promovam maior equidade no acesso à cidade.

A mobilidade urbana é fundamental, pois está intrinsecamente ligada à maneira como as pessoas utilizam e interagem com o espaço urbano, afetando a estrutura social, econômica e cultural do território. Ela não se restringe ao deslocamento físico e abrange a ligação entre diversos locais de permanência, habilitação e realização de atividades, estabelecendo a forma como as pessoas interagem com os serviços, equipamentos e oportunidades ao seu alcance. Assim, a mobilidade influencia a eficácia do funcionamento das cidades, a inclusão social e a qualidade de vida, pois a organização das infraestruturas e a acessibilidade aos locais impactam a vivência diária e a dinâmica do crescimento urbano, conforme aponta dados do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento do Brasil (ITDP do Brasil, 2016).

As discussões sobre a mobilidade urbana tomam mais evidência a partir das pautas relacionadas às demandas sociais e econômicas que se fortaleceram por meio dos movimentos sociais a partir do século XX e vai ganhando proporção, força e especificidade em cada conjuntura histórica. No caso do MPL cujo lema pautava-se

[...] “Por uma vida sem catracas”, o MPL ressalta a catraca como um símbolo não apenas do transporte coletivo, mas também das desigualdades entre ricos e pobres, brancos e negros e homens e mulheres. O Movimento se compromete assim com o combate a “todas as catracas” que impeçam o acesso a espaços e serviços públicos (Santo; Diniz; Ribeiro, 2016, p. 144).

Naquele contexto de 2013, a pauta das reivindicações ganhou uma proporção que até então a sociedade brasileira e muito menos a mídia esperavam, mas novamente é relevante realçar que não se tratava apenas de “20 centavos”, mas de pautas e lutas históricas, questões que assolam a maior parte da classe trabalhadora, considerando, inclusive a questão de gênero, entre tantas outras. Talvez esteja aí a explicação para a proporção que tomou as ruas de várias capitais, culminando na Avenida Paulista com toda sua imensidão, obrigando a elite brasileira e a mídia a “aceitar”, portanto, estamos nos referindo a problemáticas que estão na ordem do dia e que requer de forma urgente a intervenção do Estado por meio de políticas sociais públicas que garantam e ampliem os direitos da população brasileira, isso inclui a luta pela Política de Mobilidade Urbana (PMU) como um direito.



A mobilidade urbana coloca-se como uma necessidade premente que deve ser priorizada e inserida na ordem dos debates, independente de qual contexto a que ela esteja referenciada. Sua importância se torna urgente como rápido desenvolvimento da urbanização, fato que vai demandar investimentos nas infraestruturas de transporte. Em complementação, o ITDP do Brasil (2016, p. 15), esboça que “[...] A mobilidade - essa condição inerente ao ser humano, que aqui é melhor ser tratada no plural; ou seja, as mobilidades - qualifica o cotidiano dos sujeitos e dos lugares, as cidades”.

Assim, a mobilidade urbana carece de uma preocupação com a realização dos movimentos dos(as) cidadãos(as), extrapolando as esferas metodológica e teórica, que também são necessárias, mas, sobretudo, voltando-se ao plano empírico, de modo a ser capaz de assimilar as formas de deslocamento, as condições daqueles que os realizam, bem como as condições dos lugares onde o espaço urbano e o espaço social se formalizam (ITDP Brasil, 2016).

Pensar na mobilidade requer refletir sobre a realização dos movimentos que são efetuados diariamente no espaço urbano, bem como sobre o planejamento das cidades e a incorporação dos diversos modais de transporte, a depender da realidade socioeconômica e socioespacial. É fundamental apontar os principais modais dentro da categorização do transporte público coletivo: ônibus, vans, metrô, trens e bondes. Trata-se, então, dos movimentos de pessoas e bens no espaço urbano, considerando toda a infraestrutura, os modais de transporte, além das políticas, programas ou projetos que fomentam o deslocamento.

Entender a mobilidade requer, pois, uma avaliação que não se restrinja à perspectiva técnica ou de infraestrutura, incorporando também elementos políticos, culturais e históricos. Balbim (2016), observa que, frequentemente, as pessoas confundem o conceito de mobilidade urbana com as ideias de circulação, acessibilidade, trânsito ou transporte. No entanto, fica nítido que seu uso ocorreu em meio às mudanças sociais, especialmente por causa da intensificação da divisão social do trabalho.

O conceito de mobilidade adquire formas e presta-se a usos e explicações diversas. Da mobilidade cotidiana, passa-se às mobilidades social, residencial e do trabalho, ou, mais recentemente, à mobilidade simbólica. Também são formas de mobilidade as migrações - bem como a mobilidade pendular, do turismo e do lazer -, até chegar ao nomadismo ou ao imodismo (Balbim, 2016, p. 22).

As noções de mobilidade expostas são diversas, mas todas estão relacionadas com a divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção que organizam e reorganizam o espaço urbano. As suas diversas escalas de atuação demonstram como as pessoas se deslocam e vivenciam o espaço urbano, além de ser possível estabelecer uma relação entre o planejamento urbano, ao considerar questões como: a organização socioespacial de áreas residenciais, serviços e áreas comerciais. Essas questões estão intrinsecamente relacionadas com as possibilidades de deslocamento, pois leva-se em conta a disponibilidade dos serviços de transporte (frequência, eficiência e cobertura).

O debate da mobilidade é inserido no urbanismo moderno, frisando que o conceito de circulação foi discutido pela primeira vez em 1628, quando se relacionou o movimento do sangue



no corpo (Balbim, 2016). Contudo, frisa-se que a compreensão de circulação foi utilizada em menção aos deslocamentos por meio das revoluções científicas atreladas ao surgimento da medicina moderna e social, pautando-se em um processo de desinfecção do urbano, com o intuito de promover a regulamentação dos espaços de moradia, a aeração de centros urbanos, entre outras ações.

Torna-se desafiador traçar qualquer definição sintética de mobilidade, porque todas as noções expostas voltam-se para a compreensão da organização do espaço urbano, das condições socioeconômicas e políticas, do contexto histórico e simbólico, das possibilidades de acessibilidade, além do desenvolvimento do processo de urbanização que é contínuo, impulsionado pela industrialização e globalização. Balbim (2016, 27), afirma que: [...] O conceito de mobilidade nasce da influência clássica, na qual os fluxos seguem a lógica de atração proporcional às massas e inversamente proporcional às distâncias”. Com isso, a mobilidade ultrapassa a compreensão de deslocamento, uma vez que esta não se restringe a uma determinada ação, pois demonstra suas análises e consequências.

As definições de mobilidades são apresentadas a partir de um viés geográfico, estabelecendo uma relação com as temporalidades sociais (Balbim, 2016). Nesse sentido, é cabível apontar alguns aspectos que nos interessam. A mobilidade cotidiana refere-se aos fluxos internos e cíclicos e corresponde às temporalidades curtas e diárias, aos ritmos sociais da vida cotidiana, fato que requer um deslocamento cotidiano ao local de origem, ou seja, refere-se ao tempo do diário, repetitivo (Balbim, 2016, p. 30). A “[...] sua repetição forja hábitos ao longo do tempo da vida e conforma práticas espaciais, mecanismos de reprodução no cotidiano.”

Quanto às práticas espaciais, estas remetem às formas com que as pessoas vivenciam, utilizam, organizam e compreendem o espaço. Na Geografia, isso é apreendido por meio da realização das atividades cotidianas, que inclui o uso e a apropriação do solo, através da realização dos deslocamentos (diários ou não). Assim, é possível traçar um olhar para os fatores socioespaciais que impactam no processo de interação e organização no espaço urbano.

A mobilidade urbana também pode ser examinada por meio da mobilidade residencial, que demonstra como as mudanças de residência e deslocamentos estão conectados à trajetória de vida das pessoas. Como aponta Balbim (2016), mudar de residência acarreta mudanças significativas nas condições anteriores, pois grande parte da identidade e das práticas diárias das pessoas está ligada ao espaço que ocupam, seja ele o bairro, a rua ou a vizinhança. Essa dimensão mostra que a mobilidade é não só física, mas também social e simbólica, já que envolve adaptações às novas relações espaciais, apropriação de novos objetos e reorganização das rotinas. Isso reforça a necessidade de entender os efeitos residenciais no planejamento urbano e na qualidade de vida.

Finalmente, temos a mobilidade do tipo migração, intrinsecamente voltada para o fator identitário do sujeito, já que “[...] sua temporalidade está ligada ao conjunto amplo dos aspectos da vida (Balbim, 2016, p. 31)”. É tida como definitiva e com temporalidade de possíveis retornos, o que demonstra que essa forma de mobilidade não se limita somente à dimensão espacial, mas



está profundamente ligada a processos sociais, culturais e históricos. A migração é geralmente vista como um processo definitivo, apesar de poder incluir opções de retorno, sendo caracterizada como um fenômeno que reconfigura tanto os locais de partida quanto os de chegada. Nesse contexto, o estudo da mobilidade migratória possibilita entender as mudanças nas identidades individuais e coletivas, além dos efeitos sociais e territoriais resultantes desses deslocamentos.

A mobilidade assume uma dimensão de reprodução do espaço urbano e envolve a presença da esfera política no debate. O processo de urbanização possibilitou a maximização dos fluxos de bens, pessoas etc., sobretudo no espaço urbano, que assume uma posição de produção e reprodução econômica e social da vida. Sabe-se que a pauta da urbanização nas grandes cidades, sem um adequado planejamento, traz inúmeras consequências para toda a população. A falta de mobilidade urbana é uma dessas graves consequências. Em decorrência dos problemas que ocorreram desde o início da industrialização até os dias atuais, como, por exemplo, a falta de infraestrutura nos grandes centros e de mobilidade urbana, várias políticas sociais públicas buscam sanar essas questões, que implicam diretamente na qualidade de vida de toda a população (Golveia; Matta, 2022).

Contudo, é pertinente apontar que a ideia de que os problemas urbanos brasileiros decorrem da “falta de planejamento” revela-se uma explicação simplificadora e ideologicamente funcional, amplamente difundida tanto no senso comum quanto em alguns meios acadêmicos. Tal argumento oculta o fato de que não existe crescimento urbano sem planejamento; o que existe é um planejamento seletivo, orientado por interesses de classe. Nas cidades brasileiras, o planejamento urbano nunca esteve ausente, mas historicamente subordinado à lógica da valorização do solo, aos interesses dos proprietários fundiários e à atuação dos promotores imobiliários, com o aval do Estado.

Nesse cenário, o planejamento não é visto como uma ferramenta para promover o bem comum, mas como um mecanismo que organiza o espaço da desigualdade. A produção da cidade é intencional, com foco em investir em áreas já valorizadas e direcionar infraestrutura, serviços e políticas sociais públicas para atender às necessidades das classes privilegiadas. O crescimento das favelas, por exemplo, não é consequência de um alegado descontrole urbano, mas sim de uma escolha política que opta por não enfrentar a concentração fundiária e o poder econômico local, ao mesmo tempo em que adia ou ignora os investimentos em habitação popular.

O discurso da falta de planejamento é utilizado para ofuscar ou esconder as responsabilidades do Estado, ocultando o aspecto altamente político das decisões urbanas. Ao atribuir o problema a uma suposta falta de competência técnica ou administrativa, elimina-se a discussão sobre quem faz o planejamento, para quem ele é feito e a serviço de quais interesses a cidade é construída. Essa contribuição possibilita entender que a segregação socioespacial não é um efeito colateral indesejado, mas uma consequência inerente a um modelo de planejamento urbano que perpetua e intensifica as desigualdades sociais.



A partir das contribuições de Lefebvre (2001), o direito à cidade não se limita ao acesso físico aos espaços urbanos, mas se configura como o direito de todos os cidadãos participarem ativamente da produção, apropriação e transformação do espaço urbano, influenciando diretamente as políticas que organizam a vida na cidade. Nesse sentido, a construção de uma política de mobilidade urbana assume caráter estratégico, pois a forma como o transporte público coletivo é planejado e estruturado reflete escolhas políticas que determinam quem acessa quais espaços e sob quais condições, pois o espaço urbano é simultaneamente um produto social e um instrumento de poder; portanto, a reorganização do sistema de transporte coletivo representa não apenas uma mudança técnica, mas uma intervenção social capaz de redefinir as relações entre diferentes grupos, potencialmente promovendo maior equidade no acesso aos recursos urbanos.

Em suma, a mobilidade urbana se firma como mecanismo para compreensão da urbanização, que é definida como unidade contraditória e desigual da produção e reprodução do urbano na atualidade. Os fluxos dentro da cidade não se resumem apenas ao deslocamento de pessoas; eles envolvem uma complexidade técnica, social e econômica. Essa complexidade não se restringe apenas às grandes metrópoles, mas também se faz presente em cidades de médio porte, onde aspectos como transporte, acessibilidade e infraestrutura têm um impacto direto na vida dos habitantes.

2. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A partir da análise teórica desenvolvida no presente trabalho, observa-se que a mobilidade urbana se configura como dimensão estruturante do direito à cidade, na medida em que condiciona o acesso aos bens, serviços e oportunidades disponíveis no espaço urbano. O debate realizado evidencia que a mobilidade não se restringe ao deslocamento físico, mas expressa relações sociais, econômicas e políticas que organizam e produzem o território.

Os resultados mostram que as políticas sociais públicas, especialmente as de infraestrutura, estão cheias de disputas e interesses opostos. Isso reflete as estruturas de poder que sempre moldaram a realidade brasileira. A mobilidade urbana, nesse contexto, é um campo de tensão entre a garantia de direitos sociais e o planejamento seletivo que favorece certas áreas e grupos sociais em detrimento de outros.

Como abordado no desenvolvimento, a estruturação das redes de transporte e a centralização dos serviços urbanos afetam diretamente a mobilidade diária da população, especialmente da classe trabalhadora, que depende em grande parte do transporte público coletivo. Desse modo, as condições de circulação afetam a integração social, econômica e política dos cidadãos, podendo tanto expandir quanto limitar o exercício da cidadania.

A análise empreendida evidencia que a recorrente interpretação dos problemas de mobilidade urbana como resultado da “falta de planejamento” revela-se insuficiente e conceitualmente limitada. Tal perspectiva simplifica a complexidade do processo de produção do espaço urbano, desconsiderando que o planejamento, longe de estar ausente, historicamente se



estruturou de forma seletiva e orientada por interesses econômicos e políticos específicos.

Nessa direção, compreende-se que o ordenamento territorial e a organização das redes de circulação não se configuram como processos neutros ou meramente técnicos, mas como expressões de escolhas institucionais que privilegiam determinadas áreas e grupos sociais. Consequentemente, a mobilidade urbana deve ser interpretada como manifestação concreta das desigualdades socioespaciais, na medida em que condiciona o acesso às centralidades, aos serviços e às oportunidades urbanas, definindo quem pode usufruir plenamente da cidade e sob quais condições esse acesso se materializa.

Assim, pode-se concluir que a mobilidade urbana é um componente essencial para garantir o direito à cidade. Sua inclusão na agenda pública requer não somente soluções técnicas, mas também uma estratégia política dedicada à equidade territorial e à justiça social. Assegurar a mobilidade é expandir as oportunidades de envolvimento na vida urbana, garantindo que o direito de ir e vir se converta, de fato, no direito à cidade.

3. REFERÊNCIA

BEHRING, Elaine Rosseti; BOSCHETTI, Ivanete. **Política Social - Fundamentos e história**. São Paulo: Cortez Editora, 2016.

Renato Nunes; KRAUSE, Cleandro Henrique; LINKE, Clarisse Cunha (org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília, DF: Ipea: ITDP Brasil, 2016. ISBN 978-85-7811-284-4. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/entities/book/58d09b4b-36b4-43a9-b811-2d6ae31f640c>>. Acesso em: 28 de fev. de 2026.

CAPELLA, Ana Cláudia Niedhardt. **Formulação de Políticas**. Brasília: Enap, 2018.

CASTRO, Jorge Abrão de; OLIVEIRA, Márcio Gimene de. Políticas públicas e desenvolvimento. In: MADEIRA, Lígia Mori. (Org.). **Avaliação de Políticas Públicas**. Porto Alegre: UFRGS/CEGOV, 2014.

GOLVEIA, Felipe José Pereira; MATTA, Lucas Gabriel da. **Política nacional de mobilidade urbana e os impactos sociais nas cidades brasileiras: foco nas regiões periféricas**. GT 3 – A produção da cidade, agentes e ações da periferia. Disponível em: <https://seminariodeintegracao.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2022/12/Politica-Nacional-de-Mobilidade-urbana.pdf>. Acesso em: fev. de 2026.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/22827-censodemografico-2022.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 28 de fev. de 2026.

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

ROSSINI, Nilo; ROTTA, Elaine; BORKOVSKI, André. Políticas públicas sociais e desenvolvimento: tecendo relações. In: ROTTA, Elaine; LAGO, Isabela Cristina; JUSTEN, Ana Flávia; SANTOS, Maria (eds.). Conhecimento em rede: desenvolvimento, cooperação e integração regional em território de fronteira – Rede CIDIR: 10 anos [online]. Chapecó, SC: Editora UFFS, 2019, p. 487-503. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/46trp/pdf/rotta-9786586545432-36.pdf>. Acesso em: 28 de fev. de 2026.

SANTO, Máira Ouríveis do Espírito; DINIZ Eduardo Henrique; RIBEIRO, Manuella Maia.



Movimento passe livre e as manifestações de 2013: a internet nas jornadas de junho. In: PINHO, José Antônio Gomes de. **Artefatos digitais para mobilização da sociedade civil: perspectivas para avanço da democracia** [online]. Salvador: EDUFBA, 2016, pp. 141-167. ISBN: 978-85-232-1877-5. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/hk62f/pdf/pinho-9788523218775-08.pdf>. Acesso em: 28 de fev. de 2026.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giral di. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Brasil**, v.12, n.1, p. 63-81, 2010. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/5139/513951689005.pdf>. Acesso em: 20 de fev. de 2026.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: questões temáticas e de pesquisa. **Sociologias**, Porto Alegre, v. 8, n. 16, p. 20-45, 2006. Disponível em: <https://scispace.com/pdf/politicas-publicas-questoes-tematicas-e-de-pesquisa-2l4vy7g4he.pdf>. Acesso em: 26 de fev. de 2026.