

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**

**RAQUEL PEREIRA HESSEL**

**AS ESCALAS ESPAÇO-TEMPORAIS DO URBANO NO  
PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E DESIGUALDADE.**

**UBERLÂNDIA**

**2021**

**AS ESCALAS ESPAÇO-TEMPORAIS DO URBANO NO  
PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E DESIGUALDADE.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a Universidade Federal de Uberlândia, como requisito obrigatório para a obtenção do título de Bacharelado em Geografia, sob a orientação do Prof<sup>o</sup> Beatriz Ribeiro Soares.

Orientador: Beatriz Ribeiro Soares

**UBERLÂNDIA  
2021**

**RAQUEL PEREIRA HESSEL**

**AS ESCALAS ESPAÇO-TEMPORAIS DO URBANO NO  
PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E DESIGUALDADE.**

**APROVADA EM \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_.**

**BANCA EXAMINADORA**

---

Beatriz Ribeiro Soares  
Prof. Beatriz Ribeiro Soares  
Universidade Federal de Uberlândia

---

William Rodrigues Ferreira  
Prof. William Rodrigues Ferreira  
Universidade Federal de Uberlândia

---

Vitor Ribeiro filho  
Prof. Vitor Ribeiro Filho  
Universidade Federal de Uberlândia

Dedico esse trabalho a todos os professores que me influenciaram em minha trajetória. Sou grato pela motivação, otimismo e dedicação da Prof<sup>o</sup> Beatriz Ribeiro Soares, que serviram de pilares para o desenvolvimento desse projeto.

## RESUMO

Neste trabalho será abordado sobre os deslocamentos que as pessoas realizam no espaço urbano para alcançar os mais variados destinos. Este conjunto de deslocamentos é muito relevante para a compreensão da organização social no espaço urbano. Veremos também a relação entre os deslocamentos na cidade, assim, como transportes e as desigualdades sociais do uso do espaço-tempo e do espaço urbano. As desigualdades sociais e os meios de transporte são importantes para compreender os padrões de deslocamentos, assim como o acesso ao espaço urbano. Henri Lefebvre afirma que a compreensão do papel da produção do espaço é fundamental para resolver a problemática urbana anunciada no século XX. Nesse sentido, esse trabalho tende a trazer a compreensão se a urbanização pode ser vista como uma parte integrante do processo de estruturação da sociedade e do território. As desigualdades geográficas, sociais e econômicas, relacionadas à mobilidade espacial e setorial contribuem para alterar o território. Este processo gera fixos e fluxos e ocorre em duas escalas, são elas: a cidade, rede urbana, escala dos lugares e na escala territorial (LOJKINE, 1981). A urbanização interage diretamente com o espaço urbano, que tende a ir além das cidades. Desta forma, abordaremos sobre as escalas espaço-temporais do urbano processo de urbanização, assim como as desigualdades no espaço-tempo.

**Palavras-Chaves:** Espaço urbano. Deslocamentos. Desigualdades. Espaço-tempo. Urbanização.

## ABSTRACT

In this work it will be approached about the displacements that people make in the urban space to reach the most varied destinations. This set of displacements is very relevant to the understanding of social organization in the urban space. We will also see the relationship between displacements in the city, as well as transport and social inequalities in the use of space-time and urban space. Social inequalities and means of transport are important to understand the patterns of displacement, as well as access to urban space. Henri Lefebvre affirms that the understanding of the role of the production of space is fundamental to solve the urban problems announced in the 20th century. In this sense, this work tends to bring a new understanding of whether urbanization can be seen as an integral part of the structuring process of Society and territory. Geographical, social and economic inequalities, related to spatial and sectoral mobility, contribute to alter the territory. This process generates landmarks and flows and occurs at two scales, they are: the city, urban network, scale of places and the territorial scale (LOJKINE, 1981). Urbanization interacts directly with urban space, which tends to go beyond cities. In this way, we will address the spatio-temporal scales of the urban urbanization process, as well as the inequalities in space-time.

**Keywords:** Urban space. Displacements. Inequalities. Space time. Urbanization.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
<b>1</b>	<b>ESPAÇO, TEMPO E SOCIEDADE..... 12</b>
1.1	O ESPAÇO SOCIAL NOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO .....14
<b>2</b>	<b>MOBILIDADE HUMANA E DESLOCAMENTOS..... 16</b>
2.1	DESLOCAMENTOS URBANOS E FATORES SOCIOECONOMICOS ..... 18
<b>3</b>	<b>DESLOCAMENTOS URBANOS E SEGREGAÇÃO RACIAL .....22</b>
3.1	DESLOCAMENTOS URBANOS E GÊNERO .....24
3.2	AS DESIGUALDADES E OS TRANSPORTES NAS CIDADES .....25
3.3	A MODERNIDADE, A DESIGUALDADE E OS DESLOCAMENTOS .....26
<b>4</b>	<b>URBANIZAÇÃO, O ESPAÇO E AS RELAÇÕES SOCIAIS.....29</b>
4.1	DEBATE SOBRE A URBANIZAÇÃO CAPITALISTA.....30
4.2	A ESTRUTURA DO TERRITÓRIO E A URBANIZAÇÃO .....31
<b>5</b>	<b>AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO-TEMPO E A URBANIZAÇÃO .....34</b>
5.1	A ESTRUTURA URBANA E O ESPAÇO-TEMPO.....34
5.2	OS LUGARES DA URBANIZAÇÃO .....36
5.3	AS ESCALAS ESPAÇO-TEMPORAIS DO URBANO .....37
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....38</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....42</b>

## INTRODUÇÃO

Até a década de 1960, o espaço-tempo era visto apenas como um elemento cultural, ou seja, como parte integrante da superestrutura de uma sociedade, enquanto o urbano um mero somatório de elementos ou um espaço marginal à produção. Já para o estudioso Henri Lefebvre (ANO), o espaço não se resume apenas a um reflexo social de produção, enquanto a urbanização é um processo do urbano que se amplia em escala mundial, devendo ser compreendido enquanto expressão das relações sociais.

Para Lefebvre (ANO DA OBRA), os termos urbano e urbanização vai muito além dos limites das cidades. Em sua visão, compreende-se que a urbanização é uma condensação dos processos sociais e espaciais que possibilita ao capitalismo a reprodução de suas relações essenciais de produção e a sobrevivência do capitalismo, baseado em um espaço social em crescimento, instrumental e mistificado, sendo que é neste espaço que se realiza a reprodução das relações de produção, introduzindo a ela contradições múltiplas, originadas ou não de um tempo histórico.

Devido a visão de Lefebvre sobre o espaço social e as relações sociais de produção estarem em um mesmo plano, muitas pessoas tentaram atribuir um papel transformador ao espaço, porém muito não acreditam em um espaço com um papel transformador, mas sim regulador e condicionador, mas o referido autor afirma: “As práticas espaciais regulam a vida, não a criam”

Nesse sentido, compreende-se que o espaço socialmente produzido assume um papel interativo com as relações sociais de produção. Vincular o espaço em geral e o espaço urbano apenas à produção, de acordo com Lefebvre, comprometeria na reprodução dos meios de produção relacionado à força do trabalho, sendo necessário uma análise do capitalismo competitivo do século XXI. Desde modo, as condições gerais mudaram, assim, o atual sistema capitalista deve assegurar sempre além da reprodução dos meios de produção e das relações sociais de produção, de forma que a reprodução do cotidiano seja compreendida em novos e antigos espaços, perpassados através do tempo.

Ainda na visão de Lefebvre, ele acredita que a reprodução ampliada e as novas condições do capitalismo estão diretamente relacionadas aos meios pelos



quais o sistema capitalista amplia sua existência por meio da manutenção e propagação sócio-espacial de suas estruturas.

No espaço urbano do capitalismo, é onde se concentra as relações dominantes de produção, por meio da existência de um espaço social concretizado, inventado, ocupado e dividido conforme as necessidades da produção e do capitalismo.

Nesse trabalho temos como problema de pesquisa as desigualdades sociais que afetam os deslocamentos da população diariamente determinando espaço urbano. Dessa forma será analisado nesse estudo a relação entre desigualdades, deslocamentos e transportes, assim, como os padrões que definem o uso do tempo e do espaço urbano.

Será utilizada uma abordagem sociológica dos deslocamentos urbanos, considerando o impacto causado pelas desigualdades sociais sobre a utilização de meios de transporte e o movimento diário da população. Para compreender esses aspectos, é preciso compreender a Sociologia e a Geografia, dessa forma, analisando o cenário histórico e o indivíduo e seu papel no espaço tempo. Dessa forma, busca-se uma integração entre os processos espaciais e sociais.

Para Hägerstrand (1978), os deslocamentos urbanos estão diretamente atrelados ao movimento no tempo e no espaço, não devendo ser foco apenas de uma ou outra dimensão, porém, de ambas.

Assim, esse trabalho procura desenvolver a relação entre esses movimentos, as desigualdades sociais e transportes, a relação entre o espaço urbano desigual, hierárquico e dividido.

Primeiramente é necessário compreender as causas dos deslocamentos cotidianos na sociedade. Para Urry (2006), é preciso uma compreensão mais ampla e profunda da organização social, para entender os conceitos do espaço tempo e espaço social que se inter-relacionam diariamente nas grandes cidades. Por isso, os deslocamentos são um fator muito relevante para a compreensão da vida cotidiana no espaço urbano do século XXI.

No entanto, o desenvolvimento das pesquisas sobre o tema tem sido prejudicado, devido a falta de diálogo entre as multidisciplinas de conhecimento no assunto.

As atuais consequências do novo sistema de transportes nas metrópoles e grandes cidades do mundo trouxeram algumas dificuldades de acesso, além de

acidentes, poluição e engarrafamentos, dessa forma, vamos analisar as condições nas quais acontecem os deslocamentos, seus fatores e consequências.

Além disso, será analisado quem está sendo beneficiado ou prejudicado com esse modelo de circulação, assim como a análise dos custos e a distribuição de acesso entre grupos sociais.

Bourdieu (1996) afirma que:

A diferença e separação do espaço tempo está no fundamento da noção de espaço, sendo um conjunto de posições distintas e simultâneas, exteriores umas às outras, relacionadas entre si através de sua exterioridade mútua e por relações de confinidade.

Nesse contexto, compreende-se que as distâncias espaciais são distâncias sociais e assimétricas. Dessa forma, busca-se entender a relação entre a organização das metrópoles, a localização da população, assim, como as desigualdades sociais, transportes e deslocamentos diários, com a finalidade de contribuir para a implantação de propostas que promovam um transporte urbano de qualidade.

O deslocamento é uma atividade que tem ligação entre as atividades cotidianas, assim como os espaços e as pessoas, possibilitando a realização de diversas atividades em vários lugares da cidade.

A atividade é um fator importante para compreender a dinâmica do cotidiano, assim como a organização social como um todo. As mudanças no ritmo desses deslocamentos devem ser vistas como indicadoras de transformações no ritmo de mudança social, sendo que atualmente a maior intensidade de deslocamentos nas grandes cidades é uma prova de que a sociedade está vivenciando mudanças na organização do tempo e espaço (BAUMAN, 2001). Devido a intensificação dos deslocamentos, houve mudanças nas grandes cidades, gerando novas formas de convivência pública.

Caldeira (1997) considera que a auto-segregação de classes tem contribuído para a negação da vida pública, devido ao impedimento de circulação livre de pessoas e veículos, além do bloqueio de ruas.

As desigualdades sociais influenciam diretamente nos bens e equipamentos urbanos e na distribuição de pessoas, gerando um efeito nos padrões de deslocamentos da sociedade, seja estimulando ou limitando o movimento por meios desfavoráveis de infraestrutura urbana e de transporte.

Kowarick (1979) acredita que a distribuição espacial da população brasileira acontece devido a situação socioeconômica da população, fazendo com que as desigualdades fiquem mais evidentes e se projetem na ocupação do espaço da cidade.

Nesse sentido, os deslocamentos acontecem para que as pessoas possam atingir os mais variados destinos, gerando uma desigualdade pela distribuição de grupos sociais pelo espaço urbano. De um lado, há aqueles grupos que contêm pessoas de alto status e que se instalam em áreas com melhor estrutura urbana, obtendo mais facilidade para alcançarem seus destinos. Enquanto isso, há aqueles grupos compostos por pessoas de baixo status e que se instalam em áreas com pouca ou nenhuma infra-estrutura urbana, lugares como periferias que ficam ainda mais distantes do centro, acaba gerando dificuldade no transporte das pessoas que infelizmente dependem de um sistema fragmentado para alcançarem outras áreas da cidade.

Assim, essas pessoas têm dificuldades de circular diariamente, devido a falta de um sistema de transporte de qualidade que possa proporcionar comodidade para essa população não privilegiada. Dessa forma, cabe ressaltar a necessidade de atenção para essas pessoas que sofrem com a desigualdade com relação ao seu deslocamento devido aos padrões de configuração social da metrópole.

Um dos principais desafios para administradores e planejadores é o aprimoramento das condições de deslocamentos diários das pessoas nas áreas metropolitanas nos próximos anos. Apesar do tratamento dado a questão, até então baseado em soluções técnicas com foco na infraestrutura viária, não tem sido o suficiente para resolver esse problema, resultando em um trânsito caótico devido aos milhares de automóveis que circulam diariamente, assim, como um sistema de transporte coletivo ruim que gera insatisfação nas pessoas.

Houve uma tentativa de elaboração de um plano de Política Nacional chamado MCidades, feito no ano de 2004 para a melhoria dos processos de Mobilidade Urbana, porém, não houve quase nenhum progresso suficientemente capaz de proporcionar melhorias e solucionar esse impasse, caso tivesse funcionado este processo poderia propiciar alternativas de acesso a serviços e lazer.

Nesse contexto, é compreensível considerar a existência de tempos sociais múltiplos que estão atrelados ao espaço urbano por meio dos deslocamentos, o que

influência para a discussão da relação entre o espaço-tempo, as metrópoles e como esses fatores estão ligadas às desigualdades.

Lefebvre (1969), acredita que o tempo e espaço estão interligados entre si e que todos tem o direito de se locomoverem, transitarem e ter o acesso e direito à cidade, sendo que esses direitos são tão relevantes quanto o habitar.

Neste trabalho será utilizado como metodologia de pesquisa a referência bibliográfica em literatura, revistas, artigos científicos, livros e resultados baseado em estudos de técnicos, professores e especialistas no assunto.

## 1 ESPAÇO, TEMPO E SOCIEDADE

Segundo Harvey (1992), o tempo e o espaço são categorias básicas da existência humana e são fatores essenciais para compreender a organização social, sendo impossível tratar esses fatores de maneira isolada (LEFÈBVRE, 2004; SANTOS, 2006).

Dar ênfase em apenas uma ou outro fator pode resultar em uma abordagem parcial do fenômeno social que se quer solucionar. Para que esses fatores sejam tratados de uma forma ampla, é necessário tratá-los como dimensões, e que juntos emergem da vida social, produzidas e reproduzidas em cada organização social.

O espaço da vida cotidiana não é apenas a relação entre cultura e natureza, mas uma construção social resultante das mudanças entre as relações temporais e sociais (SOJA, 1993).

Tempo e espaço são produtos do pensamento coletivo que construíram com base nas crenças religiosas, fatores construídos socialmente, e que estão condicionadas a cada organização social. A organização espacial e temporal de uma sociedade reflete a organização social, tornando o tempo e espaço dependentes da estrutura de uma sociedade (DURKHEIM, ANO, p. 515-518).

O tempo e espaço podem se refazer e desfazer, não há uma forma definida, assim podem se transformar conforme os lugares e os tempos (p. 517).

Durkheim acredita que a relação entre o tempo e o espaço entre o indivíduo e o tempo e espaço sociais são diferentes, enquanto o indivíduo está mais valorizado na dinâmica da divisão do trabalho e da modernidade, a sociedade está mais caracterizada pela força moral e institucional.

Durkheim também acredita que os processos sociais, econômicos e culturais, assim como as dimensões do tempo-espaço estão interligados em um estado da consciência.

Marx relaciona a percepção do tempo-espaço a uma dinâmica do modo de produção.

A constituição espaço-temporal da sociedade capitalista está ligada ao tempo necessário para a produção e a transformação da estrutura do espaço.

Na idade média, a atividade esparsa predominava as corporações, nas quais um produto era desenvolvido por uma única pessoa, assim, passando a concentrar

os meios de produção nas mãos dos capitalistas e dando um teor mais dinâmico ao ritmo manufatureiro.

Dessa forma, esse meio de produção trouxe a necessidade de especialização da atividade produtiva, fazendo com que cada trabalhador tenha uma função particular no processo geral, contribuindo para a eficiência da produção.

Nesse sentido, após a manufatura, as operações tornaram-se parciais no espaço, contribuindo para a diminuição do tempo de produção e aumento da efetividade do setor produtivo.

Thompson acredita que a transição entre a manufatura e a indústria resultou em uma maior produtividade para as instituições, uma vez que o trabalhador é o apêndice da máquina, enquanto esta passa a administrar o ritmo do trabalho, além de racionar o tempo de trabalho e de produção.

Weber (2004) afirma que foi muito importante racionalizar o tempo para consolidar a modernidade capitalista, através da racionalização do tempo de trabalho.

A divisão social do trabalho na vida urbana moderna submeteu a sociedade a uma incrível diversidade de experiências. De acordo com Lefèbvre (2004) ele relaciona que o tempo social é aquele que são produzidos pela relação entre o Estado, capital e sociedade, enquanto os ritmos naturais impactam diretamente o corpo humano e seus movimentos no tempo-espaço.

Para Bárbara Adam (1990) o corpo possui uma temporalidade própria determinada pelo curso da vida, sendo que o tempo humano inclui processos físicos, biológicos, psicológicos e sociais.

Já para Milton Santos (2005, 2006), o espaço é o fator social que molda e é moldado por processos sociais.

O espaço é um produto e produtor que compreende uma multiplicidade de tempos sociais, tempos variados de grupos, etnias, pessoas e movimentos que acontecem na vida cotidiana.

Para Milton Santos (2006) o espaço realiza-se como simultaneidade, reunindo a todos, através de suas múltiplas possibilidades, que são caracterizadas pelo uso do espaço e do tempo.

Assim, a vida social é caracterizada pelas diferenças e hierarquias, ou seja, pelo tempo dos indivíduos que interagem em um viver comum, dotado de espaços pessoais diversos.

Segundo Heller (1992,2002), o cotidiano é o lugar onde o indivíduo se realiza e produz história.

Os processos de mudança social podem ser percebidos através da observação da repetição do ciclo de vida diário.

## 1.1 O ESPAÇO SOCIAL NOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO

Para Milton Santos (ANO), não é possível atribuir aos países em desenvolvimento as mesmas categorias de espaço aplicadas aos países desenvolvidos. Segundo Milton Santos a modernidade trouxe consigo algumas características que podem ser encontradas em qualquer lugar (segregação, movimento, aglomerações).

A quantidade e qualidade dessas características varia de um lugar para outro. Ainda segundo Milton Santos, os países em desenvolvimento se definem pela presença simultânea e pela interdependência de diversas características, sendo que os países subdesenvolvidos são, antes de tudo, espaços derivados.

Os países em desenvolvimento são definidos nos seguintes sentidos:

- Derivado: seus princípios de organização se devem mais a uma vontade longínqua do que a impulsos locais;
- Periférico: geograficamente e geometricamente, pois a vida econômica e política se encontra no litoral e outras periferias;
- Aberto: o avanço constante de zonas pioneiras e agrícolas para satisfazer as demandas;
- Seletivo: a diferença marcante de renda e seus impactos sobre a organização sócio-espacial;
- Incompletamente organizado: a generalização não é resultado das instalações e presença humana;
- Descontínuo: zonas vazias tendem a se transformar em zonas ocupadas, através do adensamento e rarefação.
- Fracionado: através das influências externas que os pólos sofrem, há o surgimento de hierarquias e fracionamento das relações;

- Não-integrado: a mobilidade espacial se torna mínima nos países desenvolvidos, tornando quase impossível a fluidez de pessoas e bens;
- Instável: Desequilíbrios entre áreas causados pela multiplicidade dos impactos de modernização;
- Diferenciado: resultado representado por variáveis externas e variáveis locais;

No entanto, essas características não indicam em uma visão estática do espaço produzido nesses países, muito menos indica o espaço dos países em desenvolvimento em comparação ao que ocorre nos países desenvolvidos. Assim, entende-se que o espaço está em constante transformação, numa conjunção entre movimentos internos e influências externas.

Kowarick (1995) destaca que há a existência de um movimento de redefinição interna dessas influências que acontecem no plano internacional.

Milton Santos declara a necessidade de um tratamento relacional do espaço no Brasil, em decorrência de sua conexão com os outros países. Há a possibilidade de uma conexão teórica entre os processos sociais de construção de desigualdades, assim, utilizando e se apropriando do tempo-espaço, e deslocamentos urbanos.

Devido a especificidade do espaço há um impacto nos deslocamentos, assim se tornando fragmentada e descontínua, ou seja, é impossível alcançar algumas áreas das metrópoles e do país sem que haja a troca de rotas e meios de transporte.

Quando não há integração do espaço, seja pela descontinuidade entre áreas da cidade ou entre regiões do Brasil, o deslocamento se torna mais difícil, ainda mais quando é potencializado pela hierarquização entre as relações sociais e as regiões.

Um espaço hierarquizado e descontínuo limita as distâncias sociais a serem percorridas entre a população da cidade, dessa forma influenciando a organização da vida urbana.



## 2 MOBILIDADE HUMANA E DESLOCAMENTOS

A mobilidade é considerada um conceito multidimensional e é utilizado em diferentes métodos para análise de objetos de pesquisa diversos.

A mobilidade urbana, pode ser definida como o conjunto dos deslocamentos que as pessoas fazem para alcançar seus destinos e realizar atividades diversas (MCIDADES, 2004).

No entanto, há algumas diferenças e articulações entre esse conceito e o de mobilidade social, sendo que o movimento é fundamental para compreender a organização social.

De acordo com Lipset & Bendix (1964), a mobilidade social é uma característica essencial da sociedade moderna, sendo definida como o processo de locomoção de indivíduos, de um lado ao outro, em uma sociedade.

A mobilidade social pode ser definida em duas direções, sendo que a primeira analisa a mobilidade de classe, podendo ocorrer entre diferentes posições dentro de uma estrutura de classes, compreendida como coletividades com estilos de vida diferentes. (GOLDTHORPE, 1986)

Valle Silva (1979) define que as mudanças nas posições dos indivíduos ao longo de uma classificação ocupacional, ocorrem devido a mobilidade social, assim, sendo conhecida como mobilidade ocupacional.

A modernização econômica é responsável por nortear e articular essas perspectivas, por meio da industrialização, processos de urbanização e intensificação da mobilidade social. Pastore (1978), deixava claro como a mobilidade social no país era influenciado por esses processos que implicam na transformação da estrutura social.

O Brasil mostrava uma sociedade aberta, dinâmica e com grandes chances de mobilidade social para a sociedade brasileira.

Valle Silva ainda afirma que a urbanização e a industrialização estão associadas a um aprimoramento na distribuição de posições da estrutura ocupacional no país. Ele ainda afirma que esse último apresenta outra face de mobilidade social no Brasil, marcado por uma sociedade sensivelmente fechada e estruturada em classes de difícil comunicação.

Analisando a mobilidade de circulação, associada entre origem e destinos ocupacionais, é possível observar um baixo nível de mobilidade social dos estratos

mais humildes da população, caracterizados por exercer trabalhos manuais e de ascendência rural.

Scalon (1999) afirma que a análise da mobilidade social possibilita uma análise dos padrões de fluidez social, apresentadas por oportunidades vivenciadas pelas classes no sistema de estratificação da população.

Oliveira (2007) define a mobilidade como fator responsável por representar os processos sociais, culturais, desenvolvimentos tecnológicos, de modo a implicar um impacto profundo na vida pública e privada.

Há um campo teórico vasto em relação a este termo, onde incluem os fluxos comerciais e econômicos, migrações, a fluidez de canais de comunicação e os deslocamentos, cuja estão incluídos os commuting movements, assim, como outros deslocamentos de curta duração e trajeto que demarcam a vida urbana nas grandes metrópoles.

Sager (2006) define a mobilidade como facilitadora de movimentos, de indivíduos, bens, capital ou informações.

Segundo Flamm & Kaufmann (2004) a mobilidade pode ser entendida de acordo com os fatores que definem a potencialidade para ser móvel no espaço, sejam essas capacidades físicas, móvel ou ainda sistemas de transporte e comunicação e sua acessibilidade.

Nesse sentido, a mobilidade urbana pode ser compreendida como a atividade que permite a realização de outras atividades na vida cotidiana, sendo marcada pelas condições de localização no espaço urbano e acesso às redes de transporte.

A mobilidade urbana serve como base na compreensão dos movimentos, definição de diretrizes e novas políticas de transporte nas grandes metrópoles. Um exemplo de mobilidade urbana são as viagens que podem ser compostas por um ou mais deslocamentos, esta pode implicar em algumas etapas como: tempo, conforto e conveniência, com a finalidade de transferir o passageiro de uma origem para um destino (PONTES, 1995).

O Censo Demográfico de IBGE (2000) define outro conceito de mobilidade, conhecido como movimento pendular, este trata-se do deslocamento diário de indivíduos para outros municípios que não o de residência, com a finalidade de estudar ou trabalhar.

O conceito de mobilidade urbana abrange todos os deslocamentos realizados pelas pessoas, independente de seus motivos.

É importante destacar que a mobilidade urbana está diretamente relacionada com os processos sociológicos que definem o espaço urbano e a organização social.

Lipset & Bendix observaram que um indivíduo tende a mudar seu ciclo social, organizações, assim como sua localização, passando a mudar para outro bairro e até alternar seus valores políticos.

A mobilidade urbana possibilita os indivíduos a desfrutarem de seus bens e serviços, assim, como as amenidades contidas no espaço urbano. É necessário destacar que os deslocamentos são marcados pela utilização dos transportes e estes são responsáveis pela redução de tempo para usufruir de bens e serviços, favorecendo o aproveitamento de oportunidades de trabalho, interação e encontro com outros indivíduos, além de possibilitar a locomoção para diversos lugares.

Bourdieu (2003) afirma que os grupos que se deslocam com mais intensidade tornam possível o domínio econômico e simbólicos das redes de transportes e de comunicação, sendo que aqueles indivíduos que não possuem facilidade para se deslocar, intensifica a prisão ao lugar ocupado no espaço, dessa forma tornando o movimento restrito pela cidade.

É possível perceber que a parcela da população que possui dificuldades de deslocamento, realizam parcialmente suas atividades, além disso, essas pessoas possuem acesso limitado a cidade, além de seus locais de residência.

## 2.1 DESLOCAMENTOS URBANOS E FATORES SOCIOECONOMICOS

Os deslocamentos estão associados a desigualdade entre estratos na sociedade. Assim, os estratos mais altos estão localizados nas áreas urbanas mais bem equipadas de serviços sociais e estrutura urbana, enquanto os estratos mais baixos estão localizados em áreas menos equipadas, além disso, estão sujeitos a um sistema de transporte coletivo de baixa qualidade.

Segundo Lyons (2003), a privação da mobilidade urbana aos estratos mais baixos da sociedade, assim, como as dificuldades de acesso enfrentadas por essas pessoas, são fatores que dificultam essa população a alcançarem oportunidades, redes de trabalho, bens e serviços.

As dificuldades impostas pela limitação dos deslocamentos, são impactadas pelas dificuldades de movimentação, sendo ao mesmo tempo causa e efeito dessas desigualdades.

Dessa forma, pode-se dizer que as desigualdades sociais impactam diretamente na mobilidade urbana, impossibilitando a circulação pelo espaço urbano.

Devido a baixa renda, algumas pessoas dão preferência pelo transporte coletivo por ônibus, assim abandonando o transporte individual. Essa mudança trouxe alguns impactos na renda familiar das pessoas que se instalaram na periferia urbana, principalmente nos custos mensais do transporte em direção ao trabalho e para outras áreas do espaço urbano.

Barros (2006) afirma que o sistema de transportes obedece a uma relação geográfica linear que cresce conforme aumenta a ocupação, assim não se relaciona diretamente com a área geográfica da cidade.

Assim, o sistema não consegue fazer uma cobertura da área urbana, esta cresce rapidamente em comparação ao sistema de transporte. Dessa forma, não havendo cobertura eficiente de cada perímetro urbano, aparecem bolsões que não são alcançados pelas vias de transporte e infraestrutura, assim, se isolando do resto da cidade.

Gomide (2003) traz a necessidade urgente de transporte e oferta de serviços públicos para os indivíduos que ocupam as periferias urbanas, os quais dificilmente suprem a demanda de forma adequada, resultando na limitação das condições de mobilidade das pessoas mais pobres.

Segundo Kowarick (1979), as metrópoles brasileiras sofrem um processo de iniquidade ao que se refere ao acesso aos serviços de rede de transportes de consumo coletivo.

É possível solucionar essa problema através da implementação de um serviço de transporte coletivo que seja acessível, eficaz e de qualidade que assegure o acesso a toda a população no espaço urbano, assim crescendo as chances de renda e tempo das camadas mais pobres, além de permitir o acesso aos serviços básicos como a educação, saúde e lazer, além de ampliar as oportunidades no setor profissional.

Nesse sentido, pode-se dizer que o transporte coletivo é um importante fator que possibilita o combate à pobreza urbana (Gomide).

Vários estudos já comprovaram a melhora dos meios de acesso aos transportes impacta diretamente na renda urbana.

Andrade (2000) analisou o assunto e através de dados da Pesquisa de Orçamento Familiar realizada pelo IBGE (1995/1996), foi possível analisar que o transporte é o principal fator responsável por impactar a renda familiar, devido as despesas diárias e mensais com os serviços públicos. Ficou comprovado também que as famílias que ganham até dois salários mínimos, de um total de 16% de renda comprometida com serviços públicos, metade desse percentual é destinado com gastos em transporte coletivo.

Segundo Gomide e Stivali (2007), devido ao aumento significativo das tarifas de transporte que cresceram acima da média da economia, do que do consumo dos serviços, gerou um impacto ainda maior na renda da população. Foi identificado também nessa pesquisa que quanto maior a renda familiar, menor o impacto do custo dos transportes.

A análise dos dados indicou que a relação entre o número de viagens por dia das pessoas associadas a renda familiar, resultou em uma diferença de 125% entre pessoas com uma renda superior a 20 salários mínimos e pessoas com baixa renda que recebem até um salário mínimo. (GOMIDE, 2003)

Nessa mesma pesquisa foi identificado que as pessoas que possuem uma renda familiar acima de vinte salários mínimos, efetuam 80% de seus deslocamentos através de meios motorizados (20% utilizam transportes coletivos, enquanto 60% utilizam automóveis).

Do outro lado, pessoas que possuem uma renda familiar de até dois salários mínimos, realizam 60% de seus deslocamentos a pé, enquanto utilizam bem pouco os meios de transporte apenas para frequentarem a escola e o trabalho.

Devido a queda da renda média do brasileiro, é visível o impacto na renda familiar causado pelo gasto com o transporte coletivo, assim houve uma diminuição da utilização do acesso aos serviços de transporte público coletivo nos principais centros urbanos do país (STIVALI e GOMIDE).

Em um período de cinco anos, foi possível analisar que houve uma queda de 30% na quantidade de pessoas que utilizam o sistema de transporte coletivo por ônibus, nas principais áreas urbanas brasileiras. Lembrando que os operadores do transporte coletivo são remunerados conforme o custo total dos serviços prestados.

A melhora do acesso ao sistema urbano de transporte, propicia a inclusão social e um menor impacto na renda familiar, pois o processo de desigualdade é um fator que dificulta a movimentação dos indivíduos na cidade, atingindo com um maior impacto principalmente as pessoas oriundas de estratos mais baixos.

Esse tema tem sido assunto de pauta para a elaboração de novas políticas federais à mobilidade urbana, na intenção de possibilitar um acesso melhor, eficaz, mais amplo e democrático ao espaço urbano (MCIDADES, 2005). Essas novas políticas indicam a necessidade de transformar as prioridades que levam até o momento a legislação e a execução de projetos públicos e privados.

Essa transformação prioriza as redes de transportes coletivos e os deslocamentos não-motorizados, como forma de propiciar a inclusão social e erradicar a pobreza urbana, principalmente a população com baixa renda, idosos, pessoas deficientes ou que possuem dificuldades de locomoção (MCidades).

### 3 DESLOCAMENTOS URBANOS E SEGREGAÇÃO RACIAL

Valle Silva & Hasenbalg (1999) indicam que as pesquisas sobre as desigualdades raciais mostram a posição socioeconômica dos grupos de cor quando analisado os meios pelos quais têm ocorrido o confinamento desses grupos na sociedade.

Fernandes (2004) declara que os grupos raciais negros são os que mais são privados dentro do sistema educacional, sendo que eles passam por muitas dificuldades de acesso ao ensino básico e principalmente ao ensino superior.

Aguiar (1994) analisou que mulheres e homens negros ocupam uma categoria de menor posição social, sendo poucos os que ocupam uma melhor posição, geralmente ocupadas por pessoas brancas. Essa pesquisa percebeu que as mulheres negras normalmente ocupam atividades domésticas, enquanto os homens negros ocupam serviços que exercem atividades manuais.

Ribeiro & Lago (2000) também analisou as categorias ocupacionais pela distribuição racial e percebeu que quanto melhor a posição social, menor a participação percentual de pardos e negros.

Telles (1995, 2003) afirma que a análise da distribuição espacial conforme as classes sociais têm postergado a segregação racial nas metrópoles do Brasil, assim gerando uma divisão espacial de classes.

Costa & Ribeiro (2004), percebeu que a segregação racial por classes não se aplica ao mercado imobiliário, pois este costuma separar as pessoas de raças e etnias diferentes através de um mecanismo de preços e não por racismo ou segregação.

Essa observação indica que os negros e pardos ocupam as favelas e periferias urbanas devido ao fato deles fazerem parte dos estratos mais baixos da escala socioeconômica brasileira, e não por sua raça ou cor.

Costa & Ribeiro e Telles acreditam que há a necessidade de uma interpretação mais profunda sobre esse assunto, de forma a demonstrar a relevância de se considerar a raça como um fator importante na definição do espaço da população nas grandes cidades.

De acordo com Iceland, Sharpe e Steinmetz (2003), há três hipóteses que podem explicar o impacto da raça na segregação urbana. A primeira hipótese é a clara existência de uma distribuição de renda inferior as pessoas pardas e negras,

assim gerando uma desvantagem no acesso ao mercado, resultando na ocupação das áreas mais pobres e sem infraestrutura. A segunda, é a existência do racismo no mercado, enquanto a última aponta estratégias de auto-segregação, para todas as raças, por motivos diversos que podem ir desde o racismo e da procura de isolamento dos brancos, à busca pelas pessoas negras e pardas em uma área onde se concentre pessoas da mesma raça, assim buscando propiciar afinidade étnica, cultural e solitária.

A aglomeração de pessoas de uma mesma raça social é resultado de uma afinidade cultural entre os indivíduos, como por exemplo os bairros constituídos por ex-escravos e descendentes; os nordestinos concentrados no sudeste do país ou até mesmo os chicanos nas metrópoles norte-americanas, assim como migrantes que se concentram nas regiões do interior de Minas Gerais e que se aglomeram nas áreas periféricas da cidade (Telles, 1995).

No entanto, esses aspectos não explicam os mecanismos de segregação racial no Brasil. Para isso, seria necessário compreender a relação entre raça e distribuição espacial, sem desconsiderar como a classe social permeia essa relação.

Telles relata também que a partir de informações do Censo Brasileiro de 1980, foi possível perceber que os níveis de segregação racial nas grandes cidades brasileiras não se comparam aos EUA e África do Sul, pois quanto maior a renda familiar, maior serão as possibilidades de negros e brancos não habitarem um mesmo local, um exemplo disso são as cidades de Belo Horizonte e Rio de Janeiro, onde as classes sociais são divididas por baixa renda e alta renda; e respectivamente, entre negros e brancos.

Isso não funciona como uma regra, podendo variar os aspectos, ou seja, em uma área mais pobre é possível que tenha uma maior convivência entre negros, pardos e brancos em uma mesma área periférica do que nos estratos mais altos, que normalmente são povoados por raças homogêneas.

Pode-se compreender que os bairros mais pobres são agrupados por diversas raças, enquanto nos bairros mais nobres há a convivência de pessoas de uma mesma raça, sendo bem menor a variação racial em bairros mais ricos.

Telles (2003) acredita que a segregação não está diretamente ligada à raça, evidenciando a importância da raça em locais de estratos mais altos do que naqueles com estratos mais baixos. As pessoas que possuem um status maior,



normalmente procuram se isolar em lugares onde haja uma concentração apenas de pessoas do mesmo grupo racial.

Costa & Ribeiro analisaram a distribuição espacial em Minas Gerais, em algumas categorias como: inferior, médio-inferior, médio, superior-médio e superior, utilizando critérios de educação e renda. Nessa análise foi possível perceber que os negros compõem 92% dos espaços com baixa renda, normalmente em favelas e periferias bem afastadas do centro da cidade. Na mesma análise foi possível perceber que os brancos indicam 89% da população que ocupam áreas do tipo superior e que possuem uma melhor infraestrutura. Assim, é possível analisar que embora não haja uma regra de segregação, por outro lado a distribuição de raças pela cidade está longe de ser aleatória. Essa situação limita as possibilidades de circulação e deslocamento das pessoas negras pelo espaço urbano.

As desigualdades na distribuição racial pela cidade, segundo Talles (1995) propicia a desigualdade de acesso em mercados, serviços e trabalho, sendo que as pessoas brancas de classe alta e média, tendem a ter uma melhor infraestrutura e melhor acesso a essas áreas. Nesse sentido, é possível compreender que a distribuição desigual do espaço urbano de acordo com as raças, gera um impacto direto nos deslocamentos urbanos, devido as grandes distâncias que pardos e negros precisam percorrer para acessar as áreas centrais, além de conviverem em áreas mais pobres da cidade que sofre com a falta de infraestrutura, fazendo com que essas pessoas criem uma maior dependência de acesso ao transporte coletivo.

### 3.1 DESLOCAMENTOS URBANOS E GÊNERO

Aguiar (1998) destaca que os deslocamentos nas metrópoles é uma condicionante dos padrões de gênero, assim como a posição social, sexual e do trabalho, sendo que os homens ocupam cargos que implicam poder e controle, enquanto as mulheres implicam relações do comportamento sexual e reprodutivo. Assim, esse controle de gênero e funções implicam em temporalidades cotidianas entre homens e mulheres, desta forma controlando também suas possibilidades de movimento. Aguiar (1994) também destaca as diferenças de deslocamentos entre os dois gêneros, as mulheres tendem a deslocarem-se pouco de casa para o trabalho, devido a necessidade de conciliação do trabalho remunerado e doméstico, ao

contrário dos homens que se deslocam bem mais. Essa situação limita o raio espacial e a quantidade de deslocamentos das mulheres. Por outro lado, a necessidade de compras e serviços para o domicílio, possibilita uma dupla jornada de deslocamentos.

Mokhtarian & Chen (2004) analisaram os padrões de deslocamentos a partir da diferenciação de gêneros, dessa forma obtendo resultados contraditórios. Foi constatado na primeira análise que os homens se deslocam mais vezes do que as mulheres nos EUA; na segunda análise não houve muita diferença entre os gêneros, para Colômbia, Bogotá e Cingapura; enquanto na última foi constatado que as mulheres se deslocam mais tempo que os homens. Analisando os resultados, chega a uma única hipótese, que as mulheres remuneradas se deslocam mais do que as mulheres desempregadas ou não remuneradas; enquanto os homens desempregados se deslocam com mais frequência do que os homens empregados, possivelmente procurando oportunidades no mercado. Nesse sentido, é possível perceber uma tendência nos padrões sociais de deslocamentos entre gêneros, uma vez que esta é relacionada a divisão sexual do trabalho e às necessidades de articulação entre família e trabalho.

### 3.2 AS DESIGUALDADES E OS TRANSPORTES NAS CIDADES

Lefébvre (1969) afirma que a cidade é representada pelas relações dos processos econômicos, políticos, sociais e culturais, assim como também pelos ritmos locais que constituem o espaço urbano.

Teixeira (1986) diz que as cidades é a relação entre os processos gerais e o cotidiano dos indivíduos.

Compreende-se que a cidade nos tempos modernos é o espaço onde ocorrem as transformações da vida cotidiana através de movimentos internos e externos, e pela apropriação do espaço e tempo pelos indivíduos distintos.

Lefébvre também destaca que a cidade é o local e o meio no qual acontecem as interações complexas.

Berman (2007) afirma que a cidade contemporânea é resultante dos processos de mobilidade de indivíduos e grupos pelo espaço. Deste modo, pode-se

dizer que os deslocamentos ocorrem nas cidades de acordo com os desejos e as necessidades individuais e familiar.

Vasconcellos (2001) afirma que a mobilidade urbana é responsável por unir fisicamente todas as atividades no espaço. A estrutura construída é o principal meio que possibilita os deslocamentos nos espaços urbanos, realizando a ligação entre diferentes áreas da cidade, assim, fazendo a mediação entre os comércios, serviços e indústria, com a vida social em geral, dessa forma propiciando a circulação livre entre as pessoas e que estas possam atingir seus destinos e realizarem suas atividades desejadas.

O ambiente de circulação é formado pela junção entre a estrutura com os meios de circulação e com o ambiente construído. Este é um dos principais meios de orientação da ascensão urbana. Para ocorrer uma expansão integrada do espaço urbano, é necessário um planejamento adequado e eficaz dos meios de transportes e o planejamento urbano nas cidades, de forma a estarem em sintonia.

Pontes (2005) destaca que nas cidades de Londres, Paris, Buenos Aires e Nova York, havia no século passado uma integração entre as estações ferroviárias, de forma a propiciar uma expansão dessas cidades do centro para a periferia, aproveitando o uso do solo e diminuindo o impacto do ritmo de circulação nos espaços que possuíam fortes pressões demográficas.

Nas cidades brasileiras, por exemplo, o padrão de expansão é descontínuo, ou seja, ele ocorre muitas vezes de fora para dentro.

Devido a falta de um planejamento eficaz e integrado do sistema de transportes, as metrópoles do Brasil acabaram crescendo desordenadamente, assim facilitando a ação intensiva do capital imobiliário como meio de orientação do crescimento nas cidades. Os serviços de transportes adquiriram a tendência de se concentrar em áreas onde se instalam classe mais abastadas, mesmo que a maioria dessas pessoas vivam em áreas mais distantes desta.

### 3.3 A MODERNIDADE, A DESIGUALDADE E OS DESLOCAMENTOS

A cidade contemporânea se estruturou a partir da distribuição de valores posicionais no centro, as atividades direcionais e comerciais, as grandes instituições

e a classe mais abastada, em direção à periferia, as classes sociais mais pobres, assim como em fábricas, quartéis e bairros mais populares.

A segregação do espaço está ligada diretamente a estrutura do espaço social na capital, sendo que o centro normalmente é povoado por estratos mais ricos, enquanto em periferias e áreas mais precárias é constituído por estratos mais pobres, sendo estes que mais circulam e não param de desembarcar.

O espaço urbano metropolitano é dividido pelas diferenças na estrutura produtiva, na distribuição de seus ocupantes e na participação de cada indivíduo, independente da classe social, nas áreas urbanas.

Os deslocamentos feitos através dos meios de transportes coletivos, está diretamente ligado e relacionado a ocupação sócioespacial, pois em alguns bairros mais nobres há a circulação de pessoas que são servidores públicos ou trabalham com alguma função administrativa, enquanto do outro lado as pessoas desempregadas ou que ganham até um salário mínimo são os que mais utilizam o transporte coletivo, sendo que essas áreas mais intensamente ocupadas tornaram-se favelas próximas, por causa da falta de moradias para as classes mais pobres e a falta de uma política eficaz de transportes urbanos.

Guimarães (1991) revela que os trabalhadores preferiam morar no centro, próximo ao local do trabalho, vivendo em condições precárias, por causa do valor gasto nos deslocamentos e da dificuldade de acesso a este, por isso, esse fator contribuiu para a formação e expansão das favelas no centro da cidade.

A população urbana no Brasil no ano de 1950 era de 36%, e até 1980 esse valor passou para 68%, superando o patamar de 80% até meados do ano 2000.

Apesar do surgimento das favelas e periferias, as cidades não aderiram a estas serviços de consumo coletivo, bens e infraestrutura. Assim, as áreas urbanas ganharam um “vazio”, sendo que as áreas mais pobres estavam sendo rapidamente ocupadas, assim intermediando o movimento entra a metrópole e esses espaços formados. Dessa forma, o espaço urbano passou a ficar desordenado devido a sua distribuição pouco funcional que não facilitava a tarefa de se deslocar pela cidade.

As áreas urbanas formadas entre o centro urbano e zonas periféricas, com pouca densidade populacional, passou a ser implantado equipamentos urbanos como o transporte coletivo, assim, tornando difícil a tarefa da população se mover entre essas áreas.

Os processos de metropolização no Brasil, vieram acompanhados da inclusão de trabalhadores às relações de trabalho capitalista, o que segundo Faria, seria um mercado nacional unificado e segmentado de trabalho.

Houve uma expansão dos empregos em setor de serviços, administração pública e na indústria moderna, assim como também aumentou o número de empregos nos pequenos comércios urbanos e das pessoas subempregadas. Nesse sentido, todos esses processos contribuíram para:

- Uma classe urbana subdividida em diversos segmentos e interesses;
- Um aglomerado de trabalhadores assalariados na indústria, em setores de serviços e em empresas públicas;
- Um aglomerado de trabalhadores pobres advindos das periferias;

Esses fatores ampliaram ainda mais a segregação espacial, assim acentuando o desenvolvimento e existência de periferias no Brasil.

Levando-se em consideração a Constituição de 1988, este é responsável pelos serviços públicos de interesse local como de competência dos municípios, assim, os estados ficam responsáveis pelo transporte intermunicipal e a União com função apenas normativa. Através dessa Constituição, o transporte público passou a ser visto como um serviço essencial, assim tendo um grande avanço.

No entanto, ainda há uma fragilidade no planejamento de transportes coletivos nas metrópoles, devido a falta de gestão e a superposição de funções entre as esferas do governo (AZEVEDO et al., 2000).

A partir dos anos 1980, surgiu um modelo espacial com foco na reconstrução da cidade sobre si mesma, tornando-se mais adensada. Assim, através desse movimento de adensamento surgiu o processo de verticalização da cidade, dessa forma, os comércios passaram a serem inseridos em shoppings centers; as pessoas optaram por morarem em áreas mais humildes, como em periferias e em cortiços; ou em prédios e condomínios de classe média. Na década de 80, houve algumas tentativas de solucionar os problemas da rede de transportes na metrópole, porém as cidades ainda eram marcadas pelas desigualdades sociais e pela dificuldade de acessibilidade. Essas desigualdades sociais e dificuldade na acessibilidade impactaram nas possibilidades de movimento dos indivíduos, assim como gerou impactos nos custos do deslocamento, a distância, tempo, entre outros fatores.

#### 4 URBANIZAÇÃO, O ESPAÇO E AS RELAÇÕES SOCIAIS

Segundo Castells, admitir o processo urbano como um estilo de vida, seria admitir o papel da cultura e estrutura, na conformação das relações sociais, assim levando em consideração aos problemas na sociedade manifestados nas cidades. No entanto, ficou de lado a possibilidade de considerar a existência do urbano no não-urbano.

Jean Lojkine (1977) entra em contraposição a visão de Manuel Castells (1972), no que diz respeito ao urbano enquanto o lugar da produção e da circulação provenientes para a interação das relações sociais de produção onde interveriam diversos agentes, sendo o Estado um dos principais. A visão de ambos pode ser considerada complementares, pois elas partilham da mesma perspectiva economicista.

Devido a visão desses dois autores, o processo urbano passou a ser notado enquanto o produto do capital que propicia uma organização espacial e o lugar onde os fatores de reprodução e demanda estão concentrados. Assim, o espaço passou a ser visto como um meio de suporte da circulação de capital, mercadorias e informação, enquanto de um lado o processo urbano estaria ligado às necessidades da circulação e à subordinação do trabalho ao capital (HARVEY, 1978).

Castells (1972) destaca a necessidade de substituir a dicotomia urbana e rural por uma diversidade descontínua de formas espaciais e por uma pluralidade diferenciada de unidades de reprodução da força de trabalho. O processo de identificação com o urbano enquanto local de reprodução da força de trabalho, é identificado e relacionado com o modo de vida cotidiano a uma instância cultural e não a condição de vida dos trabalhadores, definidos por sua inserção no processo produtivo.

Segundo Harvey (1982) a luta entre capital e trabalho extrapola os locais de trabalho, mas também no espaço de viver, através da definição da qualidade e dos padrões de vida da força de trabalho.

De acordo com Marx, as barreiras espaciais impostas pela propriedade fundiária na capital, tinham o intuito de suprirem o espaço pelo tempo, assim anseia obter grandes avanços tecnológicos em novas estruturas móveis e fixas, em instalações, meios de transporte e meios produtivos.

O espaço urbano e social é repleto de complexidade, contradições e obstáculos, dessa forma dificultando o desenvolvimento e reprodução das relações sociais em um novo espaço.

Soja (1993) considera o espaço como um produto das relações sociais mais fundamentais de produção e das leis de movimento espaciais do capital.

#### 4.1 DEBATE SOBRE A URBANIZAÇÃO CAPITALISTA

A contradição apresentada por sociólogos, geógrafos, teóricos e economistas para elaborarem uma análise crítica da urbanização capitalista, sobre os espaços urbanos e as formas sociais, alimentou diversas discussões nos últimos anos.

Lefebvre (1973) percebeu que as lutas contemporâneas, sociais ou não, eram diretamente disputadas pelo espaço social e pelas relações de produção. Essa contestação percebida pelo autor, estaria relacionada as necessidades de ocupar o mundo através do crescimento econômico, pelo Estado e pelo mercado.

Castells define os movimentos sociais urbanos como uma nova forma de luta política, em contrapartida a problemática espacial apresentada por Lefebvre, trouxe a necessidade de uma problemática espacial no marxismo contemporâneo, por acreditar que a transformação do capitalismo estaria diretamente relacionada ao processo espacial e social.

Essa análise tende a compreender o modo de produção capitalista na urbanização, desconsiderando o fato da existência de cidades e urbanização muito antes da existência do capitalismo, ou seja, a divisão social e territorial do trabalho já existia há muito tempo. Claro que isso muda conforme a urbanização, sendo que ao decorrer do processo histórico, ela se transforma, mudando sua qualidade e significado. Em outras palavras, a urbanização é um processo integrante da estrutura do território, cuja se transforma em termos de significado, peso e qualidade.

Nesse sentido, é possível dizer que a urbanização funciona como uma parte integrante e não autônomo, mas como parte essencial da produção do espaço pelo capitalismo.

A reprodução ampliada ao contexto urbano, ganhou a devida importância, assim mudando de figura, intensificando a concentração urbana nos centros

industriais e criando uma pressão contínua por parte do capital e da força de trabalho, por melhorias em infraestrutura, habitação, serviços, entre outros.

Dessa forma, era necessário reorganizar o espaço urbano de forma a melhorar os sistemas urbanos de maneira eficaz, para implementar a acumulação de capital e reduzir a inquietação social. Assim, o Estado focou em aprimorar o planejamento das cidades, adequando as novas necessidades que se antepunham ao capitalismo.

Castells (1983) afirma que o espaço é um reflexo da sociedade e que a ação social sobre o espaço é explorada de forma espacial já adquirida, resultante dos interesses, projetos e sonhos.

Lefebvre trouxe uma contribuição muito importante para a compreensão da organização do espaço como produto material e de processo ideológico do espaço social.

Lefebvre em sua análise sobre a produção do espaço, não prioriza as lutas de classes e as relações de produção às relações espaciais de produção, mas em um mesmo plano, não limitando as relações sociais de produção a uma única esfera de circulação, produção ou de consumo.

Segundo Gottdiener (1993) essas contradições são devido ao fato de que Harvey e Castells trabalharam anteriormente com obras de Lefebvre que abordavam sobre a produção do espaço, onde o autor apresenta de forma mais clara suas proposições.

Soja (1993) acredita que esse problema está na incapacidade de os analistas marxistas avaliarem o caráter dialético das relações sociais e espaciais, assim como dos outros processos que estão ligadas entre si, como a produção e o consumo. Esse fator trouxe novas discussões, devido a essas contradições, gerando um debate de categorias ligadas ao espaço e o social.

## 4.2 A ESTRUTURA DO TERRITÓRIO E A URBANIZAÇÃO

As relações sociais de produção se processam em espaços determinados, assumindo um caráter espacial; as relações espaciais de produção (horizontais) são vazias de significado sem relações sociais de produção (verticais que as qualifiquem).



Soja afirma que para superar a tendência historicista, em relação ao papel do espaço social no território, deve-se primeiramente considerar algumas premissas, são elas:

- O espaço social é produto de uma sociedade; sendo o resultado das ações e relações sociais, mostrando um caráter dialético. A estrutura espaço-temporal da vida cotidiana interfere e condiciona a realização e constituição das ações e relações sociais.
- A constituição do espaço social é repleta de lutas e contradições, muitas ligadas as rotinas no cotidiano, originadas do caráter dialético de sua produção, por meio da atividade econômica e social, podendo ser o meio, produto, suporte e expressão da reprodução das relações sociais de produção, propiciando a estas relações um caráter espacial necessário.
- O espaço social produzido é resultante das tensões entre capital e trabalho, e das lutas pela reprodução do capital e do trabalho, assim como das práticas sociais organizadas que visam pela manutenção do espaço social existente, desejando uma transformação radical desse espaço.
- O espaço social foi produzido no decorrer da história até os dias atuais, mesclando marcas de tempos passados, assim persistindo e coexistindo no capitalismo e pré-capitalismo de produção.

Nesse sentido, não é possível realizar uma interpretação materialista da história sem antes compreender o espaço social.

As discussões sobre a produção do espaço social e os processos históricos e sociais, somente poderiam ser feitas sobre a compreensão dos mesmos, em um jogo de interação, oposição e contradição.

A estrutura do território pode ser definida dialeticamente como um elemento das relações gerais de produção e das relações sociais e espaciais, necessária para o processo de produção e na distribuição desigual e hierarquizada das classes sociais e das atividades produzidas no espaço que proporcionam para a diferença entre classes sociais e espaciais, dessa forma gerando uma desigualdade em diferentes escalas, a nível espacial e de relações de dominação. Assim, pode-se afirmar que a urbanização funciona como uma forma de estruturação do território,

onde os fatores sociais, econômicos, políticos e culturais são partes integrante deste. Já a rede urbana é resultante dos diferentes processos e estruturações do espaço em tempos históricos.

Segundo Giddens (1989), a urbanização deve ser compreendida através do espaço e entendida como algo a ser preenchido por indivíduos organizados socialmente, economicamente e politicamente, sendo o processo social o de maior relevância na estrutura do território.

Soja (1993) afirma sobre essa proposição que:

A urbanização pode ser compreendida pela continuidade do distanciamento espaço-tempo. O processo urbano não é definido por suas próprias regras espaciais e sociais, de formação e transformação ou como um reflexo e uma imposição da ordem social. O urbano é uma parte integrante e generalizada da espacialidade da vida social. O espaço urbano é repleto de relações de dominação, poder e subordinação, que diferem a territorialidade, o regionalismo e a desigualdade, e as rotinas e revoluções em diferentes escalas.

Todas as concepções apresentadas até aqui sobre o urbano e urbanização, condiz para suas visões:

- O urbano é o lugar onde provém a reprodução da força de trabalho e das relações sociais no cotidiano que se expressam através do consumo;
- O urbano é o lugar da reprodução das relações sociais de produção na perspectiva da reprodução dos bens de produção.

Diante dessas visões, Lefebvre deixa claro que o espaço urbano é o lugar onde é processado essas duas esferas de reprodução que ocorrem em diferentes intensidades, conforme o desenvolvimento das forças produtivas.

Segundo Lefebvre, o território não é o único fator dessas relações, o caráter espacial dessas relações cria no decorrer do tempo um espaço social que propicia o desenvolvimento futuro dessas relações.

O capitalismo competitivo no espaço urbano concentrou essas duas esferas de reprodução, dadas as dificuldades em termos de transportes e comunicações. Atualmente, pode-se perceber a separação contínua entre as áreas espaciais dessas duas esferas de reprodução (CASTELLS, 1994).

## 5 AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO-TEMPO E A URBANIZAÇÃO

O problema que ocorre no tempo presente são as transformações entre o espaço e o tempo da organização social, territorial e empresarial, decorrentes das revoluções genéticas, informacional e energética, que de forma analítica contribui para a existência de um novo paradigma que nos leva a perceber o urbano em escala territorial.

As empresas e grupos sociais no contexto espacial, mediante o surgimento de novas redes propicia novas solidariedades e territorialidades, as quais impactam diretamente na distribuição das atividades produtivas e da população no território.

A distribuição da população é responsável por alterar as condições de vida em diversas áreas do território, seja pela sua localização estratégica em relação as redes de comunicação e transportes, ou pela integração ou não integração aos fluxos empresariais e de produção.

As transformações proporcionam novas condições e estratégias para a mobilidade do capital, assim como geram obstáculos à mobilidade espacial da força do trabalho.

### 5.1 A ESTRUTURA URBANA E O ESPAÇO-TEMPO

As transformações sócio-espaciais na distribuição das atividades produtivas, relativas ao desenvolvimento urbano em diferentes níveis e escalas, são resultantes da ação do Estado, empresas, entre eles o industrial, agro-industrial e o imobiliário, referentes as estratégias de localização e distribuição da força de trabalho.

A distribuição de atividades produtivas e de diferentes classes sociais ligadas a estruturação territorial, interferem de distintas maneiras e são ligadas a três ações lógicas: o Estado, o setor imobiliário e a capitalização da agricultura, entre outras.

A ação essas lógicas isoladas ou combinadas, pode gerar um novo padrão de liberação da força de trabalho.

Alguns trabalhadores e proprietários rurais que são livres das relações tradicionais de produção, costumam não se assalariarem apenas em atividades urbanas e tendem a praticarem atividades mútuas, tanto rurais quanto urbanas, de

forma a tornar-se uma força de trabalho sazonal dedicado a praticar tanto atividades urbanas quanto primárias.

Segundo Santos (1993) essas forças de trabalho tendem a contribuir para mudar os padrões nas pequenas, médias e grandes aglomerações urbanas, seja ao manter suas pequenas propriedades ou ao se localizar em periferias urbanas ou em pequenos aglomerados.

O setor imobiliário dificulta esses movimentos, pois as áreas urbanas e rurais são valorizadas devido ao solo, dessa forma, os trabalhadores rurais e urbanos muitas vezes são expulsos dessas áreas. Isto gera uma movimentação mútua entre os trabalhadores rurais e urbanos, gerando uma mudança de localização entre ambos, de uma área a outra, assim propiciando um aumento da população em determinadas regiões.

Esses movimentos são resultados das estratégias de sobrevivência e da mobilidade espacial da força de trabalho.

Conforme a mobilidade do capital e do trabalho se intensifica no espaço urbano, isso contribui para alterar a distribuição das atividades produtivas e das diversas classes sociais no território.

Gaudemar (1976) afirma que a mobilidade do trabalho contribui para o crescimento do capital, além de se expressar na distribuição da força de trabalho, em seu processo produtivo, em sua circulação ocupacional e espacial, assim como contribui para a transformação da força de trabalho exercida pelos trabalhadores rurais e urbanos e, para a formação de camadas intermediárias.

A mobilidade espacial da força de trabalho é necessária para a circulação do capital no espaço.

Harvey (1985) relata que os capitalistas individuais preferem que a força do trabalho seja estável em um território delimitado, dessa forma passam a apoiar as ações estatais que limitam a livre mobilidade da força de trabalho.

As novas transformações na reengenharia industrial, assim como a modernização da agricultura expandiu a mobilidade espacial e setorial do trabalho, dessa forma fragmentando as classes, aumentando a margem de pobreza.

A atual força de trabalho polivalente torna necessária a organização de um mercado de trabalho regional. Assim, a mobilidade setorial e espacial da força de trabalho, existente em ocupações sazonais propicia a complementação de renda dos trabalhadores.

Para obter melhores condições de vida e melhores salários, os trabalhadores tendem a se organizarem de forma coletiva, construindo suas próprias infra-estruturas sociais e físicas, lutando pelo controle de Estado e muitas vezes suportando as limitações propostas pela livre mobilidade geográfica da força de trabalho. Assim, esses trabalhadores às vezes buscam maximizar sua mobilidade espacial através de migrações.

Os capitais procuram ampliar e maximizar suas respectivas mobilidades urbanas, tornando-se praticamente independentes do espaço, do outro lado os trabalhadores tendem a maximizar sua mobilidade espacial através de novas estratégias referentes as relações de trabalho e de sobrevivência no cotidiano.

## 5.2 OS LUGARES DA URBANIZAÇÃO

Os pontos de interação e não interação do espaço-temporal da população e de seus desenvolvimentos variáveis, contribuem para a regionalização do território e da sociedade.

Giddens (1989) acredita que a regionalização se constitui através das conexões antagônicas entre a cidade e o campo.

Diante dessa perspectiva, pode-se dizer que os lugares podem ser vistos como uma manifestação espacial da apropriação do espaço e do homem que a constitui, que juntos passam por transformações no espaço e no tempo, sendo compreendidos como pontos de concentração de condições gerais.

Os lugares considerados predominantes da presença social na urbanização é o trabalho e a residência (Giddens).

Esses locais concentrados tendem a se separar e se distanciar, em escalas locais e territoriais. Essas localidades constituem a base da urbanização, assim, as cidades podem ser compreendidas como localidades que abrangem as interações humanas ligadas a integração social.

Soja (1993) define a localidade como pequenos povoados ou bairros, até as maiores áreas e regiões. No entanto, estas localidades podem não serem alvo de aglomerações urbanas, pois isto irá depender das interações sociais e de outras áreas territoriais, em diferentes níveis e escalas.

### 5.3 AS ESCALAS ESPAÇO-TEMPORAIS DO URBANO

Giddens (1989) afirma que o espaço e a urbanização devem ser fatores a serem considerados em função de seu envolvimento na constituição de sistemas de interação.

As diversas formas de apropriação da natureza pelo homem e seu desenvolvimento e modificações ao longo do tempo, é o que determina o espaço.

A mercantilização do tempo é um exemplo do capitalismo moderno, ligada aos fatores de produção industrial, diferencia a cidade do campo, assim, dividindo a sociedade em classes. A transformação do tempo e a mercantilização do espaço cria um ambiente de caráter distinto, evidenciando as novas formas de articulação institucional.

Essas novas formas de ordem institucional transformam as integrações sociais e do sistema, alterando as conexões entre o próximo e o remoto no espaço e no tempo (GIDDENS, 1985).

A urbanização está diretamente relacionada a espacialidade da vida social, onde a cultura e os fatores econômicos, políticos, espaciais e sociais interferem nas relações entre os indivíduos no cotidiano em que vivem.

Santos afirma que a fase de urbanização da sociedade se transformou em uma nova, ao qual é denominada como a urbanização do território. Nesse sentido, a urbanização da sociedade passou por diversas transformações, sendo o resultado da difusão na sociedade, de variáveis relativos à modernidade com reflexos na cidade.

As cidades podem ser compreendidas mais que um meio físico, mas sim aglomerações socialmente criadas, em um sistema hierárquico cuja ocorrem em diversos locais, com suas funções variando no tempo e no espaço.

Nesse sentido, a organização espacial da população e as atividades produtivas está em um processo constante de transformação em diversos pontos, assim, resultando no aparecimento de novos padrões de urbanização.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os fatores socioeconômicos são responsáveis pelo impacto na localização da população, assim como em seus deslocamentos no dia a dia. Nesse trabalho, foi possível perceber que os indivíduos que possuem status mais alto vivem em áreas mais privilegiadas da cidade, onde possui melhor infraestrutura e melhor acesso ao transporte coletivo. Portanto, esses indivíduos se deslocam bem menos do que as pessoas que possuem um status mais baixo e que vivem em favelas, periferias ou bairros de classe média. Assim, as pessoas que utilizam mais os transportes coletivos passam a gastar mais tempo diário em mobilidade urbana. No entanto, devido as contradições nos resultados das análises, não se pode afirmar que os estratos mais altos gastam menos tempo por deslocamento.

O gênero é um fator crucial para determinar os tipos de deslocamentos e o tempo médio que se realiza. Ficou perceptível que, apesar das contradições nos resultados analisados, os homens se deslocam mais tempo do que as mulheres, devido a diversos fatores, sendo o principal a procura por melhores oportunidades no mercado de trabalho, dessa forma passam o dia se deslocando de um lugar a outro, entregando currículos e fazendo entrevistas.

Os deslocamentos entre homens e mulheres são diferentes, uma parcela destes tendem a gastar mais tempo com a família, como as mulheres que se ocupa com os cuidados com a família, assim fazendo um número maior de deslocamentos em relação as atividades domésticas e do lar.

Foi possível ver que as mulheres que são remuneradas normalmente se deslocam mais do que as mulheres que trabalham em domicílio, ou são donas de casa ou desempregadas; do outro lado os homens empregados se deslocam mais que os desempregados.

O status social e a raça são fatores que influenciam diretamente nos padrões de deslocamentos, na localização da população e no acesso aos meios de transporte.

As pessoas pardas e negras tendem a conviverem em periferias, favelas ou bairros de classe média, normalmente essas pessoas são mais dependentes do transporte público por terem que enfrentar a falta de infraestrutura urbana e a dificuldade no acesso aos meios de transporte coletivo, fazendo com que passem a gastar mais tempo e dinheiro por deslocamento.

Foi possível perceber que os principais objetivos de deslocamentos urbanos entre as classes mais baixas é o trabalho e o estudo, assim, a possibilidade de realizarem deslocamentos com outros objetivos são bem menores.

O status social é um fator que influencia na mobilidade diária e na localização na cidade e nos padrões de deslocamentos. Vasconcellos (2001) afirma que os estratos mais altos gastam menos tempo por deslocamento, além de consumir mais espaço por pessoa e apresentar uma maior capacidade de atividades, através da maior disponibilidade de tempo.

Pode-se perceber que o status socioeconômico não é um fator determinante do tempo médio de deslocamentos, ou seja, não é uma regra, os ricos não gastam menos tempo por deslocamento em relação aos pobres. Neste caso, o tipo de transporte é o que vai determinar o tempo médio gasto por deslocamento, por exemplo, as pessoas que se deslocam através de automóveis, motocicletas, táxis ou até mesmo a pé, gastam menos tempo se deslocando do que as pessoas que são muito dependentes do transporte coletivo.

Através desse estudo, é possível identificar a necessidade de melhoria no transporte público coletivo urbano, para reduzir o impacto das desigualdades sociais e facilitar o acesso dos estratos mais baixos à determinadas áreas da cidade. Nesse sentido, o aprimoramento da qualidade dos serviços de transporte implica na facilidade a áreas mais isoladas e carentes de infraestrutura urbana, além disso, é necessário tarifas mais baratas para as pessoas de estratos mais baixos, assim, propiciando uma redução da jornada diária de deslocamentos e reduzindo os gastos com os custos de transporte. É preciso também investir em outras formas de transporte, por exemplo, os deslocamentos bicicleta ou até mesmo a pé, costumam levar um tempo menor do que aqueles realizados por transportes motorizados.

É preciso analisar também as pessoas que realizam deslocamentos a pé, pois este hábito pode trazer mudanças no comportamento desse indivíduo e na configuração de regiões, um exemplo são as pessoas que andam a pé para aproveitar o percurso e realizar compras. É preciso aprimorar o tempo de espera dos usuários pelo transporte coletivo, assim como a distância percorrida por eles para ter acesso ao transporte coletivo, assim, trazendo uma melhora para a qualidade dos serviços.

Foi possível perceber as diferenças de gênero para a compreensão da divisão do trabalho e como este influencia os padrões de movimentação de homens de



mulheres no cotidiano. O tipo de relação de ambos os gêneros com o mercado de trabalho, mostrou-se importante para compreender como os padrões de deslocamentos influenciam nas diferenças de acesso ao mercado.

Além disso, é necessário melhorar o sistema de tarifas do transporte coletivo, uma vez que as mulheres normalmente se dividem entre o trabalho doméstico e o remunerado, se deslocando mais vezes do que os homens para poder conciliar os dois afazeres, ou seja, as mulheres gastam mais e ganham menos do que os homens, porém, com o ajuste necessário, isso pode reduzir o impacto dos gastos diários.

A raça também é um fator importante que influencia diretamente nos padrões de deslocamentos e localização da população nas áreas urbanas. Ficou claro que a raça, gênero e status socioeconômico tem como resultante as desigualdades de localização e nos padrões de deslocamentos das pessoas.

As desigualdades sociais limitam as pessoas a circularem pela cidade, além de influenciar nos padrões de deslocamentos de cada indivíduo e dificultar o acesso aos transportes, como os deslocamentos demorados, a localização da residência e do ponto de acesso ao serviço de transporte coletivo, a distância e o tempo percorridos para chegar ao trabalho ou voltar pra casa. Essa desigualdade social e desfavorecimento sobre as pessoas de estratos mais pobres, prejudicam suas chances de alcançarem novas oportunidades, ou até mesmo de se deslocarem por lazer, assim, evidenciando uma urgente para que novas estratégias, revisões e aprimoramentos sejam colocados em prática para mudar essa realidade e favorecer essas pessoas. Do outro lado, as pessoas que possuem estratos mais altos, realizam vários deslocamentos por diversos motivos, normalmente para lazer, compras, encontrar com amigos e socializar. Bauman e Bourdieu (2001; 2003) acreditam que a capacidade de mobilidade está relacionada ao status social e o poder.

As análises sobre os padrões de deslocamentos, os lugares em que as pessoas se concentram de acordo com a raça ou status social e, respectivamente, os meios de transporte, buscaram integrar analiticamente a relação entre o espaço e o tempo urbano, evidenciando a estrutura e a sociedade. Os resultados nos mostram que as diferenças no tempo e no espaço ocupado pelas pessoas são interligadas ao fator social das dimensões do tempo e do espaço, onde o tempo é a distância percorrida, os meios de transporte utilizados e das particularidades sociais

que influenciam no movimento cotidiano das pessoas. O espaço é resultado das transformações sociais, culturais e políticas, marcadas pelas diferenças sociais, assim, como pelas desigualdades no acesso ao transporte coletivo e nos padrões de deslocamentos em geral.

Conclui-se que é preciso uma melhoria no sistema de transportes coletivos nas metrópoles, alterando os custos das tarifas, propiciando um maior acesso aos espaços urbanos, reduzindo as jornadas diárias de deslocamentos, possibilitando que as pessoas realizem tarefas que visem o lazer, interação social, entre outras.

Concordando com a percepção de Pontes, é necessário traçar um plano de melhoria de planejamento para os transportes metropolitanos, disciplinando e reorientando os padrões de uso do solo, propiciando um aumento nos níveis de renda das pessoas, possibilitando uma conexão mais acessível e eficaz entre os diversos polos da cidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTICO, C. (2003). Onde morar e onde trabalhar: espaço e deslocamentos pendulares na RMSP. Campinas. Tese (Doutorado em Demografia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas.

BANCO MUNDIAL (2003). Cidades em movimento: estratégia de transporte urbano do Banco Mundial. São Paulo, Sumatra Editorial.

BRITO, F. R. A. & SOUZA, J. (2005). Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. São Paulo em Perspectiva, 19(4): 48-63.

CALDEIRA, Teresa P. R. (1997). Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. Novos Estudos, 47: 155-176.

CARVALHO, I.; SOUZA, A.; PEREIRA, G. (2004). Polarização e segregação socioespacial em uma metrópole periférica. Cadernos CRH, vol. 17, nº 41: 281-297.

COSTA RIBEIRO, C. A. (2000). Dois estudos de mobilidade social no Brasil. Revista Brasileira de Ciência Social, vol. 15, nº 44, pp. 178-184.

FERNANDES, D. C. (2004). Estratificação educacional, origem socioeconômica e raça no Brasil: as barreiras da cor. Prêmio IPEA 40 Anos. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

Henri Lefebvre: the “direct to the city” as a utopian horizon. Rev. Direito Práx. vol.11 nº.1 Rio de Janeiro. Link: [https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2179-89662020000100349](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2179-89662020000100349). Acesso em 24 de Maio de 2021.

MINISTÉRIO DAS CIDADES (2004a). Política nacional de mobilidade urbana sustentável: princípio e diretrizes aprovadas no conselho das cidades. Brasília, Ministério das Cidades.

PONTES, Beatriz M<sup>a</sup> S. (2005). O planejamento dos transportes nas áreas metropolitanas. Cadernos Metrôpole, 14: 51-66.

TOURAINÉ, A. (1975). As classes sociais. In: ZENTENO, R. B. (org.), As classes sociais na América Latina. Rio de Janeiro, Paz e Terra. pp. 11-68.

VALLE SILVA, Nelson do (1979). As duas faces da mobilidade. Dados – Revista de Ciências Sociais, 21: 49-67.

VASCONCELLOS, Eduardo A. (2001). Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo, Annablume.