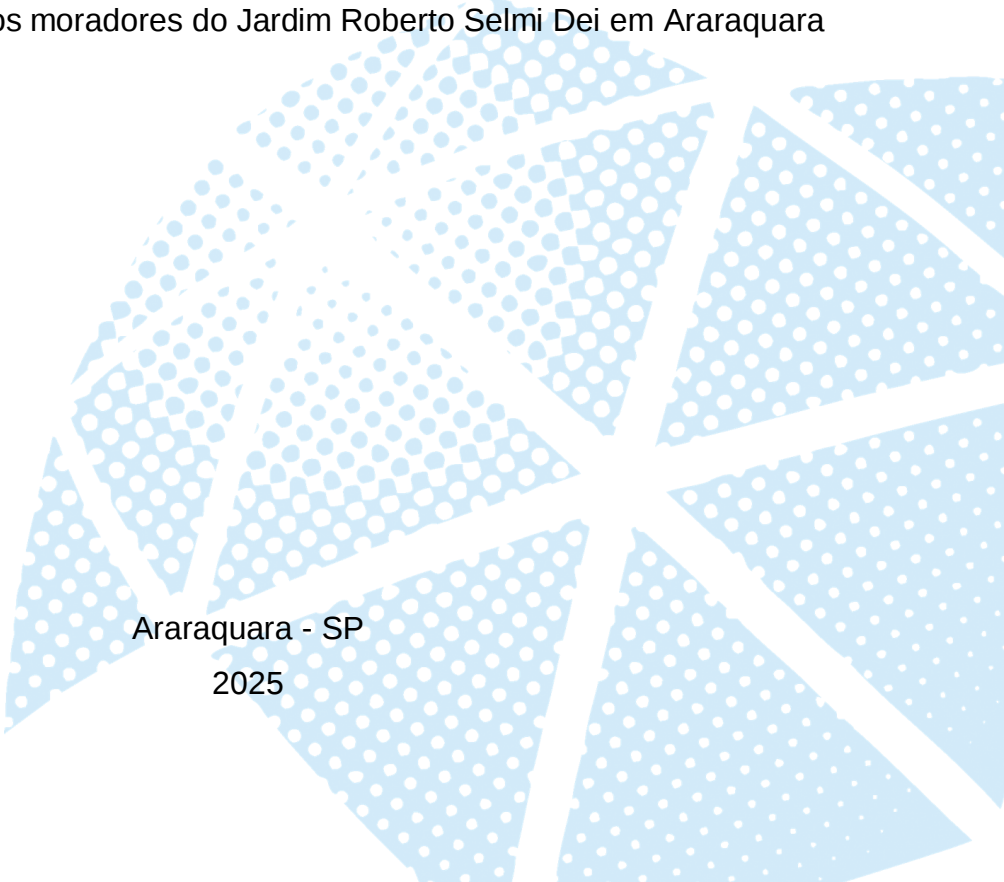


UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA – UNESP
Faculdade de Ciências e Letras – Campus de Araraquara

MICHAEL DOUGLAS DIAS BRUMATI

O DIREITO À CIDADE EM UM BAIRRO SEGREGADO:
a mobilidade urbana dos moradores do Jardim Roberto Selmi Dei em Araraquara

Araraquara - SP
2025



MICHAEL DOUGLAS DIAS BRUMATI

O DIREITO À CIDADE EM UM BAIRRO SEGREGADO:

a mobilidade urbana dos moradores do Jardim Roberto Selmi Dei em Araraquara

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentada à Universidade Estadual
Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências
e Letras, Araraquara, para obtenção do
título de Bacharel em Administração
Pública.

Orientador(a): Profa. Dra. Franciele
Miranda Ferreira Dias

Araraquara - SP

2025

B893d

Brumati, Michael Douglas Dias

O direito à cidade em um bairro segregado : a mobilidade urbana dos moradores do
Jardim Roberto Selmi Dei em Araraquara / Michael Douglas Dias

Brumati. -- Araraquara, 2025

82 p. : tabs., fotos, mapas

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Administração Pública) -
Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Araraquara

Orientadora: Franciele Miranda Ferreira Dias

1. Direito À Cidade. 2. Ciências Sociais. 3. Mobilidade Urbana. 4.
Segregação urbana. 5. Políticas Públicas. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Dados
fornecidos pelo autor(a).

MICHAEL DOUGLAS DIAS BRUMATI

O DIREITO À CIDADE EM UM BAIRRO SEGREGADO:

a mobilidade urbana dos moradores do Jardim Roberto Selmi Dei em Araraquara

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Araraquara, para obtenção do título de Bacharel em Administração Pública

Data da defesa: 24/11/2025

Banca Examinadora:

Profa. Dra. Franciele Miranda Ferreira Dias
UNESP – Faculdade de Ciências e Letras - Campus de Araraquara

Profa. Dra. Ana Cláudia Niedhardt Capella
UNESP – Faculdade de Ciências e Letras - Campus de Araraquara

Dedico este trabalho à minha
companheira Mariana.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço especialmente a pessoa mais importante da minha vida, a minha companheira, àquela por quem nutro o mais puro amor, que me dá forças diariamente, aquela com quem quero passar todos os dias que me restam e que me ensina o verdadeiro significado de felicidade há tantos anos, Mariana Canaan, sem a força descomunal que ela me entrega diariamente, eu não teria chegado a lugar algum. Devo tudo a ela.

Agradeço imensamente a professora Franciele por proporcionar um ano de muito aprendizado e por acreditar no meu potencial, algo que eu mesmo não acreditava. Sem a perfeita orientação dela eu não teria escrito um só parágrafo.

Agradeço aos meus pais Marcia e Laerte e ao meu irmão Gustavo, pelo companheirismo, as longas conversas sobre moradia, transporte público e o Selmi Dei. Sem a ajuda deles eu não estaria aqui.

Agradeço aos meus sogros Luiz Eduardo e Josiane, por me acolherem nos momentos difíceis e por toda ajuda nesses anos de graduação.

Agradeço aos meus amigos Renan, Pedro, Paulo, Guilherme, Dael, Veronica, Maju e Luan, pela amizade ímpar e os momentos de diversão.

Agradeço aos meus colegas de classe no curso de Administração Pública, vereador Guilherme Bianco e Matheus Fidelis, por todo o trabalho de busca de dados utilizados nesta pesquisa.

RESUMO

A pesquisa abordou o direito à cidade vivenciado pelos moradores do bairro Jardim Roberto Selmi Dei, localizado na zona norte de Araraquara, São Paulo, que, aliado a uma produção habitacional excludente, historicamente se constituiu em uma área segregada do restante da cidade. Essa segregação é evidenciada pelas formas com as quais os cidadãos realizam seus percursos urbanos e pela escassez de serviços e locais públicos que elevem a qualidade de vida no bairro. Os habitantes se tornaram reféns de uma lógica pendular baseada no trajeto casa-trabalho-casa, onde as opções de acesso à cidade são escassas, dificultando o acesso a aparelhos culturais, de lazer, áreas verdes, além de centros comerciais diversificados. Nesta perspectiva, buscamos compreender a produção habitacional no bairro, elaborando uma discussão acerca da mobilidade urbana oferecida aos moradores, a fim de gerar um debate sobre a segregação socioespacial a partir da perspectiva do direito à cidade. Por fim, iremos propor que essa discussão seja elevada as arenas políticas do município, bem como nos locais de vivência da comunidade objeto de estudo.

Palavras-chave: direito à cidade; políticas públicas; mobilidade urbana; segregação socioespacial.

ABSTRACT

The research will address the right to the city as experienced by the residents of the Jardim Roberto Selmi Dei neighborhood, located in the northern zone of Araraquara, São Paulo. This area, shaped by an exclusionary housing production, has historically become segregated from the rest of the city. Such segregation is evidenced by the ways in which citizens carry out their urban routes and by the scarcity of public services and spaces that could enhance the quality of life within the neighborhood. The inhabitants have become captives of a pendular logic centered on the home–work–home route, where opportunities for urban exploration have become scarce, limiting access to cultural and leisure facilities, green areas, and diverse commercial centers. From this perspective, we seek to understand the housing production in the neighborhood, developing a discussion on the urban mobility available to residents, in order to foster debate on socio-spatial segregation through the lens of the right to the city. Finally, we propose that this discussion be brought to the municipality's political arenas, as well as to the spaces of daily life within the studied community.

Keywords: right to the city; public policies; urban mobility; socio-spatial segregation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Produção habitacional do BNH de 1964 a 1986	37
Figura 2 - Trólebus da CTA em Araraquara	47
Figura 3 - Integração Trólebus/Ônibus diesel – Terminal na Rua Maurício Galli – década de 1980.....	49
Figura 4 - Selmi Dei em novembro de 1980.....	57
Figura 5 - Comércio no Selmi Dei - 2025	58
Figura 6 - Comércio no Selmi Dei - 2025	61
Figura 7 - Área de lazer no setor 3 do Selmi Dei.....	62
Figura 8 - Av. Laércio Machado no setor 6 do Selmi Dei	63
Figura 9 - Terreno vazio na Av. Dr. Edson Baccarin - Selmi Dei, Setor 2	64
Figura 10 - Casa e terreno abandonados no Setor 3 do Selmi Dei	64
Figura 11 – Embarque no ponto inicial da linha Selmi Dei/Centro – Selmi Dei 3	65
Figura 12 - Avenida comercial no Selmi Dei - 2025.	66
Figura 13 - Vista de parte da região central de Araraquara a partir do Selmi Dei - 2025	67
Figura 14 - Percurso de ida ao trabalho	70
Figura 15 - Percurso de volta para a casa.....	73

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Crescimento populacional de Araraquara.....	42
Gráfico 2 - Média de passageiros comparada com a estimativa do edital de concessão	51

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	20
Quadro 2 - Relação de rendimento e faixa dos beneficiários do PMCMV em áreas urbanas	37
Quadro 3 - Faixas de rendimento mensal do PCVA.....	38
Quadro 4 - Produção de moradias no Selmi Dei pela COHAB Bandeirantes.....	57
Quadro 5 - Distância entre o Jd. Roberto Selmi e os principais polos de interesse populacional de Araraquara.	60
Quadro 6 - Identificação do participante "Interlocutor 1"	69
Quadro 7 – Detalhamento do percurso de ida ao trabalho.....	69
Quadro 8 - Ficha de observações do percurso de IDA	71
Quadro 9 – Detalhamento do percurso de volta para casa	72
Quadro 10 - Ficha de observações do percurso de IDA	73

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização Geográfica de Araraquara	39
Mapa 2 - Crescimento urbano de Araraquara entre 1820-2015	43
Mapa 3 - Sistema trólebus em comparação com a malha viária atual de Araraquara.	48
Mapa 4 - Perímetro urbano de Araraquara com a área do Selmi Dei em destaque. .	54

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Variação tarifária de 2016 a 2024	51
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CF/88	Constituição Federal de 1988
BNH	Banco Nacional de Habitação
COHAB	Companhias de Habitação
PD	Plano Diretor
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CDHU	Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
IAPS	Instituto de Aposentadoria e Pensão
FCP	Fundação Casa Popular
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
PMCMV	Programa Minha Casa, Minha Vida
FAR	Fundo de Arrendamento Social
FDS	Fundo de Desenvolvimento Social
PCVA	Programa Casa Verde e Amarela
PDDI	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
CECAP	Caixa Estadual de Casas para o Povo
CTA	Companhia Tróibus Araraquara
IPTU	Imposto Territorial Predial Urbano
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
CAT	Consórcio Araraquara de Transportes
UFSCAR	Universidade Federal de São Carlos
COHAB-BD	Companhia de Habitação Popular Bandeirantes

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
1.1	OBJETIVOS.....	19
1.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	19
1.3	MATERIAL E MÉTODOS	19
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	22
2.1	DIREITO À CIDADE	22
2.2	MOBILIDADE URBANA.....	27
2.3	SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL	30
3	MOBILIDADE URBANA NO JARDIM ROBERTO SELMI DEI.....	35
3.1	FORMAÇÃO URBANA BRASILEIRA	35
3.2	O ESPAÇO URBANO DE ARARAQUARA.....	39
3.3	O TRANSPORTE PÚBLICO DE ARARAQUARA.....	46
3.4	O JARDIM ROBERTO SELMI DEI	54
3.5	PERCURSOS URBANOS	68
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	76
	REFERÊNCIAS	78

1 INTRODUÇÃO

A questão urbana passou a ser política de Estado com a promulgação da Constituição Federal de 1988 (CF/88), cuja redação estabeleceu os artigos 182 e 183, norteadores dos instrumentos de planejamento urbano, responsáveis por ordenar as funções sociais da cidade, promovendo o bem-estar de seus habitantes, sendo, posteriormente, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) regulador de tais políticas (Fraporti, 2018). O Estatuto da Cidade versa sobre as garantias que o poder público deve fornecer no pleno desenvolvimento urbano, em uma lógica de cidades para pessoas (Brasil, 2001).

O direito à cidade tem origem com a publicação da obra “O Direito À Cidade”, do sociólogo francês Henri Lefebvre em 1968, onde o autor utiliza da teoria marxista para debater a formação, a relação e as características das cidades do século XX. Tais discussões voltaram à tona no início da década de 2010, representados nas manifestações dos movimentos que lutam por cidades mais justas, por tarifa zero e segurança habitacional. O tema é debatido a partir de diferentes vieses, seja com foco na questão de moradia, no acesso ao meio ambiente equilibrado, na mobilidade social via educação. Neste trabalho, no entanto, nosso foco está na mobilidade urbana da classe trabalhadora.

A ideia de cidades para pessoas, da cidade da festa cunhada por Lefebvre, conversa com o conceito de direito à cidade encontrado em outros autores (Harvey, 2014; Maricato, 2015; Carlos, 2020; Rolnik, 2015). O direito à cidade, como cunhado por Harvey (2014) a partir de Lefebvre (2001), está baseado no ato de reinventar a cidade a partir dos desejos de cada indivíduo, mas ainda, com a consciência de que é na coletividade que se guarda a força para transformações sociais.

A cidade do século XXI é constituída a partir da lógica capitalista, cujo motor de crescimento se baseia na acumulação do capital e na exploração da classe trabalhadora. A cidade, e neste sentido primário, a ciência do urbanismo, cunham um desenvolvimento urbano norteado pela especulação imobiliária, pela gentrificação, criando urbanidades fragmentadas e segregatícias. O que vemos é um desenvolvimento urbano falho, ofertado distintamente de acordo com a classe social da clientela. Souza (2005) diz que o desenvolvimento urbano autêntico é aquele

voltado para a promoção da qualidade de vida e da justiça social, estabelecido na e para a cidade, não sendo um mero aumento da área urbanizada.

Hoje, a noção de qualidade de vida está vinculada à mercadoria, sendo assim posta sob as vontades e anseios de uma elite econômica mundial, que transformou a cidade em um produto. Para Harvey (2014), a fragmentação urbana vivenciada nas cidades brasileiras, sejam elas de porte grande ou médio, demonstra como essa polarização de riquezas incumbiu a classe trabalhadora de viver em zonas urbanas segregadas. O direito à cidade, ora um direito coletivo e grupal cujo objetivo é o de moldar a cidade conforme os desejos das pessoas, é executado como atividade individual, promovendo o desenvolvimento urbano de acordo com os interesses de poucos.

Segundo Maricato (2000), a população foi expulsa do centro urbano em direção às franjas da cidade, numa manobra de implosão-explosão (Lefebvre, 2001), provocando a periferização em larga escala das cidades brasileiras. O acúmulo de excedente de capital nos limites urbanos se tornou estratégia protagonista da política habitacional nacional vista na segunda metade do século XX. Na figura do Banco Nacional de Habitação (BNH), os governos militares buscaram uma política permanente de financiamento habitacional, por meio de mecanismos econômicos. Antes do BNH, existiu a Fundação da Casa Popular, considerada a primeira tentativa nacional de promover uma política habitacional.

Contudo, o BNH se mostrou ineficiente, tendo sua produção atingido principalmente as classes médias, deixando um grande contingente sem acesso à moradia. As Companhias de Habitação (COHAB) foram as principais responsáveis pela construção desses conjuntos habitacionais. Em Araraquara, o Jardim Roberto Selmi Dei foi construído a partir de uma COHAB, uma parceria entre governo estadual e municipal. O Jardim Roberto Selmi Dei é um exemplo claro da política urbana habitacional brasileira, pois foi criado de forma segregada do restante da cidade previamente existente.

Podemos entender a segregação socioespacial de diversas formas, alguns autores colocam a figura do Estado como peça central desse processo (Castells, 2000; Lojkine, 1997), onde as políticas públicas habitacionais, aliadas à legislação urbanística, produz a separação das classes sociais e o acesso desigual aos bens

públicos. Outros autores (Lefebvre, 2001; Carlos, 1992), indicam que a segregação socioespacial é um fenômeno capitalista, pois o espaço urbano é visto como mercadoria, impossibilitando a sociabilidade, o encontro e o contato entre as diferentes classes.

A segregação existente no Jardim Roberto Selmi Dei se dá pela dificuldade encontrada por seus habitantes em transitar pela cidade. É uma segregação causada pela ação estatal, que ao aprovar a construção do bairro em uma área distante da “cidade”, ou seja, distante do centro/de áreas providas de comércio e serviços com maior variedade e complexidade, promove o processo de segregação socioespacial. É evidente a falta de manutenção adequada de espaços de lazer, parques públicos, ambientes de promoção em cultura e esportes, bem como a pouca oferta de aparelhos comuns da vida urbana como, supermercados e comércios, e, a ausência de alguns itens necessários ao cotidiano citadino, tais como agências bancárias, correios etc.

Com isso, o bairro é entendido apenas como espaço de moradia, sendo as atividades profissionais e educacionais realizadas em outros locais da cidade. A mobilidade, portanto, tem papel fundamental na promoção do direito à cidade dos moradores, mas o que vemos atualmente é um serviço que não comporta o fluxo de habitantes, apresentando falhas em itinerários, rotas desatualizadas que não acompanharam o crescimento urbano, bem como veículos precários sem conforto para os passageiros. Para Maricato (2011), o transporte é o responsável pela ocupação do solo, visto que a industrialização transformou o uso de veículos automotores inevitável para o habitar do meio urbano. A administração pública, nesta conjuntura, assume papel de promotora do capital nas cidades, pois facilita as operações de grandes empresas na divisão e ocupação do solo (De Carvalho, 2016).

Com um transporte coletivo deficitário, a população passa a optar por outros meios e tipos de transporte, o que é refletido nas estatísticas de uso do transporte coletivo. Com o número de passageiros diminuindo a cada ano, chegando em 2024 a uma média de 293.109 passageiros mensais (Viação Paraty, 2024), opções como Uber, 99 Táxi, moto táxis, bicicletas e caminhada, se tornaram comuns. Esses dados de passageiros sofreram alterações principalmente no pós pandemia de Covid-19, muito por conta do preço das passagens e o tempo perdido durante os longos percursos urbanos diários.

Os percursos urbanos por bicicleta ou caminhando se tornam perigosos para os que praticam, visto que existem poucos trechos com ciclovia na cidade. Essa impossibilidade de se realizar percursos andando ou em bicicletas, se dá pela fragmentação ocorrida no município, cujos grandes conjuntos habitacionais, distantes do centro urbano, se transformam em enclaves territoriais, tornando impossíveis esses deslocamentos que não sejam por meio motorizado. A rede cicloviária de Araraquara, por exemplo, conta com 14,1km, distribuídas nas zonas oeste, leste e sul (PlanMob, 2022), havendo uma exclusão dos bairros que compõe a zona norte do município, incluindo o Jardim Roberto Selmi Dei.

A produção habitacional engendrada pelo Estado em Araraquara se deu, a partir da década de 1950, com o lançamento de seu Plano Diretor (PD), sendo este o primeiro passo para a construção do planejamento urbano no município. Foi na década de 1970, no entanto, que o primeiro aumento no perímetro urbano foi sancionado, conjugando em uma aliança entre poder público e grandes proprietários de terras, que passaram a lotear extensas áreas rurais no entorno da mancha urbana previamente estabelecida (De Toledo, 2015). Esses grandes loteamentos marcaram o rumo pelo qual a cidade cresceu, tendo maior ênfase a zona norte. O Jardim Roberto Selmi Dei foi criado forma segregada, pois em seu lançamento, em 1980, estava a pouco mais de 6km de distância do centro urbano mais próximo.

A expansão do perímetro urbano em diferentes momentos (décadas de 1970, 2005, 2014, 2019) corrobora com o padrão especulativo existente na formação urbana de Araraquara das últimas décadas (Balestrini, 2016). Esse padrão, ora marcado pela gentrificação de áreas centrais, fez-se criar os vazios urbanos, característicos em cidades de porte médio que passaram por extensiva expansão urbana a partir dos anos 1970 e 1980. Estes interstícios provocados pela alocação desses loteamentos geram insegurança para a população, intensificando a segregação socioespacial, impondo uma fragmentação do solo urbano.

Portanto, na atual situação do Jardim Roberto Selmi Dei, a segregação urbana é sentida pela dificuldade em realizar a mobilidade urbana, causadas pela produção habitacional estatal seguindo a lógica da mercantilização do solo. Viagens longas, itinerários defasados, frota deficitária e aumento anual das tarifas, fazem com que as possibilidades de percursos realizados pela população fiquem restrita. A

movimentação pendular é baseada na lógica do trajeto casa-trabalho-casa. O impacto é sentido, principalmente, no alcance das possibilidades desses sujeitos, cuja atuação do Estado impõe uma vivência fragmentada do cotidiano.

1.1 OBJETIVOS

Debater o direito à cidade vivenciado no cotidiano dos moradores do Jardim Roberto Selmi Dei em Araraquara, buscando compreender a relação entre segregação socioespacial a partir da perspectiva de precariedade do serviço de mobilidade urbana oferecida a esses sujeitos.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Compreender a produção habitacional no Jardim Roberto Selmi Dei;
2. Discutir os percursos urbanos realizados pelos moradores;
3. Debater a segregação socioespacial a partir da perspectiva do direito à cidade;

1.3 MATERIAL E MÉTODOS

Utilizamos da pesquisa bibliográfica na base de dados do periódicos Capes, em obras disponíveis na rede de bibliotecas da Universidade Estadual Paulista (Unesp) e em artigos disponíveis em diferentes base de dados. A pesquisa documental foi realizada em documentos fornecidos pelo gabinete do vereador de Araraquara Guilherme Bianco, onde foi possível o acesso a dados do CadUnico referentes a região de estudo. poder público.

Para a coleta de dados utilizamos a metodologia de percursos urbanos, idealizada por Catelan, Jesus e Calixto (2022), e aplicada por autores do grupo de estudos FragUrb (Bastazini, 2023; Santos, 2023) cuja execução se deu a partir de pesquisa de campo onde acompanhamos um interlocutor em sua rotina diária. Esse método auxilia a análise do movimento do sujeito pelo espaço urbano, a forma como

esse sujeito se desloca de um ponto a outra da cidade, sua interação com o meio urbano e as características da cidade que lhes são impostas (FragUrb, 2025).

Optamos por focar no percurso casa-trabalho-casa, por ser o indicativo feito pelos autores da metodologia e por entendermos que, na realidade de Araraquara, seja este um motivo importante para o deslocamento do interlocutor escolhido, residente no Jardim Roberto Selmi Dei. No quadro 2 elaboramos, baseados em Catelan, Jesus e Calixto (2022), as informações que foram colhidas durante os percursos.

Quadro 1

Identificação do interlocutor	Informação
Perfil	
Origem	
Escolaridade	
Residência	
Trabalho	

O contato inicial foi a partir do aplicativo de mensagens *WhatsApp*, intermediado por um conhecido em comum do autor e do interlocutor. Houve a combinação do dia e horários para a realização do percurso. O percurso foi realizado em dia útil, onde acompanhamos o interlocutor na sua rotina, desde a saída de sua residência até o local de trabalho, pela manhã. Pela tarde, acompanhamos o interlocutor desde seu local de trabalho até sua residência. Em ambos os percursos, de ida e volta, optamos por acompanhá-lo independente de seu trajeto, sem interferir nas escolhas durante o percurso.

A coleta de dados estatísticos foi realizada pelo aplicativo de atividades físicas *Strava*, que monitorou os percursos e criou mapas e tempo de deslocamento, além da distância percorrida. Os dados qualitativos foram obtidos a partir de conversa semiestruturada entre o autor e o interlocutor durante os percursos.

Analisamos os dados coletados a partir da dialética marxista, focando principalmente nas percepções do interlocutor coletadas durante o percurso. Para visualização dos dados criamos quadros para cada percurso realizado, com

informações de tempo de deslocamento, linhas de transporte utilizadas e observações anotadas em cada momento.

Utilizamos de duas formas metodológicas para analisar os dados obtidos, sendo elas a análise de conteúdo e a análise quantitativa dos dados de deslocamentos. A primeira nos oferece a possibilidade de elencar categoricamente itens dos textos analisados e das anotações em campo, codificando as informações relevantes, que aliada a bibliografia selecionada, nos dão o arcabouço teórico para diagnosticarmos as subjetividades de cada percurso.

Nossa base teórica será marxista, com base nos trabalhos de Henri Lefebvre, norteador do argumento deste trabalho. Nos apoiaremos na ideia de direito à cidade contida em sua produção para as análises dos dados encontrados. Entendemos que Lefebvre nos disponibiliza uma extensa gama de possibilidades de análises do meio urbano e suas dinâmicas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O capítulo 2 consiste na discussão teórica conceitos balizadores da problemática abordada do trabalho, nomeadamente o direito à cidade, mobilidade urbana e a segregação socioespacial. Cabe elucidar que se pauta a discussão permeando autores de diferentes áreas do conhecimento científicos e enfocando à realidade da cidade de porte médio, caso de Araraquara.

2.1 DIREITO À CIDADE

Viver em zonas urbanas neste início de século XXI tornou-se tarefa árdua e de constantes conflitos, empregados em diferentes áreas do cotidiano da classe trabalhadora. As cidades da era capitalista são formadas com o objetivo de servir ao capital financeiro, transformando seu solo em renda. As forças capitalistas apresentam-se na forma de especulação imobiliária, financeirização do mercado imobiliário, no neoliberalismo, que juntos, tornaram-se o motor do crescimento urbano, determinando quais espaços são valorizados ou não, quais pessoas podem acessar ou não a cidade ideal.

A discussão conceitual do direito à cidade teve sua origem com Henri Lefebvre¹, que propôs uma retomada da criação e desenvolvimento da cidade pelos cidadãos, de acordo com suas vontades. Essa teoria voltou a ser tratada por David Harvey², logo após a crise de 2008, deflagrada pelo setor imobiliário estadunidense. As reivindicações que se seguiram pelo mundo carregaram diversos matizes, seja em relação à moradia, ao transporte público ou a especulação imobiliária.

A Revolução Industrial transformou drasticamente a forma de organização dos assentamentos humanos. Se antes a economia era feudal, predominantemente rural, sob a tutela de uma monarquia, passou a ser uma economia industrial, baseada na livre concorrência capitalista e no desenvolvimento de tecnologias que pudessem elevar a produção em série de mercadorias. A relação do homem com o espaço ocupado modificou-se de forma irreversível.

¹ Lefebvre lançou seu clássico O Direito À Cidade em 1968.

² HARVEY, David. Cidades rebeldes: do direito à cidade a revolução urbana. Martins Fontes, São Paulo, 2014.

Entendemos que a cidade se caracterizou, ao longo das transformações humanas, em um espaço de reunião entre os homens, um cenário para as relações. Esse aspecto estava presente nas cidades gregas e arcaicas, onde as reuniões eram realizadas na ágora. Na cidade medieval a lógica de reunião passou a ser determinada pela atuação das mercadorias e dos mercadores no espaço público (Lefebvre, 2001, p. 129).

Em ambas as situações a cidade era entendida como um núcleo contínuo de relações entre homens e mercadorias. A cidade do capitalismo transformou tal lógica, fracionando os espaços e determinando os lugares de consumo e o consumo de lugar. Lefebvre comenta:

O lugar de consumo é o centro, os pontos comerciais, alocados em um centro histórico ou em vários centros, quando da cidade poli nuclear. O consumo de lugar é a atividade exercida pela pessoa que utiliza desses espaços comerciais. Sua presença faz daquele espaço apenas direcionado ao consumo de lugar (locais de alimentação, de lazer, cultura etc.). Este local se torna o de encontro das coisas, sejam pessoas ou não (Lefebvre, 2001, p. 130).

Apesar de existirem formas de diferenciação dos espaços ocupados para cada classe social nas cidades antigas, foi na cidade capitalista que tal divisão fora realizada de forma profunda e planejada. A segregação dos indivíduos no espaço urbano toma vida com o avanço da industrialização, com o acúmulo de capital pelas elites e, conseqüentemente, com a expulsão da classe trabalhadora dos centros urbanos. O direito à cidade está ligado às possibilidades de locomoção, vivência e relação no meio urbano. Esse direito é destituído de uma grande parcela populacional na cidade capitalista.

O resultado são cidades fragmentadas, divididas em zonas de interesse do capital, delimitando as atividades humanas de acordo com a localização. Essas áreas recebem investimentos difusos, ocasionando um crescimento econômico desigual de acordo com a região. As zonas periféricas, historicamente no modelo capitalista de formação urbana, não participam dos planos de desenvolvimento que tanto Estados, quanto elites industriais e empresariais, executam para a cidade.

O advento da urbanização, para Lefebvre, foi possível pela industrialização, sendo uma conectada a outra, com a urbanização agindo como a ciência que transforma a paisagem urbana de acordo com os objetivos da elite industrial. É uma urbanização desurbanizada, que descentraliza a cidade e afasta a classe trabalhadora para suas margens (Lefebvre, 2001).

É esta cisão entre a cidade ideal e a cidade real que provoca a segregação socioespacial nos centros urbanos. O ideal é encontrado no centro, nos locais de encontro, de promoção da vida urbana; o real é o possível, a realidade que toma as ruas dos bairros periféricos, carentes em infraestrutura que promova conforto, dignidade e qualidade de vida. A distribuição do homem nestes dois planos se dá pela sua posição na cadeia produtiva capitalista. Milton Santos trata deste tema, mesmo que não explicitamente, na passagem a seguir:

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (Milton Santos, 1987, p. 81)".

O solo urbano adquire as características de valor de troca, onde a cidade passa a ser o meio e o fim da realização capitalista, ocorrendo a mercantilização de seus espaços. O valor de uso, subjugado em relação ao outro, se dá pelo uso dos espaços urbanos pelo homem (Carlos, 2020). O valor de troca define quais sujeitos poderão transitar, relacionar e atuar nos espaços determinados dentro da cidade. O valor de uso fica restrito a esses espaços pré-determinados. A ocupação do solo urbano, portanto, se torna fragmentada.

A cidade como a conhecemos passou a ser o cenário onde a vida humana acontece, seus encontros e contradições, bem como as possibilidades e os limites impostos. A urbanização só foi e é possível pelo desenvolvimento industrial. É pela urbanização, neste contexto, que nasce a sociedade urbana. Esse novo espaço urbano, segundo Correa (1995, p. 9) "[...] é fragmentado e articulado, reflexo e

condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais”.

Esse espaço é definido pelo próprio homem, pelas formas de ocupação, pelos usos do solo. Os atores que executam os papéis de sua formação estão presentes nos grandes proprietários de terras, que condicionam o destino de determinados fragmentos de solo de acordo com os seus interesses; os proprietários dos meios de produção, nascentes após a Revolução Industrial, cujo domínio capitalista molda as áreas de interesse do solo urbano; por fim, o Estado, por meio da legislação produz e reproduz o espaço urbano, onde sua base capitalista serve aos interesses dos demais atores citados (Correa, 1995).

O direito à cidade que Lefebvre discute está justamente na tentativa de retomar o controle do processo de produção urbano para as mãos da classe trabalhadora, do homem comum, o cidadão que usufrui daquele ambiente. Este direito é intimamente ligado aos direitos democráticos. A cidade enquanto cenário do encontro das diferenças, é o palco que proporciona a sociabilidade entre sujeitos de diferentes classes sociais. A cidade capitalista, no entanto, interfere nessa realidade, com suas políticas segregatórias que visam, sobretudo, a exclusão de uma classe pela outra.

Essa divisão é proporcionada pela atuação dos diferentes atores, Estado, elites industriais, capitalistas, grandes proprietários de terra etc. Lefebvre observou essa transformação primeiro na Paris do século XIX, cujo plano Haussmann³ criou os pavilhões, edificações para a população pobre que fora desalojada do centro urbano e posta nas periferias da metrópole francesa. É uma estratégia de classe, que remanejou àquela população para um local sem relação com sua própria vida (Lefebvre, 2001).

As ideias de Haussmann foram replicadas no Brasil, principalmente na formação das grandes cidades, que carregam a dicotomia entre o centro versus periferia desde os primeiros processos urbanizadores ainda na década de 1920 e 1930. A legislação brasileira que trata da política urbana, no entanto, não é

³ Georges Eugène Haussmann, mais conhecido como “Barão Haussmann”, foi prefeito de Paris entre 1853 a 1870 e promoveu extensa transformação urbana na cidade. Para ver mais: ARAUJO, 2015.

plenamente seguida, pois os objetivos capitalistas ainda se sobressaem em detrimento dos sociais. O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. Em seu art. 2ª, inciso I, a lei diz:

I - Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações. (Lei nº 10.257/2001)

O direito a festa do qual Lefebvre fala é, de fato, o direito a moldar a cidade de acordo com as necessidades individuais, mas respeitando as vontades coletivas (Harvey, 2014). É um direito e um desejo de tomar o controle da cidade em que habitam, construindo-a de acordo com as necessidades da classe trabalhadora, em uma ação coletiva sobre o processo de urbanização. É o direito de fazer valer o texto da lei, promovendo cidades que exerçam plenamente sua função social. Contudo, não pode ser confundido como um desejo de retornar a uma cidade anterior ao capitalismo, mas sim como um desejo de renovar tanto a forma urbana quanto as relações entre indivíduo e espaço.

Quanto mais exclusivo, maior o valor mercadológico de um pedaço de terra urbana. Isso ocorre com a cidade central, no sentido de distinção de seu centro. Esse centro pode abrigar espaços únicos, de muita estima para a população, que não os encontram em demais localidades. É por isso que regiões onde shopping centers estão construídos se valorizam. O mesmo ocorre com bairros residenciais que em sua construção abrigaram parques, espaços de lazer, de esporte, centros culturais. O preço da terra nesses espaços é maior justamente pela exclusividade de contar com locais de interesse abrangente (Harvey, 2014).

Na formação de Araraquara, o Selmi Dei foi estabelecido como um bairro carregado de problemáticas urbanas que não foram resolvidas com o tempo justamente por não ser do interesse do capital imobiliário local. Como David Harvey comenta:

Uma estratégia bem conhecida dos empreiteiros, por exemplo, consiste em reservar os melhores e mais rentáveis pedaços de terra de suas empreitadas para extrair rendas de monopólio depois de o resto do projeto ser concluído. Governos astutos com os poderes necessários podem engajar-se nas mesmas práticas. (Harvey, 2014, p. 191).

O que ocorre em Araraquara é uma conjunção de diferentes atores, desde os empreiteiros, passando pelas administrações municipais, até chegar aos donos de terras, que promovem um crescimento urbano voltado para a especulação imobiliária e a completa transformação do solo urbano em mercadoria. O Seli De sendo uma periferia não recebeu investimentos suficientes que melhorassem a realidade do bairro e por consequência, passasse a ser atrativo para a especulação imobiliária.

2.2 MOBILIDADE URBANA

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, PNMU (Lei nº 12.587/2012), em seu artigo 4º, inciso II, a mobilidade urbana pode ser definida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Brasil, 2012). Iremos trabalhar, no entanto, com o conceito de mobilidade intraurbana, que segundo Villaça (2001, p. 20), é definida pelas condições de deslocamento do ser humano pelo espaço urbano, qualificando-o como intraurbano. O conceito elaborado por Villaça dialoga com o direito à cidade de Lefebvre no ponto em que a estruturação do espaço urbano sob o viés capitalista transformou a classe trabalhadora em mercadoria, cujo produto seja sua força de trabalho.

As cidades brasileiras vivenciaram o fenômeno do crescimento urbano expansionista, ainda no início do século XX, quando o país realizava a transição da economia agrária para a economia urbana. Os grandes centros urbanos receberam, década após década, um volumoso contingente vindo das áreas rurais, transformando a paisagem das cidades.

A mobilidade centrada especificamente no trabalho limita a liberdade individual e, por consequência, aumenta a segregação socioespacial evidente nas cidades grandes e médias brasileiras. Ocorre uma individualização do uso do espaço público, justamente pelas políticas segregatícias, que incorporam os interesses de grupos empresariais, excluindo a classe trabalhadora.

Neste cenário, a mobilidade urbana passou a ter papel fundamental no cotidiano da nova realidade urbana nacional. Hoje, a mobilidade condiciona o crescimento dos centros urbanos e a forma como o cidadão utiliza a infraestrutura das cidades. Tal infraestrutura foi planejada para abrigar grandes avenidas e rodovias,

voltadas inteiramente para os meios de transportes motorizados. De acordo com dados do censo 2022, a mobilidade por veículos motorizados é predominante nas cidades grandes e médias do país, sendo o automóvel o maior representante dos deslocamentos casa-trabalho, 32,2%, enquanto 21,4% utilizam ônibus (IBGE, 2025).

O número de passageiros transportados revela uma queda, em cidades médias e pequenas, onde outros modais ganham espaço em relação aos ônibus. Fatores como a precariedade das frotas de veículos operando sem conforto, tarifas elevadas que pesam no bolso do trabalhador e o crescimento dos serviços de aplicativos de transporte como a Uber, impulsionaram a desvalorização dos serviços de transporte público por ônibus (Santini, 2024). Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) indicam que de 2013 a 2023 houve queda de 44,1% no número de passageiros (NTU, 2025).

A escolha do meio de transporte é reflexo da renda e do espaço na cidade que essa pessoa ocupa. A formação das cidades brasileiras a partir da década de 1950 foi de teor expansionista, em direção as áreas periféricas, esse movimento fora estimulado e executado em cidades grandes e médias. O crescimento das cidades promovido pelo poder público fragmentou o tecido urbano, criando a dicotomia entre centro e periferia que ilustrou a disparidade de acesso à cidade de acordo com a posição social das pessoas. Villaça diz sobre o tema:

Parece haver íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades. As ferrovias provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou polo se desenvolve junto às estações. As rodovias — especialmente as expressas — provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de vida. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto (Villaça, 2001, p.70).

O crescimento alicerçado no espraiamento das cidades, aumentou as distâncias no espaço intraurbano, refletindo de forma irreversível o modo como os deslocamentos são realizados. A preferência pelo automóvel particular é um reflexo da situação segregacionista imposta por este suposto desenvolvimento urbano que apartou grande parcela da população dos centros urbanos consolidados.

A mobilidade urbana, no entanto, é o único serviço urbano expressamente citado no Estatuto da Cidade (Duarte, 2011, p. 156), importante instrumento urbanístico de política pública. A formação e o crescimento das cidades deveriam ser executados de acordo com a legislação urbana nacional, em atuação conjunta que coloque a mobilidade urbana em paralelo com os programas habitacionais, frequentemente implementados em zonas periféricas nos municípios.

A democracia, no âmbito da mobilidade urbana, sucumbe diante de cidades que são projetadas para atender prioritariamente a circulação dos automóveis particulares. A união na forma de acordo implícito entre Estado e capital constrói fronteiras sociais que impedem o desenvolvimento dos bens coletivos, sustentáveis, independentes e de baixo custo, a exemplo dos transportes públicos. (De Carvalho; Brito, 2016.)

A realidade das políticas de transporte fica refém das manobras políticas de uma elite empresarial que detém poder político para moldar os caminhos da mobilidade aos seus interesses privados. Em um país de dimensões continentais, onde os centros urbanos médios e grandes congregam milhares e milhões de habitantes, respectivamente, bem como as diferenças culturais e de infraestrutura nas cinco regiões nacionais, as políticas de transporte público e coletivo deveriam ser o motor de desenvolvimento econômico urbano. Ocorre o oposto.

Mesmo não estando presente na Constituição Federal de 1988, a Emenda Constitucional nº 90, de 2015, incluiu a mobilidade urbana no rol de direitos sociais. As políticas, no entanto, atuam como ferramentas de benefício ao transporte privado. Esse benefício atravessa a agenda política e impacta na diminuição do direito social constituinte. A construção de infraestrutura para automóveis particulares e os incentivos econômicos na compra de carros e motos, fizeram o transporte público perder espaço no cotidiano do trabalhador.

A queda do número de passageiros, o aumento do uso de automóveis particulares, a preferência por uma mobilidade individual e particular, perpassa diferentes camadas do cotidiano, em que a cidade capitalista se torna mero espaço de promoção desigual de seu uso. A ineficiência do serviço de mobilidade impossibilita que os indivíduos vivenciem os espaços de convívio público e acessem espaços privados de promoção ao bem-estar.

2.3 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

As origens da cidade foram discutidas por diversos autores. Para Rolnik (2004), a cidade configura-se como imã, servindo de atração aos homens, que a ocupam para diferentes fins; como escrita, tendo na arquitetura sua linguagem e a forma de ser lida; pela política, em sua organização territorial, no viver coletivamente, fazendo nascer daí o conceito de cidadão, sendo este o indivíduo que não só mora na cidade, mas que participa da vida política (Rolnik, 2004, p. 22); por fim, a cidade como mercado, nascente a partir da aglomeração de indivíduos em um espaço limitado (Rolnik, 2004, p. 26).

Para Mumford (1998, p. 38-39) a cidade é uma estrutura equipada que armazena e transmite os bens da civilização, condensadas em um espaço limitado. A cidade, na visão de Mumford, passou a ser sacrificada quando sua formação fora baseada nos automóveis. *A rua, não a vizinhança ou o bairro, passou a ser a unidade de planejamento* (Mumford, 1998, p. 424). Dessa forma, o direito urbano empregado em cada cidadão transferiu-se ao direito do automóvel (Mumford, 1998, p. 550).

Os autores da Escola de Chicago propuseram diferentes modelos de análise da formação das cidades na primeira metade do século XX. Um deles determina a forma de expansão urbana, que ocorreria em círculos concêntricos, delimitando as áreas em expansão e as demais que serão englobadas pelo crescimento do centro para a periferia. A segregação para estes autores é determinada pela competição econômica, que passa a determinar as zonas ocupadas pelos diferentes grupos sociais, gerando uma concentração que resulta, no polo oposto, em uma dispersão (Marafon, 1996). Contudo, esses modelos revelaram-se insuficientes para analisar a formação urbana por não considerarem, sobretudo, as diferenças das classes sociais, onde a segregação era entendida como algo voluntário. A discussão das classes passa a ser introduzida pelas análises marxistas do espaço urbano.

Engels, em sua obra *“A situação da classe trabalhadora na Inglaterra”*, partindo de uma perspectiva marxista, no capítulo *As Grandes Cidades*, analisou o aspecto da construção em série de moradias, desprovidas de identidade e infraestrutura, nas principais cidades portuárias do século XIX. Analisando a

Manchester da década de 1840, importante centro industrial da época, concluiu que a cidade carregava características segregatícias, onde a classe trabalhadora foi deslocada para as áreas mais pobres da cidade não por acaso, mas por projeto político, por dominação de uma classe sobre a outra.

A produção capitalista da cidade resultou, principalmente, em espaços urbanos segregados, seja na dicotomia centro versus periferia, nas novas formas de autossegregação figurados nos condomínios residenciais fechados ou na atuação estatal que implica a um crescimento urbano fragmentado, excludente e antidemocrático. A lógica por trás de todas essas ações é a capitalista.

Diversos autores trabalharam ao longo do século passado a questão segregatícia que preenche as ruas e avenidas das cidades. Para Lefebvre, a segregação é um fenômeno social e espacial, onde o acesso diferenciado ao espaço urbano, transformado em mercadoria, causa a segregação socioespacial (Vieira; Melazzo, 2012).

Castells por outro lado segue uma análise em que o Estado atua como gerador de segregação, sem a política habitacional sua força motora. O autor se aproxima de Lefebvre quando elenca essas forças fragmentadoras, sendo elas a força política, no próprio Estado; a elite detentora do capital e as classes sociais menos favorecidas. Essa segregação se dá pela separação espacial das diferentes classes sociais, cujo acesso torna-se desigual (Vieira; Melazzo, 2012).

Segundo Villaça (2001, p. 142), “[...] a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole.” Essa concentração é exercida pelo Estado, na execução de suas políticas habitacionais e nas políticas urbanas, cujas ferramentas auxiliam tal dicotomia; por grupos empresariais do ramo imobiliário que especulam o preço da terra e do uso do solo, alimentando uma cadeia predatória que determina os valores de cada pedaço da cidade ou pelos próprios sujeitos que, por meio da autoconstrução e da autossegregação, impõe divisões dos espaços urbanos.

O tempo é um fator importante no cotidiano da classe trabalhadora, que influencia as formas como a cidade é vivenciada pela população, os modos que esses sujeitos realizam sua mobilidade e as possibilidades de trajetos urbanos. O tempo

gasto no transporte público, de espera na baldeação entre linhas, de caminhada ou pedalada de um ponto a outro e etc. É um fator primordial para entendermos que a segregação não está apenas na ausência de infraestrutura urbana, na precariedade da moradia ou do bairro residencial, mas também, na oferta de transporte público, na mobilidade urbana e nos tipos de modal disponíveis para determinada população.

Essa questão se conecta com o ideário desenvolvimentista nacional criado a partir da resolução de que o crescimento urbano por si só, pode ser entendido como desenvolvimento urbano, o que na realidade, não se configura real. Souza diz que o verdadeiro desenvolvimento urbano deveria ser aquele que busca uma maior qualidade de vida para um maior número de pessoas (Souza, 2005).

É esse pretensioso desenvolvimento que alimenta uma formação urbana segregatícia. Villaça cita ainda a definição de outro autor dos temas urbanos, Jean Lojkin (apud Villaça, 2001, p. 147), que nos diz:

Lojkin distingue três tipos de segregação urbana: 1) uma oposição entre o centro, onde o preço do solo é mais alto, e a periferia; 2) uma separação crescente entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular; 3) um esfacelamento generalizado das funções urbanas disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas: zonas de escritórios, industrial, moradia etc. Esses três tipos de segregação não são excludentes. (villaça, 2001, p. 147)

A dicotomia entre centro e periferia é a mais presente nas cidades brasileiras. Sua origem está na atuação do Estado enquanto agente formador da paisagem urbana, cujas políticas habitacionais determinou a produção de moradias em série nos amplos territórios periféricos, apartando da centralidade urbana a classe trabalhadora.

O segundo ponto levantado por Lojkin está no parcelamento do solo urbano em diferentes zonas de interesse econômico, o que chamamos hoje de zoneamento urbano. O domínio do capital se estende por todos os espaços urbanos, sejam as regiões centrais, na áreas dos condomínios residenciais fechados, nos subcentros de serviços, em distritos industriais. Para as margens da cidade foram destinados os bairros residenciais, construídos em série, onde muitas vezes são segregados do restante da malha urbana. Nas zonas intermediárias, adjacentes ao

centro e aos bairros residenciais, foram destinados os distritos industriais, que aglomeram as indústrias.

A segregação é um processo necessário para a dominação de uma classe pela outra (Villaça, 2001, p.150), pois é na dificuldade de acesso aos serviços urbanos que se produz a segregação socioespacial. Se o centro é esse espaço onde o desenvolvimento econômico encontrou solo fértil, cuja concentração de riqueza é maior e conseqüentemente há oferta considerável de espaços públicos e privados que geram maior interesse, conforto e qualidade de vida, a região periférica torna-se o oposto

Essa distribuição desigual do solo urbano foi possível, no Brasil, a partir da década de 1930, onde o rápido crescimento populacional das zonas urbanas modificou a ocupação da cidade. As políticas higienistas tinham por objetivo destituir o acesso da camada mais pobre da sociedade do centro urbano, bem como exterminar as endemias corriqueiras do início do século passado.

Porém, essa atividade continuou nas décadas seguintes, mas sob o manto institucional do progresso econômico, cunhado tanto pelos governos anteriores ao regime militar, quanto pelo próprio governo militar. Para isso, foram lançadas políticas públicas que buscaram promover um suposto desenvolvimento econômico e uma diminuição no déficit habitacional à época.

Durante o século XX, ocorreu a expansão territorial das grandes e médias cidades brasileiras. Segundo Sposito (2004), cidades de porte médio são aquelas com população entre 50 e 500 mil habitantes, caracterizadas por serem elos entre cidades grandes e pequenas, geralmente com presença de importantes indústrias em seu território, com grande oferta de serviços públicos e privados, que são utilizados pela sua população e pelos habitantes de cidades vizinhas (Sposito, 2004).

A periferização das cidades de porte médio ocorreu, primordialmente, na década de 1970, cuja atuação de setores da economia privada, na figura das construtoras incorporadoras do ramo imobiliário, aliadas ao poder público, implementaram um crescimento urbano baseado na construção de grandes conjuntos residenciais horizontais nas franjas dos municípios e, ao mesmo tempo, em uma importante verticalização das regiões centrais, resultando em cidades com extensos

vazios urbanos, descontinuidade da malha urbana e forte tendência a divisão social do solo urbano (Sposito, 2004.).

Notamos, portanto, o caráter segregatório na formação urbana brasileira, que atingiu primeiramente as grandes cidades, estabelecendo uma dicotomia entre o centro próspero, rico, com ofertas de serviços públicos e privados de qualidade, em detrimento de uma periferia relegada a classe trabalhadora, com grande escassez de serviços públicos, falta de qualidade de vida e distante da cidade real.

3 MOBILIDADE URBANA NO JARDIM ROBERTO SELMI DEI

Nesta seção abordaremos a formação da cidade de Araraquara e os instrumentos urbanísticos que resultaram na criação do Jardim Roberto Selmi Dei, enfatizando a ineficiência do transporte público, o qual gera problemas de mobilidade urbana e conseqüentemente, o não acesso ao Direito à cidade.

3.1 FORMAÇÃO URBANA BRASILEIRA

O Brasil passou por uma profunda transformação em sua paisagem urbana na passagem do século XIX para o século XX. Essa mudança de cenário foi resultado do crescimento da população em zonas urbanas, reflexo do processo de industrialização pelo qual o país passou no período da Primeira República (1889 a 1930) aliado a chegada de imigrantes estrangeiros.

Esse movimento modificou a forma como a cidade passou a ser ocupada, bem como os espaços onde essa nova população fixou moradia. Dada a dificuldade de acesso à moradia devido aos altos preços das mesmas, criou-se aos cortiços, espaços pequenos e sem infraestrutura, com alta insalubridade, que agrupavam, muitas vezes, mais de uma família por local. Tal modelo de ocupação baseado no aluguel era proporcionado pela inexistência de mecanismos de financiamentos para aquisição da casa própria (Bonduki, 1994).

O aumento populacional resultou em uma forte expansão da mancha urbana nas principais capitais nacionais. Áreas periféricas, localizadas em zonas rurais, passaram por mudanças estruturais urbanas para loteamentos residenciais, cunhado principalmente, na valorização imobiliária. A ocupação do solo, portanto, carrega o viés capitalista desde os primórdios da urbanização brasileira, com a terra sendo vista, sobretudo, como uma mercadoria.

As obras públicas para as cidades, neste período, foram realizadas com o objetivo de combater as epidemias até ali recorrentes. Saneamento básico, embelezamento paisagístico e implementações de leis urbanísticas que, como resultado, afastaram das regiões centrais a população mais pobre (Maricato, 2000). A

primeira tentativa de política pública habitacional ocorreu apenas durante a Era Vargas (1930 a 1945).

O governo desenvolvimentista objetivou criar soluções, por meio da Lei do Inquilinato, que estimulasse, primeiro, a aquisição da casa própria e segundo o fim dos aluguéis (Bonduki, 2004). Os Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAPS) foram instituições públicas encarregadas de viabilizar essa política. Segundo Bonduki:

O congelamento dos aluguéis, determinado em 1942 por este regulamento de Getúlio Vargas teria desestimulado a produção de moradia para locação pelo setor privado e com isto levado os trabalhadores a buscar os loteamentos de periferia, até então pouco ocupados. (Bonduki, 1994, p.720-721)

É apenas em 1946 que ocorre a primeira tentativa de organização da política habitacional em um único órgão, de forma centralizada, culminando na Fundação da Casa Popular (FCP). A proposta da FCP era financiar as moradias e investir em infraestrutura urbana. O modo de operação, no entanto, ainda é o mesmo das ações anteriores, expulsando as camadas mais pobres da população para as franjas das cidades, em um claro movimento de urbanização segregatória.

Segundo Villaça, a atuação da FCP demonstra que houve sim uma compreensão do governo de que a problemática se estendia para além da questão da moradia, mas também da questão estrutural urbana (1986, p.25). Tal pensamento continuou efetivo nas décadas de 1960 a 1980, período de criação e execução do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do Sistema Financeiro de Habitação (SFH), em vigência durante os governos militares.

Os conjuntos habitacionais modificaram profundamente não só a paisagem urbana, mas as dinâmicas imobiliárias, impactando nas relações sociais, possibilidades e limitações da população em relação ao direito à cidade. O objetivo principal era a diminuição do déficit habitacional. As formas encontradas para sanar o problema foram implementadas na forma de extensos conjuntos habitacionais em regiões periféricas afastadas dos centros urbanos, com caráter de produção em massa, destinados à classe trabalhadora.

Figura 1 - Produção habitacional do BNH de 1964 a 1986

Sistema Financeiro da Habitação							
Brasil (1964-1986)							
Produção de unidades habitacionais por períodos							
Período	Presidente	Habitação Popular				SBPE	Total Geral
		COHAB	Outros	Cooperativas	Total Habitação Popular		
1964-1969	Castelo Branco e Costa e Silva	178.895	64.727	61.223	304.845	120.469	425.314
1970-1974	Garrastazu Medici	77.902	55.833	100.227	233.962	326.146	560.108
1975-1979	Ernesto Geisel	593.777	31.134	178.008	802.919	400.108	1.203.027
1980-1984	João Figueiredo	655.888	112.842	156.493	925.223	972.366	1.897.589
1985-1986	José Sarney	71.402	19.984	14.656	106.042	79.482	185.534
TOTAL		1.577.864	284.520	510.607	2.372.991	1.898.571	4.271.562

Fonte: adaptado de Bonduki, 2014, p. 64.

Com o fim do BNH em 1986 e o problema do déficit ainda em evidência, visto que a política habitacional militar priorizou a classe média na aquisição de moradias, o país mergulhou em duas décadas de políticas difusas, avanços mínimos no direito à moradia de qualidade. Este cenário muda em 2001 com a criação do Estatuto da Cidade pela Lei 10.257/2001 e em 2003, com a criação do Ministério das Cidades.

No segundo governo Lula (2007-2010) foi criado o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), pela Lei nº 11.977 em 2009, com o objetivo, segundo Orsi, “[...] de articular uma política de inclusão social com o desenvolvimento e o fortalecimento econômico” (Orsi, 2020). Foi arquitetado para ser conduzido por diferentes atores, entre eles o Ministério das Cidades e o Ministério de Desenvolvimento Regional, a Caixa Econômica Federal, as empresas de construção civil e os beneficiários (Welter, 2025). O programa utiliza subsídios do Fundo de Arrendamento Residencial (FAR), do Fundo de Desenvolvimento Social (FDS) e do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Quadro 2 - Relação de rendimento e faixa dos beneficiários do PMCMV em áreas urbanas

FAIXAS	RENDA FAMILIAR (BRUTA)
Faixa 1	Até R\$ 2.850,00
Faixa 2	De R\$ 2.850,00 a R\$4.700,00
Faixa 3	De R\$4.700,00 a R\$8.600,00

Fonte: Adaptado de Ministério das Cidades (2025)

Segundo Welter (2025, p. 18), até 2017 mais de 850 mil unidades habitacionais foram entregues para famílias da faixa 1, que recebiam no antigo PMCMV até R\$1.800,00 mensais (Welter, 2025 apud CEF, 2018). Os empreendimentos habitacionais da zona norte de Araraquara do PMCMV são formados apenas por beneficiários Faixa 1 (Balestrini, 2016, p. 19-20) e compreendem o Residencial Laura Molina, Jardins do Valle, Valle Verde, Jd. São Rafael II e Parque São Lucas. Todos foram inaugurados a partir de 2009, exceto o Parque São Lucas, entregue aos moradores em 2025. São empreendimentos contíguos ao Selmi Dei I, II, III, IV e V e ao Adalberto Roxo I e II, formando o conglomerado da zona norte da cidade.

O PMCMV foi interrompido durante o governo Bolsonaro (2019-2022), dando lugar ao Programa Casa Verde e Amarela (PCVA), planejado muito mais como uma política econômica (De Marco, Battirola, 2021). O PCVA dividiu os beneficiários em 3 faixas de renda:

Quadro 3 - Faixas de rendimento mensal do PCVA

FAIXAS	RENDA MENSAL (BRUTA)
Faixa 1	Até R\$2.000,00
Faixa 2	De R\$2.000,00 a R\$4.000,00
Faixa 3	De R\$4.000,00 a R\$7.000,00

Fonte - adaptado de De Marco e Battirola (2021)

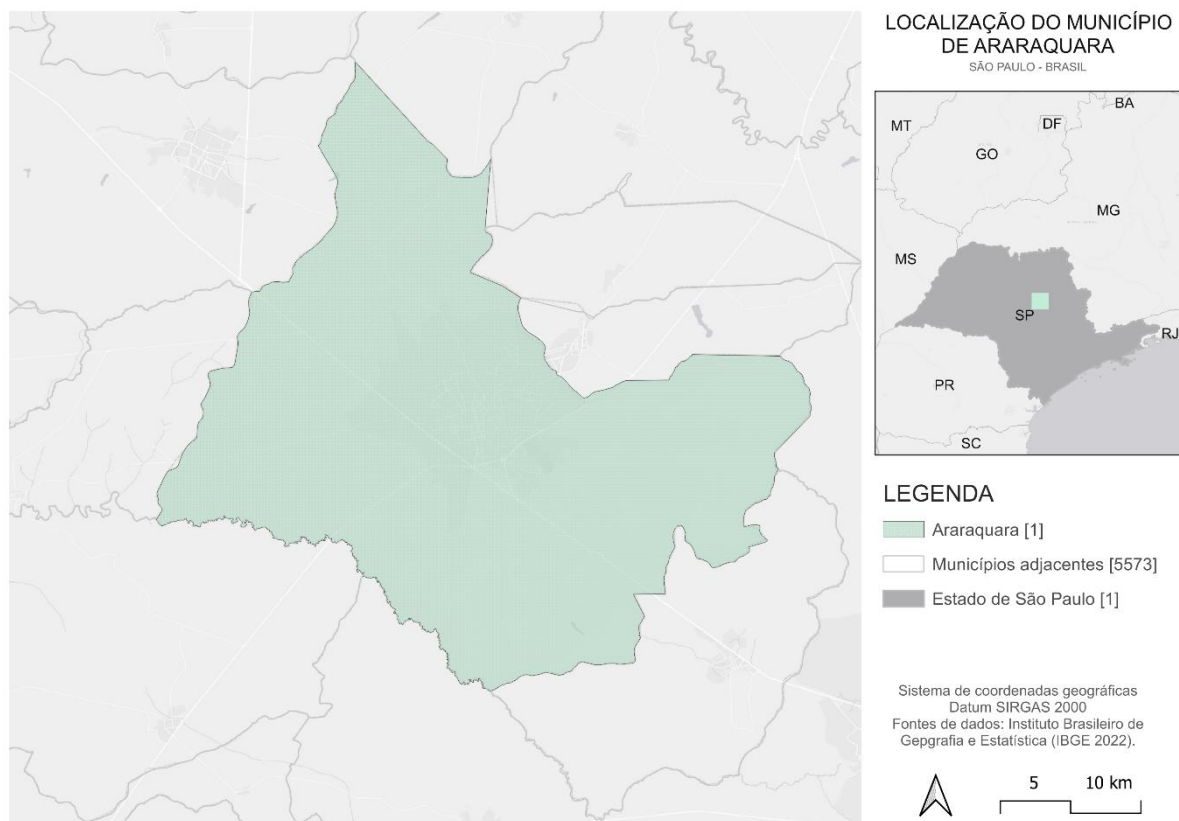
O PCVA foi uma tentativa de política econômica baseada na construção de residências para a parcela populacional de baixa renda, mas que desde seu início sofreu críticas pela falta de debate com entidades da sociedade civil e a ausência de atuação em parcerias com os municípios⁴. A eleição de Luiz Inácio Lula da Silva para o terceiro mandato em 2023 pôs fim ao PCVA e um retorno do PMCMV, com novas faixas de renda abarcadas, conforme tabela 2.

⁴ Para uma discussão mais completa ver: De Marco, Battirola (2021).

3.2 O ESPAÇO URBANO DE ARARAQUARA

A cidade de Araraquara está localizada na Região Administrativa Central do Estado de São Paulo, a uma distância de aproximadamente 277 km da capital do estado. Segundo dados atualizados em 2025, do Censo de 2022, sua área territorial é de 1.003,625 km², com uma população estimada de 253.474 habitantes, com uma taxa de ocupação de 145,7 habitantes/km² e uma taxa de crescimento de 1,25% ao ano, onde 98,51% dos domicílios estão em zona urbana, fazendo com que seu Índice de desenvolvimento humano municipal (IDHM) esteja em 0,815, colocando a cidade nas primeiras posições nos rankings que medem a qualidade de vida nas cidades (IBGE, 2022; SEADE, 2024).

Mapa 1 - Localização Geográfica de Araraquara



Fonte: Autor, 2025.

Estrategicamente localizada, faz parte de um importante conglomerado de cidades de porte médio do interior paulista que margeiam a Rodovia Washington Luís. Seu crescimento foi impulsionado a partir da construção da Estrada de Ferro da

Companhia Paulista, ainda em 1885, resultando em um aumento da capacidade de escoamento da produção agrícola da região. O crescimento da mancha urbana se deu sob a divisão geográfica da ferrovia, tendo o centro comercial e histórico à oeste e a leste o bairro da classe da Vila Xavier.

O planejamento urbano de Araraquara passou a tomar forma no início do século XX. O poder público buscou elevar a imagem da cidade, portanto, colocaram em prática instrumentos urbanísticos que visaram o embelezamento, o saneamento básico e a regulação fundiária, resultando na transformação do município em Cidade Jardim. Segundo Toledo:

Os códigos sanitários produzidos a partir do final do século passado definiram os modelos de urbanização e edificação que ainda hoje se refletem nas exigências da legislação. Estes códigos surgem como resultado de uma intensa ação institucional de enfrentamento dos problemas epidêmicos. (Toledo, 2014)

A solução encontrada para o combate das constantes endemias no estado de São Paulo pelo poder público foi investir em uma legislação sanitária que regulamentasse a forma de ocupação das cidades. Em Araraquara, essas melhorias foram patrocinadas e incentivadas pela elite local, que visou no embelezamento da cidade e na construção da legislação sanitária, impulsionar crescimento econômico do município, atraindo novos investimentos para a economia local (Carvalho, Gonçalves, 2020). Já em 1930 a cidade havia finalizado seu Plano de Melhoramentos Urbanos e em 1950 todos os loteamentos constavam regulamentados (ibidem).

A década de 1950 foi importante para Araraquara dado o início das tratativas do primeiro Plano Diretor local, em parcerias do poder público com o setor empresarial do município. Segundo autores (Balestrini, 2016; Santos, 2018; Toledo, 2014), o caráter tecnicista desse primeiro plano culminou em um planejamento destinado a expansão imobiliária, em um claro movimento especulativo.

Contudo, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) foi promulgado apenas em 1971, pela Lei Municipal nº 1.794, após diversas alterações no texto durante as décadas de 1950 e 1960. Ainda, em 1977 o PDDI sofreu novas mudanças que visaram abarcar as novas problemáticas da expansão urbana do município. Durante a década de 1970 as terras rurais adjacentes ao perímetro urbano

foram loteadas, ocorrendo o parcelamento do solo fora dos limites perimetrais. Carvalho e Gonçalves dizem sobre esse tema:

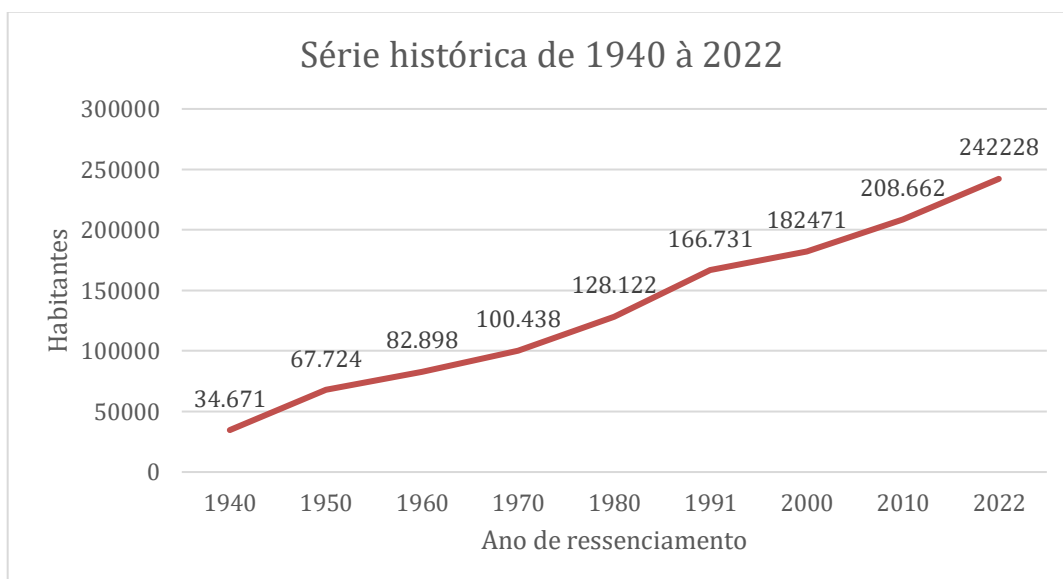
A cidade sofre, porém, de um padrão especulativo em sua formação urbana, onde a produção de lotes projetada vazios urbanos. Essa produção, inclusive, não foi condizente com os índices de crescimento populacional. Essa transformação na lógica da produção habitacional está ancorada em programas habitacionais estaduais e federais, cujo objetivo era o de diminuir o déficit habitacional nacional. Tal medida mostrou-se ineficaz, visto que as cidades expandiram seus perímetros em busca de mais terras e o déficit de moradias não diminuiu. (Carvalho, Gonçalves, 2020)

As constantes modificações dos limites no perímetro urbano de Araraquara demonstram que a expansão da cidade construída são sustentadas pelos interesses do mercado imobiliário, que sob o pretexto de diminuição do déficit habitacional, induz o loteamento de amplas faixas de terras rurais desconexas do restante do município, resultando em extensos vazios urbanos⁵, precarização da condição de moradia, estabelecimento de grandes distâncias entre bairros, agravamento da condição segregada dos moradores.

O aumento populacional de Araraquara acompanhou a tendência nacional da segunda metade do século XX, ocorrendo uma inversão populacional. A mecanização do campo e a industrialização nas grandes cidades influenciaram esse êxodo rural, constituído pelo deslocamento de populações do campo para as cidades (Hein, Silva, 2009). O novo contingente gerou desequilíbrio entre a oferta e a demanda no solo urbano, resultando em uma formação excludente das cidades (Carvalho, Gonçalves, 2020).

⁵ “(...) podem ser denominados vazios urbanos aquelas áreas que não cumprem sua função social e que, em grande parte, apresentam potencial de valorização imobiliária”. (BORDE, 2013)

Gráfico 1 - Crescimento populacional de Araraquara



Fonte: adaptado pelo autor a partir de dados do censo 2022 e histórico do IBGE.

A partir da década de 1960 ocorre a ocupação periférica em larga escala no município, resultados das novas políticas habitacionais dos governos federais e estaduais, bem como as novas leis urbanísticas do município. A cidade até aquele período não demonstrava um crescimento populacional correspondente com o crescimento da mancha urbana. Foi um crescimento instaurado de forma mecânica, produzido em conjunto pela elite empresarial e o poder público, gerando uma ocupação do solo protegida pela legislação.

Essa ocupação, no entanto, é fragmentada, descontínua da mancha urbana preexistente. É justamente na década de 1970 que o número de imóveis passa a ser maior que a população (Carvalho, Gonçalves, 2020). Como observamos no mapa 2, até a década de 1950, o solo de Araraquara era ocupado em regiões próximas a ferrovia e seu entorno, formando bairros como a Vila Xavier e o Centro. A partir das décadas de 1960 e, com mais regularidade na década de 1970, ocorre a expansão periférica e a formação de extensos bairros unicamente residenciais.

	evolucao_1820
	evolucao_1840
	evolucao_1850
	evolucao_1870
	evolucao_1880
	evolucao_1890
	evolucao_1900

	evolucao_1929
	evolucao_1963
	evolucao_1956_1968
	evolucao_1969_1975
	evolucao_1976_1980
	evolucao_1981_1987

 evolucao_1988_1994
 evolucao_1995_2001
 evolucao_2002_2009
 evolucao_2010_2015
 Hidrografia
 Ferrovia

Fonte: Carvalho, Gonçalves, 2020 adaptado de Prefeitura Municipal de Araraquara, 2017.

O modelo de expansão urbana em Araraquara será consolidado na década de 1980, com a ocupação dos vazios urbanos criados na década anterior. As décadas de 1990 e 2000 seguiram o mesmo padrão, onde os grandes bairros como Jardim Roberto Selmi Dei, CECAP, Vale do Sol e Parque São Paulo, serviram de vetores do crescimento urbano, pois detinham serviços públicos já estabelecidos, mesmo que precários, além de possuir infraestrutura urbana, o que permitiu a construção de novos empreendimentos residenciais, públicos e privados, em seu entorno.

A promulgação da Constituição Federal de 1988 (CF/88) trouxe novas determinações legislativas para a política urbana nacional, delegando aos municípios maior poder de decisão quanto às políticas públicas e de planejamento local. O capítulo 2 da CF/88 trata da política urbana, onde os artigos 182 e 183 versam sobre as diretrizes urbanísticas necessárias que resultariam em cidades mais justas e equitativas. O art. 182 diz o seguinte:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Brasil, 1988).

Na esteira das modificações propostas pela nova política urbana, o Plano Diretor de Araraquara começou a ser construído ainda em 2001, com uma proposta de maior participação popular, produzindo uma construção colaborativa das novas diretrizes urbanas. Apoiados no parágrafo 2º do art. 182⁶, a proposta visava proporcionar cidades que fizessem cumprir a função social da propriedade urbana, mais equitativa e justa para seus moradores.

Essa tentativa de mudança de direção se deu em um período de lançamento desses novos instrumentos urbanísticos pelo governo federal, e com o lançamento do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) e o Ministério das Cidades (2003). Contudo, o Plano Diretor de Desenvolvimento e Política Urbana e Ambiental de Araraquara se arrastou em negociações e alterações em sua redação, sendo

⁶ § 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. (Brasil, 1988)

promulgado apenas em 2005. A ideia colaborativa foi superada pelos interesses empresariais do mercado imobiliário local. Carvalho e Gonçalves dizem:

O modelo de zoneamento desse plano previa uma cidade mais compacta, preenchendo os já existentes vazios urbanos, tornando-a mais inclusiva e sustentável [...] O que se seguiu foi uma falta de atividade política das administrações municipais de 2005 a 2014. (Carvalho, Gonçalves, 2020)

Esse panorama foi acentuado ainda em 2009 com a criação do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCV) pelo governo federal. Ainda no primeiro governo do então prefeito Marcelo Barbieri (MDB, 2009-2012), o extremo norte de Araraquara foi escolhido para implantação dos novos residenciais do PMCMV, aproveitando a infraestrutura urbana existente na região, em um claro movimento de periferização acentuada (Santos, 2014). Em sua dissertação apresentada em 2014 acerca das tratativas sobre a ocupação dos novos residenciais do Minha Casa, Minha Vida, Santos relata:

O resultado dessa decisão política, sem qualquer debate democrático ou de planejamento, foi a desorganização dessas famílias, que mantinham, por exemplo, as matrículas de suas crianças nas escolas dos bairros de origem – distantes para onde estavam indo -, fazendo com que durante muito tempo essas crianças e pais tivessem que se deslocar por toda a cidade para poderem estudar e trabalhar, em horários humilhantes, como as saídas e chegadas pela madrugada (Santos, 2014, p. 120).

Portanto, as políticas urbanas executadas em Araraquara a partir da segunda metade do século passado corroboraram pelo aprofundamento da segregação socioespacial, afirmando o teor fragmentado da formação urbana, fenômeno presente em diferentes cidades de porte médio do estado de São Paulo. Esse cenário, de especulação imobiliária, produção em massa de habitações e forte tendência ao espraiamento da mancha urbana, resultaram em problemáticas vivenciadas no cotidiano da população, a mais significativa sendo a mobilidade urbana, prejudicada pelas grandes distancias impostas pela cidade e o serviço ineficiente de transporte público ofertado em Araraquara.

3.3 O TRANSPORTE PÚBLICO DE ARARAQUARA

Em Araraquara, a segregação socioespacial é perceptível nas dificuldades enfrentadas pelos moradores das zonas periféricas em realizar os percursos urbanos diários. Ao promover zonas unicamente residenciais, a população se vê obrigada a se deslocar para efetuar tarefas diárias comuns, como ir ao trabalho, as compras, ao hospital, a agência bancária, a escola de ensino técnico ou particular, a faculdade, aos espaços de lazer e esporte etc.

Esse deslocamento é realizado em grandes distancias, onde o fator tempo passa a ter mais valor ao cidadão. A mobilidade que nos interessa é a intraurbana, que, segundo Villaça (2001, p. 20), é o deslocamento do ser humano pelo espaço urbano e as condicionantes agregadas a tal atividade. O ponto onde o indivíduo está localizado determina os espaços disponíveis para sua transitoriedade.

A mobilidade urbana de Araraquara foi referência nacional em qualidade de serviço. Até a década de 1950, no entanto, os percursos pela cidade eram realizados por charretes, veículos próprios ou pela mobilidade ativa (Oliveira et al, 2024, p. 5). Com as transformações nas leis urbanísticas e no crescimento econômico vivenciado pela cidade, foi necessário mudar aquele cenário. Em 1959, no primeiro mandato de Rômulo Lupo (1955-1960), foi criada a Companhia Trólebus Araraquara, a CTA.

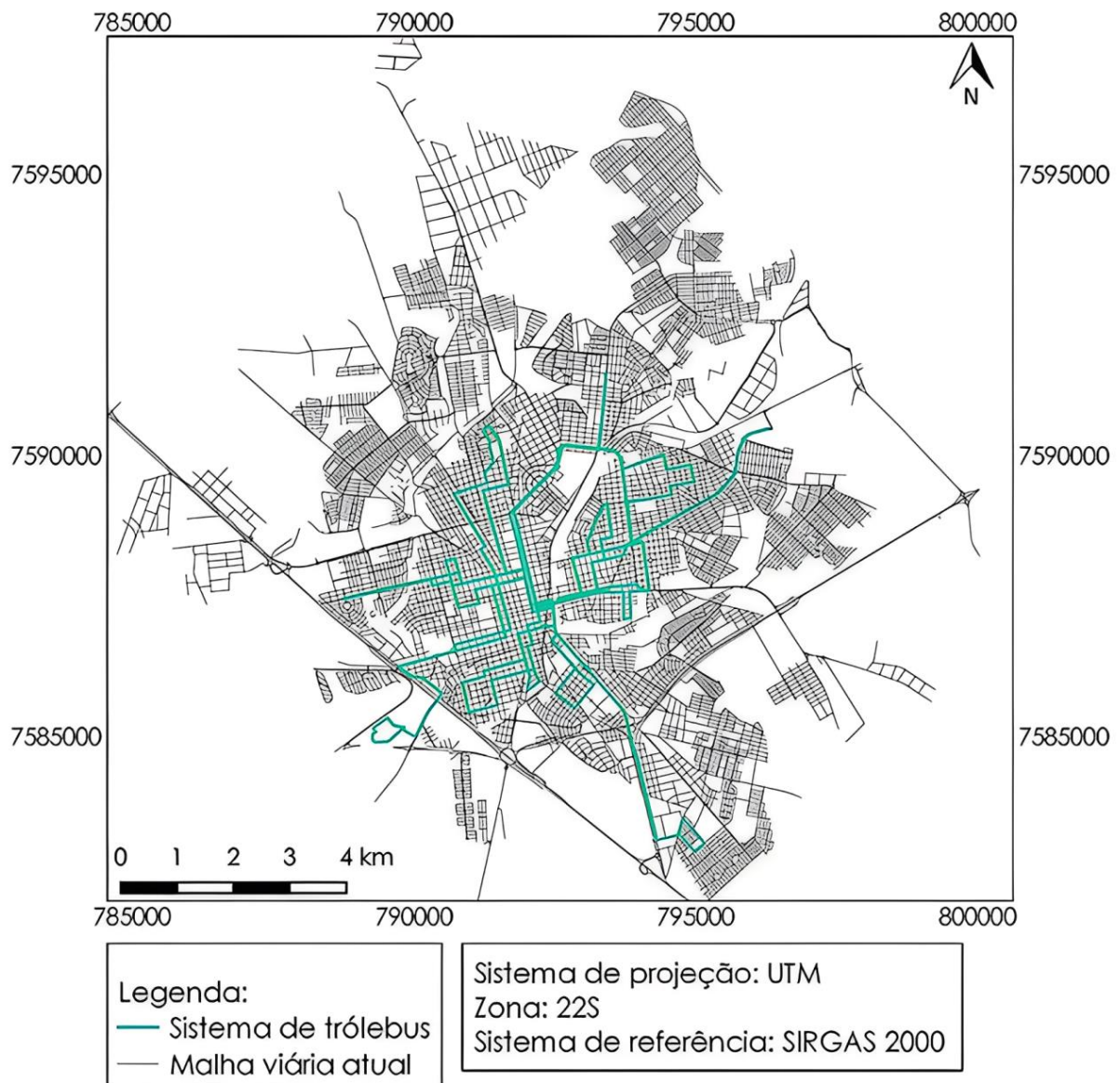
Os trólebus utilizavam a matriz de energia elétrica, ligados por uma rede aérea bifilar, que em sua inauguração se estendia por 19 km em regiões centrais da cidade, distribuídas primeiro entre as linhas “Vila Xavier-Carmo” e “Estação-Fonte”. O controle do serviço estaria sob administração da CTA por 50 anos, uma empresa pública municipal, de acordo com a Lei nº 713 de 4 de dezembro de 1958. O capital da CTA era constituído pelo Imposto Territorial Predial Urbano (IPTU). Após aportes financeiros da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), a CTA atingiu seu momento de maior expansão, com uma rede bifilar de 79km de extensão e 39 veículos em operação (Oliveira et al, 2024).

Figura 2 - Trólebus da CTA em Araraquara



Fonte: Trólebus & Veículos Elétricos Brasileiros, 2025.

Mapa 3 - Sistema trólebus em comparação com a malha viária atual de Araraquara.



Fonte: Borchers, Ferreira (2022), adaptado de Ferreira (1995) e Pierini (2020)

Os trólebus representaram um marco na mobilidade urbana brasileira, sendo referência nacional de prestação de serviço. Contudo, o crescimento urbano das novas regiões periféricas de Araraquara não foi acompanhado pela instalação de infraestrutura necessária para sua operação, resultando em uma gradativa troca de veículos elétricos por veículos a diesel, sendo estes aptos a operarem em bairros do extremo norte da cidade. A primeira linha de ônibus a diesel foi a do Jardim Roberto Selmi Dei, operada pela Viação Paraty, em um caráter de exceção.

Figura 3 - Integração Trólebus/Ônibus diesel – Terminal na Rua Maurício Galli – década de 1980.



Fonte: Oliveira et al, p. 18, 2024.

Logo ficou claro, no entanto, que no processo de expansão da mancha urbana de Araraquara, não haveria espaço para o serviço dos trólebus. A zona norte, onde está localizado o Jardim Roberto Selmi Dei, seria o novo vetor de crescimento urbano, com sua expansão ocorrendo nas décadas de 1980 e 1990 primeiramente, consolidando-se ainda na primeira década do ano 2000. O extremo norte da cidade tinha em seu caminho vazios urbanos, falta de pavimentação e uma enorme demanda populacional para transitar. Pierini et al. comenta sobre:

[...] as alterações em tecnologias de transporte – diferentemente de dizer avanço, pois a substituição de transporte elétrico por diesel não representa necessariamente um avanço e sim uma alteração - afetam o tamanho e a forma de ocupação urbana, o que pode, conseqüentemente, aumentar a necessidade de transporte ao longo da periferia urbana (Pierini et al. 2021, apud Yago, 1983).

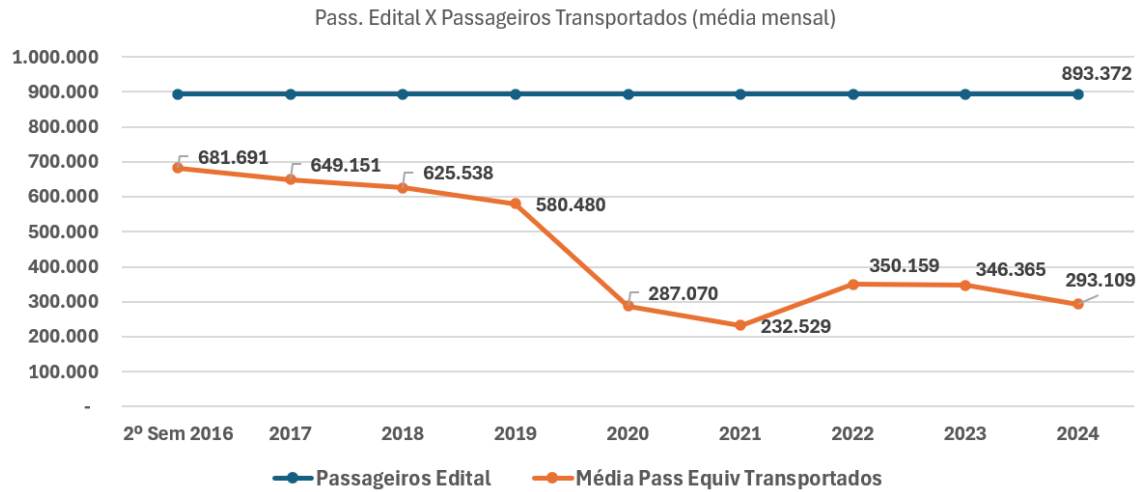
A constante troca de veículos elétricos por movidos a diesel foi atingindo cada vez mais linhas, agora em outros extremos da cidade e na região central, consolidando a nova matriz energética do transporte de Araraquara. Esse modelo, segundo Pierini et al. (2021), passa a estruturar o mercado imobiliário, garantindo que a expansão urbana tenha características espalhadas, desconexa com as vias já existentes e de grande custo para a população que a ocupa. O transporte público tem o poder de privar as possibilidades de acessos daqueles que vivem à margem da cidade central.

Ao fim do século XX, essa realidade já estava consolidada em Araraquara, a cidade havia expandido para as periferias, grandes loteamentos estritamente residenciais foram implementados e o serviço de trólebus operado pela CTA foi definitivamente extinto. Em 2008 o serviço de transporte era dividido entre CTA e Viação Paraty, todos a diesel. A operação e administração do transporte coletivo foi privatizado e concedido ao Consórcio Araraquara de Transportes, o CAT, apenas em 2016, por um período de 20 anos (Borchers, Ferreira, 2022).

A princípio, duas empresas faziam o serviço de mobilidade urbana coletiva, a já citada Viação Paraty e a Empresa Cruz, ambas de Araraquara. Em 2022, a divisão de linhas era a seguinte: 18 linhas para a Empresa Cruz e 20 linhas para a Viação Paraty (Borchers, Ferreira, 2022). Os itinerários da zona norte ainda estavam sob operação da Viação Paraty, compondo os maiores contingentes de passageiros aquele momento.

No edital de concessão foi definido que o número ideal de passageiros por mês era de 893.372. Contudo, de acordo com o gráfico da figura 8, apresentado em audiência pública na Câmara dos Vereadores em 2024, a média de passageiros transportados nunca chegou próximo ao estipulado. No período pós pandemia a queda é mais brusca ainda, chegando ao menor valor em 2021. Esses dados podem ser explicados por fatores como a qualidade do serviço, a oferta de linhas em mais bairros, maior distribuição de horários aos finais de semana, aumento do número de veículos particulares, surgimento de serviços de viagens por aplicativo como Uber, entre outros.

Gráfico 2 - Média de passageiros comparada com a estimativa do edital de concessão



Fonte: adaptado de Consórcio Araraquara de Transportes (CAT), 2024.

Tabela 1 - Variação tarifária de 2016 a 2024

ANO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
VALOR	3,20	3,50	3,60	3,85	3,85	4,10	4,35	5,00	5,40
AUMENTO	-	9%	3%	7%	0%	6%	6%	15%	8%

Fonte: Fonte: adaptado de Consórcio Araraquara de Transportes (CAT), 2024.

Um dos fatores que provocam o maior distanciamento da população em relação ao uso do transporte público é a tarifa. No período de 2016 a 2024 houve um aumento total de 55% (CAT, 2024), resultando em um afastamento daqueles passageiros que não recebem alguma modalidade de gratuidade ou de meia passagem, como idosos e estudantes⁷. Santini (2024, p. 52) diz que a constante queda no número de passageiros é desencadeada pela frustração de parte do público, principalmente com o encarecimento e a precarização do serviço, onde esse contingente passou a utilizar cada vez mais os já citados serviços de viagens por veículos particulares em aplicativos (2024, p. 52).

⁷ Em 2025 a tarifa diminuiu para R\$5,00, ou seja, os estudantes pagam R\$2,50 por viagem.

A bandeira da tarifa zero⁸ é levantada por diferentes atores no debate, seja por movimentos sociais ou por agentes políticos, a política de mobilidade urbana universal ganha força a cada ano. Porém, no caso de Araraquara, apenas a tarifa zero não resolveria o problema do engajamento no transporte público. Ela seria um incentivo, sem dúvidas, e uma expressiva melhoria nas possibilidades de deslocamentos intraurbanos cotidianos.

É necessário transformar a operação do transporte no município, seguindo as diretrizes propostas pelo Plano de Mobilidade Urbana construído por pesquisadores da Universidade Federal de São Carlos (UFSCAR), onde terminais de integração seriam distribuídos em pontos estratégicos da cidade, flexibilizando e atendendo as demandas dos movimentos pendulares diários. Essa mudança é essencial para que o fator tempo deixe de ser um impedimento ao optar pelo transporte coletivo. Tal plano será debatido no capítulo seguinte deste trabalho.

Por fim, vemos que a grande problemática encontrada na cidade é a alta concentração de bairros residenciais distantes de centros comerciais e de zonas de emprego. Ao dificultar o acesso a tais espaços por uma parcela grande da população, os percursos urbanos possíveis são condicionados. O cidadão ao sair de casa precisa planejar cada etapa do seu caminho por conta do fator tempo. O tempo dispendido no trajeto casa-trabalho, casa-lazer, casa-compras etc., é determinado de acordo com a sua moradia. Quanto mais tempo o indivíduo leva para completar seu caminho, menos valor ele carrega. Villaça diz que “[...] a distância é tempo; não apenas tempo de um deslocamento, mas do somatório de todos os deslocamentos, bem como seus custos e frequências para todos os membros da família” (Villaça, 2001, p. 73).

Ou seja, o direito à cidade é estabelecido pelos locais onde existe a maior oferta de transporte, seja coletivo ou não, particular ou público. Observando pelo aspecto periférico de Araraquara, ao habitar os bairros residenciais, projetados pelo Estado, configurando-se assim uma segregação institucionalizada, o indivíduo passa a não ser pertencente a cidade, olhando-a sempre no horizonte, desconexo de sua realidade.

⁸ Políticas de tarifa zero são aquelas que se baseiam no uso livre do transporte público coletivo, ou seja, quando não há cobrança direta, restrições nem catracas. (Santini, p. 23, 2024)

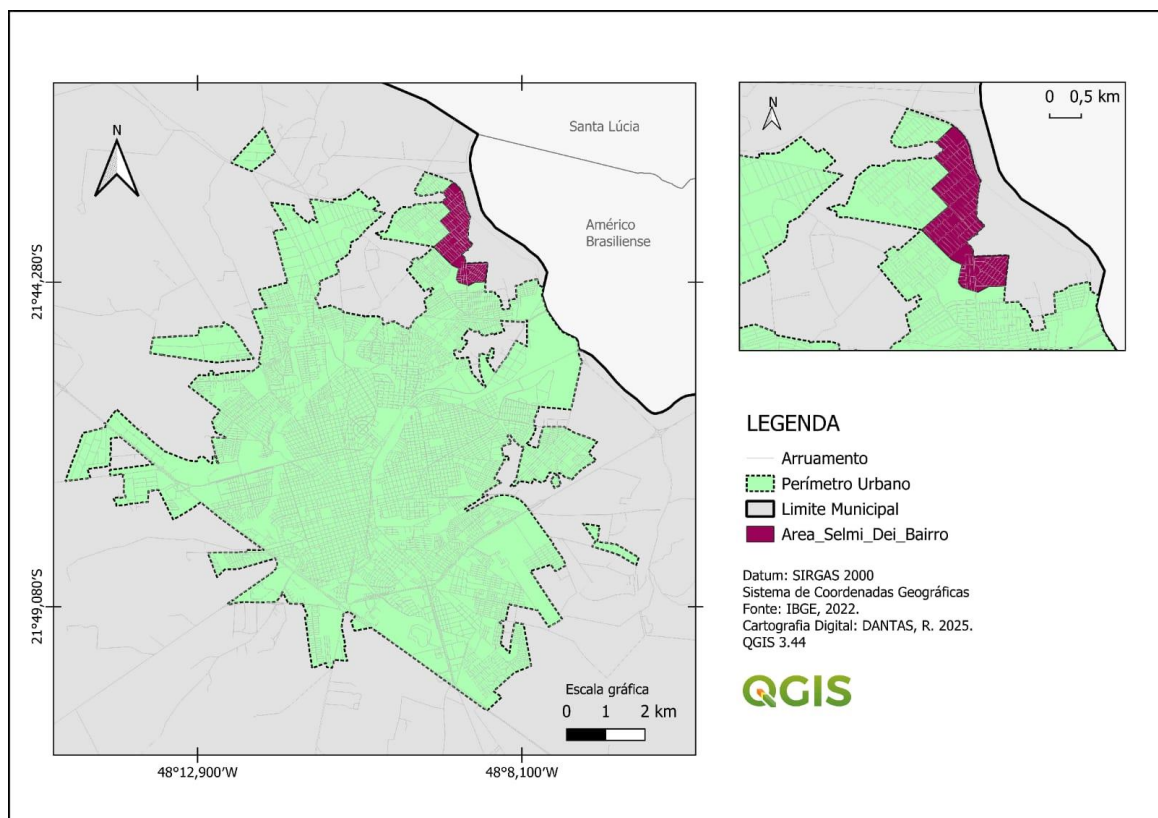
Portanto, a mobilidade urbana de Araraquara teve início com um viés público, de matriz energética que respeita o meio ambiente, onde o conforto, a qualidade do serviço e a cobertura da cidade estava em primeiro plano. Com as mudanças econômicas e a atuação do mercado imobiliário, a cidade passou a ser ocupada por veículos de combustão, instalados para rodar por linhas que percorriam bairros periféricos, principalmente o Jardim Roberto Selmi Dei. Desta forma, a formação urbana da cidade foi condicionada justamente pelas novas linhas de transporte, tornando-a espraiada e fragmentada. O resultado é uma constante diminuição do número de passageiros transportados anualmente e itinerários com distâncias cada vez maiores em relação aos centros comerciais e industriais.

3.4 O JARDIM ROBERTO SELMI DEI

O crescimento urbano de Araraquara foi direcionado, a partir da década de 1950, pela forte tendência a especulação imobiliária, aliada às aplicações dos instrumentos urbanísticos, culminando em uma cidade fragmentada, cujas zonas periféricas tornaram-se espreiadas. O bairro símbolo da lógica capitalista presente na cidade é o Jardim Roberto Selmi Dei, que desde sua elaboração encontra-se segregado.

O bairro Jardim Roberto Selmi Dei está localizado no extremo norte de Araraquara, distando cerca de 8 km do centro da cidade de Araraquara e 7 km do centro de Américo Brasiliense. O bairro está separado fisicamente do restante da cidade devido a presença do córrego das Cruzes. Na figura 9 observa-se a área estudada, marcada pela excessiva periferização.

Mapa 4 - Perímetro urbano de Araraquara com a área do Selmi Dei em destaque.



Fonte: Rafael Dantas (2025).

O perímetro urbano de Araraquara fora alterado ainda em 1977 como resultado da atuação especulativa do setor imobiliário na cidade, que havia construído loteamentos de caráter urbano fora do perímetro legal do município. Somado a isso, as terras onde seria implantado o Jardim Roberto Selmi Dei localizava-se no setor norte da região, ainda em zona rural. A concepção, criação e desenvolvimento do bairro foram baseados na lógica de renda da terra, que segundo Paul Singer está diretamente ligada ao capital imobiliário, que se comporta como um “falso capital”, pois sua origem não está na atividade produtiva, mas sim na “[...] monopolização do acesso a uma condição indispensável àquela atividade de ocupação do solo” (Singer, 1982, p. 22). O valor do solo está ligado diretamente a um mecanismo de valorização antecipada do solo, de características voláteis, o que reproduz a especulação imobiliária (Singer, 1982, p. 23).

Em Araraquara, a zona norte era um grande espaço rural, de produção agrícola, que foi urbanizada visando justamente a valorização não só daquela região, mas também e principalmente, de seu entorno, dos espaços adjacentes. Hoje, no caminho para os bairros que formam a zona norte, transitamos por locais valorizados, com bairros de classe média ou condomínios residenciais fechados e uma proliferação de condomínios residenciais verticais, ambos aproveitando a infraestrutura urbana construída para a periferia norte da cidade.

Esse movimento foi inflamado também pela chegada da fábrica da Villares ao município, sendo esta a empresa responsável pela construção dos trólebus. A fábrica fora construída em um distrito industrial localizado no limite municipal que separa Araraquara de Américo Brasiliense, cidade vizinha, na direção nordeste de Araraquara. Portanto, o bairro foi criado também para servir como bairro dormitório para os trabalhadores da nova fábrica. Outra movimentação empresarial que culminou no nascimento do bairro foi a situação econômica da família detentora das terras⁹. A iniciativa de lotear cerca de 700 lotes, no primeiro momento, partiu como estratégia para transformar aquelas terras em solo rentável, visto que a empresa da família estava em dificuldades produtivas (Balestrini, 2016, p. 104). Balestrini diz:

No lançamento inicial do empreendimento, os primeiros 700 lotes do Jardim Roberto Selmi Dei foram rapidamente vendidos a famílias que moravam de

⁹ Detinham, segundo Balestrini, cerca de 600 alqueires (Balestrini, 2016, p. 104).

aluguel ou de favor em casas de parentes. Com quase quatro mil inscritos a família decidiu ampliar o empreendimento para 3.300 lotes. (Balestrini, 2016, p. 104)

A construção do bairro foi realizada a partir de parceria conveniada entre a prefeitura municipal, o BNH e a Companhia de Habitação Popular Bandeirante (COHAB-BD). O Selmi Dei foi dividido em três setores, entregues ainda em 1981, totalizando neste início em mil moradias para uma população de aproximadamente cinco mil pessoas (David, 1993).

Em sua entrega, não contava com infraestrutura urbana que oferecesse conforto e qualidade de vida aos seus moradores. Ruas de terra, saneamento básico ainda em construção, inexistência de serviços público e espaços de saúde, lazer e educação, falta de calçadas, transporte público ineficiente (David, 1993). As COHABS foram importantes companhias que ajudaram a impulsionar e edificar os bairros destinados à classe trabalhadora por todo o território brasileiro. No estado de São Paulo, foi fundada em 1965, iniciando as construções de conjuntos habitacionais no ano seguinte (Dias, Dantas, 2013). No sistema de habitação proposto pelo BNH a COHAB tinha o papel de ligação entre o cidadão, banco e poder público (Fernandes, 2005, p. 142).

Figura 4 - Selmi Dei em novembro de 1980.



Fonte: Portal “Araraquara Agora” (2020)

Quadro 4 - Produção de moradias no Selmi Dei pela COHAB Bandeirantes

Conjunto	Construtora	Entrega	QNTD
Jd. Roberto Selmi Dei I	Lix da Cunha S/A	1981	1000
Jd. Roberto Selmi Dei II	Antonio Costa	1992	491
C.H. Jd. Roberto Selmi Dei	Almeida Marin	1997	346
C.H. Jd. Roberto Selmi Dei	Almeida Marin	1999	114
C.H. Jd. Roberto Selmi Dei	Almeida Marin	1999	62
C.H. Jd. Roberto Selmi Dei	Almeida Marin	1999	37
C.H. Jd. Roberto Selmi Dei	Almeida Marin	2000	60
TOTAL			2110

Fonte: os autores, adaptado de TOMY (2020)

Após seu lançamento em 1981, o bairro só seria expandido em 1992, com a criação de mais 491 residências, culminando em uma expansão total de 2110

moradias. Somado a essa expansão, no final da década de 1990, acompanhando o desenvolvimento da infraestrutura urbana da região, foi criado o Jardim Adalberto Oliveira Roxo I e II, com a adição de 957 lotes (Gonçalves, 2010). Esse movimento evidencia a manobra especulativa ocorrida em Araraquara, que planejou a implementação de bairros distantes das áreas centrais equipadas, criando vazios urbanos entre as localidades, elevando o valor da terra nesses espaços intersticiais.

A segregação socioespacial no Selmi Dei desde sua concepção está na dificuldade do morador do bairro em se deslocar pelo perímetro urbano de Araraquara. A mobilidade ofertada por meio do transporte público coletivo, não supre as demandas populacionais. A deficiência do transporte público reflete na forma como o próprio desenvolvimento do bairro se deu.

Figura 5 - Comércio no Selmi Dei - 2025



Fonte: o autor (2025)

Os estabelecimentos comerciais encontrados no bairro são em sua maioria geridos pelos próprios moradores, que utilizam a própria moradia para tal atividade. Há uma forte presença de serviços básicos e menores como minimercados, borracharias, salões de beleza etc. Carece, no entanto, de comércios especializados, com maior variedade de produtos. Se no lançamento não havia infraestrutura básica como asfaltamento de ruas e avenidas, hoje vemos que não só o bairro, mas a zona norte como um todo, conta com pequenos empreendimentos comerciais que servem de alternativa ao grande centro comercial na região central. Esses pequenos centros, distribuídos pelas ruas Mauricio Galli (Setor I e II), Rua Dr. José Logatti (Setor III e IV), Av. José dos Santos Seves (rua 40, no Setor III), Rua Maria do Carmo Ferreira Granato (Setor IV e V), formam um pequeno aglomerado de estabelecimentos familiares baseados em serviços: salão de beleza, barbearias, farmácias, supermercados, mototáxis, borracharias, lojas de eletrônicos, lanchonetes etc.

Contudo, tais serviços e opções de comércios, não geram muitos postos de trabalhos, visto que as atividades, em sua maioria, são familiares. Acontece uma escassez de serviços, sejam comerciais, e uma carência de diversidade nos espaços que podem ser utilizados pela comunidade, de caráter público como parques, praças, áreas de lazer, espaços de práticas esportivas, locais de cultura e educação. Ao não ofertar tais espaços a população, a mesma necessita realizar o deslocamento para outros pontos da cidade. Nesta ação, o direito à cidade é prejudicado justamente pela não existência de atividades e possibilidades de exercer plenamente em seu local de moradia, tudo aquilo que a cidade pode oferecer.

Na tabela 4 listamos alguns dos principais pontos de destino e movimentação de pessoas da cidade de Araraquara e comparamos sua distância e o tempo de deslocamento a partir do Jd. Roberto Selmi Dei III. Esses destinos se distribuem entre espaços de saúde, educação, lazer, comércio, esporte e cultura. Na coluna “Tipo”, o item “emprego e indústria” é referente a locais da cidade com alta oferta de empregos, como o centro comercial na rua Nove de Julho, onde estão concentrados os empregos comerciais, de serviços, agências bancárias; e no distrito industrial, no extremo sul da cidade, que oferta postos de trabalho majoritariamente industriais.

Optamos por tais localidades que sejam de interesse da população geral e que estejam o mais próximo do bairro. Na terceira coluna atribuímos dados geográficos captados do sistema de rotas nativos dos serviços *Google Maps* para medir a distância entre a Escola Estadual Prof.^a Maria Isabel Rodrigues Orso, ponto central do bairro, até esses locais.

Quadro 5 - Distância entre o Jd. Roberto Selmi e os principais polos de interesse populacional de Araraquara.

Locais	Tipo	Localização	Distância até o Selmi Dei
Agência bancária	Financeiro	Vila Harmonia	6,5km
Teatro municipal	Cultural	Centro	7,6km
Cinema	Cultural	Centro	9,1km
Shopping Lupo	Comércio/Lazer	Centro	9,1km
Santa Casa	Saúde	Centro	8,8km
Hospital	Saúde	Centro	7,9km
Parque público	Lazer	Jd. Botânico	6,9km
Comércio central	Emprego/Comércio	Centro	8,9km
Arena da Fonte	Esporte/Lazer	Jd. Primavera	7km
SESC	Cultural/Lazer/Esporte	Quitandinha	10,8km
SESI	Cultural/Educacional	Vila Xavier	7,4km
FCLar – Unesp	Educacional	Campos Ville	13,4km
FOAR – Unesp	Educacional	Centro	10,2 km
IQ – Unesp	Educacional	Jd. Quitandinha	11,5 km
UNIARA	Educacional	Centro	9,6km
UNIP	Educacional	Pq. Laranjeiras	11,1km
Shopping Jaraguá	Comércio/Lazer	Jd. dos Manacás	11,5km
IFSP	Educacional	Jd. Paulo Freire	11,8km
SENAC	Educacional	Carmo	10,9km
Museu	Cultural	Centro	9,2km
Rodoviária	Mobilidade	Jd. Nova América	10,5km
FATEC	Educacional	Jd. Santa Clara	9,9km
Emprego	Indústria	Distrito industrial	18,6km
MÉDIA TOTAL			7km

A partir da tabela e das fotografias expostas, concluímos que o bairro não carrega consigo áreas de interesse populacional que configurem um aumento na qualidade de vida e no uso do espaço urbano em si. Não há nenhum local cultural com programação constante que disponibilize oferta de produções audiovisuais e teatrais, tampouco há um espaço destinado ao contato com a natureza como parques e bosques. Na questão educacional, as instituições públicas e privadas de ensino técnico, profissionalizante e superior se encontram em bairros da região sul e leste da cidade. Para resolver qualquer problema relacionado à área financeira, o morador não só do Selmi Dei, mas de toda a zona norte, necessita se deslocar por volta de 15 a 25 minutos, dependendo de sua agência. Na zona norte, de fato, existem dois caixas eletrônicos, um recém-instalado no Supermercado *Formenton*, no Valle Verde, e outro em uma Lotérica da Caixa, na rua Mauricio Galli, na altura do Jd. Imperador.

Figura 6 - Comércio no Selmi Dei - 2025



Fonte: o autor (2025)

Figura 7 - Área de lazer no setor 3 do Selmi Dei



Fonte: o autor (2025)

A área de lazer da figura 13 é a única de uso público do bairro, entre todos os setores, sendo palco principalmente de jogos dos campeonatos municipais de futebol e de escolinhas de futebol.

Figura 8 - Av. Laércio Machado no setor 6 do Selmi Dei



Fonte: o autor (2025)

Observamos que a infraestrutura urbana carece de fiscalização e zeladoria por parte da prefeitura pela existência de lixos em terrenos baldios, casas e estabelecimentos comerciais abandonados, representando não só um perigo de saúde pública, com a possibilidade de proliferação de vetores do mosquito da dengue, por exemplo. Mas também pelo perigo da violência, com locais com baixa iluminação no período noturno.

Figura 9 - Terreno vazio na Av. Dr. Edson Baccarin - Selmi Dei, Setor 2



Fonte: o autor (2025)

Figura 10 - Casa e terreno abandonados no Setor 3 do Selmi Dei



Fonte: o autor (2025)

Existem também diversos terrenos, casas e comércios abandonados, concentrando acúmulo de resíduos sólidos, vegetação e possíveis focos de doenças, representando um perigo para a população do entorno.

Figura 11 – Embarque no ponto inicial da linha Selmi Dei/Centro – Selmi Dei 3



Fonte: o autor (2025)

O transporte público do bairro é ofertado pela Viação Paraty, desde sua criação na década de 1980. A linha opera das 4h55 da manhã até as 23h20 da noite, dando prioridade para os horários de pico entre as 5h e 9h da manhã e das 16h às 19h da noite. Percebemos um perfil de mobilidade centrada no trabalho para esta região, que carece de opções de horários principalmente aos finais de semana e feriados. Essa mobilidade é relacionada ao transporte por automóveis, motocicletas e ônibus, por não existirem outras possibilidades de deslocamento, como a mobilidade ativa, visto que não há ciclovias no bairro e a caminhada a pé é difícil pelas grandes distancias impostas pela própria urbanização do bairro.

Figura 12 - Avenida comercial no Selmi Dei - 2025.



Fonte: o autor (2025)

O Selmi Dei é um bairro estritamente residencial, seguindo os moldes de planejamento do BNH na década de 1970 e seu entorno, os bairros nascidos de outras iniciativas habitacionais e do PMCMV nas décadas de 1990 e 2000, seguiram a mesma lógica. Portanto, não há centros comerciais que ofereçam opções variadas para

compras. Não há espaços destinados a atividades culturais como teatros e cinemas. Não existe, em toda região norte da cidade, uma única agência bancária. Há escassez de espaços de saúde que comportem a demanda da região norte e que ofereçam serviços especializados, há escassez de espaços públicos que garantam o lazer e a atividade esportiva, como parques e praças e, sobretudo, não há oferta de emprego no bairro.

Figura 13 - Vista de parte da região central de Araraquara a partir do Selmi Dei - 2025



Fonte: o autor (2025)

A cidade é vista ao longe, no horizonte, distante da realidade do bairro. Ao conversar com moradores, é comum ouvir frases como “vou na cidade resolver tal problema” ou “eu trabalho na cidade”, onde a cidade não é entendida como o local em que residem, mas sim o local para onde se deslocam. É na cidade que está localizada a maior oferta de postos de trabalho, o ensino superior, ou curso técnico. É na cidade, esse espaço distante da residência, onde estão aglomerados os espaços públicos e privados de lazer, os parques, as praças com boa infraestrutura urbana, o comércio

variado, o shopping center, os consultórios médicos conveniados, dispondo de especialidades etc.

Viver na periferia faz com que a percepção de pertencimento da cidade do capital se torne difusa no sentido de ser e estar dentro dos espaços onde a vida cotidiana acontece. O bairro periférico é apenas o local de descanso, o dormitório para onde retornam diariamente após as jornadas de trabalho.

O direito à cidade em Araraquara é limitado pelas restrições impostas pelas condições de mobilidade intraurbana dos moradores do Jardim Roberto Selmi Dei. O serviço de transporte público dificulta as possibilidades de ir e vir dessa parcela da população, sendo mais oneroso para estes percorrer trajetos diários para as atividades urbanas. Essa restrição, aponta Ana Fani (2020), isola, fixa, imobiliza e separada da sociedade essas pessoas.

Ainda que exista a pequena atividade comercial, predominando os estabelecimentos comerciais familiares, o bairro não consegue suprir todas as necessidades de seus moradores. A população que ali reside necessita, portanto, se deslocar para outros pontos da cidade para acessar quaisquer serviços e produtos no cotidiano, incluindo o trabalho. O bairro carrega a característica de dormitório, sendo utilizado apenas para descanso nas horas opostas ao trabalho. Com isso, há uma forte dependência do transporte público e privado nos percursos urbanos da população.

Para análises da mobilidade urbana dos seus moradores, na próxima seção serão apresentados dois percursos urbanos realizados no segundo semestre de 2025 pelo autor. Os percursos urbanos é uma metodologia que visa, a partir do trabalho de campo, acompanhar um indivíduo no trajeto casa-trabalho-casa, cujo objetivo seja identificar a relação do indivíduo com o meio urbano que ocupa.

3.5 PERCURSOS URBANOS

A pesquisa em mobilidade urbana tem se transformado constantemente, acompanhando as mudanças nos diferentes campos teóricos e práticos. Entendemos nesse trabalho a mobilidade como o movimento dos individuais no espaço intraurbano. A escolha pela metodologia dos percursos urbanos foi baseada,

sobretudo, na possibilidade de analisar o movimento, e não apenas à localização (Bastazini, Catelan, 2023).

Realizamos o primeiro percurso urbano em 28 de agosto de 2025, em um percurso casa-trabalho-casa. Optamos por ocultar a identidade do participante, que neste caso levará o nome de Interlocutor 1, por medida de segurança e preservação. Organizamos os dados coletados em campo na tabela abaixo, sendo a primeira de descrição do Interlocutor 1 e a segunda de descrição do percurso em si, com o mapa dos registros abaixo.

Quadro 6 - Identificação do participante "Interlocutor 1"

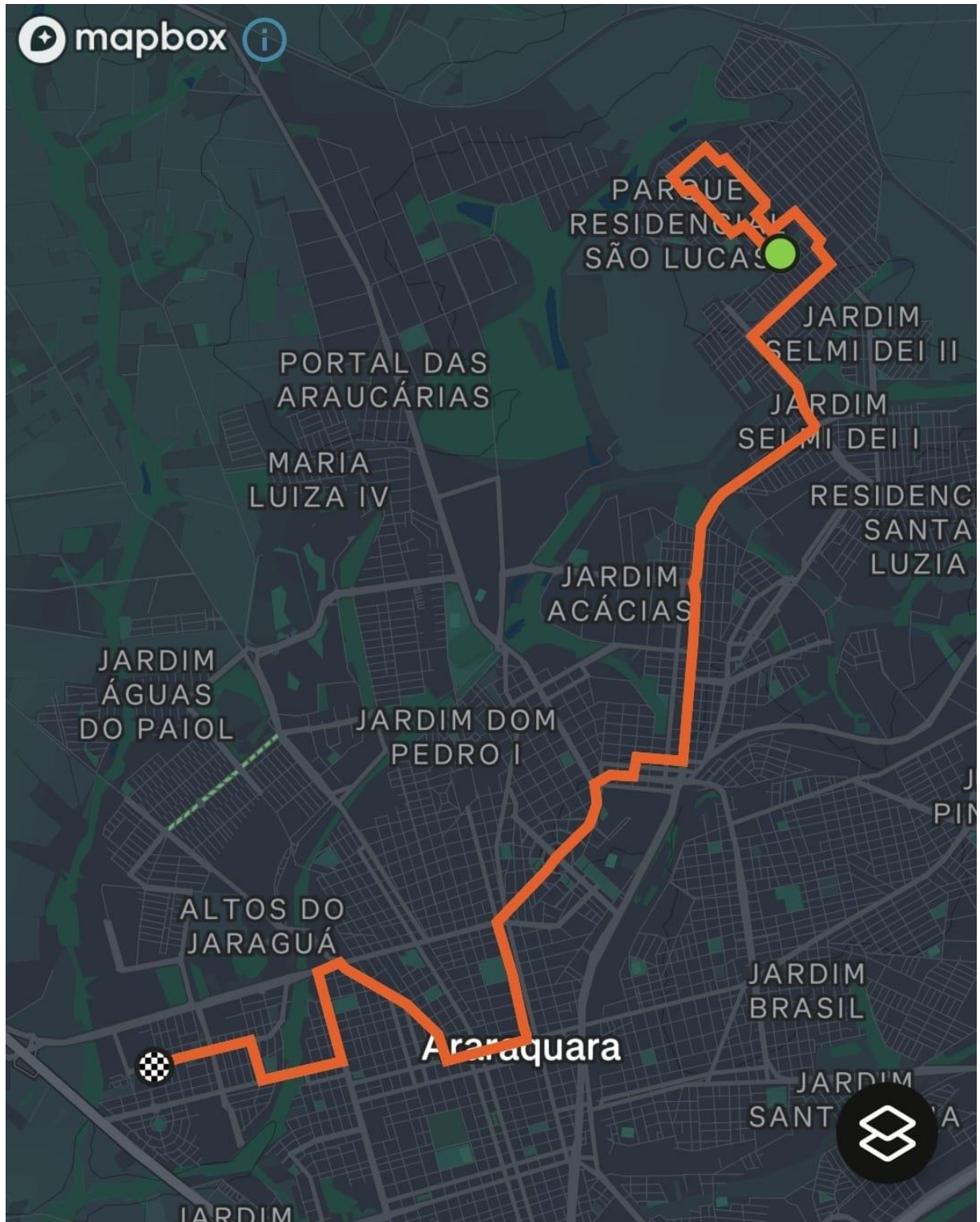
Interlocutor 1	Informação
Perfil	Homem, 24 anos, morador do Jardim Roberto Selmi Dei – Setor 3.
Origem	Araraquara-SP
Escolaridade	Ensino médio completo
Residência	Mora com a mãe e mais dois irmãos
Trabalho	Operador de máquina industrial

O participante Interlocutor 1 é morador do Jardim Roberto Selmi Dei, no setor 3, no limite geográfico entre o bairro e o Valle Verde, conjunto habitacional do PMCMV faixa 1. Portanto, a sua mobilidade é realizada tanto pelos linhas que percorrem o Valle Verde, como pela linha do Selmi Dei. No dia do percurso optamos pela linha do Valle Verde, por ser mais próxima a sua residência.

Quadro 7 – Detalhamento do percurso de ida ao trabalho

Percurso de ida casa-trabalho	
Modal	Ônibus
Ida	Linha do Valle Verde
Trecho 1 – caminhada até o ponto	5h42
Trecho 2 - Tomada do ônibus	5h50 – Valle Verde
Trecho 3 - Baldeação	6h25 as 6h40 no centro da cidade
Trecho 4 – Tomada do ônibus	6h40 – Jd. América/Universal
Trecho 5 – caminhada até a empresa	6h55
Trecho 6 – Término do percurso	7h10

Figura 14 - Percurso de ida ao trabalho



Fonte: o autor adaptado do aplicativo Strava (2025).

Quadro 8 - Ficha de observações do percurso de IDA

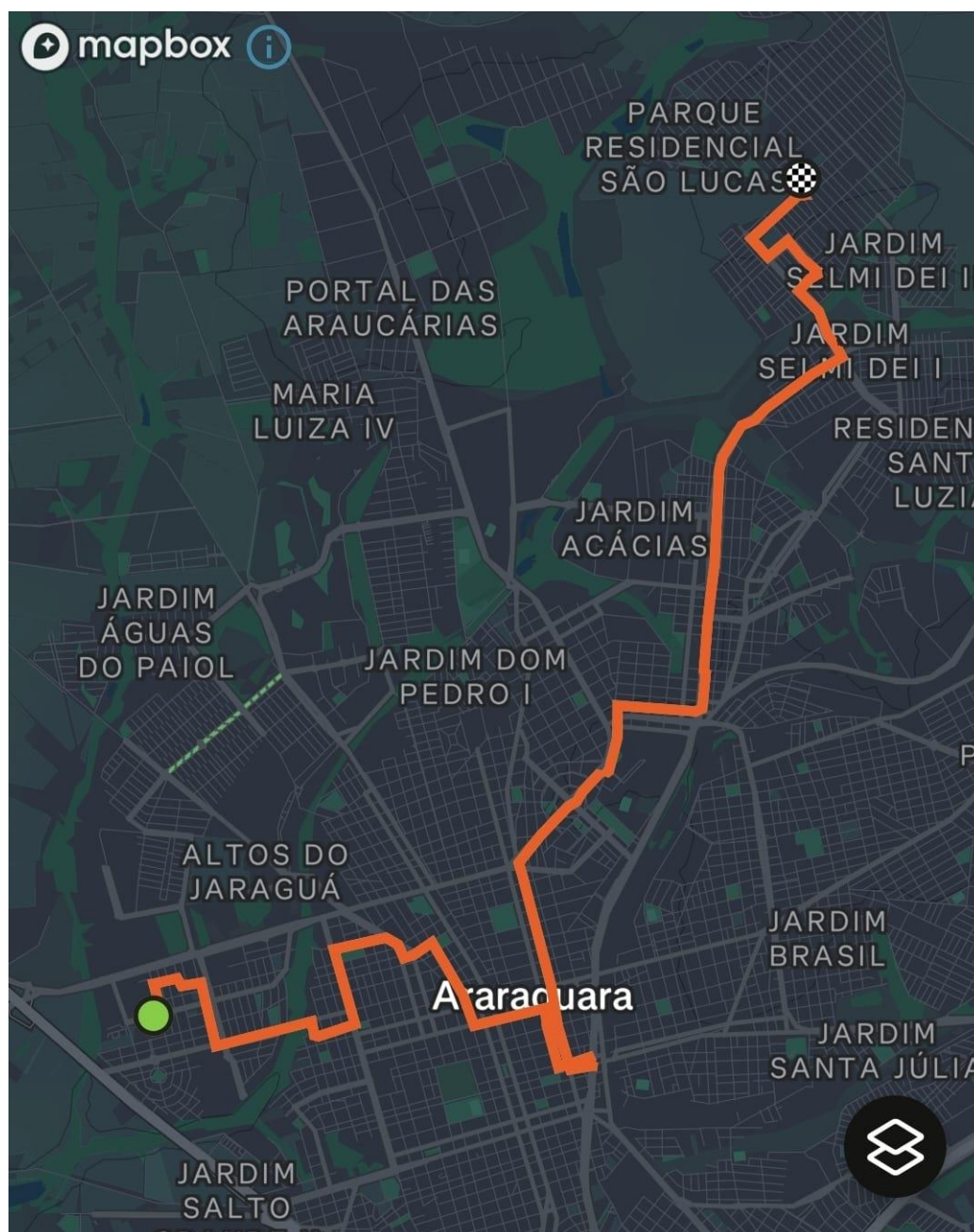
Trecho 1: caminhando até o ponto	Início: 5h42	Término: 5h50
Observações: • Iniciamos o percurso as 5h42 em frente à sua casa, onde ele optou por caminhar até a rua lateral, onde fica o ponto inicial do itinerário da linha do Valle Verde. Ele prefere esse ponto inicial pois ali consegue fazer a viagem sentado; • O segundo ponto mais próximo a sua casa fica a três quadras de distância e quando toma o ônibus ali, quase sempre vai em pé;		
Trecho 2: Ônibus do Valle Verde	Início: 5h50	Término: 6h25
Observações: • O ônibus está lotado, com todos os assentos ocupados e muitas pessoas em pé; • Ele percorre toda a extensão do Valle Verde, Res. Laura Molina e Jardins do Valle (conjuntos habitacionais do PMCMV faixa 1, além do bairro Adalberto Roxo I e II, e do setor 1 do Selmi Dei, sendo a única linha para todos os conjuntos habitacionais do PMCMV; • Ao chegar na rua Mauricio Galli, única via de acesso entre a zona norte e a região central de Araraquara, o veículo já está com lotação máxima; • Ao se aproximar de regiões mais ricas da cidade, começa os desembarques de passageiros, principalmente mulheres que trabalham nos condomínios residenciais de alto padrão e no comércio; • Entre os passageiros, a maioria são mulheres, distribuídas entre brancas e negras, jovens e idosas; • O Interlocutor 1 comenta que não se importa em tomar o ônibus tão cedo e com tanta lotação como neste momento. Ele diz ainda que <i>vê esse momento de deslocamento até o trabalho como um momento de reflexão, onde pode ouvir músicas em seu celular, observar o nascer do sol</i>, sendo estas coisas positivas no seu cotidiano.		
Trecho 3: baldeação	Início: 6h25	Término: 6h40
Observações: • Todas as linhas que saem dos bairros têm como destino o Terminal Central de Integração (TCI), mas é possível fazer a baldeação em outros pontos da cidade, desde que esteja dentro do limite de uma hora; • Portanto, o Interlocutor 1 optou por realizar a baldeação na região central, antes do TCI, pois se fossemos até o ponto final, poderíamos perder o próximo ônibus; • Descemos do veículo as 6h25, caminhamos por duas quadras na rua São Bento (rua 3) e chegamos ao ponto entre as ruas 3 e 2 (rua Nove de Julho), ponto inicial do trecho 4; • Os horários entre ônibus sendo próximos, requer do passageiro a tomada de decisões durante o deslocamento, ao optar pela baldeação fora do TCI, passamos mais tempo esperando na parada, mas tínhamos a certeza de tomar o segundo ônibus.		
Trecho 4: Ônibus Jd. América/Universal	Início: 6h40	Término: 6h55
Observações:		

• Esta linha percorre a cidade de leste a oeste, sendo o Jd. Universal um bairro dividido em regiões industriais e residenciais, localizado no extremo oeste, sendo este nosso destino; • Esse trecho é mais confortável, apesar de irmos em pé; • Todos os assentos estão ocupados, mas os passageiros são mais variados, tendo entre homens e mulheres, jovens adultos e idosos; • Esse veículo tem menos bancos que o anterior, com mais espaço para viagens em pé; • Portanto, mesmo com todos os assentos ocupados, não estava lotado; • O trajeto todo se estende por 15 minutos, com poucas paradas, esvaziando-se conforme vai adentrando o Jd. Universal.		
Trecho 5: caminhada até a empresa	Início: 6h55	Término: 7h10
Observações: • A empresa onde o Interlocutor 1 trabalha fica a menos de três quadras do ponto onde descemos; • É um bairro tranquilo, de ruas mais arborizadas, mais residencial que industrial; • Caminhamos com mais uma amiga do Interlocutor 1, vamos conversando; • Ele diz que poderia sair de casa em algum ônibus após as 6h, pois seu horário de entrada no trabalho é as 7h30, mas que prefere chegar antes e ter alguns minutos de “relaxamento” antes do turno de trabalho iniciar.		
Trecho 6 – término do trajeto	7h10	
Tempo de percurso total: 1h28 minutos		
Distância percorrida: 17,25km		

Quadro 9 – Detalhamento do percurso de volta para casa

Percurso de volta trabalho-casa	
Modal	Ônibus
Volta	Linha do Jd. América/Universal
Trecho 1 – caminhada até o ponto	17h25
Trecho 2 - Tomada do ônibus	17h35 – ônibus do Jd. América/Universal
Trecho 3 - Baldeação	17h50 – TCI
Trecho 4 – Tomada do ônibus	18h – ônibus do Valle Verde
Trecho 5 – caminhada até a casa	18h40
Trecho 6 – Término do percurso	18h50

Figura 15 - Percurso de volta para a casa



Fonte: o autor, adaptado do aplicativo Strava (2025)

Quadro 10 - Ficha de observações do percurso de IDA

Trecho 1 – caminhada até o ponto	Início: 17h25	Término: 17h35
Observações: • Iniciamos o percurso de volta pra casa com uma caminhada rápida e uma espera de 5 minutos no ponto de ônibus próximo a empresa; • O Interlocutor 1 comentou que por vezes os motoristas da linha Jd. América/Universal não passam por aquele ponto, escolhendo o caminho mais curto para ir até o centro;		

Com isso, houve apreensão se pegaríamos a condução ou não.		
Trecho 2: ônibus do Jd. América/Universal	Início: 17h35	Término: 17h50
Observações: - Do mesmo modo que o percurso pela manhã, essa linha foi com poucos passageiros, mas com todos os assentos ocupados; - A grande diferença foi o destino final, o TCI, e não algum ponto da região central; - Apesar do cansaço do Interlocutor 1 após um dia de trabalho, seu humor estava bom, comentou ainda que não se importava com o tempo de deslocamento até sua casa;		
Trecho 3: baldeação no TCI	Início: 17h50	Término: 18h
Observações: - Na volta pra casa o Interlocutor 1 opta pela baldeação no TCI pela possibilidade de ir sentado e não em pé; - Esperamos por cerca de 10 minutos no TCI, que aquele momento estava com muito movimento de passageiros; - Optamos pelo ônibus da linha Valle Verde pela proximidade do ponto de destino com a sua residência; - Mesmo morando oficialmente no Selmi Dei, os pontos mais próximos de sua casa se encontram nas ruas do Valle Verde, o que resulta em linhas com maior número de passageiros;		
Trecho 4: ônibus do Valle Verde	Início: 18h	Término: 18h40
Observações: - Neste trecho temos um veículo que já sai do TCI com sua lotação máxima, todos os assentos ocupados e todo o corredor central ocupado por passageiros que vão em pé; - Na passagem pela rua Nove de Julho (rua 2), coração da região central e onde localizam-se o comércio da cidade, o veículo parou em todos os pontos, aumentando o número de passageiros; - Ao entrar na rua Mauricio Galli, os desembarques foram mais frequentes, portanto, mesmo que o passageiro não more nos bairros da zona norte, ele utiliza das linhas que fazem aquela região, quando residem em bairros adjacentes como o Jardim Imperador; - Na volta pra casa, o perfil de passageiros modifica-se sutilmente, mas ainda o contingente feminino é maior que o masculino, a mudança, no entanto, está na profissão dos usuários, em sua maioria trabalhadoras dos comércios do centro; - Ao adentrar a zona norte a rota segue, primeiro, pelo bairro Adalberto Roxo, em seguida adentra o Valle Verde, onde saltamos;		
Trecho 5: caminhada até a casa	Início: 18h40	Término: 18h50
Observações: - Descemos no mesmo ponto onde pela manhã tomamos o primeiro ônibus; - Dali até a casa do Interlocutor 1 são menos de 10 minutos, feitos em caminhada lenta; - As ruas do bairro estão com grande movimento, bares e lanchonetes abertas, pessoas pelas calçadas, intenso trânsito entrando e saindo do bairro;		

Mesmo após o dia de trabalho e o longo percurso, o Interlocutor 1 encontra-se de bom humor, reiterando que a rotina não o incomoda e que já está acostumado.
Término: 18h50
Tempo de percurso total: 1h25 minutos
Distância percorrida: 17h09km

Inserido em uma rotina de trabalho cansativa, exercendo atividade remunerada durante nove horas diárias, é adicionado a isso os percursos de ida para o trabalho e volta para a casa, extenuando ainda mais o cotidiano. Ao encontrar durante os percursos momentos para relaxar, seja ouvindo músicas ou observando o nascer do sol, é perceptível o teor anestésico que a própria construção da cidade e de suas funcionalidades provocam nos sujeitos.

As horas de trabalho, os tempos dos percursos, a forma como a cidade fora projetada, bem como a disponibilidade do serviço de transporte público, determinaram que o único momento possível de reflexão desse indivíduo seja o de ida ao trabalho e volta para a casa. É aí que o sujeito se torna parte da cidade, aquela mesma cidade que de sua casa, só enxerga no horizonte.

Lefebvre diz que a vida humana passou a ser decupada, ou seja, fragmentada em diferentes atividades, sem correlação e simultaneidade. Trabalho, lazeres, vida privada etc., passaram a ser atividades executadas individualmente, sem a continuidade natural do viver em sociedade (Lefebvre, 2001).

Ao utilizar o artifício da música e do nascer do sol, ele busca momentos reflexivos durante a rotina atribulada que enfrenta. Essa dinâmica revela que, como apontou Lefebvre (2001), a cidade tornou-se um mero fragmento no cotidiano, uma imagem que passa depressa pelas janelas dos coletivos de transporte. A cidade real da qual o Interlocutor 1 faz parte não permite que ele consiga ter encontros, que seja possível relações sociais além daquelas impostas pelos limites dos itinerários do ônibus.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A formação urbana brasileira passou por diversas transformações ao longo do século XX. A partir da década de 1930, o país começou a se industrializar em larga escala, levando a uma transição na forma de ocupação do território, antes predominantemente rural, agora sob a forma urbana. Este êxodo, iniciado ainda sob o Governo Getúlio Vargas e intensificado nas décadas do regime militar, transformou a paisagem das cidades grandes e médias.

As políticas habitacionais foram planejadas e executadas sob o viés mercadológico, transformando o solo urbano em mercadoria. Ocorreu uma divisão entre áreas nobres e zonas periféricas, ocupadas de acordo com a classe social de cada indivíduo. Em um teor dicotômico, as regiões centrais foram destinadas àqueles com maior poder aquisitivo, enquanto as regiões periféricas, afastadas destes centros, foram destinadas a classe trabalhadora.

Tais políticas foram impulsionadas por programas habitacionais, como o do BNH nos anos militares e mais recentemente, o PMCMV, nos anos do Governo Lula I e II. A implementação destes programas se deu nas áreas afastadas das cidades, resultando em um crescimento urbano fragmentado. A segregação socioespacial foi pensada e executada como política pública.

No bojo destas discussões, o direito à cidade, importante aspecto norteador da qualidade de vida e da democracia em zonas urbanas, foi esquecido. O morador das áreas periféricas foi apartado dos espaços públicos que promovem uma maior integração na cidade. Uma ferramenta importante para esta situação segregatória é a mobilidade urbana.

A mobilidade intraurbana, da qual tratamos no trabalho, é a relacionada aos deslocamentos de pessoas pela cidade. A segregação da qual discutimos envolve primordialmente a mobilidade intraurbana e suas dificuldades encontradas pelos moradores das regiões periféricas no país. Os moradores do Jardim Roberto Selmi Dei, nosso objeto de estudo, fazem parte desse cenário.

Situado em média a 7km de distância dos principais pontos de interesse coletivo da cidade, o bairro carrega uma história de segregação desde sua criação, em 1981. Concebido a partir dos interesses políticos e empresariais da elite local, o

Selmi Dei, como é chamado pelo araraquarense, foi lançado sem infraestrutura urbana básicas como, asfaltamento, escolas, creches, postos de saúde, tratamento de água e esgoto. Naquele momento, o bairro era caracterizado como uma ilha urbana em meio a zona rural, pois seu entorno ainda não continha nenhuma urbanização.

A criação do Selmi Dei chocou-se completamente com o serviço de transporte público da cidade, que até aquele momento, era feito inteiramente pelos Trólebus, ônibus elétricos que operaram na cidade de 1959 até 2000. Para atender ao novo residencial, frotas de ônibus a diesel foram incrementadas as frotas elétricas, visto que o bairro não continha infraestrutura adequada para os trólebus.

As grandes distancias a serem percorridas revelaram que, apesar da urbanização em seu entorno nas décadas de 1990, 2000 e 2010, a segregação socioespacial continuava a existir. A metodologia de percursos urbanos, na qual utilizamos no trabalho, nos proporcionou um maior entendimento acerca do cotidiano desses moradores no transporte público da cidade.

A investigação está, sobretudo, no deslocamento, no percurso de um ponto A para um ponto B, e seu inverso. Buscamos analisar as relações e nuances que existem no dia a dia da população. Quais linhas tomam, quais caminhos escolhem, qual o conforto oferecido, quanto tempo levam da casa ao trabalho e vice-versa. Optamos por esse caminho justamente por entendermos que a segregação se dá na obrigatoriedade em sair do bairro para exercer atividades remuneradas, para estudar em cursos superiores, para acessar hospitais melhores, para fazer compras em centros comerciais diversificados, para o lazer, a cultura, o esporte.

Vemos que o bairro conta com escolas, creches, postos de saúde, pequena atividade comercial, mas que, a grosso modo, o seu morador ainda precisa se deslocar diariamente para outro ponto da cidade em um percurso pendular casa-trabalho, casa-teatro, a um show de música e etc. A segregação está nessa dependência do centro e de outros pontos de interesse profissional.

Portanto, debateu-se as bases da segregação socioespacial a partir do direito à cidade de Henri Lefebvre, dialogando suas ideias com a mobilidade urbana, a formação urbana brasileira e da cidade, com o cotidiano de um morador do bairro, com o objetivo de estabelecer um debate e servir de ponta de partida para a discussão do tema nas arenas políticas da cidade de Araraquara.

REFERÊNCIAS

- ARARAQUARA AGORA. **Selmi Dei, uma imponente “cidade”, que completa 41 anos e coleciona histórias**. Araraquara Agora, 26 jun. 2020. Disponível em: <https://araraquaraagora.com/noticia/1392/selmi-dei-uma-imponente-cidade-que-completa-41-anos-e-coleciona-historias>. Acesso em: 06 nov. 2025.
- ARAUJO, P.V.L. **Intervenções urbanas e aspirações de modernização-Campanha/MG (1890-1830)**. XXVIII Simpósio Nacional de História, 2015. Disponível em: <https://anpuh.org.br/index.php/documentos/anais/items/1-anais-simposios-anpuh>. Acesso em: 18 nov. 2025.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Anuário NTU: 2024-2025**. Brasília: NTU, 2025. 72 p. ISSN 2317-8868.
- BALESTRINI, M. **O programa minha casa minha vida e o marco regulatório urbanístico do município: o caso de Araraquara**. UFSCar: São Carlos, 2016. p.164.
- BASSUL, J. R. O Estatuto da Cidade: a construção de uma lei. In: **O Estatuto da Cidade comentado**. C. C. S.; R. A. C. (Orgs.). São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010, p. 71-90.
- BASTAZINI, R; CATELAN, M.J. UMA PROPOSTA METODOLÓGICA PARA O ESTUDO DA MOBILIDADE NO ÂMBITO DA GEOGRAFIA URBANA. **GEOFRONTER**, [S. l.], v. 9, n. 1, 2023. DOI: 10.61389/geofronter.v9i1.8271. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/GEOF/article/view/8271>. Acesso em: 12 ago. 2025.
- BONDUKI, N. Origens da habitação social no Brasil. **Análise Social**, [S. l.], v. 29, n. 127, p. 711–732, 1994. DOI: 10.31447/AS00032573.1994127.12. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/analisesocial/article/view/40408>. Acesso em: 30 agosto 2025.
- BONDUKI, N. **Os pioneiros da habitação social: cem anos de construção de política pública no Brasil**. São Paulo: UNESP; SESC, 2014.
- BORCHERS, T., & GARCIA FIGUERÔA-FERREIRA, V. (2022). Neoliberalismo e o esvaziamento do Estado no transporte público de Araraquara–SP. **Cadernos Metrôpole**, 24(54), 549–576, maio/ago. 2022.
- BORDE, A. de L. P. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. 2006. Tese (Doutorado em Urbanismo) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- BRASIL. **Constituição Federal (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Ministério das Cidades**. Sobre o Minha Casa Minha Vida. Programa Minha Casa Minha Vida. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/habitacao/programa-minha-casa-minha-vida/sobre-o-minha-casa-minha-vida-1>. Acesso em: 20 nov. 2025.

CINTRÃO, L.M.G.: **Os vazios urbanos na estruturação da cidade de Araraquara**, Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, SP, 2004.

CORREA, R.L. **O espaço urbano**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1995.

DAVID, E. **Morar e Viver no Selmi-Dei**: conquista e apropriação do espaço na periferia de Araraquara. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências e Letras Araraquara, São Paulo, 1993, 247p.

DE CARVALHO, C.O; BRITO, F.L. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 103–132, 2016. DOI: 10.7213/rev.dir.econ.socioambienta.07.002.AO06. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/direitoeconomico/article/view/5825>. Acesso em: 20 mar. 2025.

DIAS, F.M.F; DANTAS, R. Papel do estado na construção do espaço urbano do município de Ourinhos - SP: os conjuntos habitacionais periféricos. **Ciência Geográfica** – Bauru – XVII – (1): Janeiro/Dezembro – 2013.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Boitempo, São Paulo, 2010, 388p.

FACCENDA, G.A; LEAL, R.G. Análise crítica acerca do programa casa verde e amarela. **Revista Videre**, [S. l.], v. 15, n. 32, p. 87–101, 2023. DOI: 10.30612/videre.v15i32.12835. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/videre/article/view/12835>. Acesso em: 20 nov. 2025.

FERNANDES, Silvia Aparecida de Sousa. **Política habitacional no interior do estado de São Paulo**: a territorialização das Companhias Habitacionais. 2005. 250 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2005.

GONÇALVES, L.M.: Os vazios urbanos como elemento estruturador do planejamento Urbano. In: **CONGRESSO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL** Bd. 4, 2010

GONÇALVES, L.M.: O (Re)Desenho de uma cidade a partir de seu centro - Orla Ferroviária de Araraquara - SP. In: **II Seminário Internacional Urbicentros**, 2011.

HEIN, A.F; SILVA, N.L.S. A insustentabilidade na agricultura familiar e o êxodo rural contemporâneo. **Estudos Sociedade e Agricultura**, vol. 27, nº 2, 2019, junho-setembro, pp. 394-417. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de

Janeiro. Disponível em: <https://doi.org/10.36920/esa-v27n2-8>. Acesso em: 10 nov. 2025.

IBGE. Automóvel é o meio de transporte mais utilizado no deslocamento para o trabalho. **Agência de Notícias IBGE**, 09 out. 2025. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/44713-automovel-e-o-meio-de-transporte-mais-utilizado-no-deslocamento-para-o-trabalho>. Acesso em: 16 out. 2025

IBGE. **Panorama – Indicadores**. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/indicadores.html?localidade=3503208&tema=1>. Acesso em 21 out. 2025.

IBGE. **Cidade e Estados**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/araraquara.html>. Acesso em 19 De out. 2025.

MARAFON, G.J. O espaço urbano: a abordagem da escola de Chicago e da escola Marxista. **Ciência e Natura**, Santa Maria, 18: 149-181, 1996.

DE MARCO, C.M; BATTIROLA, A.M.D. Programa habitacional Casa Verde e Amarela: uma análise sobre a importância do debate nas esferas públicas para a construção do espaço. **Revista de Direito da Cidade**, [S. l.], v. 13, n. 4, p. 1855–1887, 2021. DOI: 10.12957/rdc.2021.57055. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/57055>. Acesso em: 20 nov. 2025.

MARICATO, E (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. Editora Alfa-Ômega, 2ª ed. São Paulo, 1982, 166p.

MUMFORD, L. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. Martins Fontes, 4ª ed., São Paulo, 1998, 740p.

OLIVEIRA, A.A de. et al. **Araraquara: a era dos trólebus**. Clube de autores. Araraquara, ed. 1, São Paulo, 2024.

PAVAN, I.L.; TRINDADE, T.A. Segregação urbana e a dimensão socioespacial da divisão sexual do trabalho. **RBCS**, vol. 37, nº 110, São Paulo (SP), 2022. DOI: 10.1590/3711003/2022

PIERINI, C. R., LUNARDI, S. R. G., & FALCOSKI, L. A. N. (2021). MOBILIDADE URBANA NÃO-SUSTENTÁVEL: a forma urbana e a priorização dos modais motorizados movidos à combustíveis fósseis em Araraquara (SP). **Cadernos Zygmunt Bauman**, 10(24). Recuperado de <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/bauman/article/view/16137>

ROLNIK, R. **O que é cidade?** Editora Brasiliense - 6ª reimpressão, 3ª ed. de 1994, São Paulo, 2004, 86p.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** São Paulo, Nobel, 1987.

SANTOS, M.H. de. **ANÁLISE DA REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE ARARAQUARA--SP (2014):** Em discussão o papel do Legislativo e os pilares da participação no planejamento urbano. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Faculdade de Ciências e Letras (Campus Araraquara). 213 f. 2018. Araraquara.

SANTINI, D. **Sem catraca:** da utopia à realidade da tarifa zero. Autonomia Literária; Fundação Rosa Luxemburgo, São Paulo, 2024, 194p.

SEADE. **Seade Censo 2022.** Disponível em: <https://censo2022.seade.gov.br/>. Acesso em 19 de out. 2025.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano.** Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2.ªed, 2005.

SPOSITO, M.E.B. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo. **Investigaciones Geográficas** (MX), núm. 54, agosto, 2004, pp. 114-139. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56905408>. Acesso em 05 nov. 2025.

TOLEDO, R.A. de. Trajetórias do planejamento urbano: o plano diretor da década de 1950 e o reordenamento urbano de Araraquara-SP. **Soc. e Cult.**, Goiânia, v. 17, n. 2, p. 301-321, jul./dez. 2014.

TOMY, C. A. V. de. **Processos construtivos empregados na habitação popular no âmbito do SFH:** os conjuntos da COHAB-Bd (1967–2000). 2000. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

TRÓLEBUS & Veículos Elétricos Brasileiros. **Araraquara (SP) – Galeria de Fotos.** São Paulo: Trólebus & Veículos Elétricos Brasileiros, 09 jul. 2025. Disponível em: <https://www.trolebusbrasil.com/araraquara-galeria>. Acesso em: 21 out. 2025.

UOL. Transporte público por ônibus no país perde 44% dos passageiros em dez anos. São Paulo: **UOL Notícias**, 6 ago. 2024. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2024/08/06/transporte-publico-por-onibus-perdeu-passageiros-em-dez-anos.htm>. Acesso em: 16 out. 2025

VILLAÇA, F. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação.** São Paulo: Global, 1986, 122p.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil.** São Paulo, Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001, p.373.

VIEIRA, A. B.; MELAZZO, E. S. Introdução ao conceito de segregação socioespacial. **Formação** (Online), [S. l.], v. 1, n. 10, 2012. DOI: 10.33081/formacao.v1i10.1118. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1118>. Acesso em: 21 maio. 2025.

WELTER, Amauri. **Impactos econômicos do Programa Minha Casa, Minha Vida de 2009 a 2021**. 2025. 71 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2025.