

ACADÊMICO

Como a injustiça na mobilidade urbana produz desigualdade socioespacial

Pedro da Cunha Rego Logiodice e Mariana Giannotti 30 de Setembro de 2025 (atualizado 30 de Setembro de 2025)

TEMAS

CIDADES

DESIGUALDADE

ECONOMIA

PARCEIRO

CEM-CEPID/FAPESP

COMPARTILHE



NEWSLETTER

INSCREVA-SE

PAPER

A injustiça na mobilidade urbana a partir do Sul Global

Framing Urban Mobility Injustice from the Global South

AUTORES

Pedro da Cunha Rego Logiodice e Mariana Giannotti

ÁREA E SUB-ÁREA

Mobilidade urbana, desigualdades socioespaciais e justiça

PUBLICADO EM

Urban Studies, 2025

[LINK PARA O ORIGINAL](#)

(re)produzem as desigualdades socioespaciais.

Os resultados interessam a formuladores de políticas públicas, urbanistas e gestores de transporte que buscam sistemas mais justos. São também relevantes para pesquisadores de estudos urbanos, ciências sociais e geografia, além de movimentos sociais e organizações que atuam por direito à cidade e justiça racial – oferecendo evidências concretas para fundamentar suas demandas e propostas de transformação urbana.

1 A QUAL PERGUNTA A PESQUISA RESPONDE?

A pesquisa investiga como os sistemas de mobilidade urbana injustos em cidades do Sul Global não apenas refletem, mas ativamente (re)produzem as desigualdades socioespaciais. O estudo analisa empiricamente a interdependência entre regimes de mobilidade privilegiados e precarizados no transporte público, demonstrando como as vantagens de alguns grupos – menores custos tarifários e maior oferta de transporte – são sustentadas pelas desvantagens de outros.

A análise incorpora recortes de classe e raça para compreender como esses marcadores sociais informam a composição de cada um desses regimes de mobilidade urbana. Para investigar essa dinâmica, o artigo propõe um novo arcabouço teórico: a ‘Injustiça Relacional da Mobilidade Urbana’ (Relational Urban Mobility Injustice Framework – RUMI).

2 POR QUE ISSO É RELEVANTE?

Enquanto o debate sobre justiça no transporte tradicionalmente foca na distribuição desigual de recursos e oportunidades, esta pesquisa propõe uma mudança paradigmática ao revelar os mecanismos operacionais que (re)produzem tais desigualdades em cidades do Sul Global. O artigo demonstra que a precariedade no deslocamento – com tarifas elevadas e superlotação – vivenciada por grupos historicamente marginalizados, não é consequência apenas de disfunções do sistema de transporte, mas constitui condição estrutural para a manutenção de privilégios.

Ao adotar a espoliação como chave analítica, a pesquisa revela como as desigualdades no transporte transcendem falhas de planejamento e operam como elemento funcional em sistemas de mobilidade urbana moldados pelo legado colonial, pelo racismo estrutural e pela segregação socioespacial.

3 RESUMO DA PESQUISA

voluntária, imobilidade forçada e mobilidade precária.

Para aplicar esse arcabouço, a pesquisa analisou o transporte público da cidade de São Paulo através do registro de cerca de 13 milhões de transações com o Bilhete Único, examinando tarifas e superlotação nas viagens dos horários de pico da manhã e tarde, cruzando esses dados com informações demográficas de classe e raça por zona de origem e destino. A análise demonstra como marcadores de classe e raça determinam, em grande medida, o regime de mobilidade – privilegiado ou precário – que a cidade proporciona a cada pessoa.

4 QUAIS FORAM AS CONCLUSÕES

Demonstrando a contribuição teórica do arcabouço RUMI para reinterpretar a análise da desigualdade na mobilidade urbana, a pesquisa conclui que o sistema de transporte público na cidade de São Paulo opera de forma a perpetuar a opressão de grupos sociais. As conclusões mostram que:

Custo da tarifa: Nas regiões onde o gasto médio com transporte público fica entre R\$6 e R\$9, a população é predominantemente branca e pertencente à classe social alta. Já nas áreas com gastos superiores a R\$18, todas as zonas são habitadas majoritariamente por população negra e pertencentes à classe social baixa. Essa disparidade resulta da combinação entre uma política tarifária que penaliza as baldeações e a oferta deficiente do sistema de transporte nas periferias, que força múltiplas transferências entre ônibus e trilhos no deslocamento ao destino.

Superlotação: Em viagens sem superlotação, mais de 89% dos passageiros vêm de zonas habitadas por população predominantemente branca e de classe média/alta. Já entre as viagens com superlotação prolongada (mais de 30 minutos diários), todas têm sua origem em zonas predominantemente habitadas por população de classe baixa, sendo cerca de 60% majoritariamente por população negra.

Interdependência: A política tarifária e a oferta de transporte beneficiam desproporcionalmente moradores de áreas centrais, que fazem menos transferências entre modos de transporte em seus deslocamentos. A população periférica – majoritariamente negra e pertencente à classe social baixa – subsidia esse privilégio ao arcar com custos tarifários maiores e receber menor oferta de ônibus e infraestrutura metroferroviária. O estudo evidencia como a mobilidade privilegiada de uns se conecta estruturalmente com a precarização de outros.

urbanistas e gestores de transporte que buscam sistemas mais justos. São igualmente relevantes para pesquisadores de estudos urbanos, ciências sociais e geografia, além de movimentos sociais e organizações que atuam por direito à cidade e justiça racial – oferecendo evidências concretas para fundamentar suas demandas e propostas de transformação urbana.

6 REFERÊNCIAS

Kowarick, L. (1979) Urban Spoliation. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

Preston, J. and Rajé, F. (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion.

Journal of Transport Geography 15(3): 151-160.

Sheller, M. (2018) Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes. London: Verso Books.

Young, IM. (1990) Justice and the Politics of Difference. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Pedro Logiodice é engenheiro civil e mestre em transportes pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP), pesquisador vinculado ao LabGEO e ao CEM (Centro de Estudos da Metrópole).

Mariana Giannotti é professora de geoprocessamento da Poli-USP, onde coordena o LabGEO, e pesquisadora do CEM (Centro de Estudos da Metrópole), onde coordena projeto sobre desigualdades socioespaciais relacionadas ao transporte urbano.

NAVEGUE POR TEMAS

AUTORITARISMO	AVALIAÇÃO	BIODIVERSIDADE	CIDADES	CONSERVAÇÃO	CORONAVÍRUS
CULTURA	DEMOCRACIA	DESGUALDADE	ECONOMIA	ECONOMIA DA SAÚDE	EDUCAÇÃO
ENERGIA	FILANTROPIA	GESTÃO	INSTITUIÇÕES	JUVENTUDES	LONGEVIDADE