

CIDADES LATINO-
AMERICANAS:
MOBILIDADE
URBANA,
POBREZA
E DIREITOS
HUMANOS

[ARTIGO]

Isaac Vitório Correia Ferraz
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

[RESUMO ABSTRACT RESUMEN]

Este artigo analisa a relação entre mobilidade urbana, pobreza e direitos humanos nas cidades latino-americanas, com ênfase no transporte público como instrumento de inclusão ou exclusão social. Partindo de uma perspectiva histórica, que considera o legado das ditaduras na configuração do espaço urbano, o texto examina como a precarização dos sistemas de transporte público afeta desproporcionalmente as populações vulneráveis, limitando seu acesso a direitos fundamentais. A segregação socioespacial, a estigmatização do transporte público e a priorização histórica do transporte individual nas políticas urbanas são analisadas como manifestações de desigualdades estruturais. O artigo conclui reafirmando a mobilidade urbana como direito humano fundamental e propondo políticas públicas mais inclusivas e sustentáveis para as cidades latino-americanas..

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Direitos humanos. Cidades latino-americanas. Pobreza. Exclusão social.

This article analyzes the relationship between urban mobility, poverty, and human rights in Latin American cities, emphasizing public transportation as an instrument of social inclusion or exclusion. From a historical perspective that considers the legacy of dictatorships in shaping urban space, the text examines how the deterioration of public transportation systems disproportionately affects vulnerable populations, limiting their access to fundamental rights. Socio-spatial segregation, the stigmatization of public transportation, and the historical prioritization of individual transportation in urban policies are analyzed as manifestations of structural inequalities. The article concludes by reaffirming urban mobility as a fundamental human right and proposing more inclusive and sustainable public policies for Latin American cities.

Keywords: Urban mobility. Human rights. Latin American cities. Poverty. Social exclusion.

Este artículo analiza la relación entre movilidad urbana, pobreza y derechos humanos en las ciudades latinoamericanas, con énfasis en el transporte público como instrumento de inclusión o exclusión social. Desde una perspectiva histórica que considera el legado de las dictaduras en la configuración del espacio urbano, el texto examina cómo la precarización de los sistemas de transporte público afecta desproporcionadamente a las poblaciones vulnerables, limitando su acceso a derechos fundamentales. La segregación socioespacial, la estigmatización del transporte público y la priorización histórica del transporte individual en las políticas urbanas son analizadas como manifestaciones de desigualdades estructurales. El artículo concluye reafirmando

la movilidad urbana como derecho humano fundamental y proponiendo políticas públicas más inclusivas y sostenibles para las ciudades latinoamericanas.

Palabras clave: Movilidad urbana. Derechos humanos. Ciudades latinoamericanas. Pobreza. Exclusión social.

INTRODUÇÃO

Não é, portanto, de modo metafórico que se tem o direito de comparar [...] uma cidade a uma sinfonia ou a um poema; são objetos de uma mesma natureza. Talvez mais preciosa, a cidade se situa na confluência de natureza e sujeito de cultura; indivíduo e grupo; vivida e sonhada; a coisa humana por excelência (Levi-Strauss, 2000).

As cidades latino-americanas constituem espaços de profundas contradições, onde a mobilidade urbana emerge como um elemento central na configuração das desigualdades sociais e na garantia - ou violação - de direitos humanos fundamentais. Este artigo nasce da inquietude diante do cenário que a mobilidade urbana vem projetando na vida dos habitantes dos grandes centros urbanos latino-americanos, especialmente no que tange às populações mais vulneráveis. A complexidade desse cenário se intensifica quando consideramos o contexto histórico de formação dessas cidades, marcado por processos de colonização, ditaduras militares e políticas neoliberais que aprofundaram desigualdades estruturais.

O tecido urbano latino-americano atende historicamente a uma lógica excludente, o que desemboca na precarização da qualidade de vida de um expressivo contingente populacional e em seu conseqüente deslocamento. Estamos inseridos em um cenário que tem, no transporte coletivo de passageiros, o maior gargalo ilustrativo de toda essa construção, que pormenoriza as classes menos favorecidas. Essa lógica excludente não é acidental, mas resultado

de processos históricos e políticos que privilegiaram determinados grupos sociais em detrimento de outros, configurando o que Castells (1983) denomina de “urbanização dependente”, característica dos países periféricos do capitalismo global.

A cidade vem sendo tratada como uma categoria à margem das políticas públicas, o que caracteriza um veemente retrocesso quando, na verdade, a agenda urbana necessita ser paulatinamente incorporada à agenda pública e, conseqüentemente, à agenda política local. É necessário que se encontre encantamento pela cidade, como sugere Lefebvre (1968) ao propor o direito à cidade como um direito fundamental. Para Lefebvre (1968), o direito à cidade não se reduz ao direito de acesso aos recursos urbanos existentes, mas implica o direito de transformar a cidade de acordo com os desejos coletivos. Trata-se, portanto, de um direito à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno desses momentos e locais.

Essa concepção de direito à cidade foi posteriormente desenvolvida por diversos autores, como Harvey (2012), que o define como um direito coletivo, que implica a transformação da cidade de acordo com os desejos e necessidades de seus habitantes, especialmente daqueles historicamente marginalizados. Para Harvey, o direito à cidade é tanto um grito quanto uma demanda, que surge das ruas, dos bairros, como um pedido de socorro e de sustento por pessoas oprimidas em tempos desesperados. Esse direito está intrinsecamente ligado à mobilidade urbana, uma vez que a capacidade de se deslocar pela cidade é condição essencial para o acesso a outros

direitos fundamentais, como trabalho, educação, saúde e lazer.

A análise da mobilidade urbana nas cidades latino-americanas não pode ser dissociada do contexto histórico de formação desses espaços, marcados por processos de colonização, ditaduras e políticas neoliberais que aprofundaram desigualdades estruturais. Como aponta Caldeira (2000), as cidades latino-americanas são caracterizadas por uma segregação socioespacial que reflete e reproduz as desigualdades sociais, criando “enclaves fortificados” que separam diferentes grupos sociais. Esses enclaves, segundo a autora, são espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho, que transformam a natureza do espaço público e as interações entre os diferentes grupos sociais.

Essa segregação socioespacial tem raízes profundas na história colonial da América Latina, mas foi intensificada durante os períodos de ditaduras militares que assolaram diversos países da região entre as décadas de 1960 e 1980. Durante esses períodos, as políticas urbanas foram frequentemente orientadas por uma lógica autoritária e excludente, privilegiando grandes obras viárias e projetos de “modernização” que beneficiavam primordialmente as elites econômicas. No Brasil, por exemplo, o período da ditadura militar (1964-1985) foi marcado por investimentos massivos em infraestrutura viária voltada para o transporte individual, em detrimento do transporte coletivo, consolidando um modelo de mobilidade urbana centrado no automóvel.

Este trabalho se propõe a analisar a relação entre mobilidade urbana, pobreza

e direitos humanos nas cidades latino-americanas, com ênfase na forma como o transporte público se configura como um instrumento de inclusão ou exclusão social. Busca-se compreender como a precarização dos sistemas de transporte público afeta diretamente o acesso a direitos básicos, como trabalho, educação e saúde, perpetuando ciclos de pobreza e exclusão. Além disso, pretende-se analisar as políticas públicas de mobilidade urbana implementadas em diferentes cidades latino-americanas, identificando experiências inovadoras e propostas para cidades mais inclusivas e sustentáveis.

A relevância dessa discussão se intensifica quando consideramos o contexto de ditaduras e violações de direitos humanos que marcaram a história recente da América Latina. As políticas urbanas implementadas durante regimes ditatoriais frequentemente privilegiaram interesses econômicos em detrimento das necessidades das populações mais vulneráveis, deixando marcas profundas na configuração espacial das cidades e nos sistemas de mobilidade urbana. Essas marcas persistem até hoje, manifestando-se na segregação socioespacial, na precarização dos sistemas de transporte público e na violação sistemática do direito à cidade das populações mais vulneráveis.

Ao longo deste artigo, serão abordados temas como a formação histórica das cidades latino-americanas, a relação entre pobreza e acesso à cidade, o transporte público como direito humano, e as políticas públicas de mobilidade urbana na perspectiva da sustentabilidade. Busca-se, assim, contribuir para uma reflexão crítica sobre os desafios urbanos contemporâneos

e para a construção de cidades mais inclusivas, democráticas e sustentáveis.

CIDADES LATINO-AMERICANAS: ESPAÇOS DE EXCLUSÃO E RESISTÊNCIA

As cidades latino-americanas compartilham características comuns em sua formação histórica, marcada por processos de colonização, industrialização tardia e urbanização acelerada. Como aponta Borja e Castells (1997), esses processos resultaram em configurações urbanas profundamente desiguais, nas quais a segregação socioespacial se manifesta de forma contundente. Essa segregação não é apenas física, mas também simbólica, criando fronteiras invisíveis que delimitam os espaços de circulação e permanência dos diferentes grupos sociais.

A formação histórica das cidades latino-americanas remonta ao período colonial, quando foram estabelecidas como centros administrativos e comerciais a serviço das metrópoles europeias. Segundo Romero (2004), as cidades latino-americanas foram concebidas como instrumentos de dominação, projetadas para facilitar o controle político e econômico sobre os territórios colonizados. Essa concepção se refletiu na configuração espacial dessas cidades, caracterizada pela centralidade do poder político e religioso, representado pela praça central, onde se localizavam a igreja e os edifícios administrativos, e pela segregação dos diferentes grupos sociais em áreas específicas da cidade.

Após a independência, as cidades latino-americanas passaram por processos de modernização inspirados nos modelos europeus, especialmente o modelo haussmanniano de Paris. Esse processo de modernização, no entanto, foi marcado por contradições, uma vez que se limitou a áreas específicas das cidades, geralmente habitadas pelas elites, enquanto as áreas periféricas permaneciam sem infraestrutura básica. Como observa Gorelik (2005), a modernização das cidades latino-americanas foi caracterizada por uma “modernidade periférica” que reproduzia os modelos europeus de forma fragmentada e desigual.

O processo de industrialização e urbanização acelerada que caracterizou a América Latina a partir da segunda metade do século XX intensificou ainda mais as desigualdades urbanas. O êxodo rural provocado pela mecanização da agricultura e pela concentração fundiária resultou em um crescimento urbano desordenado, com a formação de extensas periferias desprovidas de infraestrutura básica. Esse processo foi particularmente intenso em países como Brasil, México e Argentina, onde a industrialização por substituição de importações atraiu grandes contingentes populacionais para as cidades.

O legado das ditaduras militares que assolaram diversos países da América Latina entre as décadas de 1960 e 1980 é particularmente relevante para compreender a atual configuração das cidades. Durante esses períodos, as políticas urbanas foram frequentemente orientadas por uma lógica autoritária e excludente, privilegiando grandes obras viárias e projetos de “modernização” que beneficiavam primordialmente as elites econômicas.

No Brasil, por exemplo, o período da ditadura militar (1964-1985) foi marcado por investimentos massivos em infraestrutura viária voltada para o transporte individual, em detrimento do transporte coletivo. Como observa Fagnani (2016, p. 58):

As políticas públicas não tiveram envergadura para enfrentar transformações tão aceleradas. O transporte urbano sempre ocupou lugar subordinado na agenda governamental (federal, estadual e municipal) e no âmbito da política geral de transporte do país.

Essas políticas urbanas implementadas durante os períodos ditatoriais deixaram marcas profundas na configuração espacial das cidades latino-americanas, que persistem até hoje. Como observa Rolnik (2015), as cidades latino-americanas são caracterizadas por uma “urbanização de baixos salários”, em que a precariedade habitacional e a segregação socioespacial são elementos estruturantes do processo de urbanização. Essa precariedade se manifesta não apenas nas condições de moradia, mas também nos sistemas de mobilidade urbana, que frequentemente reproduzem e reforçam as desigualdades sociais existentes.

A produção do espaço urbano excludente obedece a uma lógica do capital, que se materializa na segregação socioespacial. Segura (2015) argumenta que essa segregação não é apenas física, mas também simbólica, criando fronteiras invisíveis que delimitam os espaços de circulação e permanência dos diferentes grupos sociais. Essa dinâmica produz o que Bauman (2014, p. 135) denomina de “estranho” no espaço urbano.

O projeto de esconder-se do impacto enervante da multivocalidade urbana nos abrigos da conformidade, monotonia e repetitividade comunitárias, é um projeto que se autoalimenta, mas que está fadado à derrota. Essa poderia ser uma verdade trivial, não fosse o fato de que o ressentimento em relação à diferença também se autocorroborava: à medida que o impulso à uniformidade se intensifica, o mesmo acontece com o horror ao perigo representado pelos ‘estranhos no portão’. O perigo representado pela companhia de estranhos é uma clássica profecia autocumprida. Torna-se cada vez mais fácil misturar a visão dos estranhos com os medos difusos da insegurança; o que no começo era uma mera suposição torna-se uma verdade comprovada, para acabar com algo evidente.

Essa construção do “estranho” no espaço urbano tem raízes profundas na formação das cidades latino-americanas. Como explica Freud (2006, p. 238-239):

[...] o estranho é aquela categoria do assustador que remete ao que é conhecido, de velho, e há muito familiar. [...] nem tudo o que é novo e não familiar é assustador; a relação não pode ser invertida. Só podemos dizer que aquilo que é novo pode tornar-se facilmente assustador e estranho; algumas novidades são assustadoras, mas de modo algum todas elas. Algo tem de ser acrescentado ao que é novo e não familiar, para torná-lo estranho.

Nas cidades latino-americanas, esse “algo” que torna o outro “estranho” está intrinsecamente ligado às desigualdades sociais, raciais e econômicas que caracterizam essas sociedades. O transporte público,

nesse contexto, emerge como um espaço onde essas desigualdades se manifestam de forma contundente, reproduzindo e reforçando a segregação socioespacial.

A estigmatização do transporte público e de seus usuários é um aspecto relevante dessa relação entre desigualdade e mobilidade urbana. Como observa o texto, o imaginário em que ele foi construído, na sociedade brasileira, está sempre atrelado à ideia de precariedade, sendo associado a um meio de transporte obrigatório para quem não possui veículo próprio de locomoção; ou seja, nunca é tratado como uma opção, mas como uma condição imposta, a qual já projeta uma série de estigmas perante seus usuários.

Essa estigmatização não é exclusiva do contexto brasileiro, mas se manifesta em diversas cidades latino-americanas, onde o transporte público é frequentemente associado à pobreza e à marginalidade. Em Buenos Aires, por exemplo, os usuários do transporte público são frequentemente referidos como *“los que viajan como ganado”* (os que viajam como gado), uma expressão que revela o desprezo e a desumanização associados ao transporte coletivo. Em Santiago do Chile, o sistema de transporte público é frequentemente descrito como *“transporte de segunda clase”*, em oposição ao automóvel, considerado um símbolo de status e ascensão social.

Rodríguez Vignoli (2008) destaca que a segregação residencial nas metrópoles latino-americanas está diretamente relacionada à mobilidade cotidiana, criando padrões de deslocamento que reforçam as desigualdades sociais. Os grupos de menor renda tendem a residir em áreas periféricas,

distantes dos centros de emprego e serviços, enfrentando longos e precários deslocamentos diários. Essa configuração espacial resulta no que o autor denomina de “desigualdade de acesso à cidade”, na qual os grupos sociais mais vulneráveis têm seu direito à cidade sistematicamente violado.

Essa desigualdade de acesso à cidade se manifesta de forma particularmente contundente em cidades como São Paulo, Cidade do México, Buenos Aires e Santiago do Chile, onde os moradores das periferias enfrentam deslocamentos diários de até quatro horas para acessar seus locais de trabalho. Essa situação resulta em uma “pobreza de tempo”, na qual os grupos sociais mais vulneráveis têm seu tempo de vida consumido por deslocamentos precários e extenuantes, com impactos diretos na qualidade de vida, na saúde e nas relações familiares e comunitárias.

Essa configuração espacial não é acidental, mas resultado de processos históricos e políticos que privilegiaram determinados grupos sociais em detrimento de outros. Como argumenta Harvey (2012), o direito à cidade não é apenas o direito de acesso ao que já existe, mas o direito de transformar a cidade de acordo com os desejos coletivos. No entanto, nas cidades latino-americanas, esse direito tem sido sistematicamente negado às populações mais vulneráveis.

A resistência a essa lógica excludente se manifesta de diversas formas, desde movimentos sociais organizados até práticas cotidianas de apropriação do espaço urbano. Jirón (2010) destaca a importância de compreender as “táticas de mobilidade” desenvolvidas pelos habitantes das cidades

latino-americanas como formas de resistência às barreiras impostas pela segregação socioespacial. Essas táticas incluem desde a escolha de horários alternativos para evitar congestionamentos até a utilização de meios de transporte informais, como as “kombis” no Peru, os “colectivos” na Argentina, e as “vans” no Brasil.

Além dessas táticas cotidianas, a resistência à lógica excludente das cidades latino-americanas se manifesta em movimentos sociais organizados, como o Movimento Passe Livre no Brasil, que luta pela tarifa zero no transporte público, e o *Movimiento por el Derecho a la Ciudad* na Argentina, que reivindica o direito à cidade para todos os habitantes. Esses movimentos têm desempenhado um papel fundamental na luta por cidades mais inclusivas e democráticas, questionando a lógica excludente que tem caracterizado a produção do espaço urbano nas cidades latino-americanas.

MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO HUMANO

A mobilidade urbana transcende a simples noção de deslocamento físico, configurando-se como um direito humano fundamental intrinsecamente ligado ao direito à cidade. Lefebvre (1968) concebeu o direito à cidade como o direito à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno desses momentos e locais. Nessa perspectiva, a mobilidade urbana emerge como condição essencial para a efetivação desse direito.

O conceito de direito à cidade, proposto por Lefebvre, tem sido amplamente discutido e desenvolvido por diversos autores, como Harvey (2012), que o define como um direito coletivo, que implica a transformação da cidade de acordo com os desejos e necessidades de seus habitantes, especialmente daqueles historicamente marginalizados. Para Harvey, o direito à cidade é tanto um grito quanto uma demanda, que surge das ruas, dos bairros, como um pedido de socorro e de sustento por pessoas oprimidas em tempos desesperados.

Esse direito está intrinsecamente ligado à mobilidade urbana, uma vez que a capacidade de se deslocar pela cidade é condição essencial para o acesso a outros direitos fundamentais, como trabalho, educação, saúde e lazer. Como observa Ascher (2010), a mobilidade tornou-se uma condição determinante da inclusão social e do acesso aos direitos de cidadania nas sociedades contemporâneas. Para o autor, a mobilidade não é apenas um meio para acessar oportunidades e serviços, mas também um direito em si mesmo, que condiciona o exercício de outros direitos.

Nas cidades latino-americanas, marcadas por profundas desigualdades socioespaciais, o acesso à mobilidade urbana configura-se como um elemento central na garantia ou violação de direitos humanos fundamentais. Como observam Rolnik e Klintowitz (2011), a imobilidade urbana afeta de maneira desproporcional os grupos sociais mais vulneráveis, limitando seu acesso a oportunidades de trabalho, educação, saúde e lazer.

Essa desigualdade de acesso à mobilidade urbana se manifesta de forma

particularmente contundente em cidades como São Paulo, Cidade do México, Buenos Aires e Santiago do Chile, onde os moradores das periferias enfrentam deslocamentos diários de até quatro horas para acessar seus locais de trabalho. Essa situação resulta em uma “pobreza de tempo”, na qual os grupos sociais mais vulneráveis têm seu tempo de vida consumido por deslocamentos precários e extenuantes, com impactos diretos na qualidade de vida, na saúde e nas relações familiares e comunitárias.

O transporte público, nesse contexto, deveria funcionar como instrumento de inclusão social, garantindo o acesso equitativo à cidade e aos seus recursos. No entanto o que se observa na maioria das cidades latino-americanas é a precarização dos sistemas de transporte coletivo, que acaba por reproduzir e aprofundar as desigualdades sociais existentes.

O Programa Nacional de Direitos Humanos (2010) reconhece essa dimensão ao estabelecer, em seu IV Objetivo Estratégico, a “Garantia do direito a cidades inclusivas e sustentáveis”, destacando a necessidade de “fomentar políticas e ações públicas voltadas à mobilidade urbana sustentável”. Essa perspectiva é reforçada pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especificamente o Objetivo 11, que visa “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”.

O item 11.2 dos ODS estabelece como meta “até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes

públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”. Essa meta reconhece explicitamente a mobilidade urbana como um direito que deve ser garantido a todos, independentemente de sua condição socioeconômica.

Essa perspectiva é reforçada pela Carta Mundial pelo Direito à Cidade, um documento elaborado a partir do Fórum Social Mundial de 2001, que estabelece o direito à cidade como um direito coletivo, implica a distribuição equitativa dos benefícios e responsabilidades resultantes do processo de urbanização. A Carta Mundial pelo Direito à Cidade (Brasil, 2005) estabelece, em seu artigo XIII, o direito ao transporte público e à mobilidade urbana, destacando que:

as cidades garantem o direito à mobilidade e circulação na cidade através de um sistema de transportes públicos acessíveis a todas as pessoas segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano, e com base nos meios de transporte adequados às diferentes necessidades sociais (de gênero, idade, incapacidade) e ambientais, com preços adequados à capacidade econômica dos cidadãos.

No entanto a realidade das cidades latino-americanas está longe de atender a esse ideal. Como observa UN-Habitat (2013), os sistemas de transporte público nessas cidades frequentemente sofrem de subinvestimento crônico, resultando em serviços de baixa qualidade, inseguros e inacessíveis para parcelas significativas da população.

A precarização do transporte público tem impactos diretos na vida dos cidadãos, especialmente daqueles em situação de vulnerabilidade. Fagnani (2016, p. 58) destaca que:

[...] em função dos custos e do tempo gasto nos congestionamentos, ela também guarda relações com a produtividade da economia, das empresas e do trabalhador, e tem implicações com a questão energética (perda de combustível), a qualidade do meio ambiente (poluição) e a saúde pública (acidentes de trânsito e saúde do trabalhador).

Além disso, o tempo excessivo desperdiçado em deslocamentos reduz o tempo de convivência familiar e comunitária, afetando diretamente a qualidade de vida e o bem-estar psicossocial dos indivíduos. Como observa Dyckman (1972, p. 146),

A melhoria dos transportes nas cidades - pelo menos nos países prósperos - é uma condição conseguida pela população através do aproveitamento de oportunidades individuais. Da mesma forma, para que se consigam transformações de vulto nas atuais condições de tráfego, é preciso haver, inicialmente, deliberadas decisões individuais e coletivas sobre a questão da qualidade de vida urbana.

A pandemia de covid-19 evidenciou ainda mais a centralidade da mobilidade urbana como direito humano, ao expor as desigualdades existentes nos sistemas de transporte público. Com as medidas de restrição à circulação, ficou evidente que determinados grupos sociais não tinham a opção de trabalhar remotamente, sendo obrigados a se deslocar em transportes

públicos superlotados, aumentando seu risco de contágio.

Essa situação revelou o que Morin (1999) denomina de “hiperparasitismo” da sociedade contemporânea, que “só enxerga o que pode ter lucro imediato”, agindo apenas “na iminência do precipício”. A pandemia de covid-19 projetou um novo olhar sobre a cidade e a mobilidade urbana, evidenciando a necessidade de repensar os sistemas de transporte público como elementos centrais na garantia de direitos humanos fundamentais.

A experiência do home office durante a pandemia de covid-19 também evidenciou uma sociedade que percebeu os benefícios mensuráveis que o *home office* trouxe, tanto para quem permaneceu em casa quanto para quem continuou se deslocando aos seus respectivos postos de trabalho. Os grandes centros urbanos se viram descongestionados e, com isso, o fato de as pessoas terem se libertado do tempo excessivo de deslocamento gerou um aumento significativo da produtividade profissional.

No entanto essa “libertação” do tempo excessivo de deslocamento não foi acessível a todos. Trabalhadores informais, domésticos e de serviços essenciais, que compõem grande parte da população de baixa renda nas cidades latino-americanas, continuaram enfrentando longos e precários deslocamentos diários, expostos ao risco de contágio em transportes públicos superlotados.

Essa situação evidencia a necessidade de repensar os sistemas de transporte público nas cidades latino-americanas, garantindo que sejam acessíveis, seguros

e eficientes para todos os cidadãos, independentemente de sua condição socioeconômica. Como argumenta Ascher (2010), a mobilidade urbana deve ser concebida como um direito humano fundamental, que condiciona o exercício de outros direitos e que, portanto, deve ser garantido a todos os cidadãos.

POBREZA E DESIGUALDADE: IMPACTOS NA MOBILIDADE URBANA

A relação entre pobreza, desigualdade e acesso à cidade é um elemento central para compreender os desafios da mobilidade urbana nas cidades latino-americanas. Sassen (2001) argumenta que a globalização econômica intensificou as desigualdades urbanas, criando cidades duais, onde coexistem espaços de riqueza e pobreza extremas, com sistemas de mobilidade igualmente duais.

Essa dualidade se manifesta de forma contundente nas cidades latino-americanas, onde a segregação socioespacial é um elemento estruturante do processo de urbanização. Como observa Caldeira (2000), as cidades latino-americanas são caracterizadas por uma segregação socioespacial que reflete e reproduz as desigualdades sociais, criando “enclaves fortificados” que separam diferentes grupos sociais. Esses enclaves, segundo a autora, são espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho, transformando a natureza do espaço público e as interações entre os diferentes grupos sociais.

Essa segregação socioespacial tem impactos diretos nos padrões de mobilidade urbana, criando o que Rodríguez Vignoli (2008) denomina “desigualdade de acesso à cidade”. Segundo o autor, os grupos de menor renda tendem a residir em áreas periféricas, distantes dos centros de emprego e serviços, enfrentando longos e precários deslocamentos diários. Essa configuração espacial resulta em uma “pobreza de tempo”, na qual os grupos sociais mais vulneráveis têm seu tempo de vida consumido por deslocamentos extenuantes.

Nas cidades latino-americanas, essa dualidade se manifesta de forma contundente nos sistemas de transporte. Enquanto as classes mais abastadas têm acesso a veículos particulares e infraestruturas viárias privilegiadas, as populações de baixa renda dependem de sistemas de transporte público precários, insuficientes e frequentemente inacessíveis.

Em São Paulo, por exemplo, essa dualidade se manifesta na divisão entre o centro expandido, onde se concentram os empregos e serviços, e as periferias, onde reside a população de baixa renda. Como observam Rolnik e Klintowitz (2011), essa divisão resulta em padrões de mobilidade profundamente desiguais, nos quais os moradores das periferias enfrentam deslocamentos diários de até quatro horas para acessar seus locais de trabalho no centro expandido. Essa situação é agravada pela precariedade do sistema de transporte público, caracterizado por ônibus superlotados, metrô e trens insuficientes e tarifas elevadas em relação ao poder aquisitivo da população de baixa renda.

Situações semelhantes são observadas em outras grandes cidades latino-americanas, como Cidade do México, Buenos Aires e Santiago do Chile, onde a segregação socioespacial resulta em padrões de mobilidade profundamente desiguais, com os moradores das periferias enfrentando longos e precários deslocamentos diários para acessar os centros de trabalho.

O tempo emerge como um fator crucial de desigualdade social nesse contexto. Como observa Fagnani (2016, p. 58), “o tempo excessivo desperdiçado em deslocamentos, reduz o tempo de convivência das crianças em seu ambiente doméstico e inviabiliza que os pais acompanhem o desenvolvimento escolar dos filhos, por exemplo”. Essa perda de tempo não é distribuída de forma equitativa entre os diferentes grupos sociais, afetando de maneira desproporcional aqueles que residem em áreas periféricas e dependem do transporte público.

Essa desigualdade de tempo tem impactos diretos na qualidade de vida, na saúde e nas relações familiares e comunitárias dos grupos sociais mais vulneráveis. Como observa Jirón (2010), a “pobreza de tempo” resultante dos longos e precários deslocamentos diários afeta diretamente a capacidade desses grupos de participar da vida social e política da cidade, limitando seu direito à cidade e, conseqüentemente, outros direitos humanos fundamentais.

A estigmatização não é exclusiva do contexto brasileiro, mas se manifesta em diversas cidades latino-americanas, onde o transporte público é frequentemente associado à pobreza e à marginalidade. Como argumenta Segura (2015), essa associação simbólica reforça a segregação socioespacial,

criando barreiras invisíveis que limitam a circulação e a apropriação do espaço urbano pelos grupos sociais mais vulneráveis.

A análise comparativa entre diferentes realidades latino-americanas revela padrões comuns, mas também especificidades locais na relação entre pobreza e mobilidade urbana. Em cidades como Bogotá e Curitiba, por exemplo, investimentos em sistemas de transporte público de qualidade, como o Bus Rapid Transit (BRT), têm contribuído para reduzir as desigualdades de acesso à cidade. No entanto, mesmo nesses casos, persistem desafios relacionados à acessibilidade econômica e à integração dos sistemas de transporte com políticas habitacionais e de uso do solo.

Como observa Rodríguez Vignoli (2008), a segregação residencial nas metrópoles latino-americanas está diretamente relacionada à mobilidade cotidiana, criando padrões de deslocamento que reforçam as desigualdades sociais. Os grupos de menor renda tendem a residir em áreas periféricas, distantes dos centros de emprego e serviços, enfrentando longos e precários deslocamentos diários.

Essa configuração espacial não é acidental, mas resultado de processos históricos e políticos que privilegiaram determinados grupos sociais em detrimento de outros. Como argumenta Harvey (2012), o direito à cidade não é apenas o direito de acesso ao que já existe, mas o direito de transformar a cidade de acordo com os desejos coletivos. No entanto, nas cidades latino-americanas, esse direito tem sido sistematicamente negado às populações mais vulneráveis.

POLÍTICAS PÚBLICAS E SUSTENTABILIDADE

As políticas públicas de mobilidade urbana nas cidades latino-americanas têm sido historicamente marcadas por uma visão setorial e fragmentada, privilegiando investimentos em infraestrutura viária para o transporte individual em detrimento do transporte coletivo. Pode-se observar que, desde o final da década de 1950, as opções adotadas no transporte de cargas e de passageiros de longa distância estão atreladas à indústria automobilística. Na mobilidade urbana não foi diferente, e a primazia do ônibus e do automóvel guarda relações com esse fato.

Essa abordagem tem resultado em cidades cada vez mais congestionadas, poluídas e excludentes, onde o acesso à mobilidade urbana é profundamente desigual. Como argumenta Dowbor (2016, p. 22), “esquecemos frequentemente a que ponto os próprios países capitalistas estão hoje distantes da proposta liberal”. Ele destaca que “quanto mais pobre o país, mais fraca é a base financeira pública”, o que limita a capacidade de investimento em sistemas de transporte público de qualidade.

Essa limitação de recursos públicos é particularmente relevante no contexto latino-americano, onde a maioria dos países enfrenta restrições orçamentárias significativas. No entanto, como observa Vasconcellos (2014), a questão não é apenas de recursos, mas também de prioridades políticas. Segundo o autor, mesmo com recursos limitados, é possível implementar políticas de mobilidade urbana mais inclusivas e sustentáveis, desde que haja

vontade política e uma visão integrada do desenvolvimento urbano.

Essa visão integrada implica reconhecer a mobilidade urbana não apenas como uma questão de transporte, mas como um elemento central do direito à cidade. Como argumenta Ascher (2010), a mobilidade urbana deve ser concebida como um direito humano fundamental, que condiciona o exercício de outros direitos e que, portanto, deve ser garantido a todos os cidadãos.

No entanto experiências inovadoras em algumas cidades latino-americanas têm demonstrado que é possível implementar políticas públicas de mobilidade urbana mais inclusivas e sustentáveis. O sistema de BRT de Curitiba, implementado na década de 1970, é frequentemente citado como um exemplo pioneiro de integração entre políticas de transporte e uso do solo. Mais recentemente, cidades como Bogotá, Cidade do México e Santiago têm investido em sistemas de transporte público de massa, como metrô e BRTs, buscando melhorar a acessibilidade e reduzir as desigualdades de acesso à cidade.

Em Curitiba, o sistema de BRT foi implementado como parte de um plano diretor que integrava políticas de transporte, uso do solo e habitação. Como observa Lindau (2010), o sistema foi concebido a partir de eixos estruturais que orientaram o crescimento da cidade, com maior densidade habitacional e comercial ao longo desses eixos. Essa integração entre transporte e uso do solo resultou em uma cidade mais compacta e acessível,

onde os deslocamentos são mais curtos e eficientes.

Em Bogotá, o sistema TransMilenio, implementado a partir de 2000, é frequentemente citado como um exemplo bem-sucedido de BRT, que melhorou significativamente a mobilidade urbana na cidade. Além do TransMilenio, a cidade implementou uma extensa rede de ciclovi-
as, que hoje totaliza mais de 300 km, e promoveu a pedestrianização de áreas centrais, como a Carrera Séptima. Essas iniciativas foram acompanhadas por políticas de restrição ao uso do automóvel, como o “Pico y Placa”, que limita a circulação de veículos particulares em determinados dias e horários.

Essas experiências demonstram que é possível implementar políticas de mobilidade urbana mais inclusivas e sustentáveis, mesmo em contextos de recursos limitados. No entanto, como observa Vasconcellos (2014), essas políticas devem ser concebidas de forma integrada, considerando não apenas o transporte, mas também o uso do solo, a habitação e o desenvolvimento econômico.

Os ODS, especialmente o Objetivo 11, oferecem um marco importante para repensar as políticas públicas de mobilidade urbana na perspectiva da sustentabilidade. Como destaca o texto, o item 11.2 estabelece como meta:

até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para

as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A sustentabilidade, nesse contexto, não se limita à dimensão ambiental, mas engloba também as dimensões social, econômica e política. Como argumenta UN-Habitat (2013), a mobilidade urbana sustentável deve ser acessível, segura, ambientalmente amigável e economicamente viável, promovendo a equidade social e a qualidade de vida urbana.

Essa perspectiva é reforçada pela Nova Agenda Urbana, adotada na Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), em 2016. A Agenda estabelece como princípio a

promoção de sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária, notadamente através da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

No entanto a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável nas cidades latino-americanas enfrenta diversos desafios. A fragmentação institucional, a falta de coordenação entre diferentes níveis de governo, a escassez de recursos financeiros e a resistência de grupos de interesse são alguns dos obstáculos que dificultam a transformação dos sistemas de transporte urbano.

Para superar esses desafios, é necessário adotar uma abordagem integrada e participativa na formulação e na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana. Como argumentam Borja e Castells (1997), a participação cidadã é fundamental para garantir que as políticas urbanas respondam às necessidades e aspirações das comunidades locais, especialmente aquelas historicamente marginalizadas.

Experiências como os orçamentos participativos e os conselhos de transporte têm demonstrado o potencial da participação cidadã na definição de prioridades e no monitoramento das políticas públicas de mobilidade urbana. Contudo, para que essa participação seja efetiva, é necessário garantir condições de acesso à informação, capacitação e empoderamento das comunidades locais.

Além disso, é fundamental integrar as políticas de mobilidade urbana com outras políticas setoriais, como habitação, uso do solo, meio ambiente e desenvolvimento econômico. Como argumentam Rolnik e Klintowitz (2011), a segregação socioespacial e a imobilidade urbana são fenômenos interconectados que demandam uma abordagem holística e intersetorial.

Nesse sentido, propostas para cidades mais inclusivas e sustentáveis devem considerar não apenas a melhoria dos sistemas de transporte público, mas também a promoção de padrões de desenvolvimento urbano mais compactos e mistos, que reduzam a necessidade de deslocamentos longos e favoreçam a mobilidade ativa (a pé e de bicicleta).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da relação entre mobilidade urbana, pobreza e direitos humanos nas cidades latino-americanas revela a complexidade dos desafios urbanos contemporâneos e a necessidade de repensar as políticas públicas e as práticas sociais que configuram o espaço urbano. Como observa Levi-Strauss (2000), a cidade “se situa na confluência de natureza e sujeito de cultura; indivíduo e grupo; vivida e sonhada; a coisa humana por excelência”.

Essa confluência de dimensões materiais e simbólicas faz da cidade um espaço de contradições, onde coexistem processos de exclusão e resistência, segregação e apropriação, violência e solidariedade. A mobilidade urbana, nesse contexto, emerge como um elemento central na configuração das desigualdades sociais e na garantia – ou violação – de direitos humanos fundamentais.

O transporte público, como demonstrado ao longo deste artigo, não é apenas um meio de deslocamento, mas um instrumento de inclusão ou exclusão social, que pode tanto ampliar quanto restringir o acesso à cidade e aos seus recursos. Nas cidades latino-americanas, marcadas por profundas desigualdades socioespaciais, a precarização dos sistemas de transporte público tem contribuído para reproduzir e aprofundar essas desigualdades, limitando o direito à cidade das populações mais vulneráveis.

A estigmatização do transporte público e de seus usuários, associada à priorização histórica do transporte individual nas políticas urbanas, revela a dimensão política e ideológica da mobilidade urbana.

Como argumenta Harvey (2012), o direito à cidade é um direito coletivo, que implica a transformação da cidade de acordo com os desejos e necessidades de seus habitantes, especialmente daqueles historicamente marginalizados.

Essa dimensão política e ideológica da mobilidade urbana manifesta-se de forma particularmente contundente no contexto das ditaduras militares que assolaram diversos países da América Latina entre as décadas de 1960 e 1980. Durante esses períodos, as políticas urbanas foram frequentemente orientadas por uma lógica autoritária e excludente, privilegiando grandes obras viárias e projetos de “modernização” que beneficiavam primordialmente as elites econômicas.

Essas políticas urbanas implementadas durante os períodos ditatoriais deixaram marcas profundas na configuração espacial das cidades latino-americanas, que persistem até hoje. Como observa Rolnik (2015), as cidades latino-americanas são caracterizadas por uma “urbanização de baixos salários”, em que a precariedade habitacional e a segregação socioespacial são elementos estruturantes do processo de urbanização. Essa precariedade manifesta-se não apenas nas condições de moradia, mas também nos sistemas de mobilidade urbana, que frequentemente reproduzem e reforçam as desigualdades sociais existentes.

A pandemia de covid-19 evidenciou ainda mais a centralidade da mobilidade urbana como direito humano, ao expor as desigualdades existentes nos sistemas de transporte público e a vulnerabilidade das populações que deles dependem. Ao mesmo

tempo, a experiência do home office e a redução dos deslocamentos diários revelaram possibilidades de reorganização do espaço-tempo urbano, que podem contribuir para cidades mais inclusivas e sustentáveis.

Há necessidade premente de repensar os sistemas de transporte público nas cidades latino-americanas, garantindo que sejam acessíveis, seguros e eficientes para todos os cidadãos, independentemente de sua condição socioeconômica. Como argumenta Ascher (2010), a mobilidade urbana deve ser concebida como um direito humano fundamental, que condiciona o exercício de outros direitos e que, portanto, deve ser garantida a todos os cidadãos.

As perspectivas futuras para as cidades latino-americanas dependem, em grande medida, da capacidade de implementar políticas públicas de mobilidade urbana mais inclusivas e sustentáveis, que garantam o direito à cidade para todos os seus habitantes. Isso implica não apenas investimentos em infraestrutura e serviços de transporte público de qualidade, mas também a transformação dos padrões de desenvolvimento urbano e das práticas sociais que configuram o espaço urbano.

Experiências inovadoras em algumas cidades latino-americanas, como Curitiba, Bogotá e Medellín, demonstram que é possível implementar políticas de mobilidade urbana mais inclusivas e sustentáveis, desde que haja uma visão integrada do desenvolvimento urbano e uma participação efetiva das comunidades locais. Essas experiências oferecem lições valiosas para outras cidades da região, que enfrentam desafios semelhantes.

Para superar esses desafios, é necessário adotar uma abordagem integrada e participativa na formulação e na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana. Como argumentam Borja e Castells (1997), a participação cidadã é fundamental para garantir que as políticas urbanas respondam às necessidades e aspirações das comunidades locais, especialmente aquelas historicamente marginalizadas.

Além disso, é fundamental integrar as políticas de mobilidade urbana com outras políticas setoriais, como habitação, uso do solo, meio ambiente e desenvolvimento econômico. Como argumentam Rolnik e Klintowitz (2011), a segregação socioespacial e a imobilidade urbana são fenômenos interconectados que demandam uma abordagem holística e intersetorial.

Como argumenta Lefebvre (1968), o direito à cidade não é apenas o direito de acesso ao que já existe, mas o direito de transformar a cidade de acordo com os desejos coletivos. Nesse sentido, a mobilidade urbana emerge como um campo de disputa política e social, onde se confrontam diferentes visões de cidade e de sociedade.

A reafirmação da mobilidade urbana como direito humano fundamental implica reconhecer sua centralidade na garantia de outros direitos, como trabalho, educação, saúde e lazer. Implica também reconhecer a diversidade de experiências e necessidades dos diferentes grupos sociais, especialmente daqueles historicamente marginalizados, como mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência e populações de baixa renda.

Por fim, é fundamental reconhecer que a transformação dos sistemas de

mobilidade urbana nas cidades latino-americanas não é apenas uma questão técnica ou econômica, mas também uma questão política e ética, que implica escolhas coletivas sobre o tipo de cidade e de sociedade que se deseja construir. Como observa Sennett (1988), “se a consciência que as pessoas têm de seu próprio tempo fosse um produto direto das condições materiais sob as quais vivem”, seria impossível imaginar alternativas às condições atuais. No entanto, a consciência humana transcende as condições materiais, permitindo imaginar e construir cidades mais justas, inclusivas e sustentáveis.

Minibiografia

[ISAAC VITÓRIO CORREIA FERRAZ]

Licenciatura Plena em História pela UESB (BA),
Mestrado em Sociologia, Doutorado em Psicologia
Social e Pós-Doutorado em Economia, todos
pela PUC-SP. Atua como professor do BMEC
e desenvolve pesquisas na área de cidades.
E-mail: isaacferraz.contato@gmail.com

Referências

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2014.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y global**: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus, 1997.

BRASIL. **Carta Mundial pelo Direito à Cidade**. Porto Alegre: V Fórum Social Mundial, 2005.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **City of Walls**: Crime, Segregation, and Citizenship in São Paulo. Berkeley: University of California Press, 2000.

CASTELLS, Manuel. **The City and the Grassroots**: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements. Berkeley: University of California Press, 1983.

DOWBOR, Ladislau. **O que é poder local?** Imperatriz: Ética, 2016.

DYCKMAN, John. O transporte urbano. In: DAVIS, Kingsley (org.). **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p. 217-221.

FAGNANI, E. Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais. In: ALMEIDA, E. (org.). **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016.

FREUD, Sigmund. O estranho [1919]. In: FREUD, Sigmund. (org.) **Uma neurose infantil e outros trabalhos**. Rio de Janeiro: Imago, 2006. v. 17.

GORELIK, Adrián. A produção da “cidade latino-americana”. **Tempo Social**, v. 17, n. 1, p. 111-133, 2005.

HARVEY, David. **Rebel Cities**: From the Right to the City to the Urban Revolution. London: Verso, 2012.

JIRÓN, Paola. Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. **International Political Sociology**, v. 4, n. 1, p. 66-79, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **Le Droit à la ville**. Paris: Anthropos, 1968.

LEVI-STRAUSS, Claude. **Tristes trópicos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LINDAU, Luis Antonio. BRT and Bus Corridors: International Experiences. In: DIMITRIOU, Harry T.; GAKENHEIMER, Ralph (Orgs.). **Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice**. Cheltenham: Edward Elgar, 2010.

MORIN, Edgar. **O Método II** - A vida da vida. Portugal: Publicações Europa-América, 1999.

PROGRAMA NACIONAL DE DIREITOS HUMANOS (PNDH-3). **Decreto nº 7.037, de 21 de dezembro de 2009**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, 2010.

RODRÍGUEZ VIGNOLI, Jorge. Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. **EURE**, v. 34, n. 103, p. 49-71, 2008.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (Im)Mobility in the city of São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89-108, 2011.

ROMERO, José Luis. **América Latina**: as cidades e as ideias. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2004.

SASSEN, Saskia. **The Global City**: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press, 2001.

SEGURA, Ramiro. **Vivir afuera**: antropología de la experiencia urbana. Buenos Aires: UNSAM Edita, 2015.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

UN-HABITAT. **Planning and Design for Sustainable Urban Mobility**: Global Report on Human Settlements. New York: Routledge, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Urban Transport Environment and Equity**: The Case for Developing Countries. London: Routledge, 2014.