

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA  
FACULDADE DE TECNOLOGIA VICTOR CIVITA – FATEC TATUAPÉ

CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM TRANSPORTE TERRESTRE

EDMILSON PEDRA DE MORAES JUNIOR

**ENTRE RADIAIS E TRANSVERSAIS: A ZONA LESTE EM MOVIMENTO PARA  
REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO**

São Paulo

2025

**CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA  
FACULDADE DE TECNOLOGIA VICTOR CIVITA – FATEC TATUAPÉ**

**ENTRE RADIAIS E TRANSVERSAIS: A ZONA LESTE EM MOVIMENTO PARA  
REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO**

**EDMILSON PEDRA DE MORAES JUNIOR**

Trabalho de Graduação apresentado por Edmilson Pedra de Moraes Junior como pré-requisito para a conclusão do Curso Superior de Tecnologia em Transporte Terrestre, da Faculdade Tecnologia do Victor Civita - Tatuapé, elaborado sob a orientação do Prof. Me. Jose Marcelo Tonini Ximenez.

São Paulo

2025

CENTRO ESTADUAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA PAULA SOUZA  
FACULDADE DE TECNOLOGIA VICTOR CIVITA – FATEC TATUAPÉ

CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM TRANSPORTE TERRESTRE

Edmilson Pedra de Moraes Junior

**ENTRE RADIAIS E TRANSVERSAIS: A ZONA LESTE EM MOVIMENTO PARA  
REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO**

Aprovado em: 08 de dezembro de 2025.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dra. Lilza Mara Boschese Mazuqui - FATEC Tatuapé

---

Prof. Dr. Vinicius Roberto De Sylos Cassimiro - FATEC Tatuapé

---

Prof. Me. Jose Marcelo Tonini Ximenez – FATEC Tatuapé

## RESUMO

Este trabalho analisa a mobilidade urbana na Zona Leste de São Paulo, destacando os impactos da lógica radial centro–periferia e a ausência de conexões internas eficientes. A pesquisa parte da contextualização histórica da formação desigual do espaço urbano paulistano e da consolidação da Zona Leste como território periférico, marcado por longos tempos de deslocamento e baixa oferta de transporte estruturante. Em seguida, examina a configuração atual do sistema de transporte e os projetos de expansão em andamento, evidenciando limitações na cobertura de alta capacidade e na integração modal. Como resposta a essas lacunas, apresenta-se a proposta do IntegraLeste – BRT Transversal, composta por quatro linhas estratégicas e pela indução de novas centralidades, visando reduzir a dependência funcional do centro, reorganizar fluxos internos e promover maior justiça territorial. O estudo conclui que a implantação de corredores transversais, articulados às redes existentes, representa uma alternativa viável para integrar bairros periféricos, ampliar a acessibilidade e consolidar uma mobilidade urbana mais equitativa e sustentável.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana; BRT; Corredores transversais; Zona Leste; Justiça territorial.

## LISTA DE SIGLAS

|            |                                                                                         |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| ABCD       | Santo André, São Bernado do Campo, São Caetano do Sul e Diadema (região metropolitana). |
| ANPTRILHOS | Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos.                   |
| BRT        | Bus Rapid Transit.                                                                      |
| BNH        | Banco Nacional de Habitação.                                                            |
| CEM        | Centro de Estudos da Metrópole.                                                         |
| CPTM       | Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.                                             |
| COHAB      | Companhia Metropolitan de Habitação de São Paulo.                                       |
| METRÔ SP   | Companhia do Metropolitano de São Paulo.                                                |
| OD         | Pesquisa Origem-Destino.                                                                |
| PDE        | Plano Diretor Estratégico.                                                              |
| PLANHAB    | Plano Nacional de Habitação.                                                            |
| RMSP       | Região Metropolitana de São Paulo.                                                      |
| SFH        | Sistema Financeiro de Habitação.                                                        |
| SPTRANS    | São Paulo Transportes S/A.                                                              |
| UNIFESP    | Universidade federal de São Paulo.                                                      |
| UPA        | Unidade de Pronto Atendimento.                                                          |

## Sumário

|                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 INTRODUÇÃO .....                                                                                 | 7  |
| 2 ENTRE DESIGUALDADE E PLANEJAMENTO: O TRANSPORTE PÚBLICO<br>COMO ESTRUTURADOR DO TERRITÓRIO ..... | 9  |
| 2.1 Formação Desigual Do Espaço Urbano Paulistano .....                                            | 9  |
| 2.2 Zona Leste Na Expansão Periférica Da Metrópole .....                                           | 11 |
| 2.3 O Tempo Como Barreira No Deslocamento Da Zona Leste .....                                      | 12 |
| 2.4 Corredores De Ônibus E A Ausência De Prioridade Pública .....                                  | 13 |
| 2.5 A Cidade Partida E O Papel Do Transporte Público .....                                         | 14 |
| 3 ENTRE TRILHOS E CORREDORES: A CONFIGURAÇÃO DA MOBILIDADE<br>METROPOLITANA.....                   | 17 |
| 3.1 Rede Sobre Trilhos: Distribuição Espacial E Desafios De Cobertura .....                        | 17 |
| 3.2 Avanços E Perspectivas Para A Zona Leste .....                                                 | 26 |
| 4 RADIAIS E TRANSVERSAIS: O POTENCIAL INTEGRADOR DO BRT<br>TRANSVERSAL .....                       | 31 |
| 4.1 Costurando A Zona Leste .....                                                                  | 31 |
| 4.2 A Prefeitura E Os Novos Eixos De Mobilidade Da Zona Leste .....                                | 33 |
| 4.2.1 Brt Radial Leste.....                                                                        | 33 |
| 4.2.2 BRT Aricanduva .....                                                                         | 34 |
| 4.2.3 Corredor Celso Garcia .....                                                                  | 34 |
| 4.3 COSTURANDO A ZONA LESTE POR DENTRO .....                                                       | 35 |
| 4.3.1 Linha 1 – São Mateus X Itaquera.....                                                         | 37 |
| 4.3.2 Linha 2 – São Mateus X Tiradentes .....                                                      | 38 |
| 4.3.3 Linha 3 – Cidade Tiradentes X Itaquera.....                                                  | 40 |
| 4.3.4 Linha 4 – Itaquera X São Miguel .....                                                        | 42 |

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 4.3.5 Centralidades .....        | 44 |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....      | 48 |
| 6 REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS..... | 50 |

## 1 INTRODUÇÃO

A cidade de São Paulo consolidou-se como uma das maiores metrópoles do mundo, marcada por um processo histórico de urbanização que intensificou desigualdades territoriais e sociais. A expansão periférica, associada à ausência de planejamento integrado, resultou em um modelo urbano fragmentado, no qual a mobilidade se tornou um fator determinante para o acesso à cidade. Nesse contexto, a Zona Leste emerge como um território emblemático, concentrando elevada densidade populacional e vulnerabilidade socioeconômica, mas permanecendo dependente de uma lógica radial que reforça a centralidade do eixo centro-periferia. Essa configuração impõe barreiras concretas ao direito à cidade, evidenciadas pelos longos tempos de deslocamento e pela carência de infraestrutura de transporte público estruturante.

A problemática que orienta este trabalho reside na seguinte questão: como os corredores de ônibus transversais podem contribuir para reduzir a dependência funcional da Zona Leste em relação ao centro expandido e promover uma mobilidade urbana mais integrada e territorialmente justa? A hipótese central é que a implantação de um sistema Bus Rapid Transit (BRT) transversal, articulado às redes existentes e planejadas, tem potencial para reorganizar fluxos internos, induzir novas centralidades e ampliar a equidade no acesso à cidade, superando padrões históricos de segregação espacial.

Diante desse cenário, este estudo tem como objetivos: (I) analisar as condições históricas e estruturais que consolidaram a desigualdade de mobilidade na Zona Leste; (II) avaliar a configuração atual do sistema de transporte e suas limitações frente às demandas territoriais; e (III) propor um projeto de BRT transversal capaz de integrar bairros periféricos, reduzir tempos de deslocamento e fomentar novas dinâmicas urbanas.

A relevância desta pesquisa está na urgência de políticas públicas que enfrentem as desigualdades históricas da mobilidade urbana, promovendo justiça territorial e inclusão social. Ao propor uma solução que articula planejamento viário, integração modal e indução de centralidades, este trabalho contribui para o debate sobre

alternativas viáveis de reorganização urbana, alinhadas às diretrizes do Plano Diretor Estratégico (PDE) e aos princípios de mobilidade sustentável.

A estrutura do trabalho está organizada da seguinte forma: após esta introdução, o Capítulo 2 apresenta o contexto histórico da formação desigual do espaço urbano paulistano e os impactos do espraiamento periférico na Zona Leste; o Capítulo 3 analisa a configuração atual do sistema de transporte e os projetos de expansão em andamento; o Capítulo 4 detalha a proposta do projeto IntegraLeste – BRT Transversal, incluindo seus eixos, linhas e potencial de indução de novas centralidades; por fim, o Capítulo 5 apresenta as considerações finais, sintetizando os principais achados e destacando a contribuição do projeto para uma mobilidade urbana mais justa e integrada.

## 2 ENTRE DESIGUALDADE E PLANEJAMENTO: O TRANSPORTE PÚBLICO COMO ESTRUTURADOR DO TERRITÓRIO

### 2.1 Formação Desigual Do Espaço Urbano Paulistano

Tanaka (2006), ao analisar a publicação São Paulo 1975: *Crescimento e Pobreza*, de Camargo et al. (1976), destaca que, no final do século XIX, a Cidade de São Paulo passou por um processo acelerado de crescimento populacional. Diferentemente dos ciclos econômicos anteriores, a economia cafeeira contribuiu para consolidar uma base urbana mais robusta, fortalecendo o papel estratégico da cidade como elo entre centros produtores e os portos de exportação. Neste contexto, observava-se a presença crescente de atividades comerciais, bancárias e de serviços, o que proporcionou uma grande atração de trabalhadores livres, assim estruturando uma nova posição industrial que São Paulo viria a assumir no século XX.

Esse interesse industrial se consolidou entre as décadas de 1950 e 1960, quando a indústria nacional passou a priorizar a produção de bens de consumo em detrimento dos bens de produção. Esse processo resultou na diversificação e ampliação do parque industrial da cidade, gerando vantagens em relação a sua localização que incentivaram a instalação de novas indústrias e que fortaleceram ainda mais o papel de São Paulo como principal centro urbano e produtivo do país. Conforme SINGER (apud TANAKA, 2006), esse processo de industrialização ocorreu sem a devida preparação do Estado para receber os trabalhadores nas áreas urbanas, o que contribuiu diretamente para o crescimento das periferias, especialmente em condições precárias.

O fortalecimento do setor industrial, com apoio do Estado Governo Federal, atraiu um intenso fluxo migratório interno, impulsionado pela oferta de empregos urbanos. Trabalhadores de baixa renda buscavam melhores condições de vida e oportunidades no ambiente urbano. Por outro lado, o Estado não acompanhou esse crescimento com políticas adequadas de urbanização, o que resultou na precariedade dos serviços urbanos voltados às camadas populares. Segundo ROLNIK (apud TANAKA, 2006) o Estado muitas vezes legitima a precarização urbana ao permitir que o acesso à moradia ocorra sem garantir os direitos urbanos fundamentais. Muitas dessas famílias acabaram se instalando em áreas rurais ou periféricas, marcadas pela

ausência de infraestrutura básica, como saneamento, iluminação e equipamentos urbanos. Na época, a única exceção parcial era o transporte coletivo, pois o Estado garantia que a moradia em áreas distantes fosse possível ao trabalhador, ainda que esse acesso fosse deficiente e frequentemente alvo de protestos populares.

O crescimento urbano de São Paulo ocorreu de forma desordenada e dispersa, tal fenômeno é conhecido como espraiamento urbano e está relacionado ao que MARICATO (apud TANAKA, 2006) identifica como um modelo de urbanização que naturaliza a exclusão social e territorial, onde a partir desse processo, passou a ser utilizado com maior frequência o termo *periferia* para designar as regiões mais afastadas do centro, geralmente ocupadas por pessoas de baixa renda, principalmente trabalhadores. Segundo Tanaka (2006), um dos primeiros registros do uso do termo *periferia* neste sentido aparece na obra de Camargo et al. (1976), que analisa as transformações espaciais da metrópole paulista.

Neste contexto, Tanaka (2006) explica que a cidade passou a apresentar um padrão desigual de acesso às riquezas, infraestrutura e serviços públicos. Enquanto algumas áreas concentram recursos e investimentos, outras, como as periferias, expandem-se mesmo diante da carência desses elementos. As características dessas regiões são evidenciadas por indicadores urbanos e habitacionais, como ausência de iluminação pública, falta de redes de água e esgoto, e longos tempos de deslocamento.

Para CAMARGO et al. (1976, apud TANAKA, 2006), as periferias não resultam apenas das necessidades da industrialização, mas também de delegação ao mercado imobiliário da responsabilidade de prover moradia à classe trabalhadora. Esse processo se materializa por meio do parcelamento do solo urbano em áreas não urbanizadas, geralmente afastadas, o que gera grandes vazios urbanos. Esses espaços são mantidos ociosos à espera de valorização promovida por futuras obras de infraestrutura. Enquanto isso, os investimentos públicos continuam priorizando regiões ocupadas pelas camadas mais abastadas da população, o que reforça a lógica de acumulação e especulação fundiária. Como resultado, a cidade cresce de maneira fragmentada, com periferias cada vez mais distantes.

Esse processo de expansão urbana excludente se refletia nas dinâmicas da mobilidade urbana. A publicação São Paulo 1975: *Crescimento e Pobreza*, analisada por Tanaka (2006), retrata a metrópole na década de 1970 como um território marcado pelo agravamento do trânsito, pelo aumento dos congestionamentos e pela insuficiência do transporte público.

## **2.2 Zona Leste Na Expansão Periférica Da Metrópole**

Segundo Barone (2009), a Zona Leste de São Paulo destacou-se como foco de crescimento populacional e territorial na década de 1970, marcada por ocupações precárias e conjuntos habitacionais promovidos pelo Estado.

Conforme aponta Barone (2009), a Zona Leste consolidou-se como espaço de moradia das classes trabalhadoras, com ocupações ao longo das linhas férreas e, posteriormente, com a disseminação do transporte por ônibus, o que permitiu a expansão da mancha urbana. A autora ainda ressalta que, embora houvesse a intenção de uma proposta de vetorização do crescimento urbano para o Leste por meio de ferrovias, que se estendia até Arujá e Mogi das Cruzes, mas na prática foram as rodovias que se consolidaram como principais eixos de articulação da expansão metropolitana.

A autora contextualiza que, a partir da década de 1970, com a criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) e do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) o Estado passou a intervir diretamente na questão habitacional urbana, estruturando um modelo de financiamento entre o Governo Federal e os municípios (BARONE, 2009). Mas de acordo com MARICATO (apud BARONE, 2009), os investimentos em habitação popular apresentavam baixo retorno de capital, pois os beneficiários, de baixa renda, não dispunham de rendimentos compatíveis com as taxas de juros aplicadas.

Em 1973 o BNH lançou o Plano Nacional de Habitação (PLANHAB), com o objetivo de integrar a política habitacional à estratégia de desenvolvimento do país, estimulando o mercado da construção civil e a geração de empregos. Segundo Barone (2009), a Cohab passou a adquirir terrenos para conjuntos habitacionais por meio de compra, doação ou transferência de áreas públicas. No entanto, o alto custo

dos terrenos urbanos com infraestrutura levou à escolha de glebas rurais e distantes da malha urbana, muitas vezes antigas propriedades agrícolas. Como o preço da terra era o principal fator de decisão, os conjuntos foram implantados nas bordas da cidade, contribuindo para o espraiamento urbano e a consolidação das periferias. Segundo dados apresentados pela autora, em novembro de 1981, havia 11.751 pessoas inscritas na Cohab que aguardavam a residir na Zona Leste da cidade.

Nesse contexto de reformulação do SFH, o prefeito Olavo Setúbal anunciou obras estruturantes como a Avenida Aricanduva e uma linha de metrô conectando a Zona Leste ao centro da cidade, com o objetivo de melhorar a integração da região (BARONE, 2009).

### 2.3 O Tempo Como Barreira No Deslocamento Da Zona Leste

Silva (2024) argumenta que a desigualdade na acessibilidade urbana é um processo histórico e estrutural, resultado de decisões políticas, econômicas e territoriais que favoreceram determinados grupos sociais em detrimento de outros. A apropriação das áreas centrais pelas elites e pelas camadas médias consolida privilégios de mobilidade, promovendo o que o autor denomina de *barreiras temporais* — obstáculos impostos pelo tempo de deslocamento, que afetam especialmente os mais pobres. Nesse cenário, a escassez de empregos e infraestrutura nas periferias resulta em fragmentação urbana e marginalização territorial, restringindo o acesso pleno à cidade.

Além das dificuldades práticas de acesso, Silva (2024) ressalta a exclusão simbólica vivida por moradores das periferias, que muitas vezes não se sentem pertencentes a determinados espaços da cidade. Isso se expressa, por exemplo, na resistência de moradores de bairros centrais à implantação de infraestrutura como estações de metrô, sob o argumento de que isso atrairia *pessoas diferentes* para o bairro. Tal percepção reforça a ideia de que o espaço urbano é seletivo. Como já afirmava Santos (1987), o grau de cidadania é influenciado pelo local onde se reside, sendo *mais ou menos cidadão* conforme o local do território ocupado.

Silva (2024) utiliza dados da Pesquisa Origem-Destino (OD) do Metrô de São Paulo (1997, 2007 e 2017) para analisar o tempo médio de deslocamento ao trabalho

na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Os dados mostram um aumento no tempo de deslocamento entre 1997 e 2007, seguido de uma leve redução em 2017. No entanto, essa redução não se distribuiu de forma homogênea: determinadas regiões periféricas, especialmente a Zona Leste II, (Ermelino Matarazzo; Ponte Rasa; Vila Jacuí; São Miguel; Jardim Helena; Vila Curuçá; Itaim Paulista; Itaquera; Lageado; Guaianases; José Bonifácio; Cidade Tiradentes; Iguatemi; São Rafael; São Mateus; Parque do Carmo e Cidade Líder) apresentaram crescimento no tempo de deslocamento, evidenciando que os ganhos em acessibilidade beneficiaram majoritariamente os grupos de renda mais alta e as regiões centrais.

O autor destaca que a Zona Leste II concentrou os maiores tempos médios de deslocamento da RMSP, afetando majoritariamente trabalhadores com renda de até dois salários-mínimos. Enquanto as regiões centrais experimentaram melhorias, os moradores periféricos vivenciaram o oposto. Silva (2024) mostra que os ganhos de acessibilidade foram socialmente seletivos, reproduzindo desigualdades históricas: o tempo de deslocamento permanece como um marcador de exclusão urbana, onde renda e território se entrelaçam para restringir o direito à cidade. Abrigando 52% da população da cidade de São Paulo, as zonas periféricas apresentam os piores indicadores de acessibilidade. Já as zonas centrais, onde vivem apenas 23% dos habitantes, concentram as maiores ofertas de emprego e os menores tempos de deslocamento. Esses dados reforçam a urgência de políticas públicas que promovam a equidade territorial e a justiça espacial.

A análise de Silva (2024) evidencia que renda e localização territorial são fatores estruturantes da segregação socioespacial na RMSP. Morar na periferia significa, na prática, sofrer uma dupla penalização: maior tempo de deslocamento e menor acesso a oportunidades. Assim, o tempo torna-se um recurso desigual, revelando uma lógica urbana que limita o direito à mobilidade justa e à cidade plena para os mais pobres.

## **2.4 Corredores De Ônibus E A Ausência De Prioridade Pública**

O desenvolvimento dos sistemas de ônibus nas cidades brasileiras, especialmente entre as décadas de 1970 e 1990, esteve intimamente ligado ao crescimento urbano e à expansão das áreas periféricas, no entanto, mesmo que o Estado tivesse a compreensão sobre essa demanda, ainda não existiam políticas

eficientes para solucionar essas questões. Segundo Vasconcellos e Mendonça (2010), foi nesse período que ocorreram as principais implantações de corredores de ônibus no país, refletindo um esforço para adaptar o transporte coletivo à urbanização acelerada. Um marco importante foi o sistema de Curitiba, pioneiro na organização dos corredores entre 1974 e 1991, influenciando outras cidades como Campinas, Goiânia, Recife, São Paulo e sua Região Metropolitana - onde se destaca a criação do corredor ABD.

Em São Paulo, o primeiro corredor de ônibus foi implementado na década de 1980, na Avenida Paes de Barros, localizada na região da Zona Leste da cidade, surgindo da necessidade de priorizar o sistema de transporte público (SPTRANS, 2007). No entanto, apesar da importância desses projetos, os corredores de ônibus passaram a ocupar um percentual reduzido do sistema viário urbano. Em 1997, apenas 0,7% da malha viária das cidades brasileiras contava com corredores exclusivos. Mesmo considerando apenas as vias por onde circulam os ônibus, o percentual não ultrapassava 4,4%. Os autores apontam que, naquele momento, a velocidade média dos ônibus nos corredores paulistanos era de apenas 14 km/h nos horários de pico — revelando a baixa qualidade do serviço e a ausência de uma política efetiva de prioridade ao transporte coletivo (VASCONCELLOS; MENDONÇA, 2010).

Esses dados reforçam a ideia de que, embora o transporte público por ônibus seja fundamental para a mobilidade urbana, especialmente nas periferias, ele não tem sido tratado como elemento estruturador do território. A ausência de prioridade nas políticas públicas evidencia uma lógica de mobilidade que favorece o transporte individual, aprofundando as desigualdades territoriais já impostas pelo espraiamento urbano.

## **2.5 A Cidade Partida E O Papel Do Transporte Público**

Silva e Lapa (2019) realizam uma revisão teórica sobre o papel do Estado, da sociedade e do mercado no contexto de transformações urbanas, oferecendo uma leitura crítica da evolução das cidades brasileiras, corroborando com ideias abordadas por Tanaka (2006), os autores traçam uma linha de tempo interessante que se inicia na cidade pré-industrial, caracterizada pelas relações sociais localizadas e

relativamente equilibradas, seguindo até chegar à cidade moldada pela lógica capitalista, orientada pela produção, circulação e consumo. Nessa transição, a cidade perde parte de sua função pública e relacional, fragmentando e subordinando-se a fluxos econômicos.

Neste contexto, os espaços urbanos deixam de ser, prioritariamente, locais de convivência, diversidade e encontro, tornando-se funcionais, subordinados à lógica da produção, ao fluxo de mercadorias e à racionalidade do deslocamento. Para Silva e Lapa (2019), a cidade é mais do que a sua materialidade física, ela se configura como espaço simbólico, onde se expressam práticas culturais, disputas sociais, discursos e representações. A ideia de que a cidade seja múltipla e heterogênea contrasta com as políticas que tendem a homogeneizar o espaço urbano ou a excluir os diferentes

A partir da leitura de Bernardo Secchi (2006, apud SILVA e LAPA, 2019), os autores reforçam que a cidade é uma construção histórica e simbólica, múltipla e em constante transformação. Não se trata apenas de edifícios e ruas, mas de um território atravessado por valores, relações humanas e disputas de poder. Essa complexidade contrasta com políticas urbanas que tentam homogeneizar o espaço, excluindo sujeitos e formas urbanas que não se encaixam no modelo dominante.

A expansão do espaço urbano brasileiro ocorreu de maneira desarticulada, com forte espraiamento periférico e sem planejamento integrado de mobilidade. Ao invés de organizar o espaço pensando na inclusão, o transporte coletivo passou a servir prioritariamente à lógica do capital, operando como mecanismo de deslocamento diário da força de trabalho das periferias até os centros produtivos. Segundo Silva e Lapa (2019), essa configuração consolida um modelo de mobilidade excludente, que reforça a lógica centro-periferia e restringe o acesso pleno à cidade por parte das camadas populares.

Como discutido anteriormente, o caso da Zona Leste exemplifica com clareza como a fragmentação urbana e a ausência de transporte coletivo estruturado penalizam determinados grupos sociais. Trata-se de um território marcado por distâncias excessivas, baixa acessibilidade e longos tempos de deslocamento. Conforme observam Silva e Lapa (2019), o transporte coletivo, nesses casos, não promove pertencimento, nem reorganiza os fluxos, mas apenas viabiliza o

deslocamento funcional da força de trabalho. A expansão de corredores de ônibus transversais nessa região surge, portanto, como uma alternativa capaz de reverter esse padrão, promovendo conexões interbairros, valorização de centralidades periféricas e mobilidade justa.

### **3 ENTRE TRILHOS E CORREDORES: A CONFIGURAÇÃO DA MOBILIDADE METROPOLITANA**

#### **3.1 Rede Sobre Trilhos: Distribuição Espacial E Desafios De Cobertura**

O sistema de transporte da cidade de São Paulo se configurou como sendo uma das redes urbanas mais complexas da América Latina, que articula modais de alta capacidade, como trens metropolitanos e Metrô, com uma extensa frota de ônibus municipais. De acordo com o Relatório de Pesquisa-Destino 2023 elaborado pelo Governo do Estado, são realizadas aproximadamente 35,6 milhões de viagens diárias ao longo da RMSP, onde o metrô aparece como sendo o principal meio de transporte coletivo por modo principal, o que evidencia o papel estruturador dos trilhos na dinâmica metropolitana (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2025).

Em 2025, a rede metroviária totaliza 104,2 km de extensão e 91 estações distribuídas entre seis linhas em operação, conforme figura 1, sendo as linhas: 1-azul, 2-Verde, 3-Vermelha, 4-Amarela, 5-Lilás e 15-Prata, transportando cerca de 2,7 milhões de passageiros por dia útil (METRÔ DE SÃO PAULO, 2024). A CPTM, criada em 1992, administra e supervisiona o transporte ferroviário metropolitano, hoje formado por sete linhas - 7 Rubi, 8-Diamante, 9-Esmeralda, 10-Turquesa, 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade, somando 273,6 km de trilhos e 94 estações, ligando a capital a cidades vizinhas (CPTM, 2024).

### Figura 1 - Transporte Metropolitano de São Paulo



**Fonte: MetrôSP - Companhia do Metropolitano de São Paulo, 2025**

Essa rede, ao lado do metrô, estrutura os deslocamentos radiais que conectam as regiões periféricas aos polos de emprego do centro expandido. Porém, essa distribuição espacial ainda reflete as desigualdades históricas. Os vetores leste, norte e sul, marcados por alta densidade populacional, permanecem com oferta limitada de transporte de alta capacidade, o que acaba prolongando os tempos médios de deslocamento e reforça a dependência do sistema de ônibus (ISODA; MORI, 2019; OD-2023).

No sistema de ônibus, a São Paulo Transporte S/A (SPTrans) coordena uma das maiores frotas urbanas do país. De acordo com o Relatório Integrado 2024, cerca de 95,9% da população paulistana encontra uma linha de ônibus a menos de 300 metros da sua residência, o que demonstra a alta capilaridade territorial deste modo de transporte. Os painéis oficiais de indicadores mostram que em média mais de 3 milhões de passageiros são transportados por dia útil, com picos de 2,9 milhões em

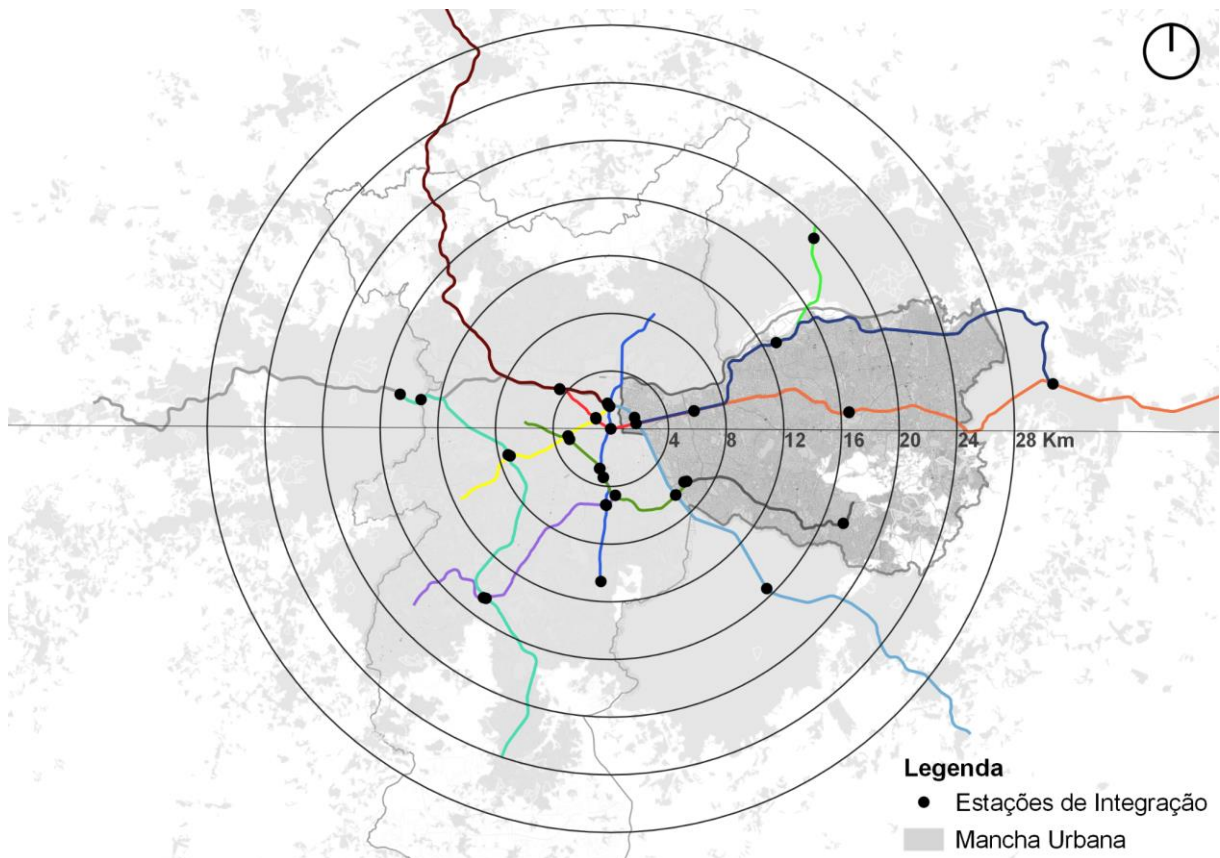
embarques aos domingos, impulsionado pelo programa Domingão Tarifa Zero (SPTRANS, 2025).

O mapa 1 nos permite observar o resultado do contínuo e extenso processo de urbanização da cidade. Ao sobrepor a mancha urbana à rede de transporte, notamos uma inversão estrutural frente aos limites de cobertura do sistema de transporte de alta capacidade. Onde o tecido urbano se espraia de forma contínua por toda metrópole, especialmente nos vetores Leste e Sul, mas a rede de transportes mantém uma concentração nas áreas centrais.

As linhas coloridas representam os eixos do sistema metroferroviário e sua disposição, sendo possível perceber que sua distribuição predomina de eixos radiais, que convergem em direção ao centro, possuindo maior concentração de conexões entre as linhas do sistema nos primeiros anéis até 8 km em relação ao centro, o que nos permite confirmar certa predominância e concentração nas áreas centrais, reafirmando uma condição de núcleo de acessibilidade máxima, à medida que se afasta do centro, há um declínio acentuado na densidade de estações de integração e oferta do sistema, gerando maior dependência do modal rodoviário e o sistema de ônibus do município.

Ao adentrar o olhar para Zona Leste, observamos um território emblemático, que concentra uma das maiores parcelas da população paulistana, mas que em contrapartida detém a menor parcela de rede de transporte de alta capacidade, limitada a poucos eixos estruturais, como as linhas 3- Vermelha; 11-Coral e 12-Safira e 15-Prata, que operam exclusivamente em direção ao centro. Portanto a interpretação do mapa 1 vai além de uma leitura cartográfica, ele sintetiza uma expressão territorial de desigualdade urbana, onde o acesso ao transporte reflete as hierarquias sociais e espaciais da metrópole.

**Mapa 1 - Raio de distribuição do sistema sobre trilhos**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

A distribuição do sistema de transporte de alta capacidade está concentrada em um perímetro específico, como apresentado anteriormente. Entre 2014 e 2016, houve um conjunto de políticas públicas voltadas ao incentivo do transporte coletivo, com forte expansão da malha de faixas exclusivas e corredores de ônibus. Nesse período, a cidade procurou intensificar o uso do transporte público, sobretudo com investimentos significativos no sistema de ônibus.

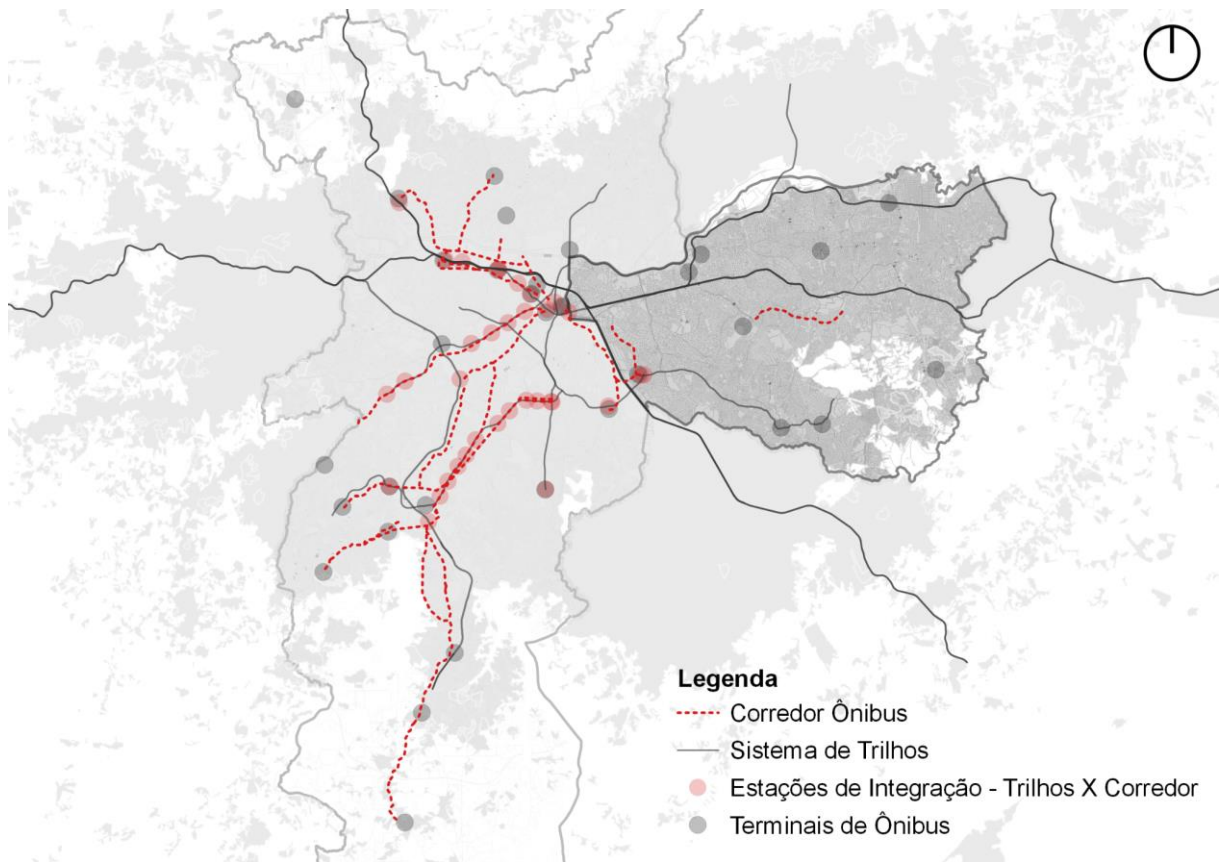
Os corredores de ônibus surgem nesse contexto como um elemento intermediário entre o transporte de alta capacidade (sobre trilhos) e as linhas de ônibus convencionais. Ao analisar o traçado desses corredores, é possível notar que a oferta desse modo de transporte apresenta baixa capilaridade em relação à sua rede e às conexões intermodais.

Os traçados revelam concentração geográfica em eixos que não dialogam integralmente com a demanda demográfica e territorial da cidade, sobretudo nas

zonas Leste e Extremo Sul. Observa-se baixa cobertura no eixo Leste, o que força os usuários a recorrerem a linhas alimentadoras longas e lentas, ampliando, por consequência, o tempo total de deslocamento. Essa distribuição evidencia que o planejamento dos corredores não acompanhou a expansão real da mancha urbana, concentrando-se em áreas com maior potencial de valorização imobiliária. Assim, os corredores de ônibus, que poderiam atuar como vetores de integração metropolitana e indutores de novas centralidades, acabam por reproduzir a mesma lógica centralizadora já observada no sistema metroferroviário.

O Mapa 2 ilustra ainda as possibilidades de integração entre o sistema sobre trilhos e os corredores de ônibus: até 200 metros de distância entre uma estação de alta capacidade e um corredor de ônibus, seria possível constituir pontos estratégicos de conexão, formando polos intermodais. No entanto, as integrações se concentram em regiões intermediárias da mancha urbana, sobretudo nos bairros próximos ao centro expandido e ao longo dos eixos de transporte estruturados desde a década de 1970.

**Mapa 2 - Integração entre o sistema sobre trilhos e corredores de ônibus**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

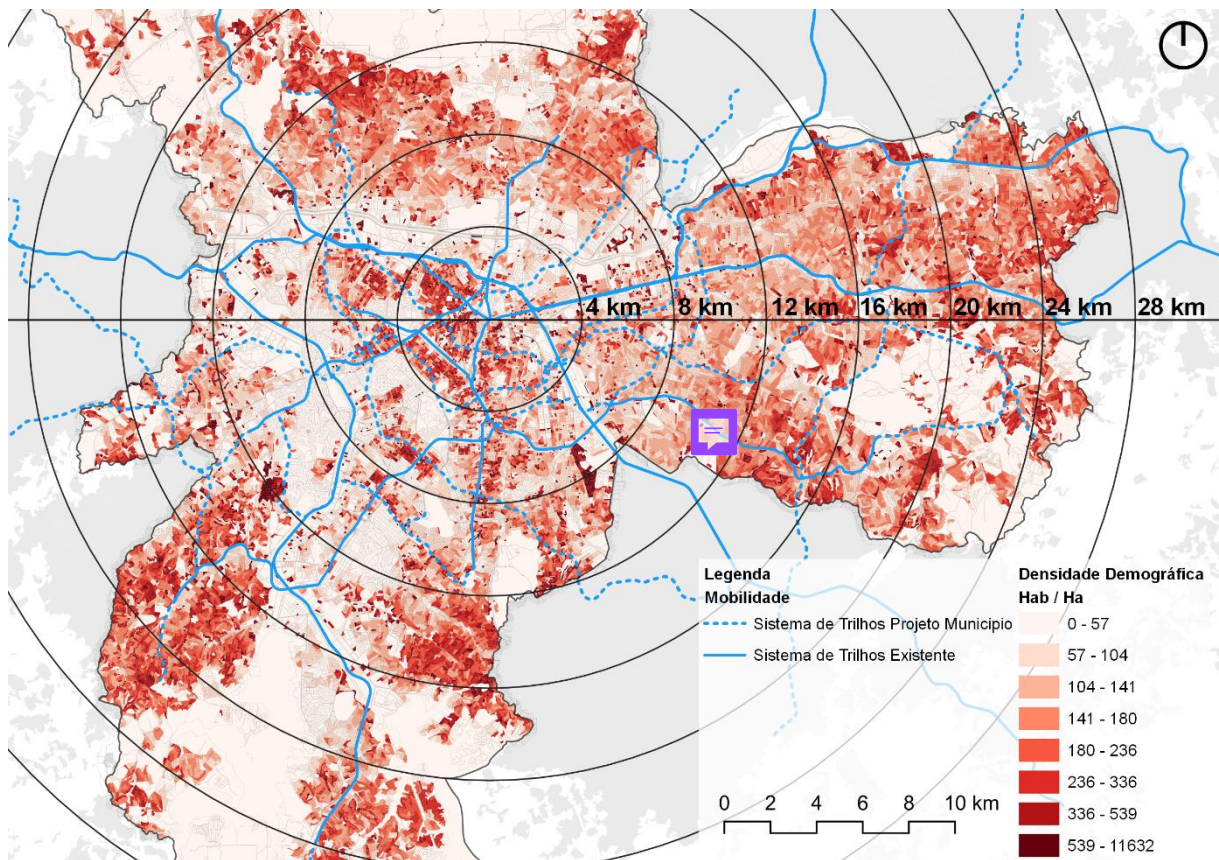
Esse cenário reflete a transição de uma cidade historicamente espalhada para uma metrópole desconexa. A infraestrutura de transporte, planejada em um contexto de cidade mais compacta, não acompanhou o ritmo da expansão periférica. O resultado é um sistema fragmentado, no qual o acesso à mobilidade por extensão e o tempo às oportunidades urbanas são desiguais. Essa leitura reforça a necessidade de reconfigurar a rede de transporte de São Paulo em direção a uma estrutura mais policêntrica e integrada, na qual os diferentes modos possam articular periferias e subcentralidades, promovendo maior justiça territorial.

A leitura da mobilidade urbana na cidade de São Paulo necessita levar em consideração elementos demográficos e sociais, que acabam por estruturar a relação entre o território e a infraestrutura. Um aspecto importante para essa análise se dá através da espacialização da população e das condições socioeconômicas que geram novas ações que se transformam em determinados padrões, permitindo compreender

por que determinadas regiões permanecem estruturalmente desfavorecidas, mesmo após sucessivas intervenções na rede de transporte.

A densidade demográfica conforme Mapa 3, evidencia que os setores mais populosos se concentram de maneira geral nos vetores Leste e Sul da cidade. Esse padrão acompanha transformações recentes na composição dos domicílios e como a dinâmica de crescimento urbano acontece. Demonstrado por Pasternak, Bógus e Magalhães (2024), a partir dos anos 2000 houve uma crescente no número de domicílios na RMSP, crescimento este que possui um ritmo superior ao de aumento populacional do mesmo período. Essa tendência resulta na redução do número médio de moradores por unidade, ao mesmo tempo em que acaba por ampliar a urbanização periférica, marcada pela expansão para áreas de menor infraestrutura urbana.

**Mapa 3 - Sistema de trilhos sob densidade demográfica do município de São Paulo**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

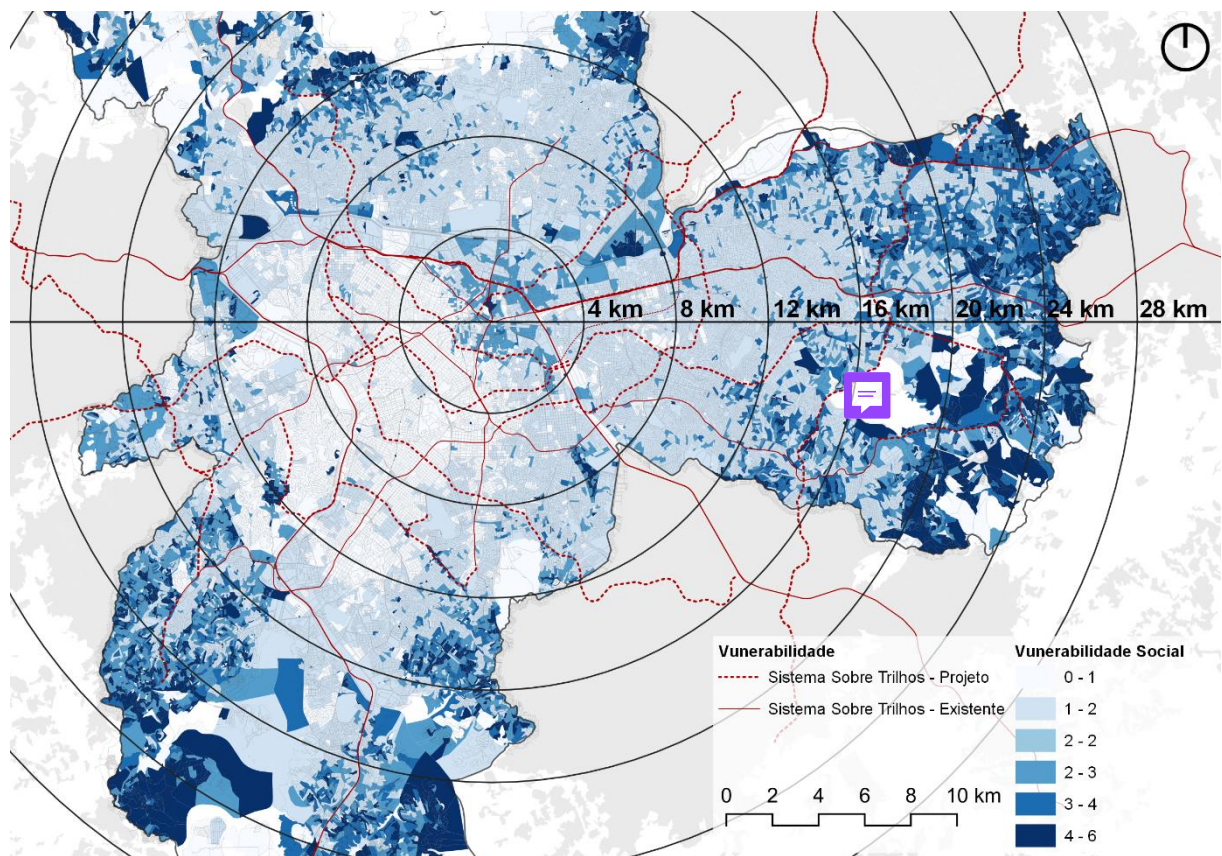
Todas as sub-regiões da RMSP possuem uma queda na densidade domiciliar entre 2000 e 2022, indicando transformações nas formas de morar, que acabam por resultar diretamente no território (PASTERNAK; BÓGUS; MAGALHÃES, 2024). Esses dados acabam por ajudar a explicar a heterogeneidade observada no mapa 3 onde o adensamento não acontece de maneira uniforme, e sim tende a se intensificar especialmente em áreas periféricas que continuam recebendo novos moradores, mesmo sem a correspondente ampliação do serviço público e infraestrutura de transporte.

Ao confrontar informações de distribuição da rede sobre trilhos, observa-se um descompasso evidente entre áreas densamente povoadas e os eixos de maior oferta de transporte de alta capacidade. Enquanto a rede atual se mantém com forte concentração no centro expandido, territórios periféricos como a região Leste II continuam dependentes de deslocamentos mais longos e de modo menos eficiente

de transporte público. Essa discrepância reforça a necessidade de considerar a distribuição demográfica como variável estruturante no planejamento dos sistemas de mobilidade.

A vulnerabilidade social conforme mapa 4 complementa essa leitura pois demonstra que os maiores níveis de precariedade socioeconômica também se localizam nas franjas urbanas. Estudos recentes sobre dinâmicas territoriais paulistanas apontam que desigualdade socioespacial está intrinsicamente associada à localização residencial da população de menor renda, que, diante dos custos elevados de moradia nas regiões centrais, deslocam-se continuamente para as periferias, que detêm infraestrutura insuficiente (GARCIA, 2024).

**Mapa 4 - Vulnerabilidade social do município de São Paulo**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

A análise conjunta dos dois mapas revela um padrão recorrente, onde as áreas mais densas são também aquelas que concentram os maiores níveis de vulnerabilidade, e que ambas coincidem com regiões menos atendidas pela infraestrutura metroferroviária. Quando se observa que essas regiões são justamente as que dependem mais intensamente do transporte coletivo, a ausência de infraestrutura adequada acentua a desigualdade das condições de deslocamento. Silva (2024) lembra que para a população de menor renda, o tempo de deslocamento funciona como barreira de acesso à cidade, restringindo oportunidades e reforçando a segregação socioespacial. Então, quando se analisa em conjunto com os eixos de transporte, evidencia um quadro de injustiça territorial que penaliza mais intensamente os habitantes das bordas urbanas.

### **3.2 Avanços E Perspectivas Para A Zona Leste**

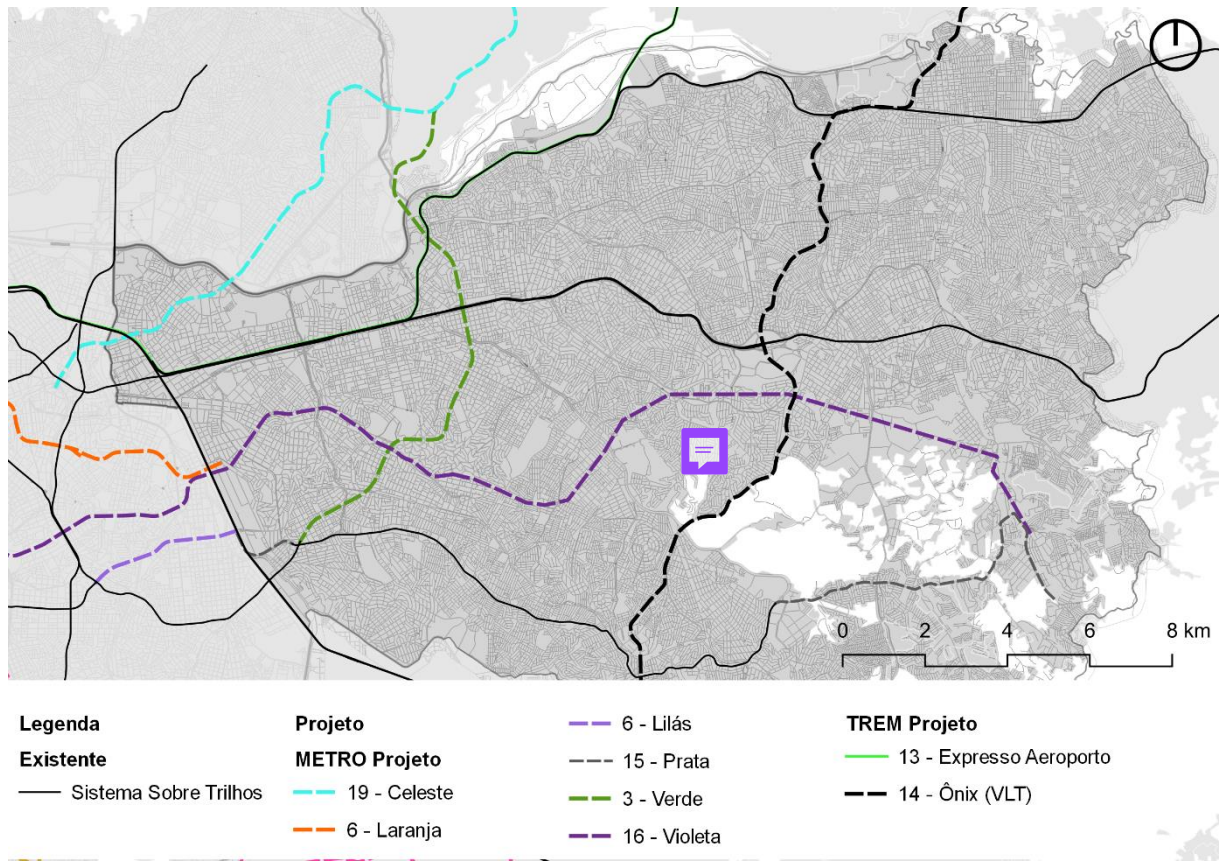
A rede metroviária da RMSP passa por um processo contínuo de expansão e modernização de sua malha. Conforme analisam Isoda e Mori (2019), a configuração da rede atual resulta de um processo histórico de investimentos concentrados no centro expandido e no vetor sudoeste da capital, enquanto linhas CPTM permaneceram com heranças das antigas ferrovias regionais, atendendo de forma mais extensa e menos eficiente as áreas periféricas da metrópole. Esse padrão segue sendo executado desde a década de 1970, consolidando-se como um dos principais desafios da mobilidade urbana paulista, especialmente no que se refere ao acesso desigual ao transporte de alta capacidade.

Nos últimos anos, o Governo do Estado de São Paulo e a Companhia do Metropolitano de São Paulo vêm anunciando diversos programas de expansão que envolvem novos trechos e prolongam a expansão das redes metroferroviárias. De acordo com o Metrô (2023) e a ANP trilhos (2024) este programa de expansão prevê a construção de novas linhas e ampliações das existentes, totalizando cerca de 42 km adicionais de trilhos e quase vinte novas estações até o final da década.

Entre as obras em andamento, destaca-se a expansão da Linha 2-Verde, que avança de Vila Prudente à Penha, na zona leste da cidade, tal ampliação permitirá integração direta com a Linha 3-Vermelha, ampliando a capacidade de deslocamento no eixo leste. Na mesma região, prossegue a expansão da Linha 15-Prata

(monotrilho), com a construção e expansão das novas estações Ipiranga, Boa Esperança e Jacu Pêssego, aproximando o sistema a áreas distantes do extremo leste da cidade. (ANPTRILHOS, 2024).

**Mapa 5 - Projetos propostos do sistema sobre trilhos**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

Apesar dos avanços, diversos estudos apontam que a expansão atual embora seja coerente com as diretrizes do Plano Diretor Estratégico (PDE) da cidade, que orienta o adensamento urbano ao longo de eixos de transporte de alta capacidade, ainda reproduz um viés concentrador, favorecendo áreas intermediárias e de menor valorização. As zonas periféricas, especialmente Leste II, continuam apresentando baixa cobertura metroferroviária, mesmo concentrando elevadas densidades populacionais e forte dependência do sistema de transporte público coletivo. Como alertam Isoda e Mori (2019), a ampliação da rede sem articulação com políticas de uso do solo e habitação tende a perpetuar desigualdades espaciais, limitando os efeitos positivos da infraestrutura.

Dados do Centro de Estudos da Metrópole (CEM) e da Rede Nossa São Paulo (2020) evidenciam que apenas 18,1% da população paulistana reside em um raio de até um quilômetro de estações de transporte de alta capacidade (trem, metrô e monotrilho) apesar do transporte público ser o principal responsável pelo deslocamento das pessoas por modo de transporte motorizado, representando 56%, através do estudo do CEM podemos tomar como exemplo a região da república, localizada na área central do município, onde 88% dos residentes do distrito da República encontram-se dentro de um raio de acesso de até um quilômetro da infraestrutura de transporte público, principalmente o transporte de alta capacidade como as estações de metrô São Bento, Anhangabaú, Luz e Santa Cecilia.

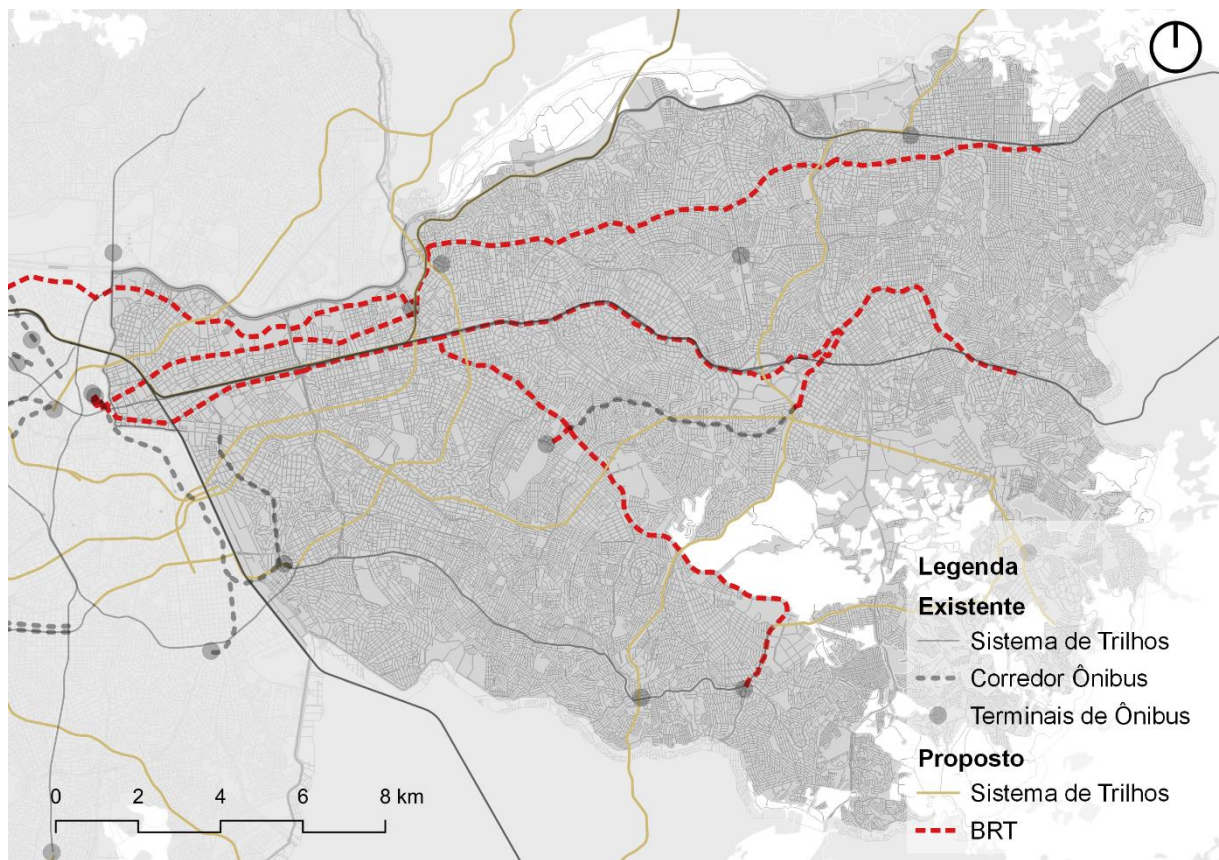
Em contrapartida em 29 distritos em áreas periféricas, o índice é de 0% de acesso a um quilômetro do transporte de alta capacidade, revelando uma desigualdade ao acesso a cidade, o estudo também indica que a média de transferências no deslocamento casa-trabalho no município é de 1,9, no entanto moradores de áreas periféricas, como Cidade Tiradentes chegam a realizar até três transferências diárias. Este indicador se torna importante na análise de tempo de deslocamento, porque a necessidade de realizar mais transferências de veículos entre os modos de transportes se não for bem planejada e estruturada podem aumentar o tempo de deslocamento além de reduzir o conforto e a segurança. Neste sentido é necessário pensar em uma integração física, operacional e tarifária entre as linhas nos modos disponíveis (CEM; Rede Nossa São Paulo, 2020).

Diante desse cenário é fundamental que a expansão da malha metroferroviária seja acompanhada por uma rede de média capacidade especialmente corredores de ônibus e BRTs exercendo a função complementar à infraestrutura de alta capacidade e o sistema local de deslocamento criando uma capilaridade e conexão eficiente do sistema de mobilidade do município. A prefeitura de São Paulo elaborou um conjunto projetos voltados para novas linhas de média capacidade para atender esta demanda, no entanto, observa-se que a iniciativa ainda reproduz uma lógica predominantemente radial, reforçando a centralidade e a dependência do centro expandido como polo de convergência das viagens e oferecendo poucas alternativas transversais, que permitam o deslocamento dentro da própria zona leste nos eixos norte-sul, sul-

nordeste, sudoeste-noroeste entre outros, sem a necessidade de atravessar o centro da cidade.

Ao analisar os projetos propostos pelo município para a zona leste de forma espacial conforme o Mapa 6, é possível identificar que embora haja uma proposta que visa o atendimento de novos eixos, que antes não eram priorizados na região, a cobertura dos projetos se mantém insuficiente quando o olhar é voltado para o atendimento à população residente na franja urbana. Essas regiões, em que o espraiamento urbano se deu devido ao fruto de políticas públicas, praticadas pelo município historicamente, bem como as compras de terras de menor preço nas bordas da cidade, pela Cohab, para execução dessas políticas habitacionais intensificou a distância entre casa-trabalho e a ausência de transporte público estruturado ao longo do tempo fortaleceu para a perpetuação de longas jornadas, múltiplas transferências e elevada dependência de linhas alimentadoras, extensas e saturadas.

**Mapa 6 - Projetos de BRT do município de São Paulo**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

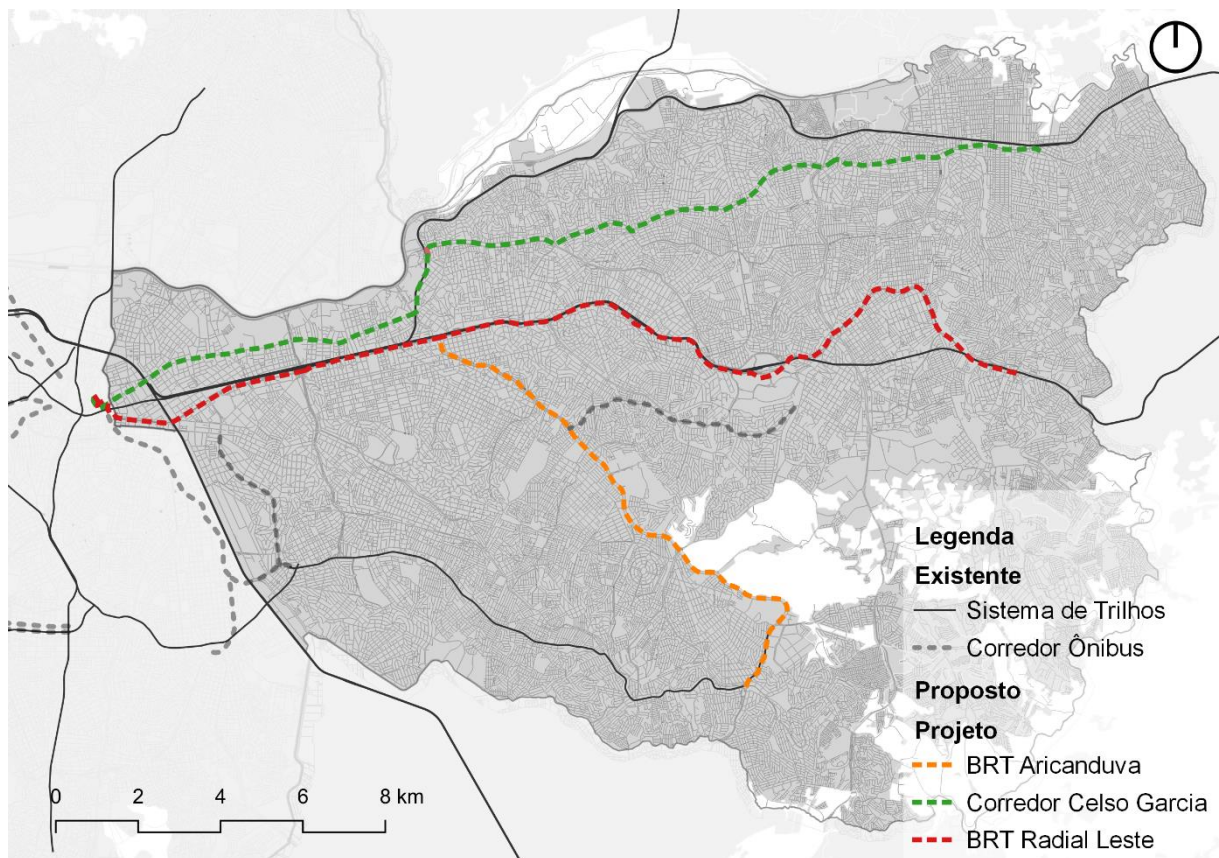
Segundo Alvim et al. (2024), compreender essas dinâmicas da cidade contemporânea é reconhecer que a mobilidade é um fenômeno social, que muitas vezes é capaz de revelar os contrastes entre centralidades bem servidas por transporte de alta capacidade e periferias ainda dependentes de um sistema precário de ônibus e vias congestionadas. Assim, a expansão do sistema seja por trilhos ou corredores, revela-se urgente não apenas como resposta por mobilidade, mas também a criação de novas centralidades como instrumento para mitigar desigualdades socioespaciais historicamente construídas na metrópole paulista.

## **4 RADIAIS E TRANSVERSAIS: O POTENCIAL INTEGRADOR DO BRT TRANSVERSAL**

### **4.1 Costurando A Zona Leste**

A configuração do transporte coletivo paulistano como observado até aqui, opera sob uma matriz centralizadora, reproduzindo um padrão de acessibilidade que muitas vezes não se distribui de forma abrangente sobre as periferias. As análises espaciais demonstram que apesar dos investimentos em eixos de média capacidade, como BRT Radial Leste, BRT Aricanduva e o corredor de ônibus Celso Garcia, possuem uma orientação que reforça os deslocamentos radiais, não levando em consideração importantes rotas intrarregionais, que possuem uma elevada densidade populacional, dispersão de oportunidades urbanas e altos níveis de vulnerabilidade socioeconômicas, como por exemplo o eixo Jacu-Pêssego. Neste contexto, a ausência de corredores transversais com função estruturante se enquadra como uma das principais limitações da rede atual e projetos propostos que visam reduzir tempos de deslocamentos e mitigar desigualdades socioespaciais na região leste.

**Mapa 7 - Projetos estruturadores da Zona Leste**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

A compreensão do papel estratégico do BRT se torna essencial para potencializar o sistema de transporte público de média capacidade da cidade de São Paulo em complemento ao sistema de alta capacidade, baseado na operação de ônibus em vias segregadas, implantadas no canteiro exclusivamente no canteiro central (ITDP, 2024). Esse sistema combina infraestrutura dedicada (corredores exclusivos, estações com plataformas em nível, possibilidade de ultrapassagem em parada e controle semafórico favorável), tecnologia de operação e ordenações institucionais que incorporam pré-cobrança tarifária e acesso universalizado às estações (ITDP, 2016; ITDP, 2019).

Diante desse panorama, o projeto proposto neste trabalho se configura como um complemento indispensável às iniciativas municipais previstas. Enquanto o BRT Radial Leste e o corredor Celso Garcia reforçam a dinâmica de conexão centro-leste, e o BRT Aricanduva é submetido à lógica longitudinal, sendo implantado ao longo do vale do rio Aricanduva. Desta forma, o eixo transversal amplia a abrangência territorial

dos investimentos já propostos, fortalece a malha de conexões internas, reduz o número de transferências, melhora a eficiência operacional do sistema e contribui para consolidação de novas centralidades urbanas, em áreas historicamente subatendidas. Mais do que apenas somar ao planejamento municipal a ideia deste trabalho visa potencializar os efeitos estruturantes do BRT Radial Leste, do BRT Aricanduva e corredor Celso Garcia, preenchendo lacunas territoriais explícitas e propondo uma mobilidade mais justa e integrada às necessidades reais da população da Zona Leste.

## **4.2 A Prefeitura E Os Novos Eixos De Mobilidade Da Zona Leste**

Como estratégia central das políticas de mobilidade urbana no município de São Paulo a prefeitura propõe três projetos de média capacidade, sendo eles: BRT Radial Leste, BRT Aricanduva e Corredor Celso Garcia (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2025), que juntos representam iniciativas novas e estruturantes e buscam dar suporte a um percurso hoje saturado em termos de capacidade de passageiros, buscando aumentar a sua eficiência operacional.

### **4.2.1 BRT Radial Leste**

O BRT Radial Leste constrói a intervenção com maior detalhamento e integra o conjunto de corredores de média capacidade previstos pela Política Municipal de Mobilidade. O seu traçado tem início no terminal Parque Dom Pedro II, no centro histórico da cidade, e percorre Avenida Alcântara Machado (Radial Leste), margeando a Linha 3-Vermelha do Metrô até alcançar a Rua Professor Miguel Russiano nas proximidades da Estação Penha.

O corredor possui um percurso aproximado de 9,5 km, divididos em três lotes de implantação, todos com faixas exclusivas à esquerda, em pavimentação de concreto, estação com nível de embarque elevado, portas automáticas, pré-cobrança tarifária, sistema de semáforos inteligentes e ciclovia ao longo dos eixos. (SPOBRAS, 2023).

A justificativa técnica apresentada pelo município se baseia em três argumentos: (a) a elevada demanda existente no eixo, estimada em mais de 400 mil passageiros por dia (SPOBRAS, 2024); (b) a expectativa de redução de até 50% no tempo de viagem entre o centro e a zona leste e (c) a necessidade de otimizar a rede

de ônibus garantindo conexões mais eficientes com a Linha 3-Vermelha e com o futuro BRT Aricanduva.

#### **4.2.2 BRT Aricanduva**

No que tange o BRT Aricanduva, ele representa a iniciativa com maior extensão territorial entre os corredores propostos pela prefeitura, estruturando um eixo de 13,6 km, conectando a Radial Leste ao Terminal São Mateus, margeando o Rio Aricanduva. Em termos espaciais, trata-se de um corredor longitudinal, e propõe conexões com os modais sobre trilhos (Linha 3-Vermelha e Linha 15-Prata) e o corredor metropolitano ABCD em São Mateus. Historicamente, a Avenida Aricanduva é a via de maior importância para o escoamento e deslocamento no extremo da zona leste, sendo uma via arterial de alto fluxo e que hoje funciona também como uma importante rota logística entre a cidade de Guarulhos e a região ABCD, regiões historicamente industriais. A infraestrutura proposta corresponde à mesma utilizada no projeto do BRT Radial Leste. O corredor tem a expectativa de atender cerca de 290 mil de pessoas diariamente (SPOBRAS, 2024).

#### **4.2.3 Corredor Celso Garcia**

O Corredor Celso Garcia difere dos demais por não ser classificado como BRT, mas sim com um corredor estruturado para ônibus. Tem sua importância histórica como eixo de ligação entre os bairros do Brás, Belém, Tatuapé e Penha, criando uma conexão com Terminal Penha que possibilita interligações nas Avenidas Assis Ribeiro, Amador Bueno de Veiga e posteriormente Avenida São Miguel, funcionando como principal ligação entre os bairros periféricos da região leste.

A intervenção inicial compreende um trecho de 2,7 km entre o Terminal Parque Dom Pedro II e a Estação Bresser-Mooça. Já na segunda etapa é proposto um corredor de 8,3 km que ligará a Estação Bresser-Mooça ao Terminal Aricanduva, na região da Penha. O sistema conta com faixas exclusivas à direita da via, em pavimentação asfáltica, com pontos de paradas convencionais, no nível da via, sem pré-cobrança tarifária.

### 4.3 Costurando A Zona Leste Por Dentro

A partir da análise dos projetos municipais de média capacidade é notado um avanço significativo na qualificação da mobilidade urbana da região Leste. No entanto, ao mesmo tempo em que ampliam o sistema operacional, esses projetos deixam evidente a oportunidade de criar conexões dentro da própria região, neste sentido, o projeto proposto neste trabalho não se apresenta como alternativa concorrente, mas sim como um complemento estratégico às iniciativas municipais, propondo justamente no eixo ainda não contemplado pelo município, sendo este a conexão transversal entre bairros periféricos da zona leste.

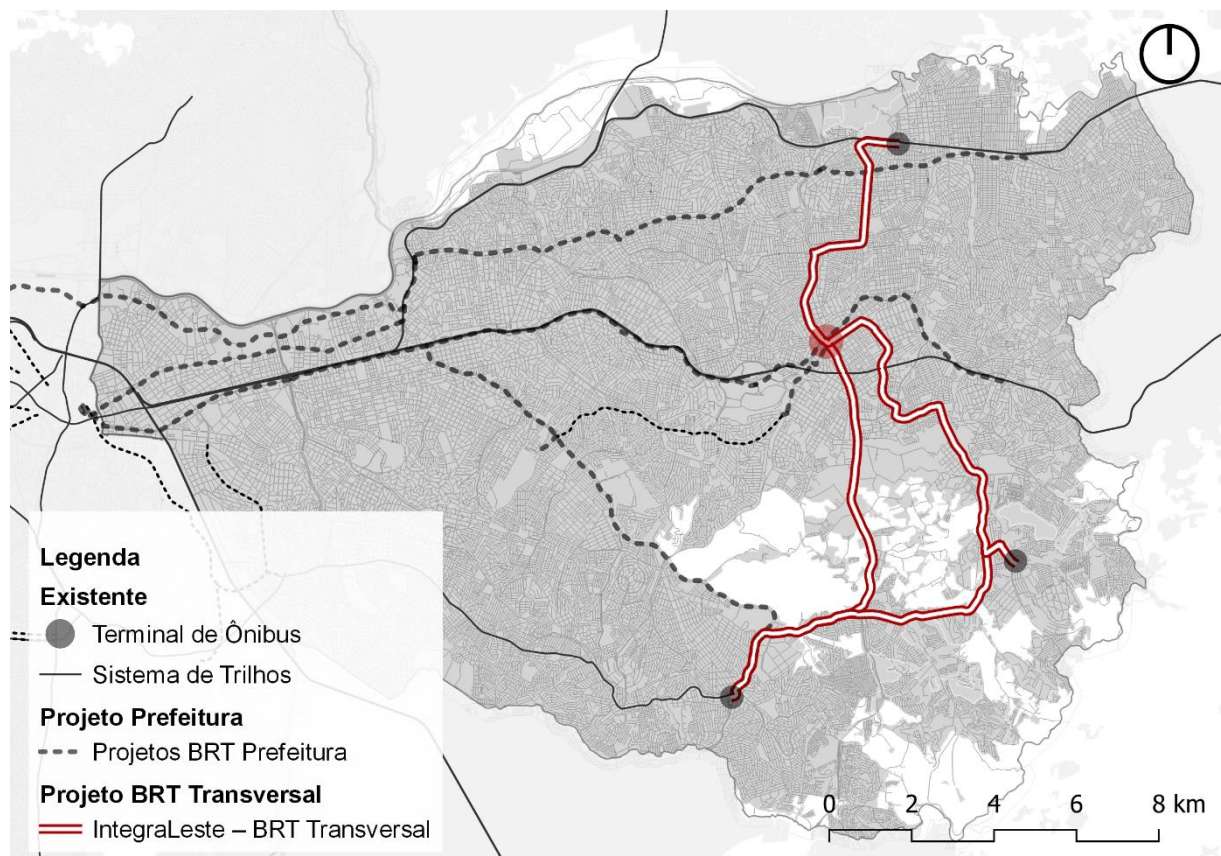
Ligações como Norte-Sul são de extrema importância para conectar regiões que historicamente fogem da lógica de planejamento urbano de transporte, neste sentido, a espacialização de pessoas e atividades que culturalmente surgiram a partir da mesma base, aqui entende-se como o projeto Habitacional promovido pela COHAB, na criação do que hoje é popularmente conhecido como COHAB 2 e COHAB Cidade Tiradentes, por exemplo, que compartilham da mesma lógica socioespacial. Regiões como São Mateus e São Miguel Paulista que surgem a partir de outros projetos habitacionais promovidos pelo poder público, também compartilham da mesma lógica de crescimento periférico, mesmo estando espacialmente distantes, fruto de uma barreira invisível criada pela carência de um transporte eficiente de conexão entre bairros.

A inexistência de um sistema de transporte público que fosse capaz de realizar uma ligação direta entre esses núcleos, resultou na ausência da possibilidade de criação de um eixo de desenvolvimento econômico, mesmo estas regiões sendo adensadas demograficamente. Isto demonstra o impacto que um sistema de transporte público pode ter no desenvolvimento das cidades, e que essencialmente o planejamento da mobilidade urbana no município, não deve apenas se preocupar na ligação de um ponto ao outro, mas também precisa estar atento às dinâmicas socioespaciais.

A construção do traçado do IntegralLeste – BRT Transversal nasce da necessidade de formar um conjunto de dinâmicas urbanas que, embora historicamente presentes na Zona Leste, nunca foram estruturadas por uma política

pública capaz de reconhecê-las. Os mapas apresentados ao longo deste trabalho revelam um território que se constitui através de elevada densidade, vulnerabilidade persistente e deslocamentos ineficientes entre seus próprios bairros. Nesse cenário, a definição das linhas do IntegraLeste – BRT Transversal não foi arbitrária, buscou identificar eixos onde a vida urbana já pulsa, onde as relações sociais já se conectam e onde o território demonstra vocação para receber infraestrutura estruturante, sendo elas através de eixos viários previamente consolidados, previstos para requalificação no PDE (2014), e que apresentam capacidade geométrica para comportar intervenções estruturais, como alargamentos, faixas segregadas e implantação de estações em nível.

**Mapa 8 - IntegraLeste – BRT Transversal**



**Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.**

Nesse sentido, o projeto se apresenta como uma extensão lógica e necessária dos investimentos municipais onde cumpre o papel fundamental em articular fluxos internos da região, que permite que o morador da Zona Leste acesse trabalho, serviço, cultura e comércio sem atravessar a cidade inteira. Ao reconhecer essa lacuna, o

projeto acaba por assumir uma função de costurar a Zona Leste por dentro, conectando pedaços que compartilham origem social semelhante, mas que foram separados pela ausência de infraestrutura adequada.

A definição das linhas segue assim três principais pilares: (a) a viabilidade física das avenidas consolidadas; (b) reconhecer as relações urbanas já existentes; e (c) a capacidade de cada eixo gerar novas centralidades. O encontro dessas linhas busca estabelecer zonas de convergência capazes de ativar economias locais, consolidar serviços e fortalecer dinâmicas sociais existentes.

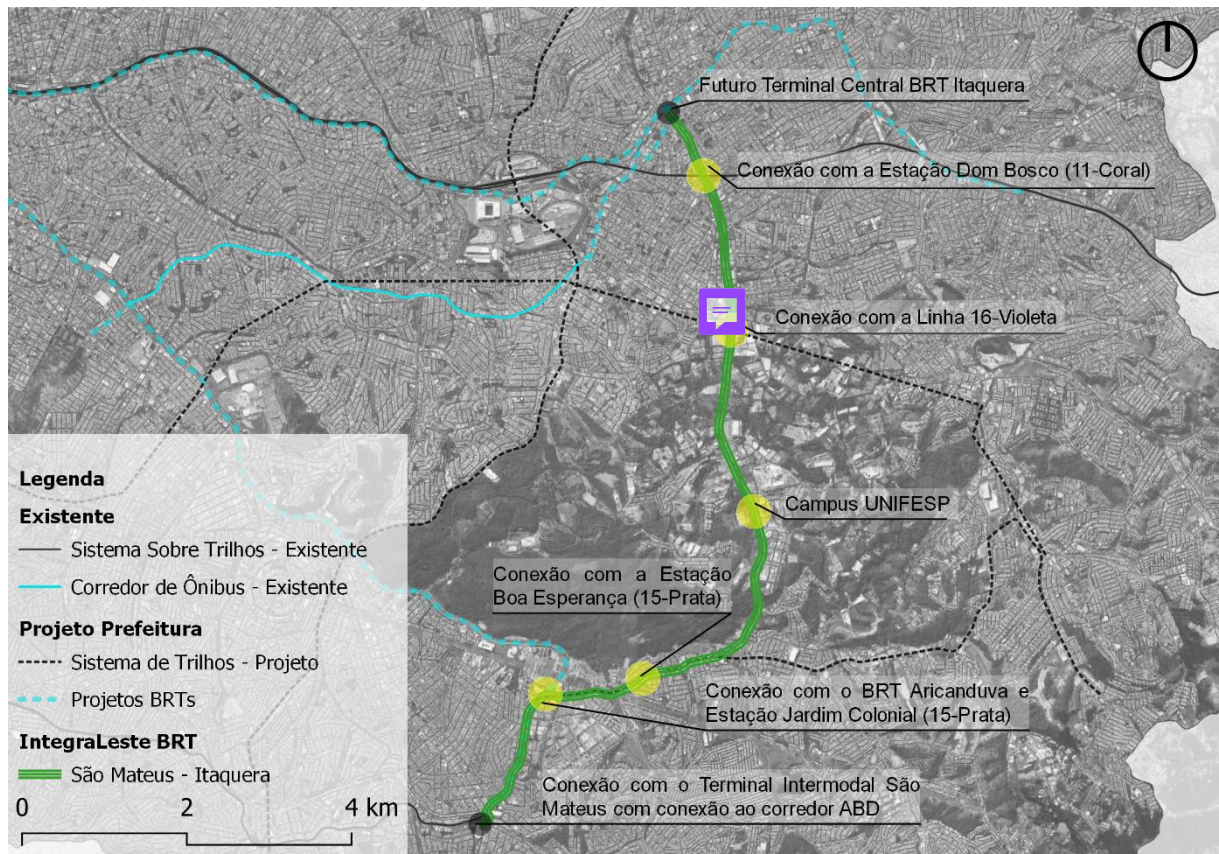
#### **4.3.1 Linha 1 – São Mateus X Itaquera**

A Linha 1 propõe estabelecer uma conexão estruturante entre os bairros de São Mateus e Itaquera, ambos já consolidados como polos de mobilidade devido à presença de sistemas de alta capacidade, como Trem, Metrô e Monotrilho. O traçado projeta aproximadamente 11 km de extensão, percorrendo eixos viários estruturadores como a Avenida Ragueb Chohfi e a Avenida Jacu Pêssego. Em conformidade com as diretrizes do PDE, essas vias já concentram intervenções previstas, voltadas ao alargamento e qualificação da infraestrutura existente, uma vez que não há projeção de abertura de novos eixos ao longo deste corredor. A escolha do percurso fortalece ainda a lógica de integração ao sistema sobre trilhos, articulando-se diretamente às estações Jardim Colonial (Linha 15–Prata) e Dom Bosco (Linha 11–Coral), além de prever interfaces com as futuras estações Boa Esperança e Jacu Pêssego do monotrilho. A partir dessa articulação, consolida-se um acesso ampliado ao Terminal Intermodal Itaquera, reforçando o conceito de complemento entre os modos e ampliando as possibilidades de deslocamento transversal na Zona Leste.

No que diz respeito às características urbanas e às potencialidades do território, o traçado da linha atravessa uma área industrial significativa nas imediações da estação Jardim Colonial, além de conectar-se a um importante eixo comercial ao longo da Avenida Ragueb Chohfi, onde a vitalidade econômica local contribui para reforçar a função estruturadora do corredor. Já na Avenida Jacu Pêssego, o percurso passa por um relevante polo educacional, a Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) – Campus Leste, ampliando as oportunidades de acesso para estudantes,

trabalhadores e moradores. Em todo o trajeto, a linha se articula com acessos secundários aos bairros adjacentes, favorecendo a conexão com a rede de linhas locais e promovendo maior capilaridade do transporte coletivo.

**Mapa 9 - Linha 1 – São Mateus x Itaquera**



Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.

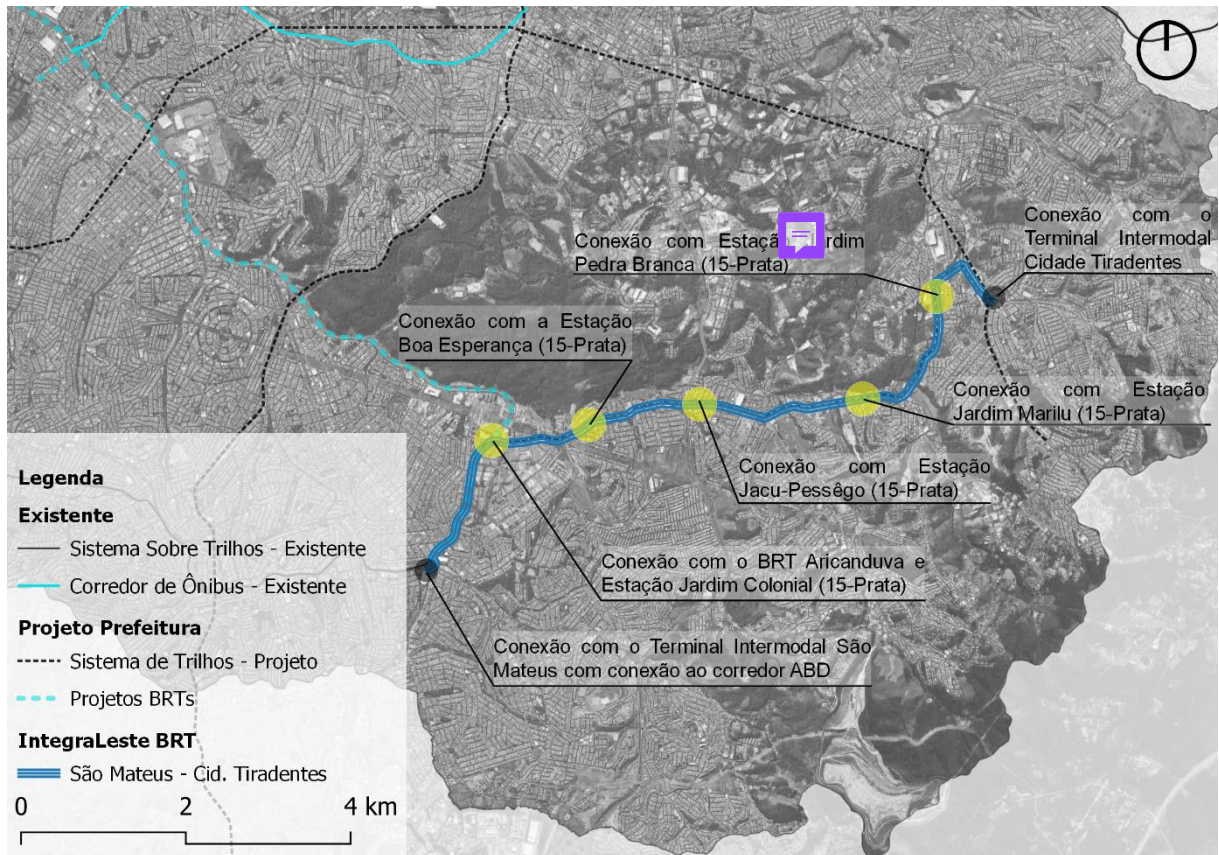
#### 4.3.2 Linha 2 – São Mateus X Tiradentes

A Linha 2 propõe estabelecer uma conexão direta entre os bairros de São Mateus e Cidade Tiradentes, ambos configurados como territórios estratégicos para a expansão da mobilidade de média e alta capacidade no município de São Paulo. Essas áreas concentram importantes investimentos recentes, como a implantação da Linha 15–Prata do Monotrilho e o projeto da Linha 16–Violeta do Metrô, reforçando sua condição de polos emergentes dentro da estrutura metropolitana. O percurso projetado possui aproximadamente 9,5 km de extensão e se desenvolve ao longo de eixos viários fundamentais, como a Avenida Ragueb Chohfi, a Estrada do Iguatemi, a

Rua Márcio Beck Machado e a Avenida Souza Ramos, configurando um traçado contínuo e coerente com a lógica de circulação já estabelecida na região.

De acordo com as diretrizes do PDE, as intervenções previstas para esse eixo consistem prioritariamente no alargamento e na requalificação das vias existentes, não havendo previsão de abertura de novos eixos para descongestionar o tráfego atual. Ainda assim, o corredor apresenta elevado potencial de integração urbana, especialmente em função das transformações recentes que vêm reconfigurando São Mateus e Cidade Tiradentes. A chegada da Linha 15–Prata impulsionou o surgimento de novos empreendimentos imobiliários, ao passo que, em Cidade Tiradentes, a implantação do Campus do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (IFSP) fortalece a presença de equipamentos educacionais de grande porte. Esses elementos, articulados ao traçado proposto, evidenciam um cenário de dinamização territorial que rompe com décadas de insuficiência de investimentos públicos, permitindo que a Linha 2 se consolide como vetor de qualificação urbana e como infraestrutura capaz de sustentar o contínuo desenvolvimento socioespacial da região.

**Mapa 10 - Linha 2 - São Mateus x Cidade Tiradentes**



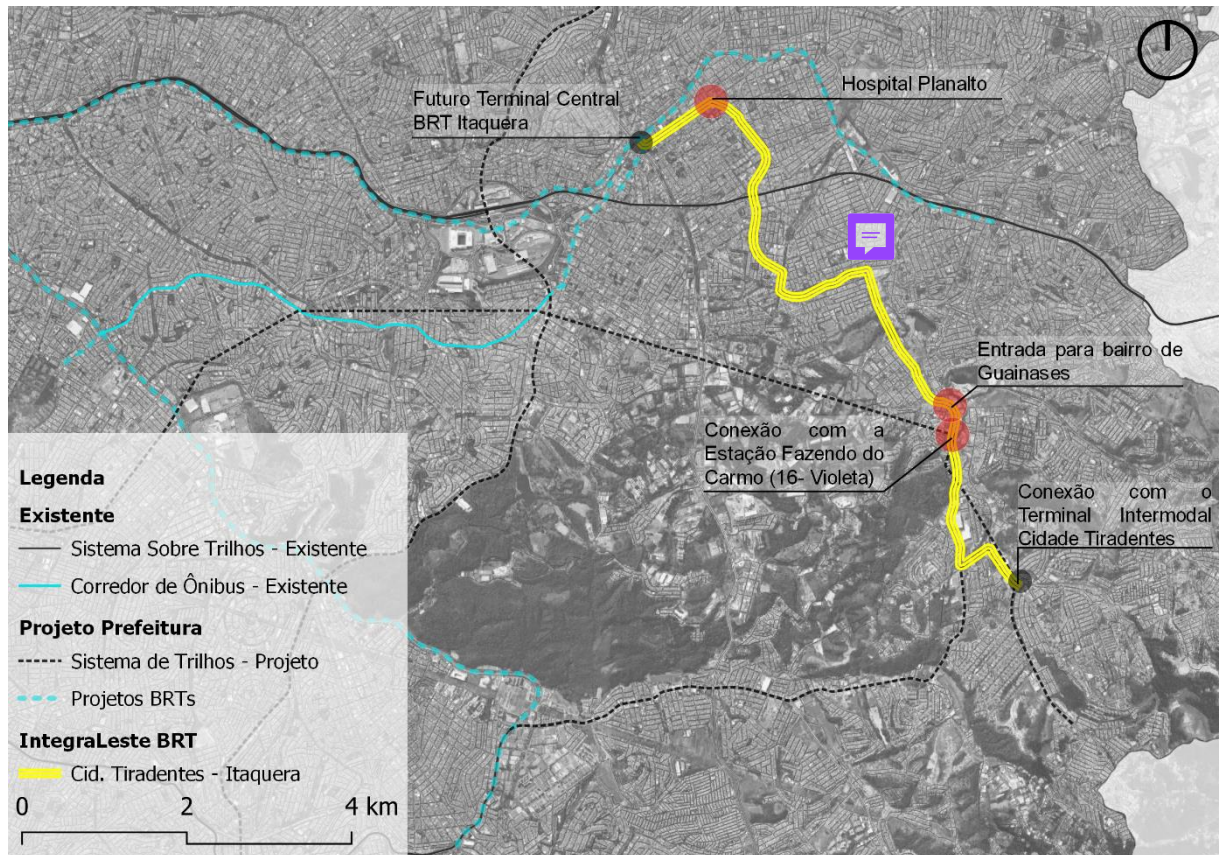
Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.

#### 4.3.3 Linha 3 – Cidade Tiradentes X Itaquera

A Linha 3 propõe estabelecer um eixo transversal entre os bairros de Cidade Tiradentes e Itaquera, utilizando o bairro José Bonifácio como elemento articulador central entre esses polos urbanos. Com aproximadamente 10 km de extensão, o traçado percorre um conjunto de vias estratégicas que estruturam a circulação intra-bairro na Zona Leste, entre as quais se destacam a Estrada do Iguatemi, a Rua Luiz Mateus, a Avenida Professor João Batista Conti, a Rua Virgínia Ferni e a Rua Augusto Carlos Bauman. Conforme indicado pelo PDE, trechos como a Estrada do Iguatemi, a Rua Luiz Mateus e a Rua Virgínia Ferni possuem previsão de alargamento e requalificação, medida que amplia a capacidade viária, melhora o desempenho operacional do corredor proposto e qualifica o ambiente urbano no qual o sistema será inserido.

Do ponto de vista territorial, o percurso conecta dois importantes equipamentos de saúde, o Hospital Cidade Tiradentes e o Hospital Planalto, em Itaquera, fortalecendo o acesso da população periférica a serviços essenciais. Embora este traçado realize menos integrações diretas com outros modos de transporte quando comparado às demais linhas propostas, sua relevância reside justamente na criação de um novo eixo estruturador em uma área marcada por alta densidade demográfica e por uma dinâmica econômica já consolidada, com comércio local ativo e forte circulação de trabalhadores. Além do mais, o corredor proposto apresenta acesso facilitado às entradas do bairro de Guaianases, ampliando significativamente a capilaridade do sistema e reforçando o papel estratégico desse território dentro da Zona Leste. Assim, a Linha 3 não apenas complementa a estrutura de mobilidade existente, mas também contribui para reorganizar fluxos internos e fortalecer centralidades locais, promovendo maior integração socioespacial no extremo leste da cidade.

**Mapa 11 - Linha 3 – Cidade Tiradentes x Itaquera**



Fonte: 1GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.

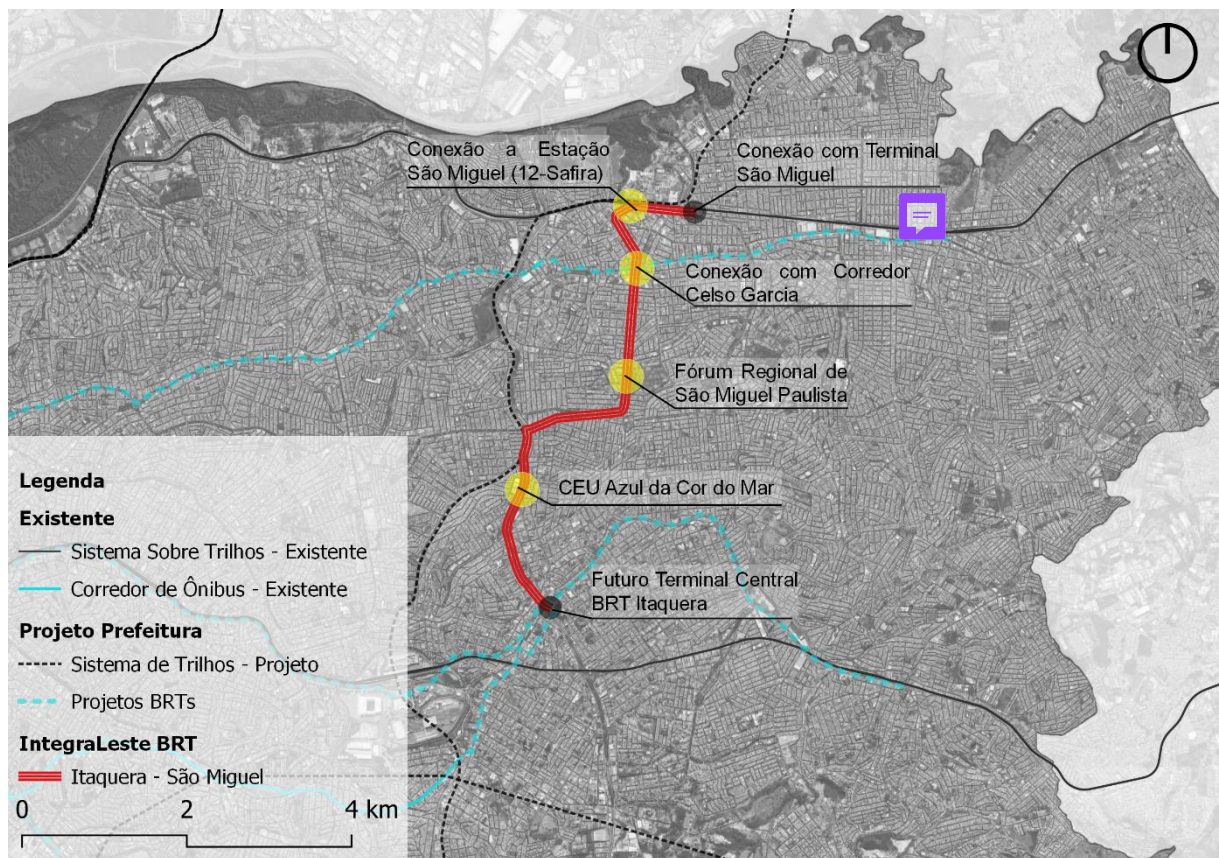
#### 4.3.4 Linha 4 – Itaquera X São Miguel

A Linha 4 propõe estabelecer uma ligação direta entre as centralidades de Itaquera e São Miguel Paulista, configurando um eixo transversal de aproximadamente 7 km, voltado à articulação de duas das áreas mais consolidadas da Zona Leste II. O traçado percorre vias estruturais como a Avenida Jacu Pêssego, a Avenida do Imperador, a Avenida Pires do Rio e a Avenida Nordestina, conectando-se à estação São Miguel Paulista da Linha 12–Safira da CPTM. Em seu trecho final, o percurso acessa a Rua Salvador de Medeiros, integrando-se ao Terminal São Miguel, que concentra linhas locais e articula deslocamentos para bairros do entorno. Além disso, a linha cria interfaces diretas com o Trecho 3 do Corredor Celso Garcia e com o Trecho 3 do BRT Radial Leste, propostos pela Prefeitura de São Paulo, reforçando a complementaridade entre sistemas radiais e transversais.

Conforme diretrizes do PDE, estão previstas intervenções de alargamento e requalificação em trechos da Avenida Pires do Rio e da Avenida Jacu Pêssego, adequando a capacidade viária para a operação de um corredor de média capacidade e qualificando o ambiente urbano nos segmentos onde o adensamento populacional e o fluxo comercial são mais intensos. O traçado também se destaca pela presença de equipamentos urbanos de grande relevância, como o Hospital São Miguel, a UPA Tito Lopes, o Fórum Regional de São Miguel Paulista e o CEU Azul da Cor do Mar, reforçando o papel social da linha ao ampliar o acesso da população periférica aos serviços de saúde, cultura, lazer e justiça.

Historicamente, Itaquera e São Miguel Paulista constituem dois dos bairros mais desenvolvidos da Zona Leste II, resultado do processo de expansão urbana impulsionado pela ferrovia. Apesar dessa consolidação, não havia entre eles uma ligação direta e eficiente, capaz de responder aos fluxos cotidianos de trabalho, estudo e serviços. Nesse sentido, a Linha 4 emerge como uma solução estruturante: além de promover a articulação entre dois polos urbanos de grande porte, amplia a conectividade transversal do território e fortalece a rede de transporte público de forma integrada aos demais projetos municipais.

**Mapa 12 - Linha 4 - Itaquera x São Miguel**



Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5 Centralidades

A literatura sobre o território paulistano aponta que seu espaço se constitui como uma extensa e complexa rede de fragmentos urbanos, marcados por múltiplas identidades, temporalidades e um intenso processo de disputa por reconhecimento. Como apontam Sanchez e Leirner (2025), esses lugares são frequentemente enquadrados pelo discurso oficial como *não-lugares*, servindo, na maioria das vezes, apenas para conectar centralidades formais e raramente sendo compreendidos como polos legítimos da vida urbana.

Esse enquadramento produz uma lógica espacial onde os bairros periféricos se tornam áreas de ocupação pendular, impondo ao habitante periférico uma dualidade: vive uma identidade no espaço de trabalho e outra no espaço de moradia. Essas duas identidades se organizam em uma relação de subalternidade, na qual esses espaços perdem sua população durante o dia para centralidades consolidadas

e a recebem de volta à noite, evidenciando uma dissociação entre o lugar de moradia e o lugar de pertencimento político e econômico.

É justamente nesse cenário que a discussão sobre centralidades ganha densidade. O modelo tradicional de São Paulo se estruturou por meio de centralidades radiais dependentes do centro expandido e de eixos que reforçaram a lógica centro–periferia. A ausência de conexões internas eficientes nas periferias não representa apenas um problema de deslocamento, mas também um problema de reconhecimento territorial. A falta de infraestrutura de média e alta capacidade impede que os bairros periféricos se tornem subcentralidades capazes de desenvolver atividades, economias locais e vitalidade urbana.

O projeto de BRT IntegraLeste, proposto neste trabalho, se insere justamente como resposta a esses fragmentos urbanos. Ao priorizar o eixo de circulação Norte–Sul dentro da própria Zona Leste, o projeto busca romper simbolicamente a ideia de que as periferias devem se comunicar apenas com o centro. Ele introduz a possibilidade de circulação periférica autônoma, conectando territórios que historicamente dialogam mais com subprefeituras distantes do que entre si. Essa transversalidade não se limita ao aspecto técnico, mas também atua como agente político.

A escolha de Itaquera como principal centralidade não é aleatória. O bairro já exerce um papel estruturador na Zona Leste II, concentrando maior densidade populacional, assim como maior diversidade funcional na oferta de empregos, comércio, lazer, serviço e uma rede ampliada de equipamentos públicos. Sua posição se apresenta como um nó de conexão integrando o maior número de modais existentes e planejados, como a Linha 3-Vermelha do Metrô, CPTM, corredores de ônibus e o futuro conjunto de obras previstos no Arco Leste, o que torna o território especialmente apto a absorver novas demandas de circulação. Assim, ao incorporar fluxos transversais, reforça e amplia a capacidade de Itaquera irradiar vitalidade urbana e fomentar o desenvolvimento dos bairros conectados a ele.

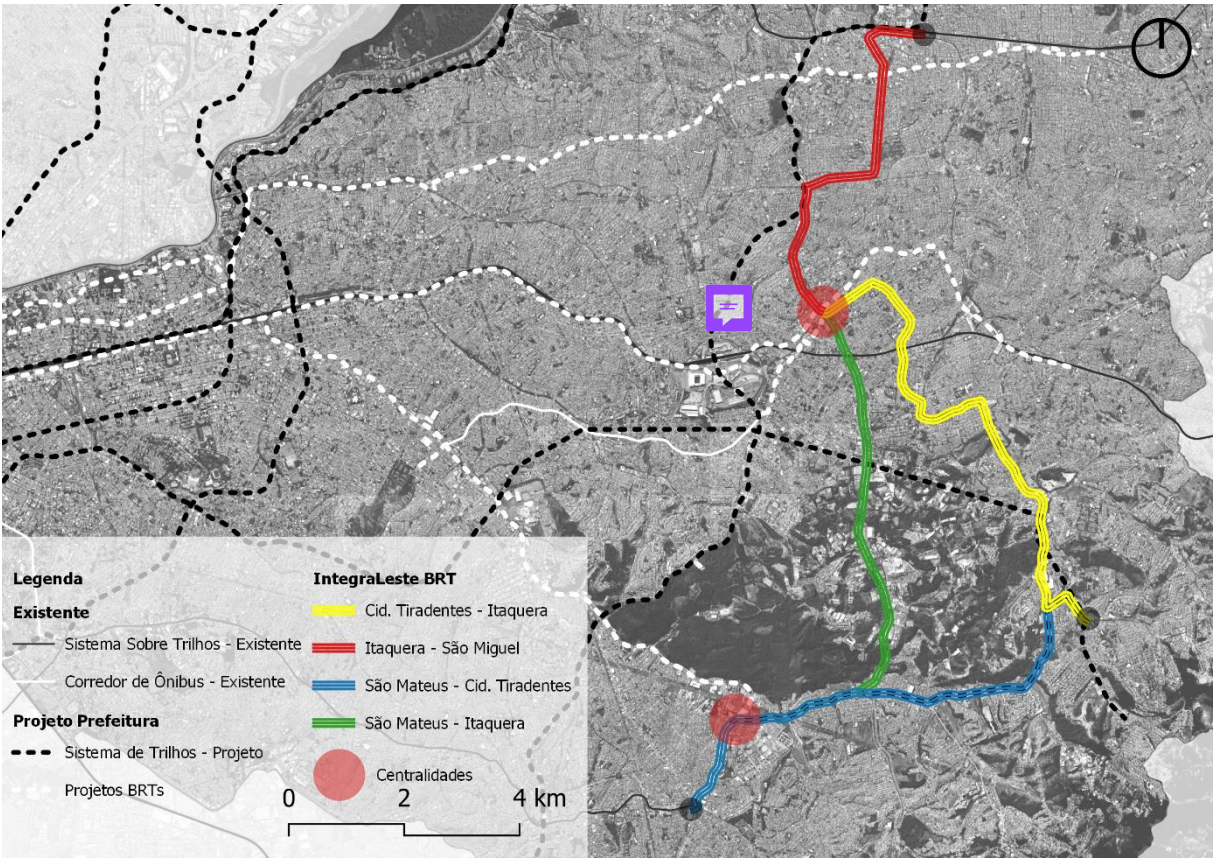
De forma complementar, criando um equilíbrio territorial, a região de São Mateus, ancora o eixo sul do IntegraLeste na região, se tornando uma área que se

tornará ainda mais relevante com o BRT Aricanduva, especialmente no entorno da Estação Jardim Colonial da Linha 15–Prata, desponta como segunda centralidade estratégica, fortalecendo esse território como ponto de convergência de fluxos periféricos, potencializando sua função urbana e ampliando sua relevância dentro da rede de mobilidade prevista para a Zona Leste II.

Ao criar possibilidades de mobilidade interna, o BRT IntegraLeste estimula o surgimento de polos de comércio, serviços e atividades coletivas ao longo de todo seu percurso. Mais do que um facilitador de deslocamento, o projeto induz o surgimento de centralidades locais — não aquelas impostas por decreto, mas as que se constroem a partir da presença cotidiana das pessoas, das economias populares e das subjetividades que pulsam nesses territórios.

Nesse sentido, o projeto apresentado não é apenas um traçado de mobilidade, mas um gesto de devolução do direito à cidade. Ao oferecer infraestrutura qualificada em regiões historicamente negligenciadas, amplia-se a possibilidade de que a Zona Leste deixe de ser apenas um entrelugar e se torne um campo fértil para urbanidade, pois novas centralidades se constroem no movimento, na troca simbólica, econômica e social.

Mapa 13 - Centralidades Propostas



Fonte: GEOSAMPA; CEM (2025). Elaborado pelo autor.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo desenvolvido ao longo deste trabalho permitiu compreender como a formação histórica da cidade de São Paulo, consolidou um padrão urbano excludente, marcado pelo espraiamento periférico e pela ausência de políticas integradas entre habitação, transporte e infraestrutura. Essa lógica, analisada por autores como TANAKA (2006) e BARONE (2013), reforçou desigualdades territoriais e consolidou a dependência funcional das periferias em relação ao centro expandido, impondo barreiras concretas ao direito à cidade, especialmente para os moradores da Zona Leste.

A análise da estrutura atual do sistema de transporte evidenciou a predominância de uma matriz radial, que concentra investimentos em eixos centrais e deixa descobertas as regiões periféricas. Apesar dos avanços recentes na expansão metroferroviária, os dados demonstraram que a cobertura de alta capacidade permanece insuficiente para atender às áreas mais densas e vulneráveis da metrópole. Essa configuração, associada à falta de integração entre modos, perpetua tempos de deslocamento elevados e reforça a segregação socioespacial, conforme apontado por SILVA (2024).

Diante desse cenário, a proposta do IntegraLeste – BRT Transversal vem como resposta estratégica às lacunas identificadas. Foram propostas quatro linhas para compor o projeto, concebidas para costurar fluxos internos e promover conexões entre bairros periféricos historicamente isolados. A Linha 1 (São Mateus – Itaquera) e a Linha 2 (São Mateus – Cidade Tiradentes) reforçam a integração com sistemas de alta capacidade já existentes, enquanto a Linha 3 (Cidade Tiradentes – Itaquera) e a Linha 4 (Itaquera – São Miguel) ampliam a conectividade transversal, criando alternativas concretas à lógica centro-periferia. Essas intervenções, ancoradas em diretrizes do PDF (2014), demonstram viabilidade técnica e potencial para reorganizar fluxos urbanos, reduzir transferências e melhorar a eficiência operacional do sistema.

Destaca-se a importância da criação de novas centralidades como elemento estruturante da justiça territorial. Ao reconhecer Itaquera e São Mateus como polos estratégicos e propor a indução de centralidades locais ao longo do traçado do BRT, o projeto transcende a dimensão funcional da mobilidade e assume um papel político

e simbólico: devolver à periferia o direito à cidade. Essa abordagem reforça que mobilidade não é apenas deslocamento, mas também acesso a oportunidades, serviços e espaços de convivência, promovendo inclusão e equidade.

Por fim, a síntese deste trabalho aponta que a mobilidade urbana, quando planejada a partir das necessidades reais dos territórios periféricos, pode assumir um papel transformador. Mais do que encurtar distâncias, ela pode redefinir significados: dar centralidade ao que sempre foi marginal, visibilidade ao que sempre foi invisibilizado e direito ao que historicamente foi negado. Ao propor um corredor transversal que costura a Zona Leste por dentro, este estudo reafirma o transporte coletivo como instrumento de equidade e como fundamento para a construção de uma cidade mais justa. Nas palavras de Santos (1987, apud SILVA, 2024), o grau de cidadania é condicionado pelo lugar onde se vive. Assim, pensar mobilidade é também pensar cidadania — e o IntegraLeste simboliza, antes de tudo, a possibilidade de redefinir o lugar da periferia dentro da metrópole paulistana.

## 6 REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS

**ALVIM, Angélica T. B.; TANAKA, Giselle; ROLNIK, Raquel; et al.** Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 26, n. 61, p. 311-334, 2024. DOI: 10.1590/2236-9996.2024-6103.

**ANPTRILHOS.** Metrô de SP: próximas linhas e estações – cronograma das obras. São Paulo, 2024. Disponível em: <<https://anptrilhos.org.br/>>. Acesso em: 4 out. 2025.

**BARONE, Ana Cláudia Castilho.** Periferia como questão: São Paulo na década de 1970. *PosFAUUSP*, v. 20, n. 33, p. 64-85, 2013.

**CEM (CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE); REDE NOSSA SÃO PAULO.** Pesquisa do CEM mapeia a desigualdade em mobilidade na cidade de São Paulo. Centro de Estudos da Metrópole, 2020. Disponível em: <<https://centrodametropole.fflch.usp.br/pt-br/noticia/pesquisa-do-cem-mapeia-desigualdade-em-mobilidade-na-cidade-de-sao-paulo>>. Acesso em: 08 nov. 2025.

**COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ).** Relatório Integrado 2023. São Paulo: Metrô, 2023. Disponível em: <<https://transparencia.metrosp.com.br/sites/default/files/Relatorio-integrado-2023.pdf>>. Acesso em: 6 out. 2025.

**GARCIA, Maria do Carmo Brant de Carvalho.** Política habitacional e neoliberalismo no Brasil: transformações recentes e impactos territoriais. In: BÓGUS, Lucia; PASTERNAK, Suzana; GARCIA, Maria do Carmo; KOWARICK, Lúcio (org.). *São Paulo: dinâmicas urbanas e desafios sociais*. 1. ed. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2024. p. 47-67.

**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO.** Programa de Expansão e Modernização das Linhas 11 e 12 da CPTM. Secretaria de Parcerias e Investimentos, São Paulo, 2024. Disponível em: <<https://www.parceriaseminvestimentos.sp.gov.br/>>. Acesso em: 6 out. 2025.

**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO.** Pesquisa de Origem-Destino 2023 - Resultados. São Paulo, 11 fev. 2025.

**INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY (ITDP).**

Padrão de Qualidade BRT: edição 2024. Nova York; São Paulo, 2024. Disponível em: <<https://itdp.org/wp-content/uploads/2024/03/Padrao-de-Qualidade-BRT-2024-SEPT.pdf>>. Acesso em: 08 nov. 2025.

**INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY (ITDP).**

Padrão de Qualidade BRT. Nova York; São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-ITDP-BRT-standard.pdf>>. Acesso em: 08 nov. 2025.

**INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY (ITDP).**

Corredores de alta capacidade (BRT) e desenvolvimento orientado ao transporte (TOD). 2019. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/informativo-corredores-de-alta-capacidade-brt-e-desenvolvimento-orientado-ao-transporte-tod/>>. Acesso em: 08 nov. 2025.

**ISODA, Marcos K. T.; MORI, Klara K.** A expansão recente do Metrô de São Paulo e a segregação socioespacial. In: XVIII ENANPUR – Encontro Nacional da ANPUR, São Paulo: FAU-USP, 2019. Disponível em: <<https://xviiienanpur.anpur.org.br/anaisadmin/capapdf.php?reqid=330>>. Acesso em: 20 set. 2025.

**ISODA, Marcos Kiyoto de Tani e; MORI, Klara Anna Maria Kaiser.** O metrô nas periferias da Região Metropolitana de São Paulo. *Cadernos de Estudos Urbanos*, v. 3, p. 237-245. São Paulo: Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, 2023.

**PASTERNAK, Suzana; BÓGUS, Lucia; MAGALHÃES, Lais França Americano de Almeida.** Dinâmica populacional na Região Metropolitana de São Paulo. In: BÓGUS, Lucia; PASTERNAK, Suzana; GARCIA, Maria do Carmo; KOWARICK, Lúcio (org.). *São Paulo: dinâmicas urbanas e desafios sociais*. 1. ed. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2024. p. 29-46.

**PREFEITURA DE SÃO PAULO; SPOBRAS.** Prefeitura retoma licitação do BRT Radial Leste para beneficiar 400 mil pessoas. São Paulo, 2023. Disponível em: <<https://spobras.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 08 nov. 2025.

**PREFEITURA DE SÃO PAULO; SPOBRAS.** Prefeitura inicia obras do BRT Radial Leste – Trecho I. São Paulo, 2024. Disponível em: <<https://prefeitura.sp.gov.br/web/obras/w/prefeitura-inicia-obras-do-primeiro-brt-da-cidade-que-beneficiar%C3%A1-400-mil-pessoas-por-dia-com-viagens-50-mais-r%C3%A1pidas>>. Acesso em: 08 nov. 2025.

**SÃO PAULO (Município).** Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – Lei nº 16.050/2014. São Paulo, 2014.

**SILVA, Ricardo Barbosa da.** Tempo de deslocamento como barreira à acessibilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), Brasil. *Geografares*, n. 38, 2024.

**SILVA, Marília do Nascimento; LAPA, Tomás de Albuquerque.** O transporte público coletivo sob a lógica da produção capitalista do espaço: uma análise do serviço de ônibus na Região Metropolitana do Recife. *Cadernos Metrópole*, v. 21, p. 511-530, 2019.

**SPTRANS.** Corredores - Fluidez para os ônibus e conforto para os usuários. São Paulo, 2007. Disponível em: <<https://prefeitura.sp.gov.br/web/mobilidade/w/noticias/9017>>. Acesso em: 14 jun. 2025.

**TANAKA, Giselle.** Periferia: conceito, práticas e discursos. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

**VASCONCELLOS, Eduardo A.; MENDONÇA, Adolfo.** Política Nacional de Transporte Público no Brasil: organização e implantação de corredores de ônibus. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, ano 33, p. 33-2010, 2010.