

DIFICULDADE DE MOBILIDADE URBANA E SUPERLOTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO NA ZONA LESTE DE SÃO PAULO

Andreia Lopes de Oliveira Alde
Gisele Lopes de Oliveira Alde
Gracyellen Kauanne Souza Rufino
Roberta Kawassaki
Rodrigo Ladislau Sampaio
Thiago Lacerda Rodrigues

Orientador: Prof. Edmilson de Souza Carvalho¹

RESUMO: O presente estudo visa abordar a crise de mobilidade urbana e a superlotação do transporte público na Zona Leste de São Paulo, voltado aos bairros do Tatuapé e Vila Carrão, onde o adensamento populacional, impulsionado e incentivado pelas diretrizes de verticalização do Plano Diretor Estratégico de 2014, desassociado do planejamento de infraestrutura, resultou em um sistema constantemente sobrecarregado. O objetivo é analisar como iniciativas de desenvolvimento podem contribuir para amenizar os impactos dessa crise. A pesquisa adota uma abordagem descritiva e exploratória, baseada em dados oficiais e bibliográficos, abrangendo o período de 2010 a 2025 — intervalo que compreende os efeitos da expansão imobiliária e as expectativas geradas pelas obras de extensão da Linha 2 - Verde do Metrô. Os resultados demonstram que a superlotação está ligada diretamente com falhas de gestão e planejamento, resultando em impactos sociais, econômicos e ambientais, trazendo o entendimento que a mobilidade urbana exige políticas públicas estruturadas e planejamento estratégico, com o intuito de melhoria e, conseqüentemente, redução das desigualdades sociais nas regiões analisadas.

Palavras-chave: Plano Diretor Estratégico; Desenvolvimento Sustentável; Infraestrutura Urbana; Gestão Pública; Desigualdade Socioespacial.

¹ Professor Especialista em Gestão Industrial – E-mail: edmilson.carvalho@cps.sp.gov.br

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana na Zona Leste de São Paulo é um desafio complexo e histórico, moldado por uma combinação de fatores geográficos, demográficos e socioeconômicos, a região dos bairros do Tatuapé e Vila Carrão abriga uma população densa que enfrenta diariamente a superlotação do transporte público. A ineficiência e a superlotação do transporte público criam um “custo invisível” para a sociedade, refletido na perda de horas produtivas e nos prejuízos à saúde da população (Vale, 2020).

O estudo da mobilidade urbana transcende a esfera do transporte, configurando-se como um desafio completo com impacto direto na qualidade de vida dos cidadãos, na produtividade econômica e no desenvolvimento social do país (Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), 2023). A relevância social e econômica do estudo reside na investigação das dificuldades enfrentadas por uma parcela significativa da população da Zona Leste de São Paulo, alinhado com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis, buscando soluções que promovam um transporte seguro, acessível e eficiente. Justificando-se por buscar aplicação de modelos de gestão para solucionar um problema público.

As soluções tradicionalmente propostas, como a construção de novas linhas de metrô ou grandes corredores de ônibus, são essenciais, porém representam projetos de alto custo e longo prazo de maturação. Diante dessa realidade, surge uma lacuna, enquanto as soluções estruturais não se concretizam, a população local continua sendo impactada negativamente, sem alternativas viáveis de curto e médio prazo. Partindo deste ponto, a pesquisa será guiada para o entendimento de que maneiras as iniciativas de desenvolvimento local podem contribuir para minimizar os impactos da crise de mobilidade no cotidiano dos moradores da Zona Leste de São Paulo.

Sob a perspectiva do ESG (Environmental, Social and Governance), a problemática evidencia impactos diretos na saúde física e mental, na segurança e na qualidade de vida da população, afetando diretamente o eixo social, no que tange o eixo ambiental, a precariedade do sistema público de transporte leva as pessoas a procurarem alternativas, como o uso de transporte individual, aumentando assim a

emissão de poluentes e no eixo de governança corporativa, há necessidade de maior eficiência, planejamento, ética e transparência na gestão do transporte público.

Dessa forma, o objetivo geral da pesquisa é o de analisar as iniciativas de desenvolvimento local e como contribuem para amenizar os impactos da crise de mobilidade urbana na Zona Leste de São Paulo, especificamente nos bairros do Tatuapé e da Vila Carrão, que afetam diretamente o acesso aos serviços, compreendendo os principais desafios enfrentados pelos moradores da região e como estes afetam o acesso ao desenvolvimento social, identificando iniciativas locais que buscam a melhoria e avaliando o papel da gestão pública, privada e sociedade para o desenvolvimento local e mobilidade urbana.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Mobilidade urbana como arquiteto do desenvolvimento social

A mobilidade constitui um dos elementos centrais para acesso da população a direitos e oportunidades, como serviço, assistências médicas e educação, a ineficiência dos sistemas de transporte impacta de forma desigual diferentes regiões da cidade. A mobilidade urbana está relacionada diretamente às condições de acesso da população às atividades urbanas, sendo um fator determinante para a inclusão social.

O déficit da mobilidade urbana contribui para a perpetuação de desigualdades, principalmente da população que reside afastada de centros econômicos, limitando os acessos a serviços básicos. Segundo Gomide e Galindo (2013), a mobilidade urbana é um componente essencial para a garantia da equidade no acesso às oportunidades urbanas.

2.1.1. Mobilidade urbana e a desigualdade socioespacial

De acordo com o IPEA (2016), a expansão urbana no Brasil ocorreu de forma periférica e desigual, contribuindo para o aumento de distâncias entre moradia e trabalho, logo, devido à falta de planejamento adequado e o crescimento desordenado, muitas cidades apresentam uma segregação no que tange o território de moradia populacional, aumentando a dependência do transporte público.

Para Maricato (2015), a urbanização brasileira ocorreu de forma desigual e excludente, gerando cidades fragmentadas, nas quais a população mais pobre é constantemente empurrada para áreas com menor acesso à infraestrutura e serviços, o que impacta diretamente suas condições de mobilidade e qualidade de vida.

2.2. O transporte público e a superlotação

O transporte coletivo é parte essencial do funcionamento de grandes cidades, sendo responsável por garantir o deslocamento diário da população, por este motivo a operação deve estar dentro do seu limite de capacidade e quando é operado acima, ocorrem intercorrências negativas que impactam diretamente a vida dos usuários.

A superlotação se dá devido à falta de planejamento estratégico eficiente e de investimentos para infraestrutura com capacidade satisfatória, logo, a superlotação é um desequilíbrio entre oferta e demanda. Segundo Cervero (2013), sistemas de transporte sobrecarregados comprometem a eficiência operacional e a qualidade do serviço prestado. Esse fenômeno reduz a confiabilidade do sistema e aumenta o tempo de deslocamento, de forma significativa.

2.2.1. Planejamento urbano

De acordo com Fagnani (2017), a expansão da infraestrutura de transporte em cidades como São Paulo ocorre em ritmo inferior ao crescimento da demanda, resultando em sistemas que operam próximos ou acima do limite de sua capacidade. Sendo assim, devemos levar em consideração as decisões estruturais relacionadas ao planejamento urbano e gestão pública, para entendimento da eficiência na mobilidade urbana.

Quando o alinhamento entre planejamento territorial e a infraestrutura do transporte público disponível, com o entendimento da necessidade real da população, está correto, ocorre a melhoria na capacidade sistêmica de acordo com a demanda local e o crescimento populacional analisado.

2.3. Mobilidade urbana na Zona Leste de São Paulo

A Zona Leste de São Paulo apresenta um dos principais focos populacionais da cidade de São Paulo, devido sua alta concentração populacional, o que leva a um

maior número de usuários do transporte público, que possuem a necessidade de utilização do transporte público para deslocamento diário, gerando horários com alto fluxo de utilização, também conhecidos como horários de pico, além das longas distâncias percorridas, demonstrando a desigualdade do acesso territorial.

Bairros como Vila Carrão dependem de forma mais ampla do sistema de ônibus, mesmo quando comparado a outros bairros da Zona Leste, que possuem infraestrutura de metrô, como é o caso da Penha, o que contribui para uma sobrecarga do sistema viário, devido a necessidade de utilização da população diariamente, que para deslocar-se até o metrô deve utilizar ônibus.

Atualmente, os bairros do Tatuapé e Vila Carrão vivem uma fase de transição com as obras de extensão da Linha 2-Verde. Embora a chegada das novas estações (como Guilherme Giorgi e Santa Isabel) prometa desafogar a Linha 3-Vermelha no futuro, o período de obras e o adensamento imobiliário imediato geram um cenário de saturação temporária que exige soluções de gestão de curto prazo.

2.3.1. Deslocamento pendular

O deslocamento pendular, que consiste no movimento diário de ida e volta realizado pelos usuários do transporte público entre o município em que residem e o local em que trabalham, ou estudam, ocorre de forma intensa na Zona Leste de São Paulo, dado que a maioria das oportunidades estão concentradas no centro e arredores, exigindo deslocamentos diários prolongados.

De acordo com Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011, p. 7):

Em razão do intenso crescimento urbano no Brasil, a partir da década de 1960, muitas cidades – e regiões metropolitanas – passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade.

O tempo gasto no transporte, quando excessivo, reduz o tempo com atividades e interesses pessoais, devido à exaustão, o que contribui para estresse e impacta diretamente o bem-estar mental, físico e psicológico, devido à falta de tempo. Além de impactar no acesso a oportunidades, como exemplo podemos colocar pessoas que

moram longe de suas residências e pretendem seguir com seus estudos de forma presencial, por questões de logística do transporte, acabam não seguindo com seus planos.

3. METODOLOGIA

3.1. Tipo de Pesquisa

A presente pesquisa possui estudo descritivo, com natureza exploratória, tendo como objetivo principal compreender e caracterizar os principais problemas enfrentados pela população dos bairros do Tatuapé e da Vila Carrão, no que se refere à utilização do transporte público. Adotando uma abordagem mista, que contempla tanto dados quantitativos, como qualitativos, permitindo uma análise mais ampla do tema.

3.2. Recorte temporal e espacial

O estudo abrange o período de 2010 a 2025, permitindo uma análise atualizada sobre a evolução do transporte público na região. O recorte de espaço abrange os bairros do Tatuapé e da Vila Carrão, localizados na Zona Leste da cidade de São Paulo, possibilitando a avaliação dos impactos locais.

3.3. Fontes de dados

Foram utilizados dados provenientes da Pesquisa Origem e Destino (OD) do Metrô, Rede Nossa São Paulo, SPTrans, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte, Prefeitura de São Paulo e LabCidade, além de pesquisas bibliográficas e documentos técnicos. As fontes foram selecionadas com base em critérios de relevância para o tema, disponibilidade pública para acesso, atualidade e veracidade informacional, além de fontes reconhecidas, como institutos de pesquisa.

3.4. Procedimentos de coleta de dados

A coleta de dados foi realizada por meio de levantamento documental, considerando relatórios, bases de dados públicos e artigos científicos relacionados ao tema. Foram incluídos apenas documentos de acesso público e com credibilidade institucional reconhecida.

3.5. Tratamento e análise dos dados

Os dados foram tratados por meio de análise de conteúdo temática, identificação e interpretação de informações relevantes, orientada pelas categorias principais de infraestrutura do transporte, condições de deslocamento e impacto social. A abordagem permitiu a triangulação entre dados quantitativos e qualitativos, além da interpretação de referenciais teóricos de gestão urbana, ESG e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1. O Paradoxo da Hospitalidade e a Hostilidade Sistêmica

Quando se faz a análise das transformações do bairro do Tatuapé, Calabrez e Cavenaghi (2017) destacam que a região desenvolveu uma "hospitalidade urbana" por meio de seus polos de serviços, criando fronteiras de pertencimento para quem nela habita, no entanto, os dados observados revelam que essa hospitalidade é seletiva e frágil, enquanto o espaço comercial acolhe o cidadão, o sistema de transporte de massa que serve a região apresenta uma face oposta, a da hospitalidade técnica e operacional.

Eventos recentes, como a falha de 24 horas na Linha 11-Coral (TVT NEWS, 2025), demonstram que o Tatuapé, apesar de ser uma "nova centralidade", ainda é refém de uma infraestrutura que colapsa sob a menor instabilidade, quando cinco linhas de trem e metrô enfrentam problemas simultâneos em São Paulo (TERMÔMETRO DA POLÍTICA, 2025), a "identidade de pertencimento" discutida no artigo acadêmico é substituída por um sentimento de exclusão e falta de estrutura.

Dessa forma, a discussão proposta por esta pesquisa sugere que não pode haver plena hospitalidade urbana em uma região em que o direito básico de ir e vir é interrompido por períodos tão longos. A valorização imobiliária e o crescimento do setor terciário no Tatuapé (Calabrez; Cavenaghi, 2017) entram em contradição direta com a incapacidade gerencial de garantir o fluxo logístico básico, transformando um ponto nodal de conexão em um gargalo de imobilidade.

4.2. O gargalo estrutural como deficiência de gestão

A análise dos dados através da visão de Fagnani (2017) revela que a superlotação na Zona Leste não é um fenômeno acidental, mas o resultado de um modelo de gestão que prioriza soluções paliativas. O autor aponta que a média histórica de expansão do metrô em São Paulo (1,7 km/ano) é insuficiente para acompanhar a densidade demográfica de regiões como Itaquera e Sapopemba.

Do ponto de vista da gestão de processos, observa-se um sistema que opera em "regime de falha crítica" permanente, quando a demanda supera drasticamente a capacidade instalada, a eficiência operacional é sacrificada. Isso explica por que qualquer pequena oscilação técnica nos eixos da Linha 3-Vermelha ou 11-Coral resulta em um colapso imediato, a falta de redundância no sistema, ou seja, a ausência de rotas alternativas de alta capacidade demonstra um planejamento urbano que não previu a resiliência logística necessária para um dos maiores polos populacionais da capital.

A deficiência de gestão, portanto, não se restringe à precariedade da infraestrutura física, mas reflete, igualmente, limitações no planejamento territorial e na governança pública. A manutenção de um sistema sobrecarregado revela o descompasso entre a expansão urbana da Zona Leste e a capacidade estatal de antecipar demandas, integrar modais e distribuir de maneira mais equilibrada os fluxos de deslocamento. Nesse contexto, os resultados reforçam que a crise da mobilidade urbana no Tatuapé e na Vila Carrão não resulta apenas do crescimento da população usuária, mas também da ausência de políticas públicas estruturadas e contínuas, compatíveis com a dinâmica social e econômica da região.

O conflito de mobilidade na Zona Leste não é compreendido apenas como um problema de transporte somente, mas é uma consequência da desigualdade social. As falhas constantes e superlotações mostram que a qualquer instabilidade enfrentada esbarra no livre direito de ir e vir. Conforme apontado por Fagnani (2017), a falta de investimentos e ausência de alternativas demonstram falta de planejamento urbano que torna incapaz a dinâmica populacional da região. Por esse olhar a mobilidade urbana tem um papel importante na inclusão social ou exclusão social por não ser eficaz e deixa claro que é necessário políticas públicas contínuas e

estruturadas.

4.3. Impactos sociais, econômicos e ambientais da precariedade da mobilidade urbana

A análise realizada demonstra que os impactos da superlotação e da deficiência do transporte público vão além da questão do deslocamento, afetando diretamente a qualidade de vida da população. Como já destacado na justificativa deste trabalho, a mobilidade urbana está intimamente ligada ao desenvolvimento social, à produtividade e ao bem-estar dos cidadãos. Nesse contexto, os resultados evidenciam que as dificuldades de locomoção comprometem o acesso ao trabalho, à educação, à saúde e ao lazer, além de reduzirem o tempo disponível para atividades essenciais e intensificarem o desgaste físico e emocional dos usuários.

Esse cenário reforça a compreensão de Vale (2020), ao indicar que a imobilidade urbana produz custos muitas vezes pouco perceptíveis, mas profundamente significativos para a sociedade, como a perda de horas produtivas, o aumento do estresse e os prejuízos à saúde da população. Nos bairros analisados, esses efeitos se mostram ainda mais expressivos, pois atingem diretamente moradores que dependem diariamente do transporte coletivo para realizar atividades básicas. Dessa forma, a mobilidade deixa de ser entendida apenas como um problema de circulação e passa a assumir um papel central como fator de inclusão ou exclusão social.

Sob a perspectiva econômica, verifica-se que a precariedade do sistema não compromete apenas a rotina individual, mas também a eficiência urbana de forma mais ampla. Deslocamentos longos, atrasos constantes e a baixa previsibilidade dos horários afetam a produtividade, dificultam o acesso a oportunidades profissionais e aprofundam desigualdades já presentes no espaço urbano. Nessa dinâmica, a população da Zona Leste vivência de maneira mais intensa os efeitos da concentração territorial de empregos e serviços, o que evidencia o caráter desigual da mobilidade urbana em São Paulo.

No aspecto ambiental, os resultados também se articulam com a abordagem ESG adotada neste trabalho. Quando o transporte público se apresenta como insuficiente, desconfortável ou instável, aumenta a procura por alternativas individuais

de deslocamento, o que contribui para a elevação das emissões de poluentes, o agravamento do tráfego e o uso menos sustentável do espaço urbano. Assim, confirma-se que a deficiência da mobilidade pública compromete simultaneamente as dimensões social, ambiental e de governança, em consonância com a discussão proposta pelo BID (2023) e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, especialmente o ODS 11, voltado à promoção de cidades e comunidades mais sustentáveis.

Sob a perspectiva do ESG, a carência do transporte público abala ao mesmo tempo a base social, ambiental e de governança. O uso intenso de transporte individual, acarretando ineficiência do complexo do transporte coletivo público, gerando impacto na elevação das emissões de poluentes e causando a intensificação do tráfego. Esse quadro confirma a análise de BID (2023), ao acentuar que a mobilidade deve ser usada de forma estratégica, haja vista os efeitos diretos na saúde, na produtividade e na sustentabilidade. Assim, o direcionamento em linha com o ODS 11 se mostra indispensável para cidades que garantem ambientes mais inclusivos e resilientes.

4.4. Governança, integração de modais e inovação como caminhos curto e médio prazo

A análise dos dados demonstra como a crise da mobilidade urbana na Zona Leste de São Paulo está intimamente ligada a falhas estruturais na governança e na integração dos diferentes modais (ônibus, metrô e trem). A superlotação observada nas linhas de alta capacidade, assim como a ineficiência no sistema de ônibus, refletem um problema de planejamento e gestão operacional, tendo em vista que a fragmentação dos diferentes órgãos responsáveis dificulta a verdadeira integração operacional, resultando em tempo de espera elevado e sobrecarga da rede.

Conforme discutido pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID, 2023), a mobilidade urbana deve ser tratada de forma estratégica, levando em consideração os impactos sociais, ambientais e econômicos. Observa-se uma relação de causa e efeito em que a deficiência na governança compromete a gestão da demanda. A Pesquisa de Origem e Destino (Metrô, 2023) demonstra que os deslocamentos na região possuem múltiplas conexões, exigindo ampla articulação.

Logo, a integração entre modais, alinhada ao uso de tecnologias de gestão, são alternativas viáveis para curto e médio prazo, contribuindo para a redução de falhas e tomada de decisões rápidas.

Nesse contexto, embora projetos estruturantes, como a expansão da Linha 2-Verde, sejam essenciais e necessários, os recorrentes atrasos em obras de tamanha magnitude impactam severamente a circulação e limitam o alívio imediato da rede. Conforme destacado por Gomes (2025), a morosidade nesses projetos evidencia que as estratégias puramente infra estruturais possuem limites temporais e operacionais. Assim, a integração, aliada a ferramentas de monitoramento e à implementação de corredores exclusivos de ônibus, surge como solução para mitigar a superlotação.

Entretanto, a eficácia dessas medidas — como o reajuste das linhas e a ampliação de faixas exclusivas citadas pela Prefeitura de São Paulo (2021) — permanece limitada pela ausência de uma governança estratégica que garanta a continuidade política. Como salientado por Gomes (2025), os atrasos nas regiões mais populosas mostram que, sem uma gestão que antecipe demandas, as soluções perdem força diante do crescimento populacional. Consequentemente, a discussão evidencia que a mobilidade não exige somente investimentos físicos, mas uma gestão pública resiliente para transformar a realidade de Vila Carrão e Tatuapé.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo permitiu concluir que a crise de mobilidade urbana na Zona Leste de São Paulo, especificamente nos bairros do Tatuapé e Vila Carrão, é um reflexo direto de um descompasso entre o adensamento populacional incentivado pelo Plano Diretor de 2014 e a oferta de infraestrutura de transporte. A análise evidenciou que a superlotação não é um evento isolado, mas uma deficiência de gestão que compromete a resiliência logística da região, gerando impactos sociais, econômicos e ambientais profundos. Sob a ótica do ESG e do ODS 11, verificou-se que a ineficiência do sistema eleva o uso de transporte individual e agrava a exclusão social, limitando o acesso de moradores a direitos básicos como saúde, educação e lazer.

Embora a expansão da Linha 2 - Verde represente uma solução estrutural necessária, a morosidade das obras exige medidas de governança de curto e médio prazo, como o monitoramento tecnológico e a otimização de corredores exclusivos de

ônibus. Em uma última análise, a pesquisa reafirma que a mobilidade eficiente é um pilar indispensável para o desenvolvimento local sustentável, demandando políticas públicas contínuas e integradas que garantam a dignidade urbana e a redução das desigualdades socioespaciais na capital paulista.

Referências

BRAKARZ, B.; RIBEIRO, K.; ARCIA, D.; HOLANDA, S.M.S.; SANTOS, M.D.S.; ARALDI, F.; BAIMA, C.; FROTA, G.C.S.; CARNEIRO, C.B.; CARDOSO, L.G.; ROMÃO, MC.P.; COELHO, E.P.; PINHEIRO, C.G.; SEIXAS, I.A.; MELO, B.H.R.; PIMENTEL, G.; ASSALI, T.; FERRARI, B.; SANTANA, C.; FRAGA, I. **Mobilidade urbana e agenda ASG: um caminho para o desenvolvimento econômico e sustentável**. Banco Internacional de Desenvolvimento (BID). 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.18235/0004684>. Acesso em: 30 set. 2025.

CALABREZ, F.A.; CAVENAGHI, A.J. A hospitalidade nas transformações urbanas da cidade de São Paulo: o bairro do Tatuapé (São Paulo: Brasil). **Turydes: Revista Turismo y Desarrollo**, n. 22, jun. 2017. Disponível em: <https://www.eumed.net/rev/turydes/22/hospitalidade-tatuape.html>. Acesso em: 08 abr. 2026.

CARVALHO, C.H.R. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. IPEA. Brasília, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/entities/publication/af67b1ac-7daf-4870-8f53-238a2bf52b15>. Acesso em: 17 abr. 2026

CERVERO, R. **Transport Infrastructure and the Environment: Sustainable Mobility and Urbanism**. Berkeley: University of California, Institute of Urban and Regional Development, 2013. Disponível em: <http://escholarship.org/uc/item/3690j6pw>. Acesso em: 18 abr. 2026.

FAGNANI, E. **Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais**. Campinas: UNICAMP, IE, 2017. (Texto para Discussão, n. 302). Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/3531/TD302.pdf>. Acesso em: 08 abr. 2026.

GOMES, B. **Quanto falta para projetos que desafogam a linha 3 – Vermelha saírem do papel.** UOL. São Paulo, 2025. Disponível em:

<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2025/08/09/linhas-transporte-3-vermelha-metro-sp.htm>. Acesso em: 23 set. 2025.

GOMIDE, A.A.; GALINDO, E.P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi.** Scielo Brasil, São Paulo, v. 27, n. 79, 2013.

Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300003>. Acesso em: 17 abr. 2026

LABCIDADE. Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade. Disponível em:

www.labcidade.fau.usp.br. Acesso em: 10 set. 2025.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015. Disponível em: MARICATO, Ermínia. Para Entender A Crise Urbana | PDF | Sociologia | Brasil. Acesso em: 18 abr. 2026.

METRÔ. **Pesquisa Origem e Destino 2023.** São Paulo, 2023. Disponível em:

www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/. Acesso em: 11 set. 2025.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** Nações Unidas Brasil. Brasília, 2025. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 30 set. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Ações e Programas 2021 e anos anteriores.** São Paulo, 2021. Disponível em:

https://prefeitura.sp.gov.br/web/mobilidade/w/acesso_a_informacao/357671. Acesso em: 30 set. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte. Disponível em: www.prefeitura.sp.gov.br/web/mobilidade. Acesso em: 10 set. 2025.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. SPTrans. Disponível em: www.sptrans.com.br. Acesso em: 10 set. 2025.

REDE NOSSA SÃO PAULO. Disponível em: www.nossasaopaulo.org.br. Acesso em: 11 set. 2025.

SÃO PAULO. Câmara Municipal. Escola do Parlamento. São Paulo 2030: mobilidade urbana. São Paulo, 2016. Disponível em:

<https://www.saopaulo.sp.leg.br/escoladoparlamento/wpcontent/uploads/sites/5/2016/06/S%C3%A3o-Paulo-2030-mobilidade.pdf>. Acesso em: 09 set. 2025.

SEBRAE. **Entenda o que são as práticas de ESG**. São Paulo, 2025. Disponível em: <https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/entenda-o-que-sao-as-praticas-de-esg,66c7e3ac39f52810VgnVCM100000d701210aRCRD>. Acesso em: 14 set. 2025.

SILVA, R.B. **Tão longe do plano: lugar da mobilidade e periferias no zoneamento de São Paulo**. Le Monde Diplomatique Brasil, 2024. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/mobilidade-periferia-zoneamento-sao-paulo/>. Acesso em: 09 set. 2025.

SILVA, F.A. **Mobilidade Urbana e Transporte Público na cidade de São Paulo, Novo modal de extensão do Monotrilho da Zona Leste**. 2014. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fpabramo.org.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/385/TCC%20-%20FRANCISCO%20ACASIO%20DA%20SILVA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 09 set. 2025.

TERMÔMETRO DA POLÍTICA. **São Paulo enfrenta caos nos trilhos com problemas em cinco linhas de trem e metrô**. Geral, 25 ago. 2025. Disponível em: <https://www.termometrodapolitica.com.br/geral/noticia/2025/08/25/sao-paulo-enfrenta-caos-nos-trilhos-com-problemas-em-cinco-linhas-de-trem-e-metro/>. Acesso em: 08 abr. 2026.

TVT NEWS. **Falha na Linha 11-Coral da CPTM chega a quase 24h.** São Paulo, 2025. Disponível em: <https://tvtnews.com.br/falha-na-linha-11-coral-da-cptm-chega-a-quase-24h/>. Acesso em: 08 abr. 2026.

VALE, R.C.C. **Quanto custa a imobilidade urbana em São Paulo?** Instituto Escolhas. São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.escolhas.org/wp-content/uploads/2020/04/PB_03_Ricardo-CampanteQuanto-custa-a-imobilidade-urbana-em-SP.pdf. Acesso em: 30 set. 2025.

VASCONCELLOS, E.A.; CARVALHO, C.H.R.; PEREIRA, R.H.M. **Transporte e mobilidade urbana.** IPEA. Brasília, 2011. Disponível em: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/be8de526-d601-4af5-b3de-6551c2878dc2/content>. Acesso em: 18 abr. 2026.

SÃO PAULO (Município). **Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Aprova o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.** Diário Oficial da Cidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/web/urbanismo>. Acesso em: 08 abr. 2026.