



## **Notas sobre a Mobilidade Urbana em cidades impactadas pela desindustrialização: O Caso do Grande ABC**

### **Vitória Alves Sampaio**

Mestranda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade São Judas Tadeu - USJT, Brasil.  
Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES, Brasil.  
E-mail: economia.sampaio@hotmail.com

### **Letícia Moreira Sigolo**

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo - USP, Brasil.  
Docente permanente do Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
São Judas Tadeu - USJT, Brasil.  
E-mail: leticia.sigolo@saojudas.br

## RESUMO

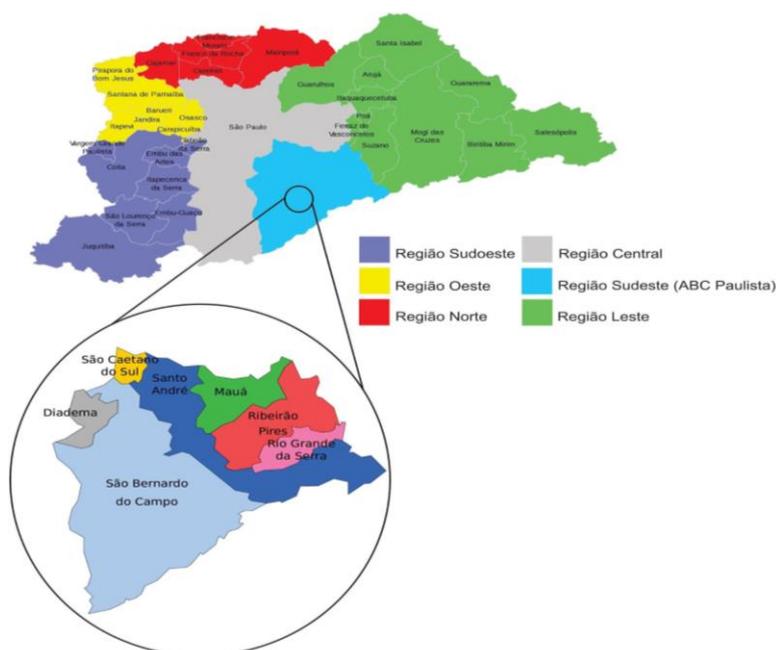
O ABC paulista, berço da industrialização fordista brasileira, alicerçou sua economia no setor automobilístico, químico, metalúrgico e construção civil. Essa dinamização industrial fomentou uma urbanização acelerada nas décadas de 1950, 1960 e 1970, cujo resultado foi um território marcado por desigualdades nas condições e acesso à moradia, infraestrutura, serviços urbanos, oportunidades de trabalho, saúde, educação, cultura e lazer. Desde 1980, a região sofre os impactos do processo de reestruturação produtiva, juntamente com a desconcentração industrial em curso no país. Pretende-se neste trabalho analisar tais impactos, considerando as alterações na organização do território e, sobretudo nas condições de deslocamentos de pessoas e mercadorias, atentando-se às políticas de mobilidade urbana, planejadas e implementadas. Para isso, foi realizada uma revisão bibliográfica, relacionada aos seguintes subtemas: reestruturação produtiva, desconcentração industrial e desindustrialização, alterações na organização estrutural do território e seus impactos nas condições de deslocamentos no Grande ABC; as características da mobilidade e os padrões de deslocamento na região e; os desdobramentos da política nacional de mobilidade urbana no Grande ABC, além de levantamento e análise de dados socioeconômicos e da mobilidade na região. Concluiu-se que a região vem passando nos últimos anos por transformações em sua organização territorial com implicações sobre suas condições de mobilidade, com a ampliação dos deslocamentos pendulares intra e inter-regionais, em que pese a elaboração de políticas regionais e locais para o enfrentamento destes desafios, como o plano regional e os municipais de mobilidade urbana, e para a construção de uma trajetória de desenvolvimento sustentável como preconizada pela Agenda 2030.

**PALAVRAS-CHAVE:** Grande ABC. Mobilidade Urbana. Política de Mobilidade

## INTRODUÇÃO

O Grande ABC paulista, berço da produção fordista durante o Século XX, está inserido a sudeste da região metropolitana de São Paulo, composto pelos municípios de Santo André, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema.

Figura 1 – Mapa da Região Metropolitana de São Paulo, com destaque do Grande ABC paulista



Fonte: Elaborado pelas autoras

No Brasil, os maiores centros industriais estão distribuídos entre as regiões sul e sudeste, o que reflete um processo de industrialização nacional historicamente marcado pela concentração geográfica de suas plantas fabris. Posto isto, Sígolo (2014, p. 139) relata que:

A concentração industrial que ocorria na metrópole paulistana, sobretudo na Capital e no ABCD, que marcou o período, pautava-se em uma concepção fordista de organização espacial de setor produtivo, que identificava neste caráter centralizado das unidades produtivas um mecanismo de redução de custos de produção, posto que diminuía os gastos com transporte de matéria-prima e mão de obra, e otimizava o uso da infraestrutura e de rede viária instaladas. Neste mesmo sentido, Conceição (2004) enfatiza que os principais motivos que levaram a região do Grande ABC a concentrar o tamanho do seu parque industrial estão relacionados a um contexto nacional e internacional favorável onde os fluxos de investimentos eram elevados e de grande liquidez.

Na região sudeste, o Grande ABC se destaca dentre os principais polos industriais do Brasil, sobretudo nos setores automobilístico, químico, da construção civil e metalúrgico (Conceição, 2004). A região também é considerada um dos maiores mercados consumidores do País. Segundo as estimativas do IBGE, em 2019, havia no Grande ABC cerca de 2,8 milhões de habitantes, correspondendo a 12,84% do total da Região Metropolitana de São Paulo<sup>1</sup> e a 6,08% do total da população paulista. No mesmo ano, o PIB da Região totalizou cerca de R\$ 131 bilhões, representando 10,40% da RMSP e 5,56% do Estado de São Paulo.

Tabela 1 – População e PIB por cidade da Região do Grande ABC no ano de 2019

Área	População			PIB (em milhões de reais)			
	Nº. Hab.	% Estado SP	% RMSP	PIB Total	PER CAPITA	% Estado SP	% RMSP
S. B. do Campo	838.936	1,83	3,86	51.067	0,06	2,17	4,0670
S. André	718.773	1,57	3,31	30.339	0,04	1,29	2,4162
Mauá	472.912	1,03	2,18	16.283	0,03	0,69	1,2968
Diadema	423.884	0,92	1,95	15.301	0,04	0,65	1,2186
S. C. do Sul	161.127	0,35	0,74	13.706	0,09	0,58	1,0915
R. Pires	123.393	0,27	0,57	3.146	0,03	0,13	0,2505
R. G. da Serra	50.846	0,11	0,23	721	0,01	0,03	0,0574
<b>Total Gde. ABC</b>	<b>2.789.871</b>	<b>6,08</b>	<b>12,84</b>	<b>130.563</b>	<b>0,05</b>	<b>5,56</b>	<b>10,40</b>
RMSP	21.734.682	47,33	-	1.255.656	0,06	53,47	-
Estado São Paulo	45.919.049	-	-	2.348.338	0,05	-	-

Elaborado pela autora a partir de dados do IBGE, 2019.

<sup>1</sup>A região metropolitana de São Paulo é composta por 39 municípios. Além dos sete municípios pertencentes ao Grande ABC e do município de São Paulo (capital do Estado), fazem parte dela: Embu das Artes, Embu-Guaçu, Itapeverica da Serra, Juquitiba, São Lourenço da Serra e Taboão da Serra, Barueri, Carapicuíba, Cotia, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bon Jesus, Santana de Parnaíba, Vargem Grande Paulista, Cajamar, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato e Mairiporã, Arujá, Guarulhos, Santa Isabel, Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis e Suzano.

Dentre os sete municípios da região, os mais populosos são: São Bernardo do Campo, Santo André, Mauá e Diadema, com população superior a 400 mil habitantes, enquanto os menos populosos são: Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, com menos de 130 mil habitantes, conforme demonstrado na tabela 1. As maiores densidades demográficas são encontradas em São Caetano do Sul, com 9,7 hab/Km<sup>2</sup>, e em Diadema, com 12,5 hab/Km<sup>2</sup>. Neste contexto identifica-se que, mesmo inseridos numa mesma região, as diferenças socioespaciais entre os municípios são destacáveis.

Embora tenham nascido a partir de um único grande município, conhecido como São Bernardo da Borda do Campo, que mais tarde veio a se chamar Santo André, os sete municípios que compõem o Grande ABC paulista estão repletos de diferenças, que se manifestam nas variações apresentadas no padrão de uso e ocupação do solo, no perfil socioeconômico de sua população, na intensidade da presença de assentamentos precários, na qualidade urbana e ambiental de seus espaços, nos índices de desenvolvimento humano, nas arrecadações municipais, na capacidade de investimento da administração municipal, entre outros. O município de São Bernardo do Campo, por exemplo, cortado por duas importantes rodovias, a Rodovia Anchieta e a Rodovia dos Imigrantes, assumiu posição de destaque no projeto de industrialização nacional, capitaneado pelo Plano de Metas elaborado durante o governo de Juscelino Kubistchek (1956-1961), e, para ele, foram direcionados volumosos investimentos públicos e privados.

Sígolo (2014) enfatiza que o intenso processo de reconfiguração administrativa a partir dos anos de 1940 refletiu as intensas transformações econômicas, políticas e territoriais ocorridas no Grande ABC. Desta forma, São Bernardo do Campo, que até o ano de 1944 fazia parte do município de Santo André, se emancipou em 1945; em 1948 foi a vez de São Caetano do Sul; seguido dos municípios de Mauá e de Ribeirão Pires em 1953; em 1959, foi a vez de Diadema e; por último, em 1963, de Rio Grande da Serra. Neste sentido, Sígolo (2014) acrescenta que houve grandes investimentos públicos e privados direcionados à região, visando a consolidação do pujante parque industrial, destinados principalmente a obras de infraestrutura, abertura e ampliação de vias. Todavia, os elevados índices de crescimento econômico do ABC foram, em grande medida, sustentados pelos baixos salários dos trabalhadores de “chão de fábrica” ali empregados.

Corroborando, Ferreira (2015) afirma que, ao mesmo tempo que a Região cresceu economicamente, os problemas sociais também se avolumaram, com um crescimento urbano acelerado e marcado por precariedades urbanas e habitacionais e pela informalidade territorial, reforçadas por práticas especulativas no mercado de terras.

A região do Grande ABC, desde os anos 1980, vem sofrendo os impactos da reestruturação produtiva, bem como da desconcentração industrial, engendrando alterações significativas na organização do seu território, associadas ao agravamento das desigualdades socioespaciais, dos problemas relacionados às condições de deslocamento de pessoas e mercadorias e à migração de grandes indústrias para outras regiões do Estado e do país.

À luz da dinâmica aqui apresentada, foi realizada uma revisão bibliográfica que implicou na seleção de trabalhos científicos relacionados à temática. Os trabalhos consultados foram agrupados em três subtemas. Os trabalhos pertencentes ao primeiro eixo temático

apresentam e contextualizam o processo de reestruturação produtiva, relacionando-o com as alterações deflagradas na organização estrutural do território e nas condições de deslocamentos no Grande ABC. Já os trabalhos do segundo eixo temático caracterizam a mobilidade urbana e os padrões de deslocamento presentes no Grande ABC na atualidade, enquanto os trabalhos do terceiro eixo temático trazem o atual marco legal da política de mobilidade urbana nacional e seus desdobramentos regionais e locais no Grande ABC. Além deles, foram levantados e analisados dados sobre as condições socioeconômicas da Região, bem como sobre a mobilidade urbana nesta localidade.

Diante dos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) pactuados na Agenda 2030, destacadamente o ODS 11, de “tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis” e sua meta 11.2, de “proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos” (ONU, 2015), considera-se que o presente estudo sobre permanências e mudanças na mobilidade urbana em uma região fortemente impactada pela reestruturação produtiva, e em processo de desindustrialização, como o Grande ABC, traz contribuições relevantes para o debate sobre sustentabilidade urbana.

Sob a perspectiva do desenvolvimento sustentável, preconizado pela Agenda 2030, a qualificação da mobilidade urbana, além da universalização das infraestruturas, deve envolver também o fortalecimento da mobilidade ativa em detrimento da mobilidade motorizada, bem como a conversão de sua matriz energética, preponderantemente baseada em combustíveis fósseis, para outra baseada em energia limpa e renovável. Isto porque “o setor de transporte contribui com um quarto das emissões globais de gases de efeito estufa e é a área em que as irradiações de carbono mais crescem desde 2000” (AGÊNCIA BRASIL, 2018). Deste modo, pretende-se com as reflexões trazidas nesta pesquisa contribuir para as necessárias revisões de paradigmas referentes à vida urbana, ao ordenamento territorial e à mobilidade urbana frente à emergência climática e à urgente necessidade de construção de cidades mais saudáveis, mais inclusivas, mais sustentáveis e mais resilientes.

## **METODOLOGIA**

Trata-se de um estudo de natureza teórica e de abordagem qualitativa, realizado por meio de revisão bibliográfica apoiada nos temas mobilidade, industrialização, reestruturação produtiva, política de mobilidade urbana e Grande ABC. Segundo Okoli e Schabram (2010), a realização de uma revisão de literatura permite analisar o direcionamento e o comportamento das pesquisas sobre um tema específico, identificar lacunas e, assim, trazer subsídios para pesquisas futuras. A busca por publicações foi realizada em repositórios de periódicos, anais de eventos, teses de doutorado e dissertações de mestrado, com validação científica, a partir dos seguintes descritores: “industrialização e urbanização”, “mobilidade urbana”, “política de mobilidade urbana”, “reestruturação produtiva”, “reestruturação territorial”, “Região Metropolitana de São Paulo” e “Grande ABC”.

Foram também levantados e analisados dados socioeconômicos bem como sobre a mobilidade urbana na região, destacadamente os bancos de dados elaborados pelo IBGE, Fundação SEADE e da Pesquisa Origem-Destino elaborada pelo Metrô-SP.

A análise da bibliografia consultada e dos dados levantados permitiu a definição de três eixos temáticos. O primeiro eixo temático aborda as alterações na organização estrutural do território e seus impactos nas condições de deslocamento no Grande ABC, na esteira do processo de reestruturação produtiva e desconcentração industrial em curso desde os anos 1980 no país. A região do Grande ABC, impulsionada pelo Plano de Metas do Governo Kubitschek (1956-1961), nos anos 1950, atraiu investimentos nacionais e internacionais, tornando-se um dos principais epicentros da industrialização brasileira durante os anos 1950, 1960 e 1970. Este movimento foi acompanhado por um acelerado crescimento demográfico, posto que a concentração industrial atraiu um grande fluxo migratório que ocasionou grandes impactos na organização do território na Região. O segundo eixo temático analisa as características da mobilidade urbana e o comportamento dos padrões de deslocamentos no Grande ABC, articulados à intensa urbanização engendrada no bojo do processo de industrialização e às posteriores alterações na organização do território decorrentes da reestruturação produtiva, desconcentração industrial e desindustrialização que ampliaram a necessidade de deslocamentos, aumentando assim o fluxo de entradas e saídas de um município para o outro na Região e para fora dela (BENTO, 2020). Na medida em que os sete municípios do Grande ABC cresciam, em termos industriais e populacionais, os problemas de mobilidade, associados ao crescimento da demanda e à intensificação do tráfego de veículos automotores, também aumentaram (GOUVEIA, 2017). E eles se intensificaram nas décadas subsequentes. Sobre esse agravamento, Rolnik (2011) acrescenta, para o caso do município de São Paulo, que na primeira década dos anos 2000, o tempo médio gasto pelo paulistano em seus deslocamentos diários era de 2h42min, ou seja, a cada mês, dois dias e seis horas eram desperdiçados no carro ou no transporte público. O terceiro eixo temático aborda o atual marco legal da política de mobilidade urbana nacional e seus desdobramentos regionais e locais no Grande ABC.

Considerando que a mobilidade urbana está diretamente relacionada aos deslocamentos de pessoas (e mercadorias) e à sua capacidade de se deslocarem de um ponto ao outro, que a demanda por qualificação e diversificação dos modais de transporte vem crescendo, junto com os efeitos negativos do elevado número de viagens diárias, de recursos naturais, financeiros e de tempo dispendidos, esta temática vem ganhando espaço na pauta política. E, progressivamente, tem se tornado uma preocupação governamental (ARAÚJO, 2011). Em resposta a isso, um arcabouço legal vem sendo estruturado para orientar planos e projetos comprometidos com a melhoria das condições de mobilidade no país, na RMSP e no Grande ABC, conforme será apontado mais adiante.

## RESULTADOS

A seguir serão apresentadas, em três eixos temáticos, as análises desenvolvidas no âmbito desta pesquisa.

### **Reestruturação produtiva, Desconcentração Industrial e Desindustrialização: alterações na organização estrutural do território e seus impactos nas condições de deslocamentos no Grande ABC**

Considerada como uma importante Região industrial, na maior parte do século XX, o Grande ABC nucleou os investimentos da produção em massa fordista e, ao mesmo tempo, passou por um rápido e desordenado processo de urbanização. Entretanto, desde o final do século passado, esta Região vem sofrendo com os impactos da reestruturação produtiva e com o agravamento de seus problemas de mobilidade urbana.

A região do Grande ABC paulista, composta pelos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, foi considerada um importante pólo da industrialização brasileira durante os anos de 1950 e 1960. É importante ressaltar que, durante este período, a Região recebeu um grande volume de investimentos públicos e privados. Logisticamente, a região apresentava atributos locais que se comportavam como fatores de atração destes investimentos, como sua condição privilegiada de acesso garantida pela sua estratégica malha viária constituída pelas rodovias Anchieta e Imigrantes, que interligam o Grande ABC a partes da capital e à Baixada Santista, onde fica localizado o Porto de Santos.

De acordo com Conceição (2004), para atender as necessidades do processo industrial fordista em curso, estruturou-se um padrão de urbanização que envolveu fluxos migratórios intensos de trabalhadores, principalmente oriundos de outras regiões do país, como do norte, nordeste e sudeste, resultando assim em um crescimento populacional acelerado e concentrado. A seguir, a Tabela 2 ilustra a evolução populacional dos sete municípios da Região do Grande ABC entre 1960 e 2010.

Tabela 2 – Evolução populacional dos municípios da região do Grande ABC

Municípios	1960-70	1970-80	1980-91	1991-00	2000-10
S. André	71%	32%	12%	5%	4%
S. B. Campo	145%	111%	33%	24%	9%
S. C. do Sul	31%	9%	-8%	-6%	6%
Diadema	541%	190%	34%	17%	8%
Mauá	252%	102%	43%	23%	15%
R. Pires	68%	95%	51%	23%	8%
R. G. Serra	112%	139%	49%	24%	19%
ABCD	96%	67%	67%	15%	8%

Fonte: Sígolo, 2014 p.140

Entre 1960 e 1970, o município de Diadema teve o maior crescimento populacional, chegando a 20,42% durante este período, seguido por Mauá, com 13,4%, e São Bernardo do Campo com 9,36%. Os sete municípios apresentaram crescimento elevado em relação a Capital e ao do estado de São Paulo. Sendo assim, enquanto o Grande ABC atingiu o crescimento de 6,96% ao ano a Capital cresceu 5,44% e o estado apenas 3,33% resultados superiores ao do país que na época atingiu 2,89%.

O município de Diadema transpassou 12,3 mil habitantes em 1960 para 78,9 mil, em 1970, conseqüentemente Mauá que possuía 28,9 mil habitantes aumentou a sua população, e em 1970 atingiu a marca de 101,7 mil habitantes, o município de São Bernardo do Campo, apresentou no mesmo período aumentou a sua população de 82,4 mil para 201,6 mil. Em 10 anos, a população do Grande ABC dobrou, ultrapassando de 504,4 mil para 988,6 mil, enquanto

isto, a população da RMSP também se elevou, a sua representatividade foi de 70%, passando de 4,8 milhões para 8,1 milhões, já o estado de São Paulo, cresceu 39%, passando de 12,8 milhões para 17,7 milhões, e a do país, 33% excedeu de 70,1 milhões para 93,1 milhões (SÍGOLO,2014).

Os impactos econômicos, sociais, ambientais e políticos foram grandes. Em 1997, conforme destaca Conceição (2004), a Região, devido à forte concentração industrial em seu território, respondeu por um PIB de U\$27 bilhões, e por uma participação destacável no PIB brasileiro à época, de cerca de U\$650 bilhões. Isto demonstra a enorme importância da Região na produção de riquezas nacional neste período. Todavia, ao mesmo tempo que o país crescia economicamente com grande robustez, as condições de vida de grande parte de sua população pioravam, sobretudo nos grandes centros urbanos, que revelava uma abissal desigualdade na distribuição das riquezas produzidas. O quadro de precariedade urbana e habitacional se manifestava pela falta de saneamento básico, de infraestrutura e serviços urbanos, de moradia digna, de acesso à saúde, educação, cultura e lazer adequados, que se evidenciou com o crescimento de favelas na Região.

Diante de tamanho do crescimento populacional, aumentou-se a necessidade de deslocamentos, demandando infraestruturas de mobilidade urbana capazes de atender aos crescentes e diferentes movimentos pendulares na Região. No entanto, o deficitário sistema de transporte público, além de gerar grande insatisfação por parte de seus usuários, exigiu a busca por alternativas, muito restritas, e impulsionou a utilização de veículos particulares, cuja posse se distribui de forma bastante desigual entre os diferentes estratos de renda, reforçando ainda mais as desigualdades sociais (ÂNTICO, 2005).

Segundo Ré (2014), as políticas de transporte devem acompanhar o crescimento das cidades e contemplar as distintas necessidades de deslocamento de sua população. O autor enfatiza ainda que a mobilidade urbana exige a construção de uma política pensada regionalmente e que garanta uma coordenação Inter federativa que envolva o conjunto dos entes participantes da arena institucional, convergindo assim para o atendimento das demandas reais da população.

A partir da década de 1990, a economia brasileira sofreu transformações de cunho estrutural, que envolveram abertura de mercado, políticas macroeconômicas baseadas em altas taxas de juros, contração da demanda agregada e valorização cambial, e que se somaram à reestruturação produtiva, técnicas do *downsizing*, terceirização e guerra fiscal entre os municípios (YAMAUCHI, 2020). A autora ressalta que esse amplo conjunto de alterações impactou negativamente as tradicionais “cidades industriais” brasileiras, sobretudo a Região do Grande ABC Paulista, resultando em perda de investimentos e desativação de unidades produtivas, muitas delas transferidas para o interior do Estado de São Paulo e para outros estados do país.

Na medida em que a taxa de desemprego crescia, ocorria também a precarização do trabalho com a redução de direitos, diminuição do poder de compra e da qualidade de vida dos trabalhadores e de seus familiares. Com o agravante de os novos postos de trabalho, na maior parte das vezes, implicarem em deslocamentos mais morosos entre os municípios da Região ou deles para a Capital (GOUVEIA, 2017).

No contexto de reestruturação produtiva, desconcentração industrial e desindustrialização do Grande ABC, houve inversão dos empregos no setor industrial para os setores de comércio e serviços nos últimos 30 anos (1989-2020). Em 1989, os empregos industriais respondiam por 61,71% dos vínculos formais, enquanto o setor de serviços representava 20,49%. Em 2020, a participação dos empregos industriais retraiu para 24,36% e a do setor de serviços aumentou para 44,72%. Ao mesmo tempo, os empregos no setor de comércio também cresceram de 62.913 postos em 1989 para 143.431 em 2020, perfazendo um aumento de 19,79% (YAMAUCHI, 2022).

Tabela 3. Número e Participação de empregos formais por setor de atividade na Região do Grande ABC, 1989-2020

Ano	Extrat. mineral	Indústria	Serv. de utilidade pública	Const. Civil	Comércio	Serviços	Adm. Pública	Agropec. extração	Total
1989	494	<b>363.333</b>	621	13.608	<b>62.913</b>	<b>120.613</b>	26.596	550	588.728
1999	70	<b>187.759</b>	2.872	11.299	<b>67.266</b>	<b>171.827</b>	34.559	2.796	478.448
2002	48	<b>192.724</b>	2.551	12.634	<b>81.935</b>	<b>224.908</b>	38.452	108	553.360
2005	47	<b>223.827</b>	4.053	16.805	<b>99.696</b>	<b>238.363</b>	41.594	151	624.536
2008	178	<b>255.452</b>	4.503	30.594	<b>123.616</b>	<b>276.361</b>	42.595	167	733.466
2011	62	<b>264.827</b>	4.946	40.420	<b>140.539</b>	<b>309.572</b>	49.286	318	809.970
2014	2	<b>238.722</b>	4.939	41.000	<b>148.050</b>	<b>334.116</b>	51.628	374	818.831
2016	2	<b>190.736</b>	4.342	33.663	<b>140.847</b>	<b>313.340</b>	47.948	360	731.238
2019	0	<b>182.385</b>	3.584	30.126	144.679	<b>328.871</b>	42.671	390	732.706
2020	0	<b>176.561</b>	3.476	30.709	143.431	<b>324.141</b>	46.227	272	724.817

Fonte: YAMAUCHI, 2020, com base na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego).

Gonçalves (2017) aponta que as dinâmicas relacionadas à redução do emprego industrial, crescimento e diversificação das atividades terciárias, flexibilização das relações de trabalho e aumento dos índices de desemprego, marcaram a transformação das atividades econômicas da RMSP.

De acordo com o Ministério das Cidades (2004, p.13), a mobilidade urbana “é um atributo associado às pessoas e aos bens”, sendo assim, “as respostas dos indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento” estão intrinsecamente relacionadas com as dimensões do espaço urbano e atividades nele desenvolvidas, com implicações diretas sobre o modelo de urbanidade da nossa sociedade. Desta forma, a mobilidade urbana, ainda que em intensidades variadas, impacta o cotidiano da população, interferindo diretamente nas condições de acessos a direitos sociais, bem como nas suas escolhas individuais, relacionadas à moradia, às oportunidades de trabalho e geração de renda, à saúde, educação, cultura e lazer, entre outros.

Deste modo, conclui-se que as condições de mobilidade impactam diretamente na qualidade de vida de uma região, estando intrinsecamente ligada às pautas do planejamento e

da gestão urbana. Sendo assim, é de suma importância que o planejamento e a gestão da mobilidade urbana resultem de processos permanentes de elaboração e revisão de planos, projetos e ações, que envolvam, além de representantes do poder público, os demais agentes sociais atuantes, para que estejam cada vez mais alinhados ao objetivo de se construir um modelo de desenvolvimento sustentável em seus aspectos econômicos, mas também sociais e ambientais.

### **As características da mobilidade urbana e dos padrões de deslocamento presentes no Grande ABC**

De acordo com a Pesquisa Origem-Destino de 2017, realizada pelo Metro de São Paulo, 64% dos postos de emprego formal da RMSP estão concentrados na sub-região Centro, que corresponde ao município de São Paulo. Isto explica, em parte, o número elevado de viagens que tem nesta localidade o seu destino. Este quadro revela um padrão de urbanização desigual e combinado que concentrou as oportunidades de trabalho e geração de renda em uma porção bastante reduzida de seu território, e impôs a uma parcela significativa de sua população longos percursos diários entre o seu local de moradia e o seu local de trabalho (SÍGOLO, 2014).

Cumprindo observar que este número elevado de viagens muito contribui para a ocorrência de congestionamentos e acidentes de trânsito, bem como para a degradação ambiental, além de comprometer parte importante dos orçamentos familiares e a saúde física e mental da população. Nas pesquisas Origem-Destino realizadas pelo Metrô-SP desde 1967, os dados referentes aos deslocamentos entre as 7 (sete) sub-regiões pertencentes à RMSP são organizadas segundo volume e motivos de entradas e de saídas. Ou seja, se uma sub-região dispõe de muitos postos de trabalho, por exemplo, há grande possibilidade de o número de entradas ser maior que o de saídas. Sobre isso, Bento (2019) destaca que a capital é a única “sub-região” onde o volume de “entradas” é maior que o de “saídas”, por isto é a única localidade com saldo positivo. Ele acrescenta ainda que o Grande ABC, sub-região Sudeste, apresenta o segundo maior volume de entradas e saídas, sendo superado apenas pela capital. Entretanto o município de São Paulo apresenta a maior diferença relativa entre “entradas” e “saídas”, enquanto o Grande ABC apresenta a menor, o que indicaria um maior equilíbrio nas “trocas pendulares” nesta sub-região.

Na comparação com as outras sub-regiões da RMSP, Bento (2019) afirma que o Grande ABC (sub-região Sudeste) se destaca por três aspectos: primeiro, pelo fato de apresentar o maior índice de pendularidade interna, sendo a única sub-região cuja mobilidade pendular interna supera o índice de trocas pendulares com a capital; segundo, por possuir o maior volume de fluxos pendulares, tanto de “entradas” quanto de “saídas” (desconsiderando-se o município de São Paulo); e terceiro, por apresentar a menor diferença na proporção entre os fluxos de “entrada” e os de “saída”. Sendo assim, tais singularidades relacionadas à mobilidade pendular no Grande ABC reforçam sua importância socioeconômica na RMSP.

Grande parte dos deslocamentos pendulares na RMSP ocorre pelos motivos de trabalho e educação, mas também por motivos de compras, lazer, entres outros. De acordo com a

Pesquisa OD 2017, entre 2007 e 2017, o número de empregos cresceu 3,3% na RMSP, sendo que o maior volume de empregos está concentrado na sub-região Centro (município de São Paulo) cuja participação relativa no total de empregos da região é de 64,1%. Contudo, observa-se, neste período, uma leve queda nessa participação que era de 65,4% em 2007. Também perdeu participação a sub-região Leste, com redução de 0,2%, e alcançando 4,9% em 2017. Outra sub-região que apresentou leve queda foi a Sudeste, de 11,7% para 11,6% em 2017. Em contrapartida as demais sub-regiões tiveram sua participação ampliada no total de empregos da RMSP. Observa-se um crescimento percentual de 0,8, 0,4, 0,3 e 0,1 nas sub-regiões Oeste, Sudoeste, Norte e Nordeste, respectivamente. Acrescenta-se ainda que a sub-região Nordeste, com 6%, onde está Guarulhos, apresentou crescimento de 6% no número de empregos ofertado entre 2007 e 2017, o que representa quase o dobro do apresentado pela RMSP como um todo.

Tabela 4 - Empregos por Sub-região (OD 2007 e OD 2017)

SUB-REGIÃO	EMPREGOS 2007		EMPREGOS 2017	
	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%
SUDOESTE [1]	215	2,4	255	2,7
OESTE [2]	724	8	820	8,8
NORTE [3]	135	1,5	171	1,8
NORDESTE [4]	540	6	573	6,1
LESTE [5]	462	5,1	457	4,9
SUDESTE [6]	1.060	11,7	1.087	11,6
CENTRO [7]	5.930	65,4	6.004	64,1
TOTAL	9.066	100	9.367	103

Fonte:  
Metrô-

Pesquisas OD 2007 e 2017.

De acordo com a Pesquisa OD 2017, das 42 milhões de viagens diárias realizadas na RMSP, cerca de 67,3% foram feitas por modos motorizados, sendo 36,4% por transporte coletivo e 30,9% por transporte individual. Já as viagens não motorizadas representaram 32,7%, sendo 31,8% realizadas a pé e 0,9% de bicicleta. As viagens por modo motorizado originadas no Grande ABC (sub-região Sudeste) também foram majoritárias e representaram 67,1% do total em 2017, superando a sua participação, de 65,1% de 2007. As viagens por modos não motorizadas nesta sub-região apresentou redução, em 2007 a sua participação foi de 34,9% e em 2017 caiu para 32,9%. Isto revela que a mobilidade motorizada avançou enquanto a ativa teve redução, contrariando os preceitos do desenvolvimento sustentável preconizado pela Agenda 2030.

Tabela 5 Viagens diárias por modo motorizado e não motorizado por sub-região Região Metropolitana de São Paulo – 2007 e 2017

Sub-região de origem	Viagens por modo									
	2007					2017				
	Motorizado (x 1.000)	%	Não motorizado (x 1.000)	%	Total	Motorizado (x 1.000)	%	Não motorizado (x 1.000)	%	Total
Sudoeste	608	60,3%	400	39,7%	1.008	868	62,3%	525	37,7%	1.393
Oeste	2.016	64,5%	1.112	35,5%	3.128	2.527	67,6%	1.211	32,4%	3.738
Norte	398	55,5%	319	44,5%	717	479	58,6%	338	41,4%	817
Nordeste	1.321	62,9%	779	37,1%	2.100	1.744	63,3%	1.013	36,7%	2.757
Leste	1.119	52,6%	1.009	47,4%	2.128	1.413	57,3%	1.051	42,7%	2.464
<b>Sudeste</b>	<b>3.577</b>	<b>65,1%</b>	<b>1.917</b>	<b>34,9%</b>	<b>5.494</b>	<b>3.354</b>	<b>67,1%</b>	<b>1.643</b>	<b>32,9%</b>	<b>4.997</b>
Centro	16.128	68,6%	7.391	31,4%	23.519	17.895	69,3%	7.946	30,7%	25.841
<b>Total</b>	<b>25.167</b>	<b>66,1%</b>	<b>12.927</b>	<b>33,9%</b>	<b>38.094</b>	<b>28.280</b>	<b>67,3%</b>	<b>13.727</b>	<b>32,7%</b>	<b>42.007</b>

Fonte: Metrô-Pesquisas OD 2007 e 2017

Silva (2019) afirma que o comportamento da mobilidade pendular na RMSP, bem como no Grande ABC, nas últimas décadas, está associado ao processo de reestruturação produtiva, desconcentração industrial e desindustrialização de regiões tradicionalmente industriais como a do Grande ABC. Corroborando, Ântico (2005) afirma que os deslocamentos pendulares acompanham o processo de transformação do espaço urbano.

Neste sentido, Zioni (2014) enfatiza que a mobilidade urbana está intrinsecamente associada ao processo de urbanização e que vem ganhando maior centralidade no debate público frente às transformações em curso na metrópole paulistana relacionadas à intensificação e aceleração dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações, e pelos bens e serviços gerados e atraídos por ela. A autora apresenta múltiplas abordagens para a análise do problema da mobilidade, principalmente as que o vinculam ao paradigma da motorização da sociedade, à deterioração ambiental, à precarização das condições de deslocamento nas áreas metropolitanas, entre outras. Por fim, Zioni (2014) defende que a mobilidade urbana deve ser entendida fundamentalmente como relacional – contextualmente produzida e socialmente diferenciada.

### O atual marco legal da política de mobilidade urbana nacional e seus desdobramentos regionais e locais no Grande ABC

Muito tem se discutido acerca das infraestruturas de mobilidade urbana nas cidades ou da falta delas. Isto porque a mobilidade, além de ser fundamental para o desenvolvimento urbano, também está relacionada à qualidade de vida da população, pois condições ruins de deslocamento de pessoas e mercadorias podem acarretar grandes congestionamentos, poluição atmosférica, degradação ambiental, acidentes, entre outros problemas. Posto isso, Gouveia (2017) aponta que a população de baixa renda não é a única afetada pelos problemas de mobilidade nos centros urbanos, mas é a mais afetada.

De acordo com Carvalho (2016), infraestruturas de mobilidade precárias pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando a todos, mas principalmente os mais pobres, pelos seus impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, de estudo, de saúde, de lazer, entre outros. Estudo apresentado pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) em 2021 reforça que nas últimas décadas tem-se observado uma tendência de queda na demanda e na eficiência do transporte público nas grandes cidades brasileiras, conjugada com uma trajetória de acelerado crescimento da frota de veículos individuais motorizados, fenômeno que pressiona os já deficitários sistemas viários e penaliza o já combalido meio ambiente, com a ampliação da poluição atmosférica. Este mesmo estudo ainda revela que a frota de veículos individuais motorizados aumentou 331% entre 2001 e 2020 no país e conseqüentemente ampliou-se o tempo de deslocamento nas metrópoles brasileiras. Ainda de acordo com referido estudo, em 2018, a quantidade diária de passageiros transportados por ônibus em grandes cidades brasileiras retraiu em 60% se comparada à registrada em meados da década de 1990, o que evidencia o processo de fragilização do transporte coletivo e de utilização crescente da mobilidade individual motorizada nas grandes cidades brasileiras. Agravando ainda mais o quadro, a pesquisa observa que as tarifas cobradas nos sistemas de ônibus e o custo do óleo diesel cresceram acima da inflação. Tais constatações acerca do padrão de mobilidade urbana nas grandes cidades do país revelam a urgente necessidade de revisão de paradigmas frente à emergência climática.

Como parte deste problema de mobilidade, assiste-se ao aumento dos tempos de deslocamentos nas grandes cidades brasileiras. Corroborando, Rolnik (2011) aponta que, em 2009, o congestionamento no município de São Paulo apresentou um novo recorde, de 294 km de lentidão. E ilustra esse agravamento, a informação fornecida pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) da Prefeitura do município, de que, em março de 2021, a cidade apresentou um novo recorde de congestionamento, quando foram registrados 370 km. É evidente que este fenômeno tem relação direta com o Grande ABC, onde muitas pessoas diariamente se deslocam rumo à Capital para assumir os seus postos de trabalho.

Ântico (2005) afirma que os deslocamentos pendulares ganharam grande importância nas dinâmicas urbanas metropolitanas. Isto porque, nestas regiões, eles se apresentam em escala magnificada, como ocorre na Grande São Paulo, cujos números elevados de viagens diárias foram apresentados no item anterior.

Siqueira (2021) ressalta que tendo em vista a crise de mobilidade enfrentada pelas cidades brasileiras tornou-se urgente a elaboração de uma política nacional orientadora e coordenadora de esforços e investimentos oriundos dos vários níveis de governo, bem como do setor privado e da sociedade civil, para o seu enfrentamento e superação.

É nesse contexto que a mobilidade urbana passa a ser incorporada à agenda governamental e políticas públicas de investimentos específicos para o enfrentamento dos problemas a ela relacionados passam a ser reivindicados. Diante da necessidade de respostas aos crescentes problemas de mobilidade no país e às reivindicações por ações de melhoria, após avanços no arcabouço legal da política urbana nacional, é sancionada, em 03 de janeiro 2012, a Lei Federal nº 12.587/2012, que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Política Nacional de Mobilidade Urbana institucionaliza o direito à mobilidade

objetivando a promoção do acesso universal à cidade por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2013; SIQUEIRA, 2021).

Neste novo cenário, a mobilidade urbana passa a ter prioridade no planejamento e gestão das cidades brasileiras. A Lei Nacional de Mobilidade Urbana confere aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana, exigindo também que os entes municipais com população acima de 20 mil habitantes elaborem e apresentem um plano local de mobilidade, com a intenção de planejar as ações e os investimentos nesta área a partir de um pacto social. Ressalta-se ainda que a apresentação dos planos de mobilidade pelos municípios tornou-se então condição para que eles pudessem obter recursos financeiros do Governo Federal (BRASIL, 2013).

Diante do desafio de elaboração de planos para a melhoria da mobilidade urbana, Siqueira (2021) aponta grandes dificuldades para a implementação de ações alinhadas com os preceitos da sustentabilidade urbana, em parte pelo fato de a gestão pública trabalhar com recursos limitados.

Segundo Jeha (2019), frente às novas perspectivas para a mobilidade urbana no país, os municípios brasileiros ainda enfrentam grandes desafios para a construção de um desenvolvimento sustentável. E reforça que, para tanto, eles devem investir em avanços que envolvem o controle da expansão urbana, a qualificação do uso e ocupação do solo, a universalização das infraestruturas e dos serviços urbanos, a ampliação dos espaços públicos e a consolidação de uma gestão democrática.

As primeiras décadas do século XX registraram lutas por melhores condições no transporte público coletivo, por meio de forte mobilização social. Para o enfrentamento da crise de mobilidade deflagrada nas cidades brasileiras é preciso garantir o envolvimento de atores governamentais e não governamentais em prol da elaboração e implementação de ações democraticamente pactuadas. E, nas regiões metropolitanas, essa ampla articulação deve envolver representantes dos diferentes níveis de governo (JEHA, 2019). Nesse sentido, para o caso do Grande ABC, destaca-se o papel do Consórcio Intermunicipal do Grande ABC, fundado em 1990 pelos sete municípios que compõem o Grande ABC, e transformado, em 2010, no primeiro consórcio multisetorial de direito público e natureza autárquica do país. Seu principal objetivo é promover o planejamento e a implementação articulada de ações de interesse regional. No que tange às questões da mobilidade, o consórcio capitaneou a elaboração do Plano Regional de Mobilidade do Grande ABC, lançado em 2013, cujo principal objetivo era propor ações regionais de mobilidade urbana para subsídio de políticas e projetos que integram os municípios da região.

Sobre isso, Ré (2018) destaca que as articulações federativas têm se mostrado profícuas na consolidação de políticas públicas de impacto regional. Ao longo do processo de elaboração do Plano Regional de Mobilidade, o autor afirma que o Consórcio buscou representar os interesses do conjunto dos sete municípios da Região frente aos governos estadual e federal, bem como mitigar as diferenças de estrutura institucional e capacidade administrativa entre eles. Em suma, Ré (2018) acrescenta ainda que a cooperação regional no Grande ABC conseguiu superar parte das dificuldades impostas pela estrutura federativa brasileira, que não oferece grandes incentivos à associação de entes federativos, especialmente no contexto das regiões metropolitanas, e acumula um histórico de cooperação regional. O autor reforça ainda que

essas iniciativas carecem de incentivos, principalmente financeiros, dos governos estadual e/ou federal e de fóruns ou árbitros federativos.

Paralelamente à elaboração do plano regional, os sete municípios da região tiveram seus planos locais de mobilidade urbana desenvolvidos entre os anos de 2013 e 2021. Sobre eles, pode-se destacar que apresentam diretrizes comuns, alinhadas aos preceitos da Agenda 2030, como a de priorizar a mobilidade não motorizada (SAMPAIO, SÍGOLO, 2022). Todavia, a desigualdade socioespacial que marca essas cidades, e que se revela na má distribuição das infraestruturas, dos serviços e equipamentos urbanos, bem como das oportunidades de trabalho e geração de renda, impossibilita alcançar tais objetivos. Pelo contrário, o que se observa é o aumento da frota de veículos individuais na Região, como exposto anteriormente.

### **Conclusão**

Tendo em vista os aspectos destacados no decorrer deste artigo, conclui-se que a Região do Grande ABC passou por um intenso processo de industrialização em meados do século XX, período em que recebeu grande volume de investimentos públicos e privados advindos predominantemente do setor industrial. Tais condições engendraram um processo de urbanização acelerado marcado por carências de infraestrutura urbana, precariedade habitacional e informalidade na ocupação do território.

A partir da década de 1980, o Grande ABC é impactado pela reestruturação produtiva e desconcentração industrial, ocasionando significativas mudanças na configuração de seu território, na esteira de um processo de desindustrialização da Região. É oportuno enfatizar que a reestruturação deste território deflagrou também alterações nas condições de deslocamentos nesta localidade. Evidenciando tais movimentos, observou-se a redução do número de empregos industriais e o aumento dos empregos no setor de comércio e serviços, cuja localização concentrada predominantemente nas áreas mais centrais amplia a necessidade de viagens intra e interurbanas. Potencializa-se, assim, a crise de mobilidade urbana nesta Região, que se manifesta diretamente nos congestionamentos, na superlotação dos transportes coletivos, e, também, na ampliação da emissão de gases poluentes e do desperdício de tempo diário e de recursos financeiros nos deslocamentos, com impactos negativos sobre a saúde física e mental da população.

O cenário da mobilidade urbana no Grande ABC segue bastante desafiador. Assiste-se à ampliação da predominância dos deslocamentos motorizados frente aos deslocamentos não motorizados, de 65% em 2007 para 67% em 2017. Foram 42 milhões de viagens diárias realizadas na RMSP em 2017, cerca de 67,3% foram feitas por modos motorizados, sendo 36,4% delas por transporte coletivo e 30,9% por transporte individual. A pesquisa ressalta ainda que, foi observado acréscimos de locais com densidades de mais de 300 viagens motorizadas/há, sendo que na sub-região sudeste, o município de Santo André acompanhou este aumento.

Considerando a importância da Região do Grande ABC na economia nacional, coloca-se a necessidade de se discutir novos paradigmas para a mobilidade urbana na Região, bem como diretrizes, estratégias e ações para a ampliação das infraestruturas urbanas em benefício da mobilidade ativa, para a melhoria do sistema de transporte coletivo, incluindo a transição energética de sua frota para uma energia limpa e renovável, na perspectiva de um

desenvolvimento sustentável como preconizado pela Agenda 2030, destacadamente do ODS 11, de “tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis”.

## REFERÊNCIAS

ÂNTICO, C. Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, 2005, p. 110-120 Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/tJPPNlfmTZLWYh7S5KH8BJ/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em 24 de junho de 2022.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, p. 574-582, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44Bt5Qw7dLWgvF/?lang=pt>. Acesso em 07 de maio de 2023.

Bento, J. P., de Mello, L. F., de Paula, S. A., & Giannella, G. D. C. Pendularidade sub-regional: o caso do Grande ABC. **Anais ABEP**, 1-11, 2020. Disponível em: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/3517/3370>. Acesso em: 08 mar. 2023.

BRASIL. **Cartilha da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades 2013.

BRITO, Debora. Efeito estufa: transporte responde por 25% das emissões globais, **Agência Brasil**, Brasília, 11 de dezembro de 2018. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-12/efeito-estufa-transporte-responde-por-25-das-emissoes-globais>. Acesso em: 21 mai. 2023.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro De. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. **Repositório IPEA**, p. 345–361, 2016. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9186>. Acesso em: 07 mai. 2023.

CONCEIÇÃO, Jefferson. **A Globalização da Economia e os reflexos no Mercado de Trabalho na Região do ABC**. In: SHIFFER, Sueli. *Globalização e Estrutura Urbana*. São Paulo: Hucitec - Fapesp, 2004.p. (272-282).

FERREIRA, Josué Catharino. Aspectos Históricos e Geográficos Da industrialização de Santo André. **Congresso Brasileiro de História e Economia**, n. VI, p. 1–30, 2015.

GOUVEIA, Débora Sierra de. **A Formulação de Políticas Públicas para a mobilidade urbana no grande abc**. Dissertação de Mestrado em Administração da Universidade Municipal de São Caetano do Sul, 2017.

GONÇALVES, G. et al. Análise Espacial dos Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de São Paulo. In: **XIII Seminário da Pós-Graduação em Geografia: 40 Anos de Contribuição à Geografia Brasileira** – Unesp, 2017.

JEHA, Laury Amaral Liers. **Da Política Nacional de Mobilidade Urbana aos Planos de Mobilidade Urbana: desdobramentos nos transportes e mobilidade de cidades brasileiras**. Dissertação de Mestrado em Planejamento e Gestão do Território da Universidade Federal do ABC, São Bernardo do Campo – SP, 2019.

METRÔ/SP – COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa de mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo** – 2017 – Versão 4. São Paulo, SP, 2019. Disponível em: [https://www.metro.sp.gov.br/pesquisaod/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017\\_final\\_240719\\_versao\\_4.pdf](https://www.metro.sp.gov.br/pesquisaod/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf) Acesso em 07 de maio de 2023.

PEREIRA, Rafael H.M. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual**. Rio de Janeiro: IPEA, Texto Para Discussão, Vol. 2673, 2021.

RÉ, Eduardo Scorzoni e OLIVEIRA, Vanessa Elias De. Cooperação intergovernamental na política de mobilidade urbana: o caso do Consórcio Intermunicipal do ABC. **URBE**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 10, p. 111–123, 1 Fev 2018.

ROLNIK, R. et al. (I) Mobilidade na Cidade de São Paulo. **Estudos Avançados** 25 (71), FAUSP - SP 2011. Disponível em <https://www.scielo.br/j/ea/a/xM3HNxRtNM5RqtjttKjxgJb/?lang=pt> Acesso em 24 de junho 2022.

SAMPAIO, Vitória; SÍGOLO, Letícia Moreira. Políticas de mobilidade urbana na região do ABC paulista: alinhamento dos municípios com o Plano de Mobilidade Regional. São Paulo 2022. **Anais do XIX Semana de Análise Regional e Urbana – SARU**. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/saru2022/582254-politicas-de-mobilidade-urbana-na-regiao-do-abc-paulista--alinhamento-dos-municipios-com-o-plano-de-mobilidade-re/>>. Acesso em 21 de maio de 2023.

SÍGOLO, Letícia Moreira. **O boom imobiliário na metrópole paulistana: o avanço do mercado formal sobre a periferia e a nova cartografia da segregação socioespacial**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo da Fauusp – SP, 2014.

SILVA, Ricardo Barbosa da. Os constrangimentos da mobilidade na metrópole de São Paulo. **Revista Transporte y Território** /20 p.(165-189). Disponível em: <[http://repositorio.filo.uba.ar:8080/bitstream/handle/filodigital/11751/uba\\_ffyl\\_a\\_transporte%20y%20territorio\\_20\\_165-189.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.filo.uba.ar:8080/bitstream/handle/filodigital/11751/uba_ffyl_a_transporte%20y%20territorio_20_165-189.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>

SIQUEIRA, Graziana Donata Punzi de; LIMA, Josiane Palma; DOS SANTOS, Júlia Barros. Políticas públicas de mobilidade urbana e as práticas de priorização de projetos: Uma abordagem multicritério. **Research, Society and Development**, v. 10, n. 9, p. e45710918188-e45710918188, 2021. em: <https://rsdjournal.org/in dex.php/rsd/article/download/18188/16353/228365>. Acesso em: 24 jun. 2022.

YAMAUCHI, Gisele. **A Indústria foi embora, e agora? As áreas industriais ociosas na Região do Grande ABC Paulista: Identificação e dimensionamento da problemática entre 1989 e 2019**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade São Judas, São Paulo, 2020.

ZIONI, S. Mobilidade da produção na metrópole. **Revista USP**, [S. l.], n. 102, p. 33-44, 2014. DOI: 10.11606/issn.2316-9036.v0i102p33-44. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/97621>. Acesso em: 24 jun. 2022.