RESUMO

O artigo analisa a relação entre urbanização, mobilidade cotidiana e desigualdade socioespacial no Brasil contemporâneo, considerando a concentração da população em áreas urbanas, a expansão periférica e as diferenças de acesso a transporte, emprego e serviços. O objetivo consiste em compreender como a organização do espaço urbano interfere nas possibilidades de deslocamento e no exercício do direito à cidade. Adotou-se pesquisa bibliográfica e documental, de abordagem quali-quantitativa, apoiada em publicações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e do Ministério das Cidades, além de estudos científicos recentes. Os dados foram sistematizados em tabelas e gráficos para evidenciar diferenças regionais, presença de favelas e comunidades urbanas, participação da mobilidade ativa e desigualdades associadas ao transporte coletivo e por aplicativo. Os resultados mostram que a elevada urbanização brasileira não corresponde, necessariamente, à integração territorial. A localização periférica da moradia, a distribuição seletiva das oportunidades e a dependência crescente do transporte individual ampliam tempos de viagem e custos, sobretudo para trabalhadores de menor renda, mulheres e população negra. Verificou-se também que a mobilidade ativa permanece relevante, embora apresente trajetória de redução e infraestrutura desigual. Conclui-se que a mobilidade deve ser tratada como componente da política urbana, articulada ao uso do solo, à habitação, à acessibilidade e à justiça socioespacial, com prioridade para transporte coletivo de qualidade, redes seguras para pedestres e ciclistas e planejamento metropolitano integrado.

PALAVRAS-CHAVE: urbanização; mobilidade urbana; desigualdade socioespacial; território; direito à cidade.

ABSTRACT

This article examines the relationship between urbanization, daily mobility and socio-spatial inequality in contemporary Brazil. It uses a qualitative and quantitative documentary review based on recent data from IBGE, Ipea and the Ministry of Cities. Tables and graphs synthesize regional urbanization, informal settlements and active mobility indicators. The results indicate that high urbanization does not ensure territorial integration. Peripheral housing, unequal distribution of jobs and services, and dependence on motorized individual transport increase travel time and costs for low-income groups. The study concludes that mobility policies must be integrated with land use, housing, accessibility and metropolitan planning.

KEY-WORDS: urbanization; urban mobility; socio-spatial inequality; territory; right to the city.

INTRODUÇÃO

O Brasil consolidou, ao longo das últimas décadas, uma estrutura demográfica predominantemente urbana. O Censo Demográfico de 2022 registrou 177,5 milhões de pessoas em áreas urbanas, equivalentes a 87,4% da população nacional, enquanto 25,6 milhões residiam em áreas rurais. Esse dado expressa a centralidade das cidades na organização econômica e social do país, mas não elimina as diferenças internas do território. A urbanização ocorreu de forma seletiva, com concentração de infraestrutura, emprego e serviços em determinadas centralidades e expansão da moradia popular para áreas periféricas, frequentemente distantes dos principais destinos cotidianos (IBGE, 2024a).

A análise geográfica da mobilidade ultrapassa a contagem de viagens. Deslocar-se envolve a relação entre localização da moradia, distribuição das oportunidades, renda, tempo disponível, condições físicas do território e oferta de modos de transporte. Quando esses elementos são desigualmente distribuídos, a mobilidade torna-se um mecanismo de reprodução da desigualdade. Pereira et al. (2021) identificam tendência persistente de substituição do transporte coletivo

pelo transporte individual motorizado, processo que afeta a sustentabilidade dos sistemas públicos e aprofunda diferenças entre grupos sociais e áreas urbanas.

O problema de pesquisa que orienta este artigo pode ser formulado da seguinte maneira: de que modo a urbanização brasileira e a organização desigual do espaço influenciam as condições de mobilidade cotidiana? Parte-se da hipótese de que a segregação residencial, combinada à concentração de empregos e equipamentos em áreas centrais ou bem servidas, produz desvantagens cumulativas para moradores das periferias. Essas desvantagens aparecem em trajetos mais longos, maior comprometimento de renda, menor previsibilidade das viagens e restrições de acesso a oportunidades educacionais, culturais e de saúde.

O objetivo geral consiste em analisar as relações entre urbanização, mobilidade e desigualdade socioespacial no Brasil contemporâneo. Como objetivos específicos, busca-se: caracterizar diferenças regionais do processo de urbanização; discutir a expansão periférica e a presença de favelas e comunidades urbanas; examinar tendências recentes do transporte coletivo, individual, ativo e por aplicativo; e apontar diretrizes de planejamento capazes de aproximar mobilidade, uso do solo e justiça territorial. A escolha do tema justifica-se porque o deslocamento diário condiciona o acesso efetivo aos demais direitos urbanos.

O artigo está organizado em cinco partes. Após esta introdução, apresenta-se o referencial sobre urbanização, metropolização, segregação e mobilidade. Em seguida, descrevem-se os procedimentos metodológicos. A quarta seção sistematiza dados oficiais e discute seus significados territoriais, com tabelas e gráficos. Por fim, as considerações finais retomam os objetivos e defendem uma abordagem integrada, na qual transporte público, mobilidade ativa, habitação e localização das atividades urbanas sejam planejados conjuntamente.

URBANIZAÇÃO E PRODUÇÃO DESIGUAL DO ESPAÇO

A urbanização brasileira combina elevada concentração populacional em cidades com grande diversidade regional. As metrópoles mantêm funções de comando econômico, político e cultural, porém cidades médias ampliaram sua capacidade de polarização e passaram a organizar redes regionais de comércio, serviços e deslocamentos. Esse quadro não corresponde a uma distribuição equilibrada de recursos. Os investimentos públicos e privados tendem a valorizar áreas específicas, enquanto bairros populares recebem infraestrutura de forma tardia ou incompleta. A forma urbana resultante aumenta distâncias e dificulta a integração entre moradia, trabalho e equipamentos coletivos.

A produção do espaço urbano ocorre por meio de decisões sobre parcelamento do solo, localização de empreendimentos, redes viárias, transporte, habitação e regulação fundiária. Quando a valorização imobiliária expulsa grupos de menor renda para bordas metropolitanas ou áreas ambientalmente frágeis, a desigualdade assume expressão espacial. Oliveira et al. (2022), ao revisarem intervenções em áreas periféricas brasileiras, destacam que projetos urbanos precisam considerar não somente obras físicas, mas também permanência dos moradores, acesso a serviços e participação social. Sem essa articulação, melhorias localizadas podem elevar preços e deslocar a vulnerabilidade para outros lugares.

REDE URBANA, METROPOLIZAÇÃO E PERIFERIZAÇÃO

A metropolização expande relações funcionais para além dos limites municipais. Pessoas residem em um município, trabalham em outro e utilizam serviços especializados em uma terceira localidade, compondo territórios cotidianos que não coincidem com fronteiras administrativas. Essa condição exige coordenação interfederativa, pois linhas de ônibus, trens, corredores viários e políticas tarifárias atravessam jurisdições. A ausência de governança integrada favorece sobreposições, lacunas de atendimento e sistemas pouco conectados. A Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana reconhece essa

escala ao coletar informações municipais e metropolitanas, mas a capacidade de planejamento ainda varia intensamente entre os entes (BRASIL, 2023).

A periferização não deve ser compreendida apenas como crescimento físico na borda da cidade. Ela também designa uma posição desigual na rede de acessos. Bairros distantes podem apresentar densidade populacional elevada, dinamismo econômico local e forte identidade comunitária, mas continuar dependentes de centralidades externas para empregos formais, hospitais, universidades e serviços administrativos. A distância converte-se em custo financeiro e temporal. Lameira et al. (2021), ao examinarem deslocamentos para trabalho na Região Metropolitana de São Paulo, mostram que a mobilidade pendular possui perfis heterogêneos e se associa às desigualdades socioeconômicas do tecido urbano.

A expansão dispersa, marcada por baixa continuidade do tecido urbano, amplia a extensão das redes de transporte e encarece a oferta de serviços. Ao mesmo tempo, ocupações densas e consolidadas podem permanecer sem calçadas adequadas, drenagem, arborização ou integração tarifária. Assim, densidade por si só não assegura urbanidade. O desafio consiste em aproximar atividades e residências, fortalecer centralidades periféricas e garantir conectividade entre bairros, evitando que a população dependa de longas viagens radiais para satisfazer necessidades básicas.

SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL E ACESSO À CIDADE

A segregação residencial resulta da combinação entre mercado imobiliário, políticas públicas, renda e discriminações históricas. Seus efeitos não se restringem à moradia. A localização condiciona a qualidade do transporte disponível, a exposição a riscos ambientais e a proximidade de escolas, postos de saúde e áreas de lazer. O Censo de 2022 identificou 12.348 favelas e comunidades urbanas, com 16,39 milhões de moradores. A distribuição regional revela forte concentração no Sudeste, mas a proporção de moradores em determinados estados e cidades mostra que a precariedade urbana assume configurações variadas (IBGE, 2024b).

A mobilidade também possui dimensões de gênero, raça, idade e capacidade física. Mulheres realizam com frequência viagens encadeadas relacionadas ao trabalho remunerado e ao cuidado, utilizam mais o transporte coletivo e enfrentam riscos de assédio e insegurança nos percursos. Hannas et al. (2024) ressaltam que acessibilidade e circulação seguem padrões desiguais entre grupos, tornando insuficiente um planejamento baseado apenas no fluxo médio. A experiência urbana muda conforme horário, motivo da viagem, responsabilidades familiares e percepção de segurança.

As plataformas digitais introduziram novas possibilidades de deslocamento, mas seus benefícios não se distribuem uniformemente. Warwar e Pereira (2022) verificaram que, em 2018, somente 3,1% das pessoas com mais de 15 anos utilizavam serviços de transporte por aplicativo e que o uso se concentrava em grupos de maior renda, maior escolaridade e nas grandes regiões metropolitanas. Nas periferias, o custo e a menor disponibilidade reduzem a capacidade de substituição do transporte coletivo. A tecnologia, portanto, pode complementar viagens, mas não resolve o déficit estrutural de acessibilidade.

O direito à cidade pressupõe possibilidade concreta de alcançar oportunidades. Uma política que melhora a velocidade dos veículos sem reduzir desigualdades de acesso pode produzir ganhos limitados. Alvim et al. (2024) defendem novos olhares para a mobilidade urbana, associando-a à inclusão, à qualidade ambiental e à transformação do espaço. Essa perspectiva desloca a prioridade do movimento de automóveis para a circulação de pessoas, reconhecendo que trajetos a pé, de bicicleta e por transporte coletivo constituem parte essencial da vida urbana.

MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa apresenta abordagem quali-quantitativa, natureza aplicada e objetivos descritivos e analíticos. O procedimento

principal foi a revisão bibliográfica e documental de publicações produzidas entre 2021 e 2025. Foram selecionados estudos sobre mobilidade urbana, metropolização, periferias, gênero e transporte por aplicativo, bem como relatórios oficiais com abrangência nacional. A delimitação temporal atende à necessidade de trabalhar com referências recentes e permite incorporar resultados do Censo Demográfico de 2022 e diagnósticos atualizados do setor.

As fontes documentais incluíram o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e o Ministério das Cidades. Os indicadores analisados foram: proporção de população urbana por grande região; população urbana e rural do país; número e população de favelas e comunidades urbanas; participação da mobilidade ativa nas viagens casa-trabalho; e evidências sobre transporte coletivo, individual e por aplicativo. Os dados foram conferidos em suas publicações de origem e organizados em tabelas e gráficos de elaboração própria.

A análise foi conduzida em três etapas. Na primeira, realizou-se leitura temática e identificação de conceitos recorrentes, como segregação, acessibilidade, mobilidade ativa e governança metropolitana. Na segunda, os dados quantitativos foram comparados para localizar diferenças regionais e contrastes entre centros e periferias. Na terceira, os resultados foram interpretados à luz da literatura, evitando tratar os números como fenômenos isolados. Essa estratégia permite relacionar indicadores de deslocamento às formas de produção e uso do território.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados indicam que a urbanização brasileira alcançou patamar elevado, porém mantém diferenças regionais e internas. A concentração de população nas cidades intensifica a demanda por redes de transporte, habitação e serviços, enquanto a distribuição desigual desses recursos produz acessibilidades muito distintas. A seguir, os dados são apresentados em quatro eixos: urbanização regional, mobilidade cotidiana, periferias e diretrizes de planejamento.

URBANIZAÇÃO REGIONAL E CONCENTRAÇÃO POPULACIONAL

A taxa nacional de urbanização de 87,4% sintetiza um processo amplo, mas encobre variações importantes. Sudeste e Centro-Oeste apresentaram os maiores percentuais de população urbana em 2022, enquanto Norte e Nordeste permaneceram abaixo de 80%. Essas diferenças refletem histórias de ocupação, redes de cidades, atividades econômicas e critérios de delimitação urbana. Elas também sugerem que políticas nacionais devem ser adaptadas a contextos nos quais deslocamentos fluviais, pequenas cidades, ruralidades e grandes aglomerações coexistem.

Tabela 1 - População brasileira segundo situação do domicílio - 2022

Situação	População	Participação
Urbana	177.508.417	87,4%
Rural	25.572.339	12,6%
Total	203.080.756	100,0%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2022 (2024a).

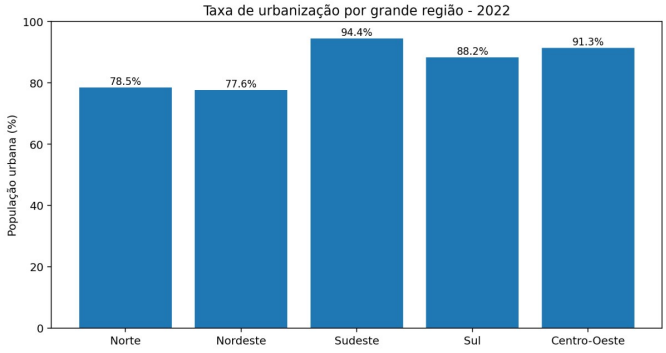
CONTINUAÇÃO DA ANÁLISE REGIONAL

O crescimento da população urbana entre 2010 e 2022 ocorreu em todas as grandes regiões, enquanto a população rural diminuiu. No Norte, a expansão urbana foi especialmente intensa, reforçando cidades que concentram serviços em territórios extensos. No Sudeste, o grau de urbanização já elevado convive com forte densidade metropolitana e ampliação de deslocamentos intermunicipais. No Centro-Oeste, a urbanização relaciona-se à expansão de capitais, cidades médias e eixos do agronegócio. O padrão regional influencia tanto o tipo de transporte necessário quanto a escala de governança.

A tabela evidencia que o país não pode ser interpretado por uma oposição simples entre urbano moderno e rural residual. As áreas urbanas incluem metrópoles globais, cidades intermediárias, sedes municipais pequenas, núcleos ribeirinhos e assentamentos com infraestrutura incompleta. O plane-

jamento de mobilidade precisa reconhecer essa diversidade. Em municípios menores, caminhabilidade, segurança viária e integração com transporte intermunicipal podem ser mais urgentes que grandes obras. Nas metrópoles, redes estruturantes e integração tarifária tornam-se centrais.

Gráfico 1 - Taxa de urbanização por grande região - 2022



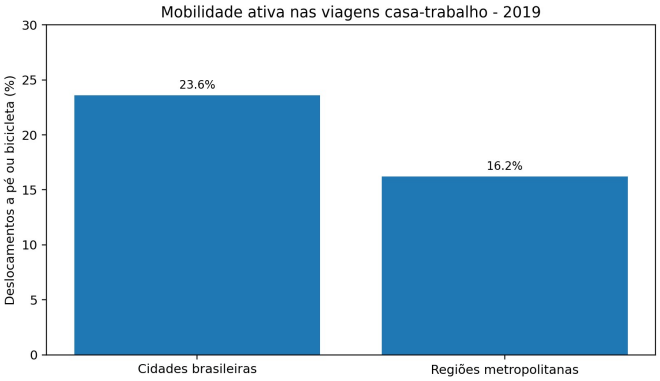
Fonte: Elaboração própria com base no IBGE (2024a).

MOBILIDADE COTIDIANA E DESIGUALDADE DE ACESSO

Os estudos do Ipea apontam redução do transporte coletivo e aumento do transporte individual motorizado ao longo das últimas décadas. Essa mudança possui efeitos circulares: a perda de passageiros reduz receitas, pressiona tarifas e pode deteriorar frequência e qualidade, estimulando novas migrações para automóveis e motocicletas. Para famílias de renda mais baixa, a compra de veículo nem sempre elimina a vulnerabilidade, pois acrescenta gastos com combustível, manutenção e crédito. Pereira et al. (2021) mostram que a transição modal ocorre também em cidades médias e pequenas, ampliando congestionamentos e sinistros.

A mobilidade ativa continua relevante. Em 2019, 23,6% da população ocupada nas cidades brasileiras realizava a viagem casa-trabalho a pé ou de bicicleta; nas regiões metropolitanas, o percentual era 16,2%. Pereira e Vieira (2024) observam, contudo, queda generalizada desse tipo de deslocamento. A diminuição não deve ser interpretada como simples preferência individual, pois calçadas descontínuas, travessias perigosas, altas velocidades e ausência de ciclovias reduzem a segurança e o conforto. Em áreas periféricas, caminhar muitas vezes é necessidade, não escolha apoiada por infraestrutura adequada.

Gráfico 2 - Participação da mobilidade ativa nas viagens casa-trabalho - 2019



Fonte: Elaboração própria com base em Pereira e Vieira (2024).

ACESSIBILIDADE, RENDA E TECNOLOGIAS DE TRANSPORTE

O indicador de mobilidade ativa precisa ser lido em conjunto com distância e condições urbanísticas. Uma viagem curta a pé em bairro bem equipado difere de longos percursos até pontos de ônibus, realizados em vias sem calçada ou iluminação. Da mesma forma, a bicicleta pode funcionar como modo principal ou como conexão ao transporte coletivo, desde que existam estacionamentos, integração e segurança. Políticas fragmentadas, limitadas a trechos isolados de ciclovias, têm menor capacidade de alterar padrões de deslocamento.

Os aplicativos de transporte ampliam a flexibilidade em determinados horários e locais, mas a concentração social de usuários mostra que não substituem uma rede pública universal. A pesquisa de Warwar e Pereira (2022) indica menor adoção nas periferias metropolitanas e no interior. Além do preço, pesam a disponibilidade de motoristas, a cobertura digital, as formas de pagamento e a variação tarifária. A regulação deve considerar condições de trabalho, integração com sistemas públicos e impactos sobre congestionamento, sem apresentar a plataforma como solução única.

A desigualdade de acesso também se mani-

festa no tempo. Trabalhadores com jornadas rígidas e baixa autonomia possuem menor capacidade de evitar horários de pico. Mulheres responsáveis por cuidado realizam múltiplas paradas, tornando inadequadas tarifas que penalizam integrações demoradas. Pessoas idosas e com deficiência dependem de veículos, pontos e calçadas acessíveis. O planejamento precisa incorporar esses diferentes ritmos, em vez de pressupor um passageiro padrão que realiza apenas uma viagem direta entre residência e emprego.

FAVELAS, PERIFERIAS E JUSTIÇA SOCIOESPACIAL

A presença de 16,39 milhões de pessoas em favelas e comunidades urbanas mostra que a precariedade não é marginal ao processo de urbanização. Esses territórios podem ocupar encostas, várzeas, áreas centrais valorizadas ou extensas periferias, apresentando densidades e formas distintas. O Sudeste concentrava 6.016 dessas áreas e 7,11 milhões de moradores, enquanto Norte e Nordeste reuniam percentuais expressivos em relação às suas populações urbanas. A leitura geográfica exige observar tanto números absolutos quanto condições locais de integração (IBGE, 2024b).

Tabela 2 - Favelas e comunidades urbanas por grande região - 2022

Região	Número de áreas	População residente
Norte	1.438	3.281.350
Nordeste	3.313	4.638.546
Sudeste	6.016	7.111.294
Sul	1.278	967.755
Centro-Oeste	303	391.870
Brasil	12.348	16.390.815

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2022: Favelas e Comunidades Urbanas (2024b).

MOBILIDADE COMO COMPONENTE DA URBANIZAÇÃO DE FAVELAS

Intervenções em favelas costumam priorizar saneamento, contenção de encostas e regularização, mas a mobilidade deve integrar o projeto desde o início. Ruas estreitas, fortes declividades e ocupação densa exigem soluções adaptadas: escadarias qualificadas, planos inclinados, micro-ônibus, passarelas, iluminação e conexão segura com corredores estruturais. Melhorar somente o interior do assentamento, sem garantir acesso à rede urbana, mantém barreiras ao emprego e aos serviços.

A valorização decorrente de obras pode produzir remoções indiretas, caso não existam mecanismos de proteção da permanência. Oliveira et al. (2022) ressaltam a importância de avaliações que considerem efeitos sociais e territoriais. A participação comunitária auxilia a identificar percursos cotidianos invisíveis aos levantamentos convencionais, como trajetos para creches, feiras, pontos informais de embarque e redes de cuidado. Esses conhecimentos melhoram o desenho de intervenções e evitam que soluções tecnicamente padronizadas ignorem usos reais do espaço.

A justiça socioespacial requer distribuição mais equilibrada de oportunidades. Reduzir desigualdades de mobilidade não significa apenas acelerar viagens periféricas ao centro, mas também criar empregos, escolas, saúde e cultura próximos às áreas de moradia. Centralidades locais fortalecidas diminuem a necessidade de deslocamentos longos e valorizam economias de bairro. Essa estratégia deve ser combinada a redes de transporte de alta capacidade, pois a população continuará realizando viagens metropolitanas e precisa fazê-las com segurança, custo adequado e confiabilidade.

DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO

Os dados analisados apontam quatro diretrizes. A primeira é articular uso do solo e transporte. Novos empreendimentos habitacionais devem ser localizados em áreas conectadas, evitando conjuntos distantes que criam dependência de viagens caras. A segunda é priorizar o transporte coletivo por meio de corredores, faixas exclusivas, integração tarifária e financiamento estável. A terceira é formar redes contínuas de calçadas e ciclovias, com desenho universal. A

quarta é fortalecer governança metropolitana e sistemas públicos de informação.

A Pemob contribui para organizar dados, mas a qualidade das políticas depende da capacidade municipal de produzir diagnósticos, planos e avaliação. Municípios precisam conhecer origem e destino das viagens, frequência, lotação, acessibilidade dos pontos e distribuição territorial das tarifas. Dados de bilhetagem e plataformas podem complementar pesquisas domiciliares, desde que sejam tratados com transparência e proteção de dados. Indicadores devem ser desagregados por renda, gênero, raça, idade e localização.

O financiamento constitui questão decisiva. Sistemas sustentados quase exclusivamente pela tarifa cobrada do passageiro transferem o custo para quem depende do transporte e tornam o serviço vulnerável à queda de demanda. Modelos que combinam orçamento público, contribuições de beneficiários indiretos, fundos urbanos e mecanismos de captura da valorização podem ampliar estabilidade. A definição das fontes precisa vir acompanhada de metas de qualidade, controle social e prestação de contas.

Por fim, o planejamento deve avaliar acessibilidade, e não apenas velocidade. O indicador central é quantas oportunidades podem ser alcançadas em determinado tempo e custo. Uma cidade pode apresentar vias rápidas e, ainda assim, manter grande parte da população distante de empregos e serviços. A mudança de enfoque permite comparar bairros, identificar vazios de atendimento e orientar investimentos para reduzir desigualdades. Mobilidade urbana, nesse sentido, constitui política de desenvolvimento territorial e de cidadania.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo demonstrou que a urbanização brasileira é extensa e regionalmente diferenciada, mas permanece marcada por segregação residencial e acessibilidades desiguais. O fato de 87,4% da população viver em áreas urbanas amplia a importância das cidades, sem assegurar integração entre moradia, trabalho e serviços. A expansão periférica, a presença de favelas e comunidades urbanas e a concentração de oportunidades produzem trajetos cotidianos longos e custos desproporcionais para grupos socialmente vulneráveis.

A análise das tendências de mobilidade revelou perda de participação do transporte coletivo, crescimento da motorização individual e redução da mobilidade ativa. Aplicativos acrescentam alternativas, porém seu uso social e espacialmente concentrado limita a capacidade de enfrentar desigualdades. Portanto, soluções baseadas apenas em tecnologia ou obras viárias não substituem redes públicas, acessíveis e integradas. A prioridade deve recair sobre pessoas e oportunidades, não sobre a circulação de veículos.

Conclui-se que o enfrentamento da desigualdade socioespacial exige planejamento conjunto de transporte, habitação, uso do solo, acessibilidade e desenvolvimento de centralidades periféricas. Políticas eficazes devem combinar financiamento estável do transporte coletivo, infraestrutura contínua para pedestres e ciclistas, proteção da permanência em áreas urbanizadas e governança metropolitana. A mobilidade, quando tratada como direito e instrumento de organização territorial, pode contribuir para uma cidade mais inclusiva, saudável e ambientalmente sustentável.

REFERÊNCIAS

ALVIM, Angélica Tanus Benatti et al. Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre um desafio contemporâneo. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 26, 2024. Disponível em: https://www.scielo.br/j/cm/a/FgWs9rwTDRvwnB9wdTBkKhH/. Acesso em: 14 jul. 2026.

BRASIL. Ministério das Cidades. Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana - Pemob 2023. Brasília, DF, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/ptbr/assuntos/mobilidade-urbana/pesquisa-nacional-de-mobilidade-urbana-pemob. Acesso em: 14 jul. 2026.

HANNAS, Alice S. C. D. et al. Mobilidade urbana e desigualdades de gênero na cidade brasileira. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 16, 2024. Disponível em:

https://www.scielo.br/j/urbe/a/KFSjvYyKmLDVrct3ZJPdHKR/. Acesso em: 14 jul. 2026.

IBGE. Censo Demográfico 2022: malha de setores censitários: situação urbana e rural. Rio de Janeiro: IBGE, 2024a. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/4b9455fad37377f6e8326a7dc5cdc174.pdf. Acesso em: 14 jul. 2026.

IBGE. Censo Demográfico 2022: favelas e comunidades urbanas: resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2024b. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/apps/pgi/pdf/Censo%20Demogr%C3%A1fico%202022%20-%20Favelas%20e%20Comunidades%20Urbanas%20-%20Resultados%20do%20universo%20-%202024%2011%2006.pdf. Acesso em: 14 jul. 2026.

LAMEIRA, Verônica et al. Mobilidade para trabalho na Região Metropolitana de São Paulo: perfis de trabalhadores pendulares. Revista Brasileira de Estudos de População, Rio de Janeiro, v. 38, 2021. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rbepop/a/vHvwPJvLfHw4HjjWVc4NKJH/. Acesso em: 14 jul. 2026.

OLIVEIRA, Maria Clara Nunes et al. Intervenções urbanas em áreas periféricas: uma revisão sistemática de literatura. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 14, 2022. Disponível em: https://www.scielo.br/j/urbe/a/dGSgrNRYrMwdD6bvLJZhMrt/. Acesso em: 14 jul. 2026.

PEREIRA, Rafael H. M. et al. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. Brasília, DF: Ipea, 2021. (Texto para Discussão, n. 2673). Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713. Acesso em: 14 jul. 2026.

WARWAR, Lucas; PEREIRA, Rafael H. M. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil II: características e padrões de consumo da mobilidade por aplicativo. Brasília, DF: Ipea, 2022. (Texto para Discussão, n. 2781). Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/11240. Acesso em: 14 jul. 2026.

PEREIRA, Rafael H. M.; VIEIRA, João Pedro Bazzo. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil III: o uso da mobilidade ativa. Brasília, DF: Ipea, 2024. (Texto para Discussão, n. 3024). DOI: 10.38116/td3024-port.