



**VI CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:  
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS  
VII SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS  
VI CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

**Eixo Direito À Cidade**

**Direito à cidade em Araraquara (SP) e a mobilidade urbana**

Franciele Miranda Ferreira Dias<sup>1</sup>  
Michael Douglas Dias Brumati<sup>2</sup>

**Resumo:** Discute-se o conceito de direito à cidade a partir de Henry Lefebvre associado à contribuição de outros autores, balizando a discussão sobre a mobilidade urbana, centrada no transporte público coletivo, no caso o ônibus. Defende-se que a mobilidade urbana ineficiente prejudica o direito à cidade dos cidadãos e, no caso de Araraquara, adiciona-se a expressiva periferização urbana, produzida pelo poder público e mercado imobiliário, o que torna os deslocamentos urbanos cada vez mais difíceis. A metodologia envolveu revisão bibliográfica e documental, utilização de dados e informações de diversos sites governamentais, jornais locais e da empresa Paraty Mobilidade.

**Palavras-chave:** direito à cidade; mobilidade urbana; transporte público.

**Abstract:** This paper discusses the concept of the right to the city, drawing on the work of Henry Lefebvre and incorporating the contributions of other authors. It frames the discussion on urban mobility, focusing on public transportation, specifically buses. The argument is made that inefficient urban mobility undermines the right to the city for city dwellers, and in the case of Araraquara, this is further exacerbated by significant urban peripheralization driven by public authorities and the real estate market, making urban travel increasingly difficult. The methodology involved a bibliographic and documentary review, and the use of data and information from various government websites, local newspaper and the Paraty Mobilidade company.

**Keywords:** Right to the city; urban mobility; public transportation.

## 1 - INTRODUÇÃO

O trabalho, fruto das pesquisas desenvolvidas no âmbito do grupo de pesquisas GEDIC (Grupo de Estudos sobre Direito à Cidade e Processos Espaciais Urbanos)<sup>3</sup> tem como objetivo central debater quais as perspectivas de acesso ao direito à cidade para a população da cidade de Araraquara, considerando a mobilidade urbana, que no caso dessa cidade, vincula-se presentemente ao transporte coletivo na figura do ônibus. Os demais objetivos do trabalho são discutir conceitualmente o direito a cidade a partir de Henry Lefebvre associando a outros autores, situando a discussão ao caso da cidade de Araraquara, que passou por expressivo processo de periferização urbana recente. Também se objetiva nesse trabalho, refletir sobre as

<sup>1</sup> Professora Assistente no Departamento do Departamento de Ciências Sociais da FCLAr – Unesp. franciele.ferreira-dias@unesp.br

<sup>2</sup> Mestrando em Ciências Sociais na FCLAr – Unesp. michael.douglas@unesp.br

<sup>3</sup> Grupo atrelado ao Departamento de Ciências Sociais da FCLAr – Unesp, Campus de Araraquara.



mudanças no transporte público de Araraquara, que reflete lógicas neoliberais, não possibilitando uma mobilidade urbana adequada aos cidadãos que dependem do transporte coletivo.

Justifica-se a temática apresentada por conta dos recentes aumentos do preço do transporte público local, a insatisfação dos usuários, mas principalmente pelo fato de que a mobilidade urbana é uma das dimensões do direito à cidade e não tem sido satisfatória em Araraquara. O artigo divide-se em uma breve discussão conceitual sobre o direito à cidade, o histórico do transporte público em Araraquara, seguido pelas reflexões relativas ao período hodierno, conclusões e referências.

A metodologia envolveu a revisão bibliográfica sobre o conceito de direito à cidade, documental, no que concerne a história do transporte público em Araraquara e em sites vinculados à imprensa local, no tocante às notícias mais recentes sobre o transporte público nessa cidade.

## **2 – DESENVOLVIMENTO**

### **2.1- Direito à cidade: uma discussão atual**

A cidade é historicamente o local onde as diferenças se encontram, onde a ação coletiva é executada, seja pelas formas de ocupação desse espaço, pelo exercício da cidadania ou pelas possibilidades da mobilidade intraurbana. Na cidade capitalista, no entanto, esse espaço urbano tornou-se mercadoria.

Na realidade brasileira, a cidade capitalista é a dicotomia da divisão entre centro *versus* periferia, sendo que a centralidade urbana aglomera a riqueza do capital, localizadas as áreas comerciais mais bem servidas de equipamentos públicos e caracterizadas pela melhor qualidade de vida. A periferia tornou-se o oposto dessa lógica, com infraestrutura precária, déficit de atuação do poder público, menor qualidade de vida e dificuldade de acesso a equipamentos públicos. Como resultado, há o crescimento de cidades cada vez mais desiguais, observável, entre outros aspectos, a partir da dificuldade de acesso que a população periférica tem aos espaços comuns de vivência mais bem servidos de infraestrutura urbana. A ineficiência do serviço de mobilidade intraurbana oferecido aos cidadãos, que no caso das cidades brasileiras é majoritariamente representada pelo transporte coletivo urbano, que na figura do ônibus reflete essa crescente desigualdade.

Nesta lógica do capital, a mobilidade é entendida como uma mercadoria e não mais um direito. A formação das cidades capitalistas resultou em centros urbanos fragmentados, divididos entre periferias subdesenvolvidas e espaços centrais com maiores investimentos públicos. Ao passo que o transporte, e as formas como é executada a mobilidade intraurbana, determina a forma de ocupação do solo, é nele que reside a raiz das desigualdades no direito à cidade.

Em 1968 o sociólogo e filósofo francês Henri Lefebvre, publicou a obra “O direito à cidade”, cujo significado envolvia que os cidadãos tivessem direito à vida urbana, a um



humanismo e democracia renovados. Lefebvre (2011) tratou do caso de Paris (França) durante a década de 1970, no qual predominava um urbanismo enquanto ideologia e prática, que preconizava mudanças higienistas nas cidades, promovidos por reformas urbanas. O autor percebeu fatores temporalmente anteriores, como o domínio burguês pós Jornadas de Junho de 1848 e o fim da antiga Paris, promovido entre 1853 e 1879 por meio da reforma urbana efetuada pelo então prefeito George-Eugène-Hausmann, “o artista demolidor” destruiu a “essência” da cidade, ou seja, a cidade da festa, do encontro, da arte, intensificando a problemática urbana.

Nas décadas seguintes, cria-se cidades “planejadas”, num contexto de uma sociedade industrial, buscando o embelezamento e a gentrificação, atendendo interesses de investidores do capital imobiliário, dado que o capital é cada vez mais móvel e os investimentos podem ocorrer em qualquer lugar. A cidade passa a não ser mais uma “aldeia ou comunidade” e sim uma organização corporativa bem como a habitação não é mais um serviço público, mas um item incorporado à economia de mercado, sendo que o valor de troca passa a suplantar o valor de uso. Como resultado, nota-se um processo de suburbanização, que descentraliza a cidade, dissipando a consciência urbana, criando-se periferias desurbanizadas. Desse modo, a maior parcela dos cidadãos passa a estar à margem, sobrevivem, mas não participam da cidade, seja dos atos decisórios, seja dos eventos culturais, festivos, do acesso à vida urbana em si.

Henry Lefebvre (2011) propõe uma cidade que congregue o direito à vida urbana, à liberdade e à individualização; o valor de uso prevalecendo sob o valor de troca, uma cidade que seja algo além de um lugar de consumo e o consumo do lugar. Nesses termos, a maioria dos cidadãos não tem o direito à cidade, que é possibilitado apenas aqueles que podem pagar pelas benéficas. Porém, o autor propõe uma reforma urbana, com participação da população objetivando atingir o direito à cidade. Mas a reforma urbana não tem resolvido os problemas urbanos de fato, dado que se atrela a um movimento neoliberal de produção do espaço urbano ao passo que não tem a participação massiva da população.

Para Souza (2005), a reforma urbana tem sido promovida por diferentes gestões urbanas, sob o objetivo de “desenvolver o urbano”, através do “desenvolvimento econômico” (crescimento econômico e modernização tecnológica), que na realidade tem se configurado na mera expansão urbana e na sofisticação da cidade. O autor afirma que o desenvolvimento econômico deve ser um meio de promoção da qualidade de vida, porém não um fim, objetivando a melhoria do bem-estar da população e justiça social.

Por essa razão, o geógrafo David Harvey (2014), a partir da observação de diversos movimentos anticapitalistas que ocorreram em várias cidades, destacando-se o caso de Nova Iorque (EUA), precisamente *Ocuppy Wall Street*, em que grupos sociais lutavam contra a transformação de moradia e espaços públicos em mercadoria, intensificadas pela financeirização do mercado imobiliário, retomou a discussão sobre o direito à cidade (Harvey et al, 2012). O título da obra “Cidades Rebeldes” (Harvey, 2014) aponta que a reforma urbana proposta por Lefebvre não gerou o direito à cidade e que o caminho será inevitavelmente a revolução urbana originária da ação popular. Para o autor é necessário reconstruir um novo tipo de cidade a partir da



realidade capitalista e da globalização, mudando como as pessoas percebem seu cotidiano.

Conforme Harvey (2014), o direito à cidade: não é individual ou coletivo e sim a reinvenção da cidade; é a mudança do cotidiano e não apenas o acesso à infraestrutura e serviços; é apropriar-se da cidade, participar do planejamento; controlar a produção e o uso dos excedentes, associado à urbanização;

Além disso, “viver na cidade” tem se tornado cada vez mais desafiador, corroborado por Vainer (2011), pois o Consenso de Washington teve influência no planejamento urbano, pois lugar do planejamento moderno compreensivo, marcado por uma ação diretiva do Estado, expressa entre outros por elementos como zoneamentos e nos planos diretores, têm sido observado um planejamento competitivo que se pretende flexível amigável aos mercado ( *make friendly*) e orientado pelo e para o mercado (*market oriented*), ou seja, um planejamento estratégico (para quem?), no qual as cidades eficientes são as que aproveitam as oportunidades e são boas para investimentos. Nessa perspectiva, não se pode observar um caminho plausível para que os cidadãos possam ter direito à cidade.

No Brasil, com o Estatuto da cidade (Lei nº 10.257/2001), o “direito à cidade” supostamente perdeu o sentido pois tornou-se política estatal. Mas, a inércia e outros fatores como o enorme aumento do custo de vida, a desindustrialização e crise econômica recente que influenciaram os investimentos no setor imobiliário, a precarização do trabalho, a produção estatal de infraestruturas e moradias via Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, Minha Casa Minha Vida - PMCMV, que não foram capazes de resolver o déficit habitacional, mas resultaram num aumento da especulação imobiliária, contribuíram para a série de eventos das jornadas de junho de 2013 (Antunes e Braga, 2014).

Consequentemente, as discussões sobre o direito à cidade no Brasil têm sido tratadas amplamente nos últimos anos, considerando as dificuldades de acesso a moradia, os problemas acerca da participação popular no planejamento urbano, o mercado global de terras e especulação imobiliária, entre outros elementos. Nesse artigo, discute-se a mobilidade urbana, ou seja, como a população cidadina pode se deslocar pela cidade, defendendo que a mobilidade deve ser um direito e não uma mercadoria.

## **2.2 – O transporte público em Araraquara-SP**

A partir da revisão bibliográfica e documental da trajetória do serviço de transporte público em Araraquara, observa-se uma transformação na dinâmica de movimentação pelo espaço intraurbano. Inicialmente, em uma realidade de cidade centralizada, onde o centro urbano e os bairros periféricos estavam próximos, o serviço era ofertado por veículos elétricos, os trólebus, realizando percursos rápidos e concentrados nas regiões centrais e pericentrais.

As mudanças na legislação urbana implementadas a partir de 1950 impulsionaram alterações na forma de ocupação do solo, cujas alterações no perímetro urbano forneceram as bases legais para uma rápida e contínua expansão da mancha urbana. Esse crescimento, no



entanto, não foi acompanhado pela frota dos trólebus, que deram lugar a empresas privadas, cuja infraestrutura de operação não demandava maiores investimentos nos novos bairros. Os percursos aumentaram em distância e em tempo gasto na mobilidade intraurbana cotidiana. Essa mudança impactou diretamente o direito à cidade da população residente dos novos bairros periféricos, dificultando o acesso irrestrito ao restante da cidade. O aumento contínuo da tarifa, o sucateamento da frota de veículos, bem como os itinerários insuficientes para atender a demanda populacional, impactaram nas possibilidades de vivenciar a cidade por completa.

As modificações na legislação municipal urbana trouxeram maior infraestrutura para Araraquara. O Código Sanitário do Estado de São Paulo, com suas medidas higienistas, padronizou o crescimento urbano, e em 1906, criou-se o Plano de Melhoramentos Urbanos. Tal plano buscou sobretudo o embelezamento da cidade e a completa regularização de loteamentos em sua malha urbana, elevando Araraquara a condição de cidade jardim no interior paulista (Carvalho e Gonçalves, 2020).

A mobilidade urbana até este período era realizada por charretes, alguns poucos veículos coletivos motorizados, veículos próprios, a pé ou de bicicleta (Oliveira et al, 2024, p. 5). As distâncias das áreas residenciais até as regiões centrais de comércio e trabalho eram pequenas, mais propícias para a mobilidade ativa. Contudo, o crescimento da mancha urbana era contínuo e novas formas de transporte intraurbano eram necessárias.

Em 1958, buscando inovação e pioneirismo, além de atrair novos empreendimentos comerciais e industriais para o município, foi instituída a Lei nº 713 de 4 de dezembro de 1958, definindo a criação da Companhia Trólebus Araraquara (CTA), cuja vigência de contrato seria de 50 anos. A CTA foi uma sociedade anônima, cuja forma de financiamento foi realizada a partir da cobrança de uma taxa adicional no Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) da população (Cintrão et al, 2007).

Os trólebus eram veículos elétricos, operados a partir de uma rede aérea distribuída pelas principais ruas e avenidas. A operação iniciou com duas linhas, Fonte-Estação e Vila Xavier-Carmo, percorrendo 19km de rede aérea bifilar e abrangendo os bairros residenciais da época. Em comparação com a atual frota de veículos para o transporte público, os trólebus possuíam maior conforto, eram mais silenciosos e operavam um serviço não poluente. No auge de sua expansão, a empresa contava com 79km de extensão da rede aérea e 39 veículos operando (Oliveira et al, 2024, p. 10).

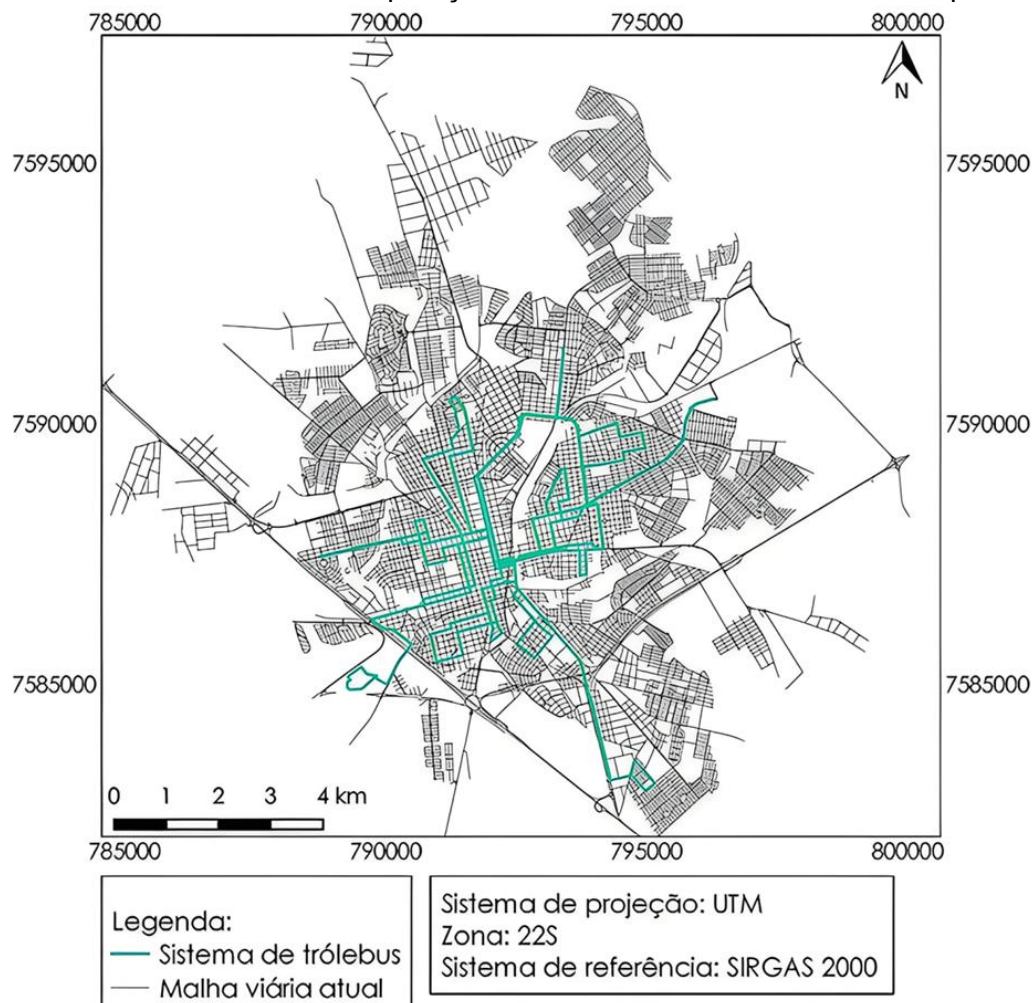
No entanto, a rápida expansão urbana de Araraquara não foi acompanhada pela expansão do próprio sistema dos trólebus. A partir do primeiro plano diretor, iniciado na década de 1950, novos loteamentos residenciais foram implementados em regiões desconexas da mancha urbana preexistente. Muitos desses novos bairros não continham pavimentação ou estrutura suficiente para a rede elétrica que o serviço necessitava.

Na Figura 1 visualiza-se o Sistema trólebus em comparação com a malha viária atual de Araraquara. Nota-se que o sistema não abrangia os novos bairros que foram paulatinamente criados nas últimas décadas. Destaca-se o Jardim Roberto Selmi Dei, maior bairro de



Araraquara, criado na década de 1980 e que contém habitações oriundas de diferentes programas habitacionais. De acordo com David (1993), o bairro, criado a partir da especulação imobiliária, em sua entrega, não contava com asfaltamento das ruas e avenidas, o saneamento básico estava em construção e a rede elétrica era precária bem como as linhas de trólebus não eram capazes de servir ao local. Conforme Balestrini (2016) a distância entre o bairro e a última rua asfaltada da cidade era de aproximadamente 5km, característica que dá o teor segregatório ao bairro (Balestrini, 2016). O ônibus tornou-se a opção para atender esse bairro e os demais que foram criados nas últimas décadas.

**Figura 1** - Sistema trólebus em comparação com a malha viária atual de Araraquara



**Fonte:** Borchers, Ferreira (2022), adaptado de Ferreira (1995) e Pierini (2020).

Tais fatores impactaram diretamente a oferta de transporte público e a mobilidade intraurbana desses moradores de regiões afastadas dos centros comerciais, empresariais e residenciais consolidados. O aumento das distâncias entre bairros periféricos e a região central impulsionou a transição do modelo de transporte coletivo de matriz elétrica para o de matriz a combustão. Os veículos a diesel não carecem de grandes estruturas para sua operação, sendo um meio de transporte mais viável para as cidades em comparação com o modelo de veículos



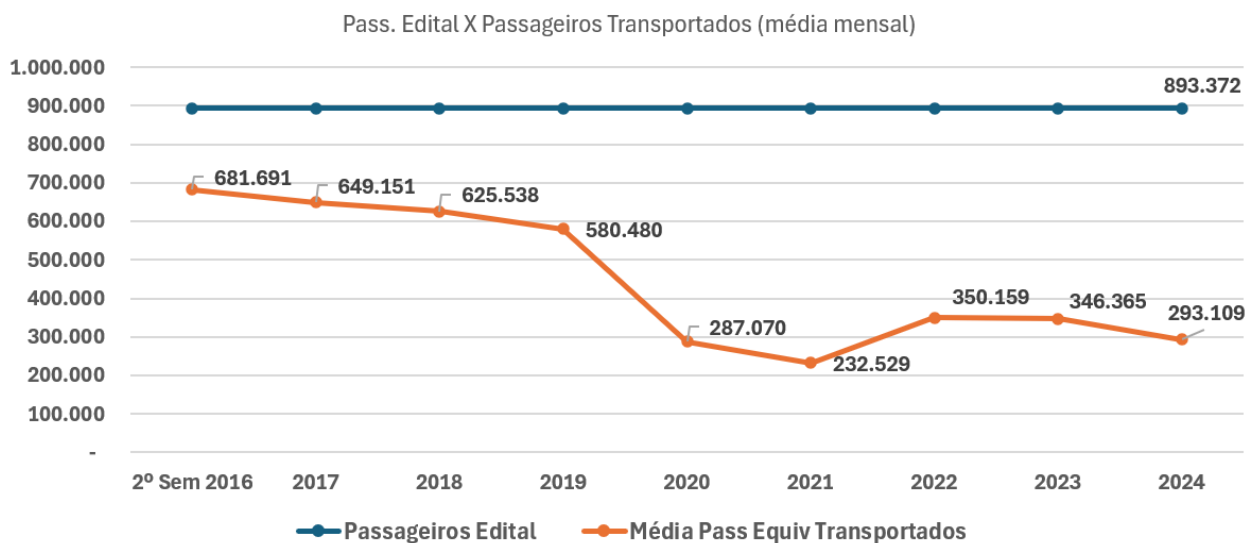
elétricos. Nos novos bairros, estes ônibus puderam transitar mesmo sem a infraestrutura urbana adequada finalizada.

Contudo, a precariedade passou a ser evidente conforme o número de passageiros foi aumentando. Aos poucos, as regiões periféricas passaram a ser atendidas pela nova empresa presente em Araraquara, a Viação Paraty. A problemática reside, sobretudo, no impacto que o transporte coletivo a diesel, caracterizado como sendo um modelo 'sem barreiras' de operação, impõe sobre a própria formação da cidade. Os grandes loteamentos estritamente residenciais passam a ocupar áreas cada vez mais distantes, no caso de Araraquara, possíveis graças as alterações na área do perímetro urbano (Pierini, Lunardi e Falcoski, 2021). Este vetor de crescimento foi impulsionado pelo novo modelo de transporte público presente na cidade.

O direito à cidade deste cidadão que reside na periferia é prejudicado justamente pela dificuldade em acessar pontos do município de interesse coletivo, como as áreas comerciais, industriais, espaços de lazer etc. No caso de Araraquara, quanto mais a cidade se expandiu, menos eficiente foi a cobertura do transporte coletivo. Essa eficiência não está posta apenas na criação dos itinerários, mas também nos horários disponíveis, no conforto dos veículos, na segurança das paradas e na periodicidade com que esse serviço abrange estes locais distantes.

O fim das operações dos trólebus em Araraquara ocorreu em 1999 após constantes diminuições de sua frota, contínuo crescimento urbano periférico e incrementação dos veículos a diesel no serviço urbano. Os altos custos dos veículos e da energia elétrica foram apontados como fatores para a inviabilidade do sistema (Borchers, Ferreira, 2022). No cenário de constante expansão da mancha urbana, os veículos a diesel se mostraram mais capazes de suportar o novo contingente populacional e as novas distâncias impostas por tal crescimento, evidenciando o que Maricato (2011, p. 183 apud Carvalho, Brito, 2016) diz ao sustentar que a ocupação do solo urbano é orientada, sobretudo, pelo transporte.

Apesar do fim da circulação dos trólebus, o controle sobre o serviço ainda foi feito pela CTA até 2016, sendo responsável pelo planejamento e operação do transporte público. Neste ano, foi realizado processo licitatório, concedendo por 20 anos o serviço para o Consórcio Araraquara de Transportes (CAT), composto pela Viação Paraty e a Empresa Cruz (Borchers, Ferreira, 2022). Esse movimento de privatização ocorre em um momento de avanço neoliberal nas políticas públicas brasileiras, bem como com a chegada de empresas de transporte por aplicativo ao país. O gráfico "Média de passageiros comparada com a estimativa do edital de concessão" ilustra o processo de diminuição do número de passageiros, fato que a empresa Paraty passou a utilizar para "justificar" o corte nos horários e mudanças nos itinerários, tornando ainda mais difícil para o morador periférico acessar outros pontos da cidade.

**Gráfico 1 - Média de passageiros comparada com a estimativa do edital de concessão**

**Fonte:** adaptado de Consórcio Araraquara de Transportes (CAT), 2024

A privatização transforma a forma como o serviço é entendido, onde a população passa de passageiro para cliente, numa lógica capitalista de ocupação e percurso no espaço urbano. As empresas de transporte público buscam, sobretudo, a maximização de seus lucros, para tanto, enfraquecem a concorrência, sucateiam a frota de veículos, retiram itinerários e superlotam seus veículos.

Em contraste com o esperado no edital de concessão, a queda no número de passageiros ano após ano revela que a dinâmica de realização dos percursos urbanos diários pela população se alterou. Nota-se que durante e após a pandemia de Covid-19, a queda acentuou-se, seja pelo avanço no trabalho *home-office*, pela compra do carro e motocicleta próprios ou ainda pela flexibilização dos transportes por empresas como Uber e 99 táxis, Araraquara seguiu uma tendência que impacta cidades grandes e médias do Brasil (Santini, p. 51). Essa queda no número de passageiros determina diretamente a forma como a cobrança tarifária é feita pelas empresas. No quadro 1, verifica-se o paulatino aumento da tarifa de transporte público em Araraquara, destarte a piora do serviço, seja pela frota sucateada, seja pela diminuição da quantidade de horários.

**Quadro 1 - Variação tarifária de 2016 a 2024**

ANO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
VALOR	3,20	3,50	3,60	3,85	3,85	4,10	4,35	5,00	5,40	5,00	5,25

Fonte: adaptado de Consórcio Araraquara de Transportes (CAT), 2024.

A elevação tarifária anual é justificada pelos gastos operacionais das empresas que executam o serviço, segundo o setor, cada vez mais altos no país. No entanto, é necessário que se modifique essa dinâmica e que se passe a cobrar pelo serviço e não pela demanda. Um



veículo que transporta setenta passageiros pela linha Selmi Dei-Terminal, em Araraquara, tem o mesmo gasto operacional quando transporta apenas um passageiro (Santini, 2024).

Nos últimos anos diversos setores da sociedade se engajaram nas discussões sobre a implementação de tarifa zero em Araraquara. O atual prefeito do município, Claudio Lapena (PL), teve a tarifa zero como promessa de campanha nas eleições de 2024. Em seu primeiro ano de governo, algumas ações controversas na pasta de mobilidade urbana foram tomadas. Em abril de 2025 a Câmara Municipal de Araraquara aprovou a Lei nº 11.530, que estabelece o Fundo Municipal de Transporte Público e o Programa Tarifa Zero, aumentando o subsídio mensal as empresas para R\$ 690.000,00, com o objetivo de reduzir gradualmente a tarifa (Araraquara, 2025). Seguindo este objetivo, a tarifa cobrada de segunda-feira a sexta-feira de R\$5,40 caiu para R\$5,00 em maio de 2025, e aos finais de semana foi reduzida de R\$2,70 para 2,50 (Araraquara, 2025).

A partir do cronograma proposto pelo Plano de Mobilidade Urbana de 2022, projetado por pesquisadores da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), em novembro de 2025 foram realizadas modificações nos horários de atendimento do Terminal Central de Integração (TCI), cujas catracas foram retiradas com a justificativa por parte da prefeitura de flexibilização das integrações entre os itinerários (Acidade On, 2025). No entanto, a medida causou transtornos aos usuários. A integração entre diferentes linhas passou a contemplar apenas os usuários que detêm o cartão de transporte urbano, a integração não é possível caso o pagamento seja realizado em dinheiro. Contudo, a falta de informações claras por parte da empresa operadora do serviço e do poder público, geraram confusões na rotina dos usuários, que por vezes pagaram por duas passagens, não havendo integração.

Em janeiro de 2026 a tarifa sofreu reajustes determinados de acordo com o meio de pagamento utilizado. Aos usuários do vale transporte o valor subiu para R\$6,00. Para usuários do cartão NovoCard passou para R\$5,25. Os pagamentos em dinheiro direto na catraca passaram para R\$5,50. Estudantes que pagam meia desembolsarão R\$2.62, mesmo valor da tarifa turística, exercida aos domingos e feriados (Acidade on, 2026). A medida, porém, não agradou os usuários, que se viram confusos com a variação de valores.

Em reportagem do portal de notícias G1 (2026), a secretaria de assuntos de segurança e mobilidade urbana justificou que o aumento de 20% da tarifa em relação ao ano de 2025 foi necessário para cobrir gastos operacionais do sistema. Após decisão da justiça, a tarifa passou a ter um único valor, R\$5,25, independente do meio de pagamento escolhido. Os aumentos na cobrança tarifárias demonstram que a mudança necessária para o sistema apresentar “saúde financeira” e executar o papel democrático delimitado pela legislação passa pela transformação no cálculo de cobrança.

A modificação na fórmula de cobrança pode evitar os prejuízos financeiros em momentos de crise econômica ou epidêmica, como a vivenciada durante a pandemia de Covid-19, onde o número de passageiros caiu de forma geral no país. Essa mudança poderia levar as cidades a adotar modelos de tarifa zero, um mecanismo democrático que coloca o cidadão no centro de



importância de toda a operação viária.

Neste sentido, a mobilidade é um direito, não uma mercadoria (Santini, 2019, p. 19-8) e a população é usuária, não pode ser entendida como clientela. Ao estabelecer essa mudança, é possível estimular o cidadão a modificar seus percursos intraurbanos diários, seja durante a semana de trabalho ou aos finais de semana. A configuração do atual sistema de transporte em Araraquara não permite que o indivíduo, principalmente aqueles residentes em bairros periféricos, circulem por qualquer local da cidade sem que haja um gasto excessivo de tempo e dinheiro.

### 3- RESULTADOS E CONCLUSÕES

O trabalho, fruto das pesquisas desenvolvidas no âmbito do grupo de pesquisas GEDIC, trouxe uma breve reflexão teórica sobre o direito à cidade e buscou pautar a discussão sob o viés da mobilidade urbana, para o caso da cidade de Araraquara. Observa-se um processo bastante contraditório em curso e situado na cidade capitalista em um período neoliberal, no qual a cidade passou por excessiva periferização, abandonou um sistema de transporte público eficiente e passou a disponibilizar um modal que não atende satisfatoriamente a população cidadina, sobretudo a periférica.

A cidade de Araraquara, que já foi no passado uma cidade jardim no interior paulista (Carvalho e Gonçalves, 2020), passou, mediante sucessivas mudanças nos planos diretores locais e pela ação do mercado imobiliário, por um processo de periferização muito acentuado. Trata-se de um processo de suburbanização, que descentraliza a cidade, dissipando a consciência urbana, criando-se periferias desurbanizadas (Lefebvre, 2011). Desse modo, a maior parcela dos cidadãos passa a estar à margem, sobrevivem, mas não participam da cidade, seja dos atos decisórios, seja dos eventos culturais, festivos, do acesso à vida urbana em si, dado que a mobilidade urbana não oferece as condições para o acesso ao direito à cidade, principalmente aos moradores periféricos.

Cabe salientar que há diversas outras pesquisas em andamento, procurando compreender outras nuances que envolvem o direito à cidade em Araraquara (o viés da interseccionalidade entre classe social e gênero, os problemas ambientais, a produção de moradias, a participação da população nas políticas que envolvem a cidade no nível local, entre outras), mas que para o presente trabalho, procurou-se pensar sobre a (i)mobilidade urbana dos cidadãos, não possibilitando “acessar a cidade” de forma plena.

### 4- REFERÊNCIAS

ANTUNES, R., & BRAGA, R. (2014). Os dias que abalaram o Brasil: as rebeliões de junho, julho de 2013. **Revista de Políticas Públicas**, n° especial, 41-47.  
APÓS decisão da Justiça, tarifa de ônibus em Araraquara é reduzida para R\$ 5,25. g1 São Carlos e Araraquara, 28 jan. 2026. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2026/01/28/apos-decisao-da-justica-tarifa-de-onibus-em-araraquara-e-reduzida->



[para-r-525.ghtml](#). Acesso em: 04 fev. 2026.

ARARAQUARA (SP). Prefeitura Municipal. Prefeito anuncia redução da tarifa de ônibus.

Araraquara, 30 abr. 2025. Disponível em: <https://araraquara.sp.gov.br/noticias/geral/prefeito-anuncia-reducao-da-tarifa-de-onibus>. Acesso em: 04 fev. 2026.

AUMENTO na tarifa: saiba novo valor do transporte público em Araraquara. A Cidade On Araraquara, Araraquara, 31 dez. 2025. Disponível em:

<https://www.acidadeon.com/araraquara/cotidiano/aumento-na-tarifa-saiba-novo-valor-do-transporte-publico-em-araraquara1/>. Acesso em: 04 fev. 2026.

BALESTRINI, M. **O programa minha casa minha vida e o marco regulatório urbanístico do município**: o caso de Araraquara. UFSCar: São Carlos, 2016. p.164.

BORCHERS, T., & GARCIA FIGUERÔA-FERREIRA, V. (2022). Neoliberalismo e o esvaziamento do Estado no transporte público de Araraquara–SP. **Cadernos Metrópole**, 24(54), 549–576, maio/ago. 2022.

CARVALHO, C.O de; BRITO, F.L. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 7, n. 2, p. 103–132, 2016.

CARVALHO, C.D.G de; GONÇALVES, L.M. O desenvolvimento urbano de Araraquara – SP: a relação entre a produção do espaço urbano e a segregação socioespacial. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, [S. l.], v. 8, n. 64, 2020.

CINTRÃO, J. F. F.; ALVES, E. R. M.; DA LUZ, A.; SOFFNER, A. B.; CINTRÃO, C. F. O sistema trólebus de Araraquara – SP: memória e história do transporte coletivo no período de 1959 a 1999. **Revista Brasileira Multidisciplinar**, [S. l.], v. 20, n. 1, p. 19-34, 2017.

DAVID, E. **Morar e Viver no Selmi-Dei**: conquista e apropriação do espaço na periferia de Araraquara. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências e Letras Araraquara, São Paulo, 1993, 247p.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, D, et al. **Occupy**: movimentos de protestos que tomaram as ruas. Boitempo editorial: Carta Maior, 2012.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

OLIVEIRA, A.A de. et al. **Araraquara**: a era dos trólebus. Clube de autores. Araraquara, ed. 1, São Paulo, 2024.

PIERINI, C. R.; LUNARDI, S. R. G.; FALCOSKI, L. A. N. MOBILIDADE URBANA NÃO-SUSTENTÁVEL: a forma urbana e a priorização dos modais motorizados movidos à combustíveis fósseis em Araraquara (SP). **Cadernos Zygmunt Bauman**, 10(24), 2021.

SANTINI, D. Sem catraca: da utopia à realidade da tarifa zero. *Autonomia Literária*; Fundação Rosa Luxemburgo, São Paulo, 2024, 194p.

SANTINI, D. Passe livre: as possibilidades da tarifa zero contra as distopias da uberização. *Autonomia Literária*; Fundação Rosa Luxemburgo. São Paulo, 2019, p. 152.

TERMINAL de Araraquara passa a funcionar sem catraca todos os dias a partir desta segunda-feira. A Cidade On Araraquara, Araraquara, 4 nov. 2025.

SOUZA, M. J. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

VAINER, C. B. **A cidade de exceção**: reflexões a partir do Rio de Janeiro. In: Encontro Nacional da ANPUR, Rio de Janeiro, 2011, CR-Room.