

DESAFIO DIÁRIO: LIMITAÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERMUNICIPAL EM GUARAREMA

Universidade Presbiteriana Mackenzie

Coordenadoria de Fomento à Pesquisa - Pró-Reitoria de Pesquisa e
Pós-Graduação

Luana Siqueira Bernardes ¹

Apoio: PIVIC Mackenzie

Viviane Manzione Rubio ²

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) ¹

Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade
Presbiteriana Mackenzie

<10396260@mackenzista.com.br>

<viviane.rubio@mackenzie.br>

RESUMO

Esse artigo é resultado de uma pesquisa que investiga a mobilidade intermunicipal, mais especificamente o movimento pendular entre Guararema e Mogi das Cruzes, municípios da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Por meio da análise das condições da experiência diária dos passageiros que realizam o movimento, a pesquisa revela que o transporte atual, além de desconfortável e inseguro, tem impacto nas decisões pessoais e profissionais dos usuários. Destaca-se a interdependência entre as cidades e os problemas enfrentados, como lotação, intervalos irregulares, redução da oferta de ônibus nos fins de semana e durante eventos sazonais, infraestrutura precária em paradas e terminais, além dos riscos nas rodovias para pedestres, passageiros e motoristas. Os dados mostram que, em cinco anos, a demanda aumentou, mas a oferta não acompanhou esse crescimento. Considera-se como potencial de melhorias a reativação da malha ferroviária, para promover deslocamentos mais rápidos, seguros e inclusivos. Por fim, o estudo ressalta a importância de um planejamento urbano integrado para reduzir desigualdades socioespaciais, ampliando assim as oportunidades e o fomento do desenvolvimento regional sustentável.

Palavras-chave: Mobilidade, Intermunicipal, Pendular, Segurança, Desigualdade.

ABSTRACT

This article is the result of a research project that investigates intermunicipal mobility, more specifically the commuting flows between Guararema and Mogi das Cruzes, municipalities of the São Paulo Metropolitan Region (RMSP). Through the analysis of the daily experiences of passengers who undertake this movement, the study reveals that the current transport system, in addition to being uncomfortable and unsafe, influences users' personal and professional decisions. It highlights the interdependence between the cities and the challenges faced, such as overcrowding, irregular intervals, reduced bus services on weekends and during seasonal events, precarious infrastructure at stops and terminals, as well as road risks for pedestrians, passengers, and drivers. The data show that, over the past five years, demand has increased, but supply has not kept pace. The reactivation of the railway network is considered a potential improvement, as it could promote faster, safer, and more inclusive travel. Finally, the study emphasizes the importance of integrated urban planning to reduce socio-spatial inequalities, thereby expanding opportunities and fostering sustainable regional development.

Keywords: Mobility, Intercity, Pendular, Safety, Inequality.

1. INTRODUÇÃO

Diariamente, trabalhadores e estudantes de Guararema, município integrante da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), deslocam-se para cidades vizinhas, como Mogi das Cruzes, Jacareí, Suzano e até mesmo São Paulo, em um movimento pendular, retornando para casa ao final do dia. Esse movimento, conhecido como migração pendular ou movimento pendular, é um fenômeno comum nas regiões metropolitanas brasileiras e refere-se ao deslocamento diário de pessoas que trabalham ou estudam em cidades diferentes daquela na qual residem.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 7,4 milhões de pessoas se deslocam diariamente no Brasil entre cidades (IBGE, 2016). O dia a dia desses passageiros é marcado pelas condições precárias das estradas, superlotação dos ônibus, intervalos de tempo extensos entre partidas, o que afeta a segurança, o conforto e o bem-estar físico e emocional dos usuários.

Apesar disso, observa-se que o debate sobre novas possibilidades de mobilidade para a região é limitado, especialmente quando se considera o potencial de reativação da malha ferroviária, historicamente presente, mas atualmente utilizado para transporte de carga e para passeios turísticos. A carência de estudos e propostas sobre diferentes alternativas de transporte para a população revela uma lacuna que precisa ser enfrentada com planejamento urbano integrado, capaz de promover deslocamentos mais rápidos e seguros, além da inclusão social e desenvolvimento local.

Este trabalho tem como objetivo principal explorar uma nova possibilidade de transporte para o deslocamento entre Guararema e Mogi das Cruzes, partindo da experiência cotidiana dos(as) passageiros(as) que realizam esse trajeto. Busca-se compreender os principais desafios que impactam diretamente na segurança, qualidade de vida e decisões profissionais e acadêmicas da população.

Este estudo se justifica pela relevância social e regional. A melhoria da mobilidade intermunicipal impacta diretamente na diminuição da desigualdade territorial, proporcionando autonomia e segurança à população, além de fomentar o turismo e incrementar a economia local.

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

2.1 Mobilidade urbana

Para Muzi (2018), a mobilidade é a articulação de duas dimensões: Deslocamento *entendido como uma mobilidade empírica* e Movimento, *que por outro lado, se relaciona com uma abordagem simbólica e social dos deslocamentos, centrada na experiência prática do espaço*. O movimento de pessoas, das coisas e das informações pode ser potencializado a partir de um movimento possibilitado, facilitado ou não por uma rede de transporte, *resultado de políticas públicas destinadas a organizar o movimento em uma cidade* (URRY, 2007; ASCHER, 2010 in MUZI, 2018).

É preciso colocar que a discussão da mobilidade não se relaciona somente a discussão de redes de transporte e padrões de deslocamento no território metropolitano. A maneira como o espaço urbano da cidade se estrutura a partir destas redes e como estas redes estruturam este espaço urbano é importante para a análise (MUZI, 2018).

Segundo os autores Meyer, Grostein e Biderman (2013:28) a mobilidade urbana é o conjunto de deslocamentos que a população realiza em um dado território, seja para qual for a atividade que se proponha. Assim, a mobilidade urbana é fundamental para o funcionamento das cidades, influenciando diretamente a forma de acesso das pessoas às oportunidades de trabalho, educação, serviços e lazer. No entanto, a desigualdade socioespacial tem impacto direto nesse deslocamento.

[...] A necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e vinculada funcionalmente com as atividades que se desenvolvem no espaço urbano. Essas duas esferas, organizacional e física, e suas contradições, atingem primeiramente as populações mais pobres e menos protegidas, onde a circulação e a acessibilidade ao espaço urbano são intensamente reduzidas (DUARTE, LIBARDI e SÁNCHEZ, 2007, p 11).

Para Carvalho (2016) um sistema de mobilidade mal estruturado amplia o espectro das desigualdades e prejudica a população de menor renda. Assim, os gestores públicos são demandados cada vez mais a adotar políticas públicas alinhadas com o objetivo maior de se construir uma mobilidade urbana sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental.

Entende-se assim que o funcionamento da cidade tem impacto direto no direito de ir e vir e na qualidade de vida da população. Elementos como vias, calçadas e ciclovias, integram o cotidiano, sendo a mobilidade composta por agentes, como pedestres, passageiros e motoristas se deslocando em variadas infraestruturas urbana, em que a precariedade dos transportes limitam o acesso, afetando sobretudo os mais vulneráveis e ampliando a desigualdade. Assim, a mobilidade deve ser vista como um direito.

O transporte deve ser um assunto mais político do que técnico, uma vez que decisões do governo em diferentes escalas, da nacional à local, repercutirão na qualidade de vida da população, de acordo com o modelo adotado (DUARTE, LIBARDI e SÁNCHEZ, 2007, p 12).

2.2 O Movimento pendular na RMSP e viagens intermunicipais

A mobilidade urbana vai além dos limites municipais. Nesse contexto, a macrometrópole paulista é uma extensa área urbana que reúne regiões metropolitanas e aglomerações urbanas interdependentes nos âmbitos econômico, social e ambiental. Já a região metropolitana corresponde a um conjunto de municípios integrados territorial e socioeconomicamente, em que atividades cotidianas de trabalho, estudo e lazer estão interligadas.

A macrometrópole paulista é composta por 174 municípios distribuídos entre as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista, Litoral Norte, Sorocaba, Vale do Paraíba e a aglomeração urbana de Jundiaí. Essa configuração territorial abriga intensas dinâmicas de mobilidade, marcadas por deslocamentos diários de estudantes e trabalhadores entre os municípios, denominados viagens.

As Pesquisas Origem Destino do Metro (OD) realizadas em 2017 e 2023 apontam que, no período de 10 anos, entre 2007 e 2017 houve um aumento de aproximadamente 10,3% do número de viagens diárias realizadas entre as cidades da RMSP, sendo de 38,1 milhões para 42 milhões. Já entre os anos de 2017 e 2023 esse número cai para 35 Milhões aproximadamente, mas mantendo a média de mais de 30 Milhões de viagens (METRÔ, 2025).

Esse movimento é um fenômeno conhecido como migração pendular, muito comum nas regiões metropolitanas brasileiras, refere-se ao deslocamento diário de pessoas que trabalham, estudam ou realizam outras atividades em cidades diferentes onde residem, retornando ao seu município no final do dia.

Esse deslocamento diário ocorre por meio das chamadas viagens intermunicipais, realizadas entre municípios diferentes, que pertencem a uma mesma região metropolitana. Dependendo da infraestrutura urbana e da oferta de transporte, essas viagens podem ser feitas por ônibus intermunicipais, trens metropolitanos ou mesmo veículos particulares.

As dificuldades encontradas nessas viagens são diversas como infraestrutura precária, pontos de parada e terminais inadequados, tornando a experiência insegura e desconfortável. *“Prazer é a condição mais negligenciada pelas autoridades dos transportes, contudo a busca por prazer está no centro de tantas escolhas humanas.”* (SPECK, 2012, p, 144).

2.3 Panorama regional: Mogi das Cruzes e Guararema

Nessa pesquisa destacam-se as cidades de Mogi das Cruzes e Guararema, localizadas na Macrometrópole Paulista, onde a migração pendular é cotidiana.

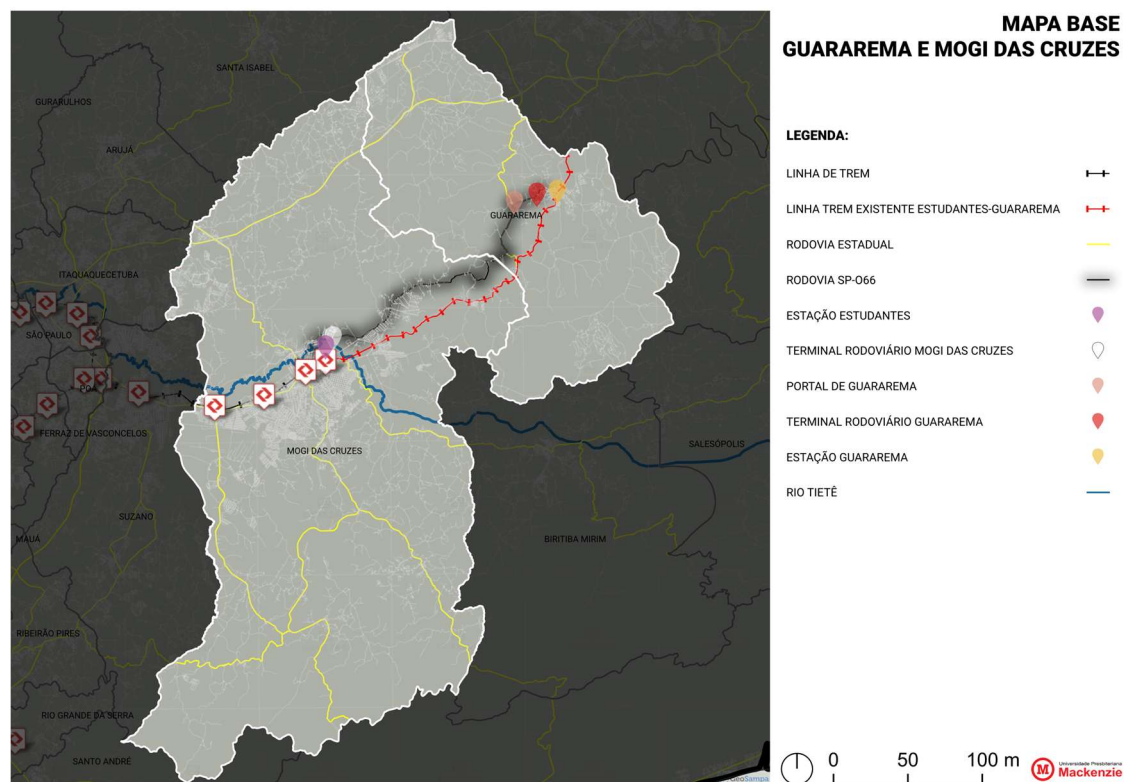


Figura 01: Localização das cidades de Guararema e Mogi das cruze, mostrando ainda as linhas férreas e equipamentos de transporte entre os municípios. Fonte: Mapa produzido pela autora, março 2025.

Ambas as cidades possuem origens históricas que remontam ao período colonial brasileiro, sendo Mogi das Cruzes fundada como um povoado em 1560 e elevada à categoria de vila em 1º de setembro de 1611, denominada Vila de Sant'Ana de Mogi Mirim. Ao longo do tempo, a cidade desenvolveu-se como um centro urbano significativo, marcado pela diversidade cultural e pela forte presença da colônia japonesa (PREFEITURA DE MOGI DAS CRUZES, 2025).

Guararema, por sua vez, teve suas origens como um povoado chamado Arraial da Escada, fundado em meados do século XVI por Gaspar Vaz. Com o tempo, especialmente após a inauguração do trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1876, Guararema teve um crescimento significativo e em 1898 foi elevada à categoria de vila e desmembrada de Mogi das Cruzes. Em 1906 foi elevada à condição de cidade por meio da Lei Estadual nº 1038 (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025).

2.3.1 Mogi das Cruzes

Mogi das Cruzes, cerca de 50 km da capital paulista, possui aproximadamente 450 mil habitantes (CENSO, 2022) e oferece infraestrutura urbana diversificada, incluindo sistemas estruturados de saúde, educação, entre outros bens e serviços públicos. Ainda que, como muitas cidades médias, mantenha dependência com outros municípios e a metrópole paulista.

Entre os equipamentos de saúde, destaca-se o Hospital das Clínicas Luzia de Pinho Melo, referência regional em atendimentos de média e alta complexidade via SUS, atendendo Mogi das Cruzes e outros municípios. Em maio de 2025, a Prefeitura pediu a ampliação do número de leitos devido à alta demanda, 54% dos pacientes pediátricos que aguardavam internação eram de cidades vizinhas (PREFEITURA DE MOGI DAS CRUZES, 2025). A cidade também conta com diversas UBSs distribuídas pelos bairros (NOTÍCIAS DE MOGI, 2025).

Para a educação básica, a cidade conta com uma rede pública de ensino eficiente e escolas de ensino médio e técnico de destaque, como a ETEC Presidente Vargas, considerada no Enem em 2018, uma das 10 melhores do Estado de São Paulo (NOTÍCIAS DE MOGI, 2019). A cidade ainda possui uma rede privada de colégios, cursinhos pré-vestibulares e instituições de ensino superior de excelência, atraindo estudantes de municípios vizinhos, como Guararema.

O mercado de trabalho em Mogi é robusto, com geração de inúmeras vagas de empregos formais. Em 2024, foi responsável por aproximadamente 40 % das novas vagas no Alto Tietê (PREFEITURA DE MOGI DAS CRUZES, 2024).

O Sesc e o Centro Cultural de Mogi das cruces oferecem atividades educativas, culturais e de lazer gratuitas (SESC, 2023. PREFEITURA DE MOGI DAS CRUZES, 2025) complementadas por grandes eventos, como a tradicional Festa do Divino Espírito Santo, que reúne milhares de participantes e o Festival Agrícola Furusato Matsuri, atraindo em média 80 mil pessoas (AKIMATSURI, 2019).

Do ponto de vista dos meios de transporte, a Linha 11-Coral da CPTM é uma opção para o acesso às universidades localizadas em municípios vizinhos e para as universidades na capital do Estado. O nome da estação “Estudantes”, em Mogi, faz menção aos alunos, sendo construída em 1976 para atender o alto fluxo de Estudantes na região (CPTM, 2022). Complementando essa rede, o Terminal Rodoviário Geraldo Scavone oferece linhas intermunicipais e interestaduais.

2.3.2 Guararema

A cidade de Guararema está mais distante da capital paulista, cerca de 80 km e com uma população de aproximadamente 30 mil habitantes, destacando-se não apenas como destino turístico, mas também como referência em sustentabilidade, segurança e lazer.

No entanto, em algumas áreas, a dependência de Guararema em relação a Mogi das Cruzes é mais evidente, sobretudo no acesso à saúde. Hoje, a cidade conta com a Santa Casa de Misericórdia, único hospital local, com estrutura limitada para procedimentos complexos (SANTA CASA DA MISERICÓRDIA DE GUARAREMA, 2025), além de duas UBSs, CESAP e um CAPS I (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025). Para atendimentos especializados, os moradores recorrem a Mogi das Cruzes ou outras cidades.

Reconhecendo essa necessidade, a Prefeitura de Guararema disponibiliza transporte sanitário, deslocamento programado de pacientes para unidades de saúde em outros municípios (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025). Apesar de representar um esforço da administração, sua existência por si só evidencia uma carência estrutural, impondo barreiras práticas ao acesso pleno à saúde.

A rede municipal de ensino atende bem a educação infantil e os anos iniciais do ensino fundamental, alcançando bons índices de qualidade, como IDEB 7,5 e Selo Ouro na alfabetização (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2024). A partir do 6º ano, o ensino passa a ser responsabilidade da rede estadual, que não possui a mesma reputação entre a população.

Diante disso, muitas famílias, conforme suas condições financeiras, buscam alternativas consideradas mais qualificadas. O Colégio Virtude, uma das escolas privadas da cidade, reconhece essa transição de alunos da rede municipal e oferece bolsas de estudo em que, a maioria dos candidatos para ingressar no 6º ano, vem da rede pública municipal (COLÉGIO VIRTUDE, 2025).

Guararema também oferece equipamentos culturais e sociais, como o Centro Cultural Nelson da Silva Braga, o Centro de Convivência do Adolescente e parcerias com SENAI, Sesi e SEBRAE, com atividades gratuitas de cultura, esporte e capacitação (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025).

Guararema se transformou em um destino turístico por meio de uma agenda cultural diversificada, incluindo eventos como o Carnaval, Festival de Inverno, Festival de Jazz

e Blues e, principalmente, o evento Cidade Natal. O Carnaval de 2025 reuniu cerca de 60 mil foliões (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025), enquanto a 12ª edição do Cidade Natal registrou 650 mil pessoas (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2024).

Com vastas áreas verdes, Guararema é destaque no ecoturismo. Alcançou 1º lugar no Programa “Município VerdeAzul” e 2º lugar no ranking geral do Estado. As praças e parques da cidade, como o Recanto do Américo (Pau D’Alho), somados a vários roteiros turísticos, como o passeio de trem na antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, consolidam Guararema um destino de lazer procurado.

2.3.3 Interdependências territoriais: Mogi das Cruzes e Guararema

A partir das análises, nota-se que Mogi das Cruzes e Guararema compartilham serviços e atividades revelando uma relação de interdependência e complementariedade. Essa conexão se manifesta em áreas como saúde, educação, trabalho, turismo e cultura, gerando fluxos diários e frequentes entre os dois municípios.

Mogi das Cruzes atua como polo regional em situações mais complexas, como na área da saúde, concentrando hospitais de referência que recebem pacientes de toda a região. Além de possuir um mercado de trabalho robusto, supre a oferta de ensino técnico e superior, atraindo estudantes de cidades vizinhas.

Guararema, por sua vez, atrai visitantes de diversas regiões, como Mogi das Cruzes, pelas variadas opções de lazer, ecoturismo e ampla agenda turística e cultural, destacando-se pela qualidade de vida e preservação ambiental. A cidade investe na educação municipal, mas se apoia em outras localidades para a educação técnica e superior, bem como para serviços hospitalares de maior complexidade.

2.4 Dinâmicas, condições e consequências do deslocamento

Considerando os deslocamentos a partir da capital paulista, Mogi das Cruzes e Guararema são acessíveis por meio de importantes rodovias, como a Rodovia Ayrton Senna (SP-070), Rodovia Presidente Dutra (BR-116), Rodovia Nicola Capucci (SP-066/SP-081) e a Rodovia Henrique Eroles (SP-066).

O deslocamento entre Mogi das Cruzes e Guararema, se restringe ao modal rodoviário, ao contrário do trajeto entre a capital e Mogi das Cruzes, que também conta com a Linha 11-Coral da CPTM que utiliza parte do antigo traçado da Estrada de Ferro Central do Brasil, hoje, conectando a estação Luz até a Estação Estudantes.



Figura 02: Notícia sobre o tráfego ferroviário entre São Paulo e Guararema em abril de 1876. Fonte: GESBRETH, Ralph MENNUCCI. Estações Ferroviárias do Brasil/ Guararema. Disponível em: [Estações Ferroviárias do BR/ GUARAREMA](#). Acesso em: fevereiro, 2024. Figura 03: Cartaz atual exibindo os horários do trem turístico na Estação de Guararema. Fonte: Imagem produzida pela autora, julho 2025. Apesar da existência de trilhos entre Mogi das

Cruzes e Guararema, hoje são utilizados para transporte industrial, e ao passeio turístico “Trem de Guararema”, operado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025). Em contraste com outras épocas, quando a Estação Guararema, então chamada Parahyba, era um meio de deslocamento da população local.

Inaugurada em 2 de julho de 1876, a Estação Guararema foi aberta com o nome de Parahyba, pela Estrada de Ferro do Norte (E.F. São Paulo-Rio), por iniciativa dos fazendeiros do Vale do Paraíba, para escoar a produção. Mais tarde, foi integrada à Estrada de Ferro D. Pedro II e, posteriormente à E.F. Central do Brasil (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025).

Com a desestatização das ferrovias brasileiras em 1996/97, os trens de passageiros foram extintos e o trecho entre Guararema e Mogi das cruzeis ficou desativado até 2003, quando retomou o transporte de cargas (ABPF, 2015). Já o trem turístico de Guararema começou a operar em 2015, até a estação Luiz Carlos, com parada para visitação e retorno (FERROVIA VEZ E VOZ, 2017).

Dessa forma, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e a Viação Jacaré, atendem esses municípios com as linhas intermunicipais de ônibus garantindo o deslocamento da população a partir das linhas 208C e 8015B, com uma média de R\$7,10 a passagem.

Para quem utiliza o transporte público, a experiência começa nos terminais e pontos de ônibus marcados por filas e infraestruturas precárias. A princípio, a superlotação dos

ônibus é uma das situações mais marcantes. Em uma viagem que, a depender do trânsito, se estende por mais de uma hora, passageiros se veem na busca por um assento. No entanto, a realidade é de ônibus lotados, obrigando passageiros a encararem a viagem em pé e espremidos. Tornando a jornada desconfortável e insegura, a falta de espaço, somada às condições das estradas, colocam todos em risco. *“Não é possível realizar programas de incentivo ao uso do transporte coletivo se este não for capaz de garantir segurança e conforto aos seus usuários.”* (DUARTE, LIBARDI e SÁNCHEZ, 2007, p 57).

Ademais, estudantes e trabalhadores precisam moldar sua rotina aos horários dos ônibus. Alunos saem mais cedo das aulas para garantir que consigam pegar o último ônibus e trabalhadores precisam negociar seus horários. Em caso de atrasos ou imprevistos, essas pessoas acabam prejudicadas precisando recorrer a alternativas mais caras, como táxis ou carros por aplicativos.

A situação se agrava aos sábados e domingos, quando a oferta de ônibus diminui, tornando o deslocamento mais difícil tanto para os trabalhadores que atuam nesses dias quanto para quem busca lazer. Comprometendo o dia de quem depende do transporte público para qualquer atividade.



Figura 04 e 05: Fila no Terminal Rodoviário Geraldo Scavone, em Mogi das Cruzes, para o embarque nos ônibus das linhas 8015-B e 208-C sentido Guararema ou Jacaré (via Guararema). Fonte: Imagens produzidas pela autora, abril 2024.

As imagens acima evidenciam parte da experiência cotidiana. A realidade é marcada por filas e pela preocupação em perder o ônibus, precisando esperar por um longo período até o próximo. Ter consciência de que o tempo perdido nesses intervalos poderia ser utilizado de forma mais produtiva é extremamente frustrante.

Com base nos horários das linhas 8015B e 208C, foi possível analisar os intervalos de minutos entre as partidas de ônibus nos dois sentidos a partir de um gráfico. Diferenciamos os intervalos em dias úteis, sábados e domingos/feriados, permitindo compreender com mais clareza a dinâmica do deslocamento e como impacta na rotina dos passageiros.

No sentido de Guararema para Mogi das cruces, em dias úteis temos 33 partidas de ônibus considerando as duas linhas. Os intervalos tendem a ser inferiores a 60 minutos, mas ainda é possível identificar momentos com períodos acima de 1 hora. Além de situações em que dois ônibus partem no mesmo horário, sugerindo uma tentativa de

atender à alta demanda naqueles horários, mas gerando uma concentração de oferta em vez de uma distribuição bem planejada.

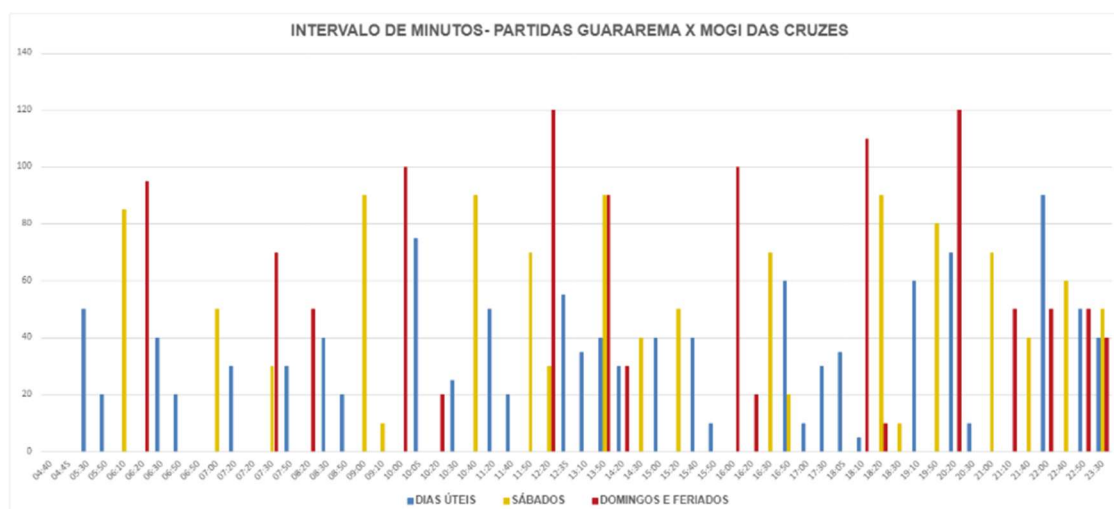


Figura 06: Gráfico Guararema X Mogi das Cruzes. Executado a partir dos horários de partidas das linhas 8015B e 208C, disponibilizados nos sites da Viação Jacareí e EMTU. Disponível em: [LINHA 208C/ EMTU](#). E em [LINHA 8015B/ VIAÇÃO JACAREÍ](#) Acesso em junho, 2025.

Já no gráfico abaixo, analisamos o sentido de Mogi das Cruzes para Guararema. O período após as 17h é justamente quando há uma maior concentração de pessoas retornando para casa e os intervalos entre os ônibus se tornam mais longos em comparação com os períodos da manhã e tarde. E assim como no sentido oposto, também ocorrem partidas simultâneas, indicando picos de maior demanda.

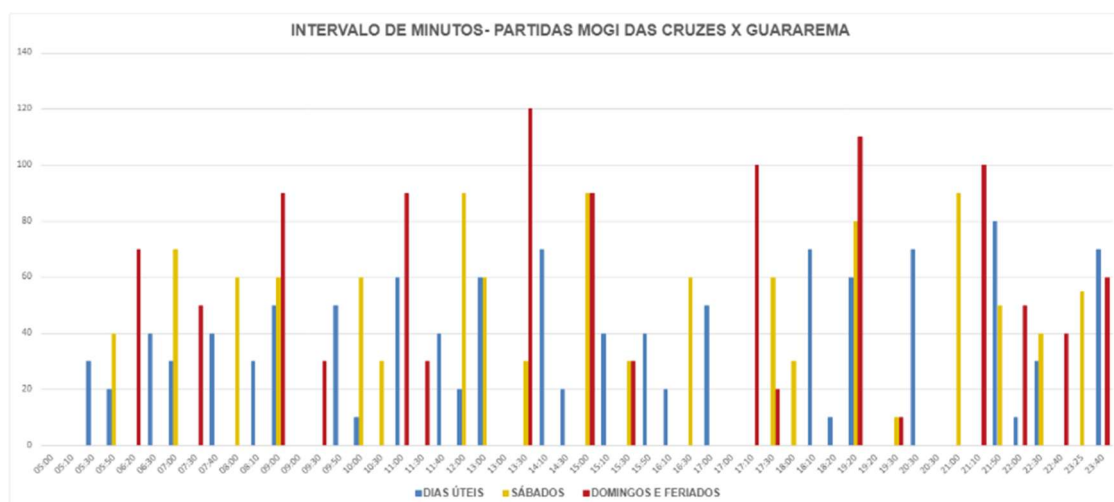


Figura 07: Gráfico Mogi das Cruzes X Guararema. Executado a partir dos horários de partidas das linhas 8015B e 208C, disponibilizados nos sites da Viação Jacareí e EMTU. Disponível em: [LINHA 208C/ EMTU](#). E em [LINHA 8015B/ VIAÇÃO JACAREÍ](#) Acesso em junho, 2025.

Aos fins de semana, a situação se agrava em ambos os sentidos. Aos sábados, o número de partidas por sentido é reduzido para 21, registrando tempos de espera entre 80 e 120 minutos. Aos domingos e feriados o serviço é ainda mais limitado, com 18 partidas por

sentido e picos de intervalos de até 2 horas. Essa escassez afeta tanto o lazer quanto o trabalho de quem atua aos finais de semana.

A EMTU disponibilizou um relatório com dados da linha 208C, apresentando a quantidade total de passageiros transportados mensalmente e a média por dia útil nos últimos cinco anos, em que a média diária de passageiros em dia úteis passou de 371 em 2020 para 942 em 2024, chegando a 981 em 2025 (parcial). No total anual, observa-se um salto de 110.966 passageiros em 2020 para mais de 283 mil em 2024.

Esses números referem-se apenas a linha operada pela EMTU (208C), ou seja, desconsideram o movimento dos passageiros da linha 8015B da Viação Jacareí. Isso indica que o volume real de passageiros é ainda maior, reforçando que a oferta não tem acompanhado a demanda.

LINHA 208															
		MÊS													
		ANO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Geral
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS		2020	10.776	14.735	8.432	2.851	3.414	4.756	5.681	7.296	10.423	12.592	14.455	15.555	110.966
		2021	14.696	14.822	12.854	11.849	15.402	15.756	16.261	18.333	17.860	18.196	19.231	20.631	195.891
		2022	17.548	18.820	25.003	22.093	23.600	19.144	19.730	21.564	19.938	20.478	18.988	22.199	250.105
		2023	18.951	19.809	25.048	21.398	24.500	21.279	20.335	25.508	24.640	25.588	23.119	27.329	277.524
		2024	21.406	25.335	24.903	25.549	25.071	22.576	21.430	24.564	24.626	24.811	22.153	20.831	283.215
		2025	21.620	23.634	27.775	25.154									98.163
PASSAGEIROS MÉDIA DIA ÚTIL		2020	395	563	345	121	144	205	219	295	412	486	648	614	371
		2021	626	659	523	560	652	668	669	767	764	785	825	763	688
		2022	721	879	986	1.029	927	824	758	824	813	848	842	794	854
		2023	715	889	978	944	953	879	780	974	1.054	1.076	1.035	1.008	940
		2024	780	1.032	1.034	1.006	1.043	915	850	954	986	953	959	796	942
		2025	793	1.001	1.091	1.038									981



Figura 08: Relatório de movimentação de passageiros linha 208C últimos 5 anos. Disponibilizado pela EMTU mediante solicitação formal. Recebido em junho, 2025.

Estudantes e trabalhadores seguem com suas rotinas e em períodos de férias escolares, eventos ou feriados prolongados, o número de passageiros aumenta, mas a oferta de ônibus permanece a mesma, criando conflitos entre a rotina de trabalho e os eventos turísticos, resultando em uma maior ocupação dos veículos do que o habitual.



Figura 09 e 10: Caos na rodoviária de Guararema para embarque nos ônibus com destino a Mogi das Cruzes durante o período do evento “Cidade Natal”, que acontece todos os dias durante o mês de dezembro em Guararema. Fonte: Figura 09 e 10:

Instagram, 16 dez. 2023. Disponível em: [Instagram/ FFQMogi](https://www.instagram.com/FFQMogi). Acesso em abril, 2024.

Os impactos são sentidos também por quem se desloca com a intenção de desfrutar do lazer ofertados por ambas as cidades. As imagens acima mostram a realidade desses períodos sazonais, quando a demanda supera a oferta, evidenciando como a precariedade do sistema de transporte afeta diferentes perfis de usuários.

As desigualdades socioespaciais nas cidades refletem sua história e políticas de habitação, urbanismo e mobilidade urbana, evidenciando separações sociais e territoriais que impactam o acesso a emprego, a qualidade da habitação e a integração urbana (SUMMIT MOBILIDADE URBANA, 2021).

Sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres, em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde (CARVALHO, 2016).

A precariedade impacta a mobilidade urbana de diferentes formas, comprometendo a eficiência dos serviços e a qualidade de vida da população. Se manifesta em pavimentações malconservadas, transporte público inadequado, pontos e terminais negligenciados, desprovidos de segurança e acessibilidade (EDENRED, 2024).

O Urban Street Design Guide, e o Transit Street Design Guide, destacam que os espaços dos pontos de ônibus devem ser proporcionais a demanda de passageiros. Quando a calçada não oferece uma área adequada, recomenda-se extensões ou áreas demarcadas com tinta, elementos urbanos, como floreiras, garantindo conforto e segurança na espera. Ademais, a instalação de coberturas é essencial para proteger de intempéries (NACTO, 2013; NACTO, 2016).

Ao longo do trajeto entre Mogi das Cruzes e Guararema observa-se pontos de ônibus precários. Nas figuras abaixo vemos pequenas estruturas cobertas, negligenciadas além de simples postes marcando os pontos de parada, sem qualquer abrigo, nem mesmo calçada.



Figura 11: Ponto de ônibus na Rod. Henrique Eroles com presença de crianças na beira da estrada. Fonte: Google Maps, ago. 2023. Disponível em: [google.com/maps](https://www.google.com/maps). Acesso em julho 2025. Figura 12: Ponto de ônibus na Rod. General Euryale de Jesus Zerbine em estado de precariedade. Fonte: Google Maps, set. 2021. Disponível em: [google.com/maps](https://www.google.com/maps). Acesso em julho 2025. Figura 13 - Ponto de ônibus na Rod. General Euryale de Jesus Zerbine, apenas com poste para sinalização, sem infraestrutura segura. Fonte: Google Maps, 2023. Disponível em: [google.com/maps](https://www.google.com/maps). Acesso em julho 2025.

A maioria dos pontos está situado à beira da estrada, em áreas com pouca ou nenhuma iluminação, comprometendo a visibilidade dos motoristas e colocando os pedestres em constante risco. A ausência de infraestrutura adequada cria um ambiente inseguro para todos visto que temos fluxo compartilhado entre veículos e pedestres.

Segundo informações do G1, em 2020, a estrada Mogi-Guararema (SP-066) possui curvas sinuosas e deslizamentos. O trecho é administrado pelo Departamento de

Estradas de Rodagem (DER), segundo o órgão, a rodovia registrou algumas quedas de barreiras, mas em nenhum deles a vegetação ocupou a pista. (G1. 2020).



Figura 14, 15 e 16: Quedas de árvores na estrada Mogi-Guararema nos anos de 2018, 2021 e 2023. Fontes: Figura 14: Facebook, 22 jan. 2018. Disponível em: [Facebook/ GuararemaWebTV](#). Acesso em: 16 abr. 2024. Figura 15: Facebook, 7 jan. 2021. Disponível em: [Facebook/ Mogi-Guararema](#). Acesso em: 16 abr. 2024. Figura 16: Facebook, 15 fev. 2023. Disponível em: [Facebook/ Mogi-Guararema](#). Acesso em: 16 abr. 2024.

Os registros evidenciam que quedas de árvores e vegetação ao longo da SP-066 são recorrentes. Episódios assim afetam a confiabilidade, a segurança e a fluidez da via, além de gerar imprevisibilidade no tempo de deslocamento e impactar as rotinas dos usuários, especialmente em períodos de fortes chuvas quando vegetações podem invadir a pista e provocar alagamentos e acidentes.



Figura 17: Queda de galho atinge ônibus da Viação Jacaré na Mogi-Guararema. Fonte: Facebook, 09 jan. 2024. Disponível em: [Facebook/ GuararemaWebTV](#). Acesso em abril, 2024.

A imagem ao lado mostra o interior de um ônibus da Viação Jacaré que foi atingido por um galho enquanto realizava o trajeto entre Guararema e Mogi das Cruzes, em janeiro de 2024. O impacto quebrou o vidro e deixou passageiros com pequenas escoriações, ainda que sem gravidade (Guararema Web TV, 2024).

O episódio é apenas um entre tantos que evidenciam a realidade do deslocamento. Assim, é natural a sensação de insegurança, sobretudo entre pais e responsáveis, visto que a educação impulsiona o movimento pendular. As condições financeiras de cada família determinam o conforto e a segurança do trajeto.

Algumas famílias com carro e flexibilidade levam e buscam os filhos, outras organizam caronas ou contratam vans escolares que possuem custo mensal de R\$ 350 a R\$ 750, ou motoristas particulares, cujo valor varia entre R\$ 1.500 a R\$ 3.000 (CRONOSHARE, 2025), ficando essa última opção restrita a famílias de maior renda. Já aquelas sem recursos ou rede de apoio dependem do transporte público.

As figuras 14 a 17 desta pesquisa expõe a realidade do trajeto, marcada também por episódios históricos da cidade. Em 1987, a estudante Gisleine Camargo Ramos, faleceu em um acidente automobilístico ao retornar da Universidade de Mogi das Cruzes (UMC) para Guararema.

Hoje, 264 alunos da Universidade de Mogi das Cruzes declaram residir em Guararema (UMC, 2024), indicando que mais de 200 estudantes realizam o mesmo trajeto que a Gisleine fazia. Sendo importante destacar que Mogi das Cruzes é sede de outras instituições de ensino.



Figura 18: Placa da Praça Gisleine Camargo Ramos, em Guararema, homenagem à jovem Gisleine, datada de 19 de setembro de 2012. Fonte: Imagem produzida pela autora, agosto, 2025. Nem todos têm a opção de uma rotina menos exaustiva. A necessidade de trabalhar ou estudar obriga a encarar o vai e vem diário nas condições atuais. Em homenagem à Gisleine, a praça da estação ferroviária de Guararema, passou a levar seu nome (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2023).

2.5 A obsolescência do transporte ferroviário na RMSP

A expansão ferroviária, na segunda metade do século XIX, impulsionou a ocupação de São Paulo ao abrir a “frente oeste” para o transporte de cargas, passando posteriormente a atender também passageiros de municípios vizinhos e bairros distantes. (MEYER, GROSTEIN, BIDERMAN, 2004, p 35).

Nesse contexto, a Estação Parahyba, em Guararema, foi construída pela Estrada de Ferro do Norte em 1876 e recebeu esse nome por sua proximidade ao rio Paraíba do Sul. Atuou no transporte de cargas e passageiros até a década de 1970 (PREFEITURA DE GUARAREMA, 2025). Em 31 de outubro de 1998, o transporte de passageiros entre o Rio e São Paulo foi desativado, continuando hoje entre o Brás e Estudantes, em Mogi das Cruzes, e no trecho D. Pedro II-Japeri, no RJ (ESTAÇÕES FERROVIARIAS, 2023).

A partir de 1940, a ênfase no transporte sobre rodas, intensifica a implantação de novas vias marcando o pensamento rodoviarista como um fator de reestruturação do território existente e de estruturação do novo território regional, substituindo gradualmente a lógica ferroviária iniciada na década de 1860. Em ambos os casos, a organização espacial atendeu diretamente aos interesses econômicos vigentes (MEYER, GROSTEIN, BIDERMAN, 2004, p 37).

A alteração de modal de transporte, do ferroviário para o rodoviário, trouxe profundas mudanças para a morfologia urbana e a relevância socioeconômica de algumas regiões da cidade. O transporte motorizado redesenhou as cidades. Enquanto os bondes se adaptavam ao traçado das cidades, ônibus e carros, mais velozes, demandavam espaços conformados especialmente para eles (DUARTE, LIBARDI e SÁNCHEZ, 2007, p 66).



Figura 19: Localização das Estações da Estrada de Ferro, 1880. Disponível em: Acervo/Digital/Cartografia. Acesso em fevereiro, 2025.

No cenário atual, as consequências do abandono da malha ferroviária no Brasil são evidentes, um terço de toda a malha existente está ociosa, o que leva a uma redução da conectividade entre os municípios, comprometendo a

eficiência logística e ambiental (CORREIO BRAZILIENSE, 2021).

3. CONCLUSÃO: Potenciais e resistências: caminhos para uma melhor mobilidade intermunicipal

O movimento pendular é resultado da falta de oportunidade nas cidades para a geração de trabalho e renda que obrigam a população economicamente ativa a buscar outros meios e lugares para tanto. Em contrapartida essas cidades possuem oportunidades, tanto econômicas como de sociabilidade que não são exploradas devidamente.

Com um transporte público deficiente, muitos renunciam a boas oportunidades de emprego ou bolsas de estudos por conta da realidade do deslocamento. Essa limitação geográfica restringe suas escolhas, podendo adiar ou comprometer seus objetivos de vida, limitando as oportunidades individuais e contribuindo para a estagnação econômica e social da região.

Os moradores de Guararema têm opiniões controversas, alguns acreditam que facilitar o fluxo para a cidade traria impactos negativos na vida cotidiana. Outros entendem que é no mínimo necessário para trazer mais segurança no deslocamento e melhorar a qualidade de vida daqueles que fazem o trajeto para Mogi das Cruzes diariamente, proporcionando assim, mais perspectiva de vida para a população, além de poder, inclusive, potencializar as atividades de turismo impactando diretamente na economia das cidades.

A controvérsia acerca da possibilidade de melhoria nos sistemas de mobilidade e de transporte, que em sua maioria é utilizado por pessoas de média e baixa renda, sempre está presente. Alguns exemplos podem ser destacados:

O termo “NIMBY” (Not In My Backyard, em tradução livre, “Não no Meu Quintal”), refere-se à postura de oposição de moradores a projetos de desenvolvimento ou infraestrutura localizados em suas proximidades, ainda que tais iniciativas possam ser benéficas para a comunidade como um todo (STUDY.COM, 2023).

Em Higienópolis, bairro tradicional de classe alta em São Paulo, moradores foram contra a implantação da Estação Angélica da Linha 6-Laranja do Metro, alegando que isso traria aumento de fluxo de pessoas e comprometeria o perfil do bairro, atraindo “*uma gente diferenciada*” e tornando a área “*um camelódromo*” (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2011). As declarações geraram reação popular, que destacou a contradição com a oposição anterior a construção do shopping Pátio Higienópolis, hoje amplamente frequentado pelos mesmos moradores (EXTRA, 2011).

O transporte público coletivo tem a função de possibilitar o acesso aos serviços e atividades essenciais, como saúde, educação, mas também é preciso pensar na democratização dos espaços, deve haver meios para possibilitar a apropriação dos espaços públicos, enquanto espaços de troca, enquanto espaços das relações que devem ser estabelecidas, de acesso às atividades como teatro, cinema e parques etc. As relações espaciais que são desenvolvidas por meio do transporte público são ferramentas importantes para a reprodução da força de trabalho (SILVEIRA; COCCO, 2013, apud SILVA; SANTOS, 2023).

A melhoria das vias, aliada à criação de alternativas de transporte integrada a um melhor planejamento do sistema atual, pode garantir deslocamentos mais seguros, reduzir problemas de segurança e conforto, economizar tempo e ainda estimular a economia local.

Em janeiro de 2025, a Prefeitura de Guararema implantou o programa “Guararema Sem Pagar”, que democratiza o deslocamento da população ofertando transporte gratuito municipal. Além da gratuidade, o projeto renovou a frota de ônibus, criando itinerários, terminais provisórios e adequando o mobiliário urbano nos pontos de parada (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2024).

A integração entre diferentes modais de transporte, como rodovias, ferrovias e hidrovias, é uma estratégia fundamental para otimizar a mobilidade urbana, podendo reduzir custos, diminuir o tempo de viagem e possibilitar uma gestão eficiente (CNT, 2024).

Nesse contexto, diferentes cidades investem em melhorias na mobilidade urbana com os trechos ferroviários desativados. Em Magé e Petrópolis (RJ), a proposta de um Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) utiliza o leito desativado da 1ª Ferrovia do Brasil,

conectando municípios vizinhos com potencial turístico (VIATROLEBUS, 2025). Em Campina Grande (PB), um VLT aproveita um trecho desativado da ferrovia Transnordestina para integrar bairros periféricos ao centro com maior conforto e segurança no deslocamento diário (PREFEITURA DE CAMPINA GRANDE, 2025).

Com planejamento intermunicipal e integração de modais, é possível criar um sistema de transporte mais eficiente, atendendo de maneira qualificada, à demanda atual entre Guararema e Mogi das Cruzes. Facilitaria o acesso à saúde, educação e oportunidades de trabalho, garantindo deslocamentos confortáveis, rápidos e principalmente, seguros. Um projeto bem estruturado reduz a desigualdade territorial, promove oportunidades iguais e fortalece o desenvolvimento econômico e social da região, resultando em mais qualidade de vida para todos.

4. REFERÊNCIAS

Referências Bibliográficas

- ANGELO & ROBIN. **Mapa de todas as estações das estradas de ferro D. Pedro II**, S. Paulo e Rio de Janeiro, Santos e Jundiahy. Rio de Janeiro. 1880. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart209819/cart209819.jpg. Acesso em fevereiro, 2025.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana**. organizador: Marco Aurélio Costa. – Brasília: Ipea, 2016. 345-361 da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. Capítulo publicado em: O Estatuto da Cidade e o Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Brasília: Ipea, 2016.
- DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. 1. ed. Curitiba: Juruá Editora, 2007.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil / IBGE, Coordenação de Geografia**. - 2. ed. - Rio de Janeiro: IBGE, 2016.
- MEYER, R. M. P., GROSTEIN, M. D. e BIDERMAN, C. **São Paulo metrópole**. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2013.
- MUZI, Alessandro Moreno **Mobilidade como categoria de análise de projetos urbanísticos**. Repositório institucional da UPC (Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya, 2018 Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/entities/publication/e30a5358-b219-4bf3-a660-618668d0382c> acesso em Junho, 2025
- SILVA, Mariana Duarte Gabriel Marques da. **MANI-POLIS*ACÇÃO: as mãos activas da cidade**. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2015. In: **Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada. Ciudad y tecnologia en la sociedad de la información, Barcelona**. GAUSA, M., GUALLART, V. and MÜLLER, W. et al (2000) Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/99853/2/37075.pdf>. Acesso em Abril, 2024.
- SILVA, Priscila Freitas da; SANTOS, Leandro Bruno. «Transporte público coletivo e desigualdade de acesso à cidade: estudo dos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil», Geografares [Online], 37 | 2023 Disponível em: <http://journals.openedition.org/geografares/10586> Acesso em Agosto, 2025
- SPECK, Jeff. **Cidade caminhável** / Jeff Speck; tradução Anita Di Marco e Anita Natividade. – 1. ed. – São Paulo: Perspectiva, 2016.

WUNSCH, Guillaume, TERMOTE, Marc. **Introduction to demographic analysis: principles and Methods**. New York: Plenum Press, 1978.

URRY, John. **Mobilities**. Cambridge: Polity Press, 2007

SITES e PÁGINAS DE JORNAL NA INTERNET:

AKIMATSURI. **O festival de outono Akimatsuri**. Disponível em: <https://www.akimatsuri.com.br/o-festival-de-outono-akimatsuri#:~:text=Hist%C3%B3rico>. Acesso em Abril, 2024.

CESARONI, L. **Etec Presidente Vargas, em Mogi, se destaca com boas notas no Enem**. Disponível em: <https://noticiasdemogi.com.br/notas-enem-2018-etec-presidente-vargas-mogi-das-cruzes/>. Acesso em Julho 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT. **Importância e os benefícios da integração de modais**. Disponível em: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/cnt-ressalta-a-importancia-e-os-beneficios-da-integracao-de-modais-durante-abm-week>. Acesso em Agosto, 2025.

CRONOSHARE. **Quanto custa motorista particular?** Disponível em: <https://www.cronoshare.com.br/quanto-custa/motorista-particular>. Acesso em Julho, 2025.

CRONOSHARE. **Quanto custa transporte escolar?** Disponível em: <https://www.cronoshare.com.br/quanto-custa/transporte-escolar>. Acesso em Julho, 2025.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Guararema (SP) lança programa “Guararema Sem Pagar” com transporte gratuito a partir de 1º de janeiro de 2025**. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2024/12/17/guararema-sp-lancaprograma-guararema-sem-pagar-com-transporte-gratuito-a-partir-de-1o-de-janeiro-de-2025/>. Acesso em Agosto, 2025.

EDENRED MOBILIDADE. **Impactos da precariedade na mobilidade urbana**. Disponível em: <https://blog.edenredmobilidade.com.br/gestao-de-abastecimento/impactos-da-precariedade-na-mobilidade-urbana/#:~:text=O%20Conceito%20de%20Precariedade&text=Estradas%20e%20pavimenta%C3%A7%C3%A3o%20em%20mau.Baixa%20qualidade%20dos%20servi%C3%A7os%20oferecidos>. Acesso em Julho, 2025.

EXTRA. **‘Churrascão da gente diferenciada’ reúne ao menos 900 por metrô em Higienópolis (SP)**. 14 maio 2011. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/brasil/churrascão-da-gente-diferenciada-reune-ao-menos-900-por-metro-em-higienopolis-sp-1815822.html>. Acesso em Agosto, 2025.

FACEBOOK. **Queda de galho atinge ônibus da Viação Jacaré na Mogi-Guararema**. 09 jan. 2024. Disponível em: <https://www.facebook.com/share/r/ZGUg48mpirLX16f3/?mibextid=oFDknk>. Acesso em Abril, 2024.

FACEBOOK. **Quedas de árvores na estrada Mogi-Guararema**. 22 jan. 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/share/v/kxc5HBDdxHcNBcg1/?mibextid=oFDknk>. Acesso em Abril, 2024.

FACEBOOK. **Quedas de árvores na estrada Mogi-Guararema**. 07 jan. 2021. Disponível em: <https://www.facebook.com/share/p/Gaqyf3PmvUgpb1eT/?mibextid=oFDknk>. Acesso em Abril, 2024.

FACEBOOK. **Quedas de árvores na estrada Mogi-Guararema**. 15 fev. 2023. Disponível em: <https://www.facebook.com/share/p/1KKRMENdd8uQ77wU/?mibextid=oFDknk>. Acesso em Abril, 2024.

FERROVIA VEZ E VOZ. **Passeio turístico: Trem de Guararema (SP)**. 28 maio 2017. Disponível em: <https://ferroviavezevoz.com/2017/05/28/passeio-turistico-trem-de-guararema-sp/>. Acesso em Julho, 2025.

G1. **Mogi-Guararema oferece boa estrutura, mas curvas muito sinuosas exigem cuidado redobrado dos motoristas**. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/mogi-das-cruzes-suzano/noticia/2020/12/17/mogi-guararema-oferece-bom-estrutura-mas-curvas-muito-sinuosas-exigem-cuidado-redobrado-dos-motoristas.ghtml>. Acesso em Abril, 2024.

GESBRETH, Ralph MENNUCCI. **Estações Ferroviárias do Brasil/ Guararema**. jul. 2023. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/g/guararema.htm>. Acesso em: Fevereiro, 2024.

GUARAREMA. **Como chegar**. Disponível em: <https://guararema.sp.gov.br/turismo/como-chegar>. Acesso em Julho, 2025.

GUARAREMA. **Guararema celebra o Dia Mundial do Meio Ambiente com conquistas e ações de referência em sustentabilidade**. Disponível em: <https://guararema.sp.gov.br/noticias/geral/guararema-celebra-o-dia-mundial-do-meio-ambiente-com-conquistas-e-acoes-de-referencia-em-sustentabilidade#:~:text=A%20cidade%20tamb%C3%A9m%20j%C3%A1%20sediou,cidade%20com%20a%20arboriza%C3%A7%C3%A3o%20urbana>. Acesso em Julho, 2025.

GUARAREMA. **Praça Gisleine Camargo Ramos**. Disponível em: <https://guararema.sp.gov.br/wp-content/uploads/2023/03/Gisleine-Camargo.pdf>. Acesso em Julho, 2025.

HERRUSO, H. **12a edição do Guararema Cidade Natal registra público recorde de 650 mil pessoas**. Disponível em: <https://guararema.sp.gov.br/12a-edicao-do-guararema-cidade-natal-registra-publico-recorde-de-650-mil-pessoas/>. Acesso em Abril, 2024.

HERRUSO, H. **Carnaval 2023 reúne 53 mil foliões em Guararema**. Disponível em: <https://guararema.sp.gov.br/carnaval-2023-reune-53-mil-folhoes-em-guararema/>. Acesso em Abril, 2024.

INSTAGRAM. **Caos na rodoviária de Guararema para embarque nos ônibus com destino a Mogi das Cruzes**. 16 dez. 2023. Disponível em: https://www.instagram.com/reel/C078_9BrfYg/?igsh=MTJvMjVsYjMzNTYzYg==. Acesso em Abril, 2024.

LOBO, R. **Via Trolebus**. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2025/08/proposta-preve-vlt-na-la-ferrovia-do-brasil/>. Acesso em Agosto, 2025.

METRO. Companhia do Metropolitano de São Paulo. **Pesquisa Origem e Destino – OD, 2023**. São Paulo: METRÔ, 2025.

NIGRE, L.; ALVES, M.; PAULO TOMIO. **Prefeitura de Mogi leva ao Estado pedido de aumento de leitos no Hospital Luzia**. Disponível em: <https://www.mogidascruzes.sp.gov.br/noticia/prefeitura-de-mogi-leva-ao-estado-pedido-de-aumento-de-leitos-no-hospital-luzia>. Acesso em Julho, 2025.

NIGRE, L.; ALVES, M.; PAULO TOMIO. **Descobrimo Mogi das Cruzes**. Disponível em: <https://www.mogidascruzes.sp.gov.br/mogi-das-cruzes/como-chegar>. Acesso em Julho, 2025.

PREFEITURA DE CAMPINA GRANDE – PB. **Prefeitura de Campina Grande e Ministério dos Transportes detalham como será a operação do VLT na cidade**. Disponível em: <https://campinagrande.pb.gov.br/prefeitura-de-campina-grande-e-ministerio-dos-transportes-detalham-como-sera-a-operacao-do-vlt-na-cidade/>. Acesso em Agosto, 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARAREMA. **História de Guararema**. Disponível em: <https://guararema.sp.gov.br/turismo/conheca-mais-sobre-guararema>. Acesso em Agosto, 2025.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Manifestantes fecham rua em Higienópolis (SP) e realizam churrascão da gente diferenciada**. 2011. Disponível em: <https://nossasaopaulo.org.br/2011/05/11/apos-protestos-governo-desiste-de-metro-em-bairro-da-elite-paulistana-uol/#:~:text=Ap%C3%B3s%20press%C3%A3o%20de%20moradores%2C%20empres%C3%A1rios,M%C3%BCller%2C%20no%20est%C3%A1dio%20do%20Pacaembu>. Acesso em Agosto, 2025.

SOUZA, R. **Um país fora dos trilhos: as consequências do abandono das ferrovias brasileiras**. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/brasil/2021/08/4942434-um-pais-fora-dos-trilhos-as-consequencias-do-abandono-das-ferrovias-brasileiras.html#google_vignette. Acesso em Agosto, 2025.

STUDY.COM. **NIMBY (Not In My Backyard): Definition**. Disponível em: [https://study.com/academy/lesson/nimby-not-in-my-backyard-definition.html#:~:text=Resumo%20da%20li%C3%A7%C3%A3o-.NIMBY%20significa%20%22Not%20In%20My%20Backyard%22%20\(N%C3%A3o%20no%20Meu,s%C3%A3o%20chamados%20de%20%22nimbies%22](https://study.com/academy/lesson/nimby-not-in-my-backyard-definition.html#:~:text=Resumo%20da%20li%C3%A7%C3%A3o-.NIMBY%20significa%20%22Not%20In%20My%20Backyard%22%20(N%C3%A3o%20no%20Meu,s%C3%A3o%20chamados%20de%20%22nimbies%22). Acesso em Agosto, 2025.

UMC NOTÍCIAS. **UMC obtém nota máxima no MEC**. Disponível em: <https://www.umc.br/noticias/umc-obtem-nota-maxima-no-mec/>. Acesso em Julho, 2025.

UOL. **Após protestos, governo desiste de metrô em bairro da elite paulistana**. 11 maio 2011. Disponível em: <https://nossasaopaulo.org.br/2011/05/11/apos-protestos-governo-desiste-de-metro-em-bairro-da-elite-paulistana-uol/#:~:text=Ap%C3%B3s%20press%C3%A3o%20de%20moradores%2C%20empres%C3%A1rios,M%C3%BCller%2C%20no%20est%C3%A1dio%20do%20Pacaembu>. Acesso em: 1 ago. 2025. Acesso em Agosto, 2025.

UOL. **Manifestantes fecham rua em Higienópolis (SP) e realizam churrascão da gente diferenciada**. 14 maio 2011. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/05/14/manifestantes-fecham-rua-em-higienopolis-sp-e-realizam-churrascão-da-gente-diferenciada.htm>. Acesso em agosto, 2025.