

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 16

A mobilidade urbana e os moradores das periferias de baixa renda

Marcos Timóteo Rodrigues de Sousa (*)

O fenômeno da periferização, tendência contemplada em grandes cidades, expande seus horizontes às cidades médias. No Brasil das décadas de 70 e 80 houve uma maior busca por terrenos mais baratos e, como consequência, a expulsão de determinada camada da população das áreas centrais imposta pelo mercado imobiliário. A mobilidade populacional, dos moradores das periferias em direção aos centros urbanos, conhecida também por movimentos pendulares, foi intensificada pela lógica da localização de conjuntos habitacionais em áreas suburbanas.

O formato das cidades, que se estende dos centros às periferias, gerou um empecilho aos moradores de áreas suburbanas, pois, as linhas de ônibus tendem a percorrer maiores itinerários. O espraiamento das cidades, com o uso de grandes vias radiais, em várias cidades, gerou obstáculos e ocasionou maior tempo de viagem. A acessibilidade às localidades centrais ficou prejudicada devido aos meandros que as pessoas tendem a percorrer, seja com o uso de ônibus ou dos automóveis.

Os problemas relacionados à mobilidade da população de baixa renda, que depende do uso do ônibus, se devem também ao uso do espaço viário que privilegiou o automóvel e desta maneira acarretou uma precarização dos serviços de transporte coletivo. As classes D e E, que são a maioria na população brasileira, poderiam utilizar com mais frequência o transporte coletivo e obterem maiores vantagens no espaço viário das cidades. No entanto, não é o que ocorre, pois, em alguns casos, há uma diminuição do número de passageiros de camadas de renda mais baixas da população. Os moradores que habitam as periferias de baixa renda são a parcela mais vulnerável da população, portanto, a melhoria das condições de mobilidade destas pessoas poderia acarretar num maior nível de integração e reprodução social.

O estudo da mobilidade pendular e o entendimento da vulnerabilidade social pode nos levar a uma melhor compreensão dos aspectos que envolvem os problemas da mobilidade urbana em áreas periféricas. A pobreza é uma situação na qual certa classe social não consegue manter um padrão mínimo de vida condizente com as referências socialmente estabelecidas em cada contexto histórico. No Brasil, 34% da população está abaixo da linha da pobreza, isto corresponde a cerca de 55 milhões de habitantes. As pessoas que estão abaixo da linha da pobreza não têm acesso, ou o acesso é debilitado, aos serviços essenciais básicos (educação, saúde, transporte coletivo e moradia).

A boa qualidade dos serviços de ônibus em áreas periféricas e a otimização da mobilidade destes moradores é o que Lefebvre poderia chamar de “direito à cidade”.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Dentre os vários problemas que uma cidade enfrenta, o trânsito é um dos componentes que pode inviabilizar as atividades cotidianas. A mobilidade populacional está associada ao valor da terra, ou seja, o solo urbano enquanto mercadoria tem um valor que se expressa através da localização. Certa parcela do solo tem seu valor específico, ou seja, em determinados casos, haverá um maior fluxo de veículos e a geração de engarrafamentos.

O acesso à habitação e, por sua vez, os acessos aos melhores equipamentos urbanos são diferenciados, estamos presenciando, em muitas cidades, uma tendência do espaço urbano ser segregado e a sua ampliação com as maiores distâncias entre o local de moradia e o local de trabalho. A mobilidade populacional sofre interferências também pelo fluxo da dinâmica demográfica. A dinâmica demográfica está inserida na estrutura da população: nascimentos, mortes, fecundidade, crescimento vegetativo, migração, classe social, renda, faixa etária, gênero, escolaridade, trabalho e estrutura familiar. Os fluxos de pessoas, em um dado momento histórico, são influenciados pelo processo de reprodução do capital em nível global e local.

A dinâmica da população ocorre dentro de um período (tempo) e em uma determinada área (espaço). Em muitas cidades o maior crescimento da população se dá em áreas da periferia pobre e, o transporte público tende a oferecer maior quantidade de linhas de ônibus a esta área. A grande questão é de que maneira organizar as áreas de baixa renda e melhorar o sistema de ônibus nestas regiões.

() Marcos Timóteo Rodrigues de Sousa é Geógrafo e Pesquisador do Grupo de Estudos GASPERR da FCT/Unesp – FAPESP.*