

ITRANS - INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE

MOBILIDADE E POBREZA

Relatório Final

Abril de 2004



As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e de inteira responsabilidade do ITRANS - Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista dos patrocinadores, parceiros e colaboradores

ÍNDICE

ÍNDICE	3
RESUMO	4
1. INTRODUÇÃO	6
2. RELAÇÕES ENTRE MOBILIDADE E POBREZA.....	8
3. PERFIL DA POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA	11
4. A DIMENSÃO QUANTITATIVA DOS PROBLEMAS	15
Baixos índices de mobilidade	15
Problemas de mobilidade da população de baixa renda	16
Distribuição dos deslocamentos por modos.....	24
Deslocamentos para fora da região metropolitana	24
Percepção dos problemas e soluções indicadas	25
5. A VIVÊNCIA DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE.....	27
UMA VISÃO ABRANGENTE	27
AS REAÇÕES DOS JOVENS E ADULTOS.....	32
6. DIRETRIZES PARA FORMULAÇÃO DE PROPOSTAS	36
ANEXO METODOLÓGICO	38
Universo pesquisado	38
Modelo de amostragem	38
Tamanho de amostra.....	38
Âmbito	38
Erros de amostragem	38
APÊNDICE DE DADOS	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	40
FICHA TÉCNICA.....	41

RESUMO

Este relatório apresenta os resultados do Projeto Mobilidade e Pobreza, realizado pelo ITRANS em 2003/2004, com o apoio de diversas entidades. O projeto compreende um conjunto de pesquisas e análises, qualitativas e quantitativas, sobre as condições de mobilidade da população de baixa renda realizadas nas regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife. Inclui também atividades de divulgação e debate dos resultados dos estudos com a finalidade de conscientizar as autoridades governamentais e as lideranças da sociedade sobre a necessidade de melhorar as condições de mobilidade da população urbana e das condições de acesso ao transporte da população pobre das cidades brasileiras, contribuindo assim para a formulação de políticas de redução da pobreza e de inclusão social.

As pesquisas mostram que a mobilidade da população pobre nas grandes cidades brasileiras, medida pelo número médio de deslocamentos diários por pessoa, é muito baixa, indicando sérios problemas de acesso ao trabalho e às oportunidades de emprego, às atividades de lazer e aos equipamentos sociais básicos. As precárias condições de mobilidade se colocam, assim, como obstáculos à superação da pobreza e da exclusão social para cerca de 45% da população urbana brasileira que tem renda mensal familiar inferior a três salários mínimos. Os motivos da baixa mobilidade têm a ver com as altas tarifas do transporte coletivo urbano em comparação com os baixos rendimentos familiares (que vêm caindo desde 1998) e com graves deficiências na qualidade dos serviços de transporte, sobretudo em termos de frequência (longos tempos de espera), de acesso às linhas e terminais e de segurança. A participação dos gastos com transporte no orçamento das famílias pobres é muito elevado, levando as pessoas a substituírem os meios motorizados por longas caminhadas a pé ou de bicicleta e a fazerem uso de vários recursos, inclusive ilegais, para burlar o pagamento das tarifas.

Tratando-se de populações com alta taxa de desocupação e desemprego, os deslocamentos para procurar trabalho se colocam entre os principais problemas de mobilidade. Em grande número de famílias há pessoas que declaram haver perdido oportunidades de trabalho devido ao alto valor das passagens ou às insuficiências na oferta de serviços de transporte. Os desocupados não recebem auxílios para transporte e os que necessitam de mais de dois vales-transporte por dia são penalizados em suas pretensões de conseguir trabalho pela exigência dos empregadores de só aceitarem candidatos que não excedam esse limite, devido ao custo crescente do benefício.

Para os que têm uma ocupação remunerada, as viagens com motivo trabalho apresentam, além dos problemas das altas tarifas e deficiências no atendimento, dificuldades adicionais. A principal delas é que os trabalhadores das famílias de baixa renda pouco se valem dos auxílios existentes para o transporte (sobretudo do vale-transporte), pois, na sua maioria têm ocupações informais que não dão direito ao benefício. Em outras palavras, o subsídio do vale-transporte está sendo pouco eficaz para minorar os gastos de mobilidade da população mais pobre.

A mobilidade para o lazer, nos finais de semana, apresenta níveis muito baixos, pois, face às altas tarifas, o custo dos deslocamentos de toda a família se torna proibitivo e as frequências do transporte coletivo são ainda menores do que nos dias úteis. E, no entanto, o lazer e as relações sociais com parentes e amigos são fundamentais para aliviar as tensões da vida nos grandes centros urbanos e para manter as redes de solidariedade e de contatos sem as quais muitas pessoas de baixa renda não teriam com trabalhar ou sobreviver.

As viagens com finalidade educacional e de atendimento ambulatorial de saúde são as que, em linhas gerais, menos apresentam problemas. Isso se deve ao fato dessas redes de serviços públicos terem se expandido, atendendo à maioria dos núcleos de população de baixa renda. Mas os problemas ainda são graves no tocante ao atendimento especializado, como, por exemplo, os atendimentos continuados e de emergência.

A mobilidade para outras cidades fora das regiões metropolitanas é pouco expressiva. Os altos valores das passagens relacionados com a baixa renda, mais uma vez, parecem ser os principais fatores desse fenômeno.

De um modo geral, o transporte é apontado como um dos principais problemas dos bairros onde residem populações de baixa renda em todas as regiões metropolitanas pesquisadas. Entre as principais sugestões que a população dá para facilitar os deslocamentos, minimizar problemas ou ampliar o acesso ao transporte destaca-se o aumento da quantidade de ônibus (maior frequência),

seguida da pavimentação de ruas para que os ônibus possam entrar nos bairros carentes (acesso físico) e da redução do preço das passagens.

Com base nas constatações das pesquisas, propõem-se, entre outras, as seguintes orientações para políticas em relação ao problema da mobilidade nas populações de baixa renda:

a) ajustar as tarifas do transporte coletivo urbano às possibilidades de pagamento da população de baixa renda;

b) melhorar substancialmente a qualidade dos serviços, entendendo-se como tal sobretudo o aumento da disponibilidade do transporte coletivo (aumento de frequência, redução dos tempos de espera) e maiores facilidades de acesso físico às redes de transporte, uma vez que a população de baixa renda habita, geralmente, áreas com deficiências crônicas de infra-estrutura viária.

c) ajustar a política de subsídios existente, principalmente nos seguintes aspectos:

- estender o vale-transporte à população desocupada que procura trabalho;
- criar mecanismos de auxílio financeiro para o transporte destinados à população de baixa renda ocupada no mercado de trabalho informal, que não tem direito ao vale-transporte;

rever os atuais mecanismos de concessão do vale-transporte de forma a orientar o benefício integralmente para a população que dele mais necessita e limitar sua destinação à população que não utiliza o transporte coletivo.

1. INTRODUÇÃO

A finalidade do projeto Mobilidade e Pobreza, desenvolvido pelo ITRANS e seus parceiros em 2003/2004, é conscientizar as autoridades governamentais e as lideranças da sociedade sobre a necessidade de eliminar os obstáculos à mobilidade da população de baixa renda nas cidades brasileiras, contribuindo assim para a formulação de políticas de redução da pobreza e de inclusão social.

Além do trabalho de pesquisa sobre as condições de mobilidade da população pobre nas regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife, o projeto inclui um programa de divulgação e debate dos resultados alcançados.

ITRANS - Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte

O ITRANS é uma organização não-governamental sem fins lucrativos, comprometida com o desenvolvimento do transporte coletivo. Sua missão é conhecer as necessidades de mobilidade das populações urbanas, principalmente as de baixa renda, e agir junto às comunidades e agências governamentais e privadas visando ao seu atendimento pelo transporte coletivo. É certificado pelo Ministério da Justiça, desde março de 2001, como uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), nos termos da Lei Federal no. 9790 de 23/03/1999.

Para saber o que é uma OSCIP, consulte o site <http://www.mj.gov.br/sn/oscip.htm>.

Foram realizadas duas pesquisas: uma, de caráter qualitativo, com grupos de jovens e adultos, utilizando a técnica de grupos focais. Os participantes desses grupos discutiram suas experiências, percepções, atitudes e comportamentos, sentimentos e sensações, satisfações ou insatisfações relativas ao tema “mobilidade”, permitindo uma análise em profundidade do tema. A outra foi uma pesquisa por amostragem domiciliar nas quatro regiões metropolitanas, que resultou num amplo conjunto de estatísticas e análises quantitativas sobre a questão da mobilidade. O levantamento de campo ocorreu em julho e agosto de 2003.

Antecedendo esse trabalho de coleta de dados em fontes primárias, o tema foi explorado com base em estudos já existentes e dados de fontes secundárias, respectivamente do IPEA e do IBGE (PNAD realizada em 2001). O resultado dessa abordagem preliminar foi sintetizado num relatório e discutido no Seminário Nacional da NTU e ABRATI de agosto de 2003.

Poucas vezes um estudo sobre mobilidade e transporte urbano teve tanta divulgação pela imprensa nacional como esse. Praticamente, todos os principais veículos de comunicação, entre emissoras de televisão e rádio, jornais e revistas apresentaram os resultados das pesquisas e discutiram os problemas nelas envolvidos durante todo o segundo semestre de 2003. O assunto foi comentado por vários cronistas e formadores de opinião em redes nacionais.

Nos últimos meses do ano, as pesquisas foram discutidas por lideranças comunitárias em dois seminários, realizados nas regiões metropolitanas de Recife e São Paulo. De cada um deles participaram cerca de 100 convidados e foi muito expressiva a cobertura dada pela imprensa regional. Estão previstos, para o primeiro semestre de 2004, seminários semelhantes nas regiões metropolitanas de Belo Horizonte e do Rio de Janeiro. Para os seminários, o ITRANS realizou análises específicas das questões de mobilidade da população pobre nas quatro regiões metropolitanas, divulgadas em relatórios impressos.

Uma página específica sobre o projeto foi acrescentada ao *site* do ITRANS na Internet (www.itrans.org.br), muito utilizada pela imprensa e por interessados de todo o país e do exterior. Para divulgação entre organismos internacionais, autoridades e técnicos de outros países, foi preparada uma versão em inglês do Relatório Preliminar, enviada por e-mail, que teve excelente receptividade.

Um instrumento importante de divulgação dos resultados das pesquisas é o informativo “Mobilidade e Pobreza”, impresso e enviado mensalmente a um *mailing* de aproximadamente 3.500 pessoas em todo o País. Três números já foram editados e outros quatro estão previstos para lançamento no primeiro semestre de 2004.

A divulgação foi feita também por meio de palestras e apresentação em vários eventos, destacando-se, em 2003, o 14o. Congresso Brasileiro de Transporte e Transito, o Fórum Nacional

de Secretários de Transporte, o III Seminário Técnico FETRONOR e a Conferência das Cidades do Estado do Maranhão.

A finalidade do projeto está se cumprindo, ao menos como um momento inicial para conscientização de lideranças da sociedade brasileira em relação aos problemas de mobilidade da população de baixa renda das grandes cidades. Este Relatório Final e as atividades previstas para o primeiro semestre de 2004 deverão reforçar as mensagens transmitidas.

É auspicioso verificar que, ainda no final de 2003, várias entidades nacionais se organizaram no MDT - Movimento pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos e, em paralelo, foi constituída, no Congresso Nacional, uma Frente Parlamentar do Transporte Público que já conta com a adesão de 133 deputados federais e 18 senadores. Soluções para os problemas das altas tarifas e da qualidade dos serviços de transporte público - apontados com destaque pela pesquisa "Mobilidade e Pobreza" - são os principais objetivos desses dois movimentos.

ESTE RELATÓRIO

Este relatório apresenta uma síntese dos resultados das pesquisas qualitativa e quantitativa sobre as condições de mobilidade da população de baixa renda nas quatro regiões metropolitanas visadas no Projeto Mobilidade e Pobreza: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo. Inclui também algumas diretrizes gerais para a formulação de propostas, embora não seja essa a finalidade principal do Projeto.

Como anexos, são apresentados os procedimentos metodológicos utilizados e um apêndice de dados.

OUTROS RELATÓRIOS

Os resultados das pesquisas foram apresentados em 5 relatórios, além deste Relatório Final. São eles:

- Mobilidade e Pobreza - Relatório Preliminar (agosto de 2003)
- Mobilidade e Pobreza - Região Metropolitana de São Paulo (novembro de 2003)
- Mobilidade e Pobreza - Região Metropolitana de Recife (novembro de 2003)
- Mobilidade e Pobreza - Região Metropolitana do Rio de Janeiro (novembro de 2003)
- Mobilidade e Pobreza - Região Metropolitana de Belo Horizonte (novembro de 2003)

Para obter cópia, entre em contato com o ITRANS pelo e-mail itrans@itrans.org.br ou pelo telefone (61) 327-2178.

2. RELAÇÕES ENTRE MOBILIDADE E POBREZA

A pobreza consiste em situações de carência em que os indivíduos não conseguem manter um padrão mínimo de vida, condizente com as referências socialmente estabelecidas em cada contexto histórico¹, no caso, a sociedade brasileira no início do século XXI. Esse padrão é muitas vezes definido com referência a uma linha de pobreza², estabelecida em termos de renda familiar. Estudos realizados pelo IPEA revelam que, em 2001, 34% da população brasileira vivia em famílias com renda inferior à linha de pobreza, o que correspondia a cerca de 55 milhões de habitantes.

Mas, definir a pobreza apenas como a insuficiência de renda para que uma família satisfaça suas necessidades básicas é uma abordagem simplificadora. Trata-se, na realidade, de um fenômeno de várias dimensões que inclui também a privação do acesso aos serviços essenciais (educação, saúde, transporte coletivo, por exemplo) e aos direitos sociais básicos (trabalho, seguridade social, entre outros).

Nem todas as dimensões da pobreza têm sido adequadamente estudadas e mensuradas nas cidades brasileiras (onde, diga-se de passagem, o fenômeno se manifesta mais intensamente do que nas áreas rurais). Ao lado da fome, do emprego, da habitação e dos serviços de saúde e educação, que receberam as atenções de muitos pesquisadores e formuladores de políticas públicas, a mobilidade urbana³ e a oferta adequada dos serviços públicos de transporte coletivo raramente são estudadas em suas relações com a pobreza.

E, no entanto, o acesso às oportunidades de emprego, aos locais de moradia e de oferta de muitos serviços essenciais depende das condições de transporte. Em outras palavras, os problemas de mobilidade podem ser, com frequência, agravantes da exclusão social e da pobreza.

A queda acentuada do número de passageiros do transporte público, verificada depois de 1995 em quase todas as cidades brasileiras, já poderia, por si só, indicar problemas na mobilidade da população. Mas sempre persistia a dúvida se os passageiros perdidos pelos sistemas públicos estariam sendo atendidos por outros meios de transporte (automóveis, peruas, motocicletas etc.) ou se, de fato, estaria havendo uma redução na mobilidade das populações urbanas.

Os dados de uma pesquisa realizada em dez metrópoles brasileiras, em 2002, pela então Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (SEDU-PR, 2002), hoje Ministério das Cidades, desfez a dúvida, ao revelar que uma porcentagem relativamente baixa, da ordem de 27%, dos usuários de transporte coletivo pertencem às classes D e E, segundo o Critério Brasil⁴. Como as pessoas classificadas nesses segmentos sociais representam cerca de 45% da população urbana brasileira e, de um modo geral, não possuem condução própria, era de se esperar uma frequência maior de usuários de baixa renda no transporte coletivo. A explicação para este fenômeno poderia estar em níveis de mobilidade muito baixos nas camadas mais pobres da população, ou seja, as pessoas estariam se deslocando pouco dentro da cidade. Além de verificar a hipótese, e sendo ela verdadeira, era importante saber por que o nível de mobilidade estaria tão baixo entre os pobres e que conseqüências isso teria para a sua condição de vida.

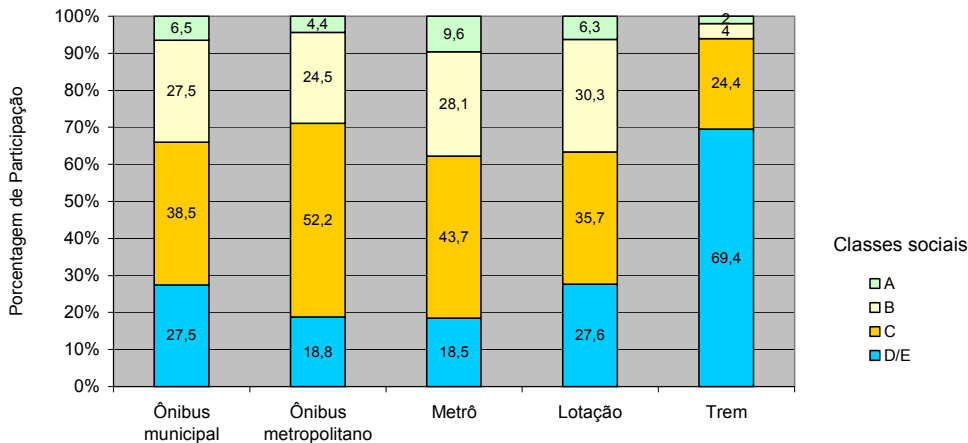
¹ Ricardo Paes de Barros e outros - *A estabilidade inaceitável: desigualdade e pobreza no Brasil*, in: Ricardo Henrique (organizador) - "Desigualdade e Pobreza no Brasil", IPEA, Rio de Janeiro, dez. 2000, p. 21.

² A grosso modo, a linha de pobreza considera, além de uma cesta alimentar que contempla as necessidades de consumo calórico mínimo de um indivíduo, os gastos com vestuário, habitação e transportes.

³ A mobilidade é entendida aqui como os movimentos das pessoas dentro das cidades ou entre elas com determinadas finalidades. Costuma ser indicada por meio da relação viagens por habitante em dado período de tempo.

⁴ O Critério Brasil é um critério adotado pelas entidades e institutos que realizam pesquisas de mercado para avaliação estatística do potencial de consumo da população. Ele mede, basicamente, a divisão do mercado em classes econômicas e não só em classes sociais, ou seja, estima poder aquisitivo das pessoas e famílias urbanas. É baseado num sistema de pontuação que considera posse de bens duráveis e nível de instrução do chefe da família.

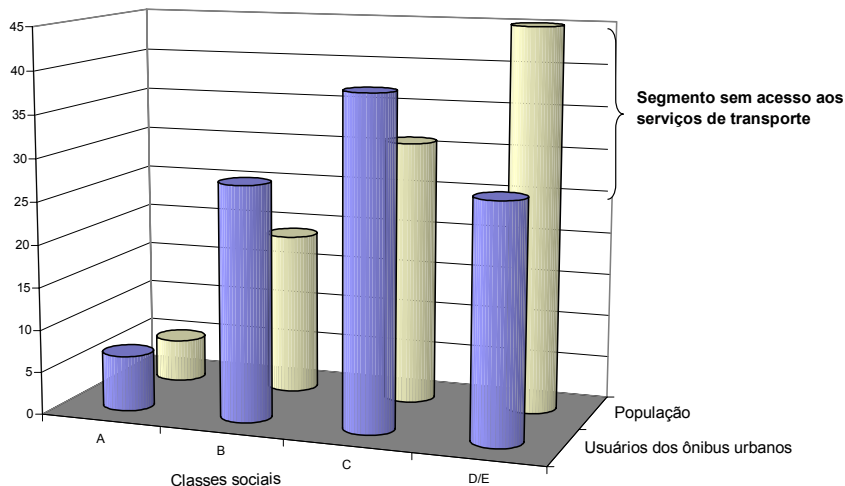
Gráfico 1
METRÓPOLES NACIONAIS
Usuários habituais por modo de transporte coletivo e classes sociais
2002



Fonte: SEDU-PR Pesquisa de Imagem e Opinião sobre o Transporte Coletivo Urbano, 2002

No Gráfico 2, a seguir, são cotejadas as proporções da população urbana brasileira nas diversas classes com as proporções em que elas participam da clientela do transporte coletivo. Ele coloca em evidência as dificuldades de acesso das classes D e E aos serviços de transporte coletivo.

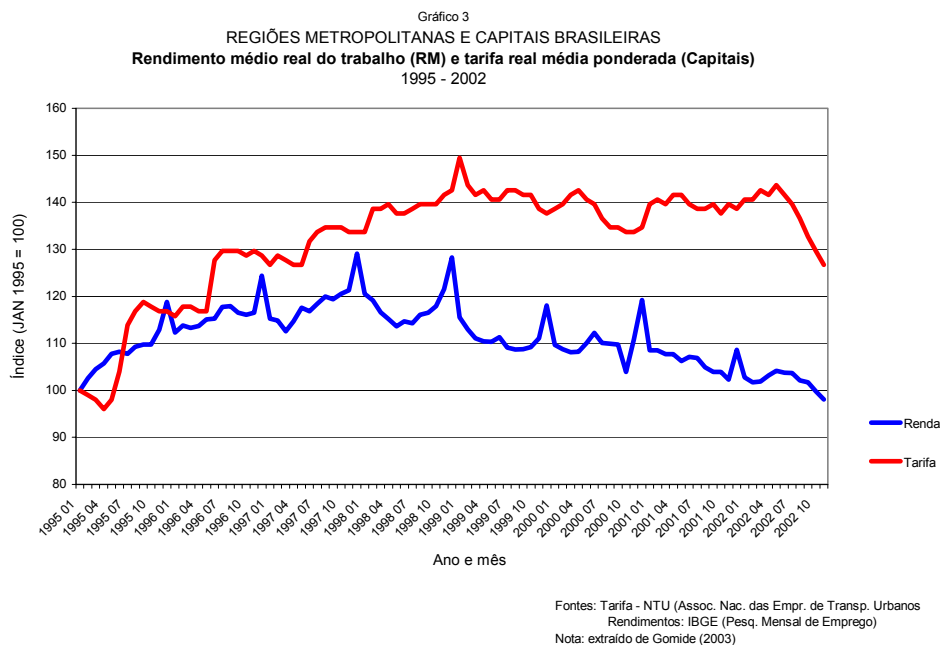
Gráfico 2
METRÓPOLES NACIONAIS
Distribuição da população comparada com a distribuição dos usuários de ônibus por classes sociais
2002



Fontes: Pesquisa SEDU-PR 2002 e IBGE/PNAD, 2001

As explicações para a baixa mobilidade estão na elevação das tarifas dos serviços frente à variação da renda da população e na inadequação da oferta em relação às necessidades dos mais pobres. A renda média do brasileiro vem caindo continuamente desde meados de 1998, enquanto as tarifas dos serviços de transporte sofreram aumentos reais nesse período. Em outras palavras, as despesas com os serviços de transporte coletivo parecem estar pesando cada vez mais nos orçamentos das famílias pobres (Gomide, 2003).

O Gráfico 3 ilustra a tendência de aumento da tarifa média ponderada dos serviços de ônibus nas capitais brasileiras (corrigida pelo IGP-DI), vis-à-vis o rendimento médio real do trabalho nas regiões metropolitanas, conforme a Pesquisa Mensal de Emprego do IBGE, para o período de 1995 a 2002.



Atualmente o segmento social das classes D e E é minoritário entre os usuários do transporte coletivo das metrópoles nacionais, apesar de ser majoritário na população com um todo. Segundo a pesquisa da SEDU-PR (2002), cerca de 66% dos usuários de ônibus, sistemas metro-ferroviários e outros modos coletivos pertencem às classes B e C. Isso leva a indagar: - por que focalizar a pesquisa na população mais pobre, das classes D e E?

Há três razões para isso:

- a) Esse é o grupo mais vulnerável da população urbana, que dispõe de menos alternativas de transporte motorizado e que, provavelmente, é o mais afetado negativamente na sua condição de vida pelos problemas de acesso ao emprego, aos serviços públicos essenciais e às oportunidades de lazer e integração social;
- b) É nesse grupo que se encontra o maior potencial para o desenvolvimento dos transportes coletivos, não obstante sua baixa capacidade de pagamento pelos serviços (ao contrário, nas classes B e C há uma forte propensão para o aumento da taxa de motorização privada e para o abandono do transporte coletivo);
- c) Melhorias nas condições de mobilidade desse grupo social podem ter um importante impacto na redução da pobreza.

3. PERFIL DA POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA

A população com rendimento mensal familiar de até três salários mínimos, foco do projeto, é da ordem de 45% da população urbana total brasileira (PNAD/IBGE, 2001).

No caso das regiões metropolitanas, a participação total da população estudada varia muito conforme a região metropolitana considerada. Pela Tabela 1, verifica-se que a população com rendimento mensal inferior a três salários mínimos vai de 26,7% da população da Região Metropolitana de São Paulo (ou cerca de 4,5 milhões de habitantes), a 55,7% e 58,7%, respectivamente, nas regiões metropolitanas de Recife (em torno de 1,8 milhões de habitantes) e Fortaleza (1,7 milhões de habitantes). Em termos relativos, são as metrópoles de Fortaleza, Recife, Belém e Salvador que revelam maiores percentuais da população com rendimento mensal familiar de até três salários mínimos, mas são as metrópoles de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife, porém, que apresentam, em termos absolutos, o maior número de pessoas com rendimento até essa faixa⁵

Tabela 1
REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS
População total e com rendimento mensal familiar até 3 salários mínimo
(em 1.000 habitantes)
2001

Região Metropolitana	População Total	População com renda mensal familiar de até 3 salários mínimos	
		Habitantes	%
Fortaleza	2.881	1.691	58,7
Recife	3.235	1.802	55,7
Belém	1.755	934	53,2
Salvador	2.974	1.484	49,9
Belo Horizonte	4.243	1.574	37,1
Distrito Federal	1.962	659	33,6
Rio de Janeiro	10.814	3.514	32,5
Curitiba	2.500	785	31,4
Porto Alegre	3.509	1.063	30,3
São Paulo	17.119	4.570	26,7
Total	50.992	18.076	35,4

Fonte: IBGE - PNAD 2001

O segmento mais pobre da população é formado majoritariamente por mulheres e jovens com até 24 de idade. O nível de escolaridade predominante é o ensino fundamental, sendo que apenas cerca de 1/3 dos entrevistados estão estudando atualmente (Gráfico 4 e Tabela 2).

⁵ A afirmação sobre o número absoluto de pobres tem como referência análises aprofundadas do IPEA que levaram em conta o conceito de "linha de pobreza" (MORAIS e LIMA, 2001). Na Tabela 1, o critério foi unicamente o da renda mensal familiar, pelo qual Fortaleza apresenta maior número de pessoas com renda familiar mensal abaixo de três salários mínimos do que Belo Horizonte.

Gráfico 4
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
População com renda familiar abaixo de 3 SM mensais
Distribuição da população por gênero
Julho de 2003

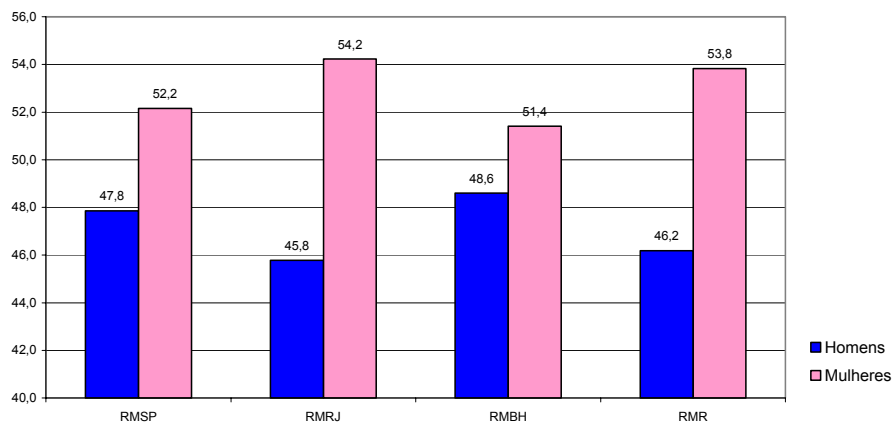


Tabela 2
 REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 População com renda familiar abaixo de 3 SM mensais
Perfil da população estudada (frequências em %)
 Julho de 2003

Características	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Gênero				
Homens	47,8	45,8	48,6	46,2
Mulheres	52,2	54,2	51,4	53,8
Idade (anos)				
0 a 9	24,4	22,6	17,7	19,4
10 a 15	12,6	12,7	14,9	13,4
16 a 24	16,4	14,7	18,6	16,2
25 a 64	43,3	44,6	45,4	44,8
65 e mais	3,3	5,4	3,4	6,2
Estuda atualmente				
Sim	35,3	32,3	31,1	36,7
Não	64,7	67,7	68,9	63,3
Escolaridade				
Sem estudo	9,2	12,3	10,5	16,6
Ensino fundamental	77,0	76,0	75,4	68,8
Ensino médio	13,7	10,8	13,9	14,3
Ensino superior	0,1	0,9	0,1	0,3
Trabalhando atualmente				
Está trabalhando	39,9	45,1	39,1	30,48
Não está trabalhando	60,1	54,9	60,9	69,52
Procurando trabalho <i>(só para quem não está trabalhando)</i>				
Está procurando trabalho	25,5	25,3	32,7	17,2
Não está procurando trabalho	74,5	74,7	67,3	82,8
Setor de atividade <i>(só para quem está trabalhando)</i>				
Indústria	16,8	5,0	11,7	7,6
Comércio	26,0	26,7	24,2	18,1
Serviços	56,5	67,3	60,1	73,7
Agropecuária	0,6	0,9	4,0	0,6
Fontes de rendimento <i>(para quem possui rendimento)</i>				
Trabalho	81,8	74,1	66,9	57,4
Aposentadoria	10,4	13,8	13,5	17,3
Programas sociais	5,5	7,0	10,0	14,2
Trabalhos eventuais	4,7	6,1	7,4	7,6
Pensão	3,6	2,3	5,9	5,4
Seguro-desemprego	1,0	2,1	2,7	1,9
Mesada (dada por pessoa fora do domicílio)	0,3	0,9	1,2	0,9
Outros	1,8	2,1	3,7	1,4
Rendimento mensal por família (em SM)				
0,0 & = 1,0	22,1	25,3	17,9	36,0
> 1,0 & = 2,0	40,7	44,2	42,2	43,8
> 2,0 & = 3,0	37,3	30,2	39,9	20,2

Fonte: ITRANS Pesquisa Mobilidade e Pobreza, 2003

De acordo com os resultados da pesquisa de campo realizada, verifica-se que a taxa de desocupação da população dessa classe de renda nas regiões metropolitanas pesquisadas é alta: entre 23% (RMRJ) e 33% (RMBH) da população economicamente ativa não têm uma ocupação, seja formal ou informal⁶ (Tabela 2). Destaque-se que minoria dos ocupados têm carteira assinada ou são funcionários públicos, ou seja, fazem jus ao vale-transporte; os demais estão excluídos do benefício.

Tabela 3
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
População com renda familiar abaixo de 3 SM mensais
Dados relativos a trabalho e ocupação
Julho de 2003

Informações	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Indicadores de condição de atividade (%)				
Taxa de atividade ¹	55,2	59,0	59,0	42,4
Taxa de desocupação ²	27,8	23,6	33,7	28,2
Distribuição da população ocupada (%)				
Empregado	56,2	42,8	72,2	58,6
Com carteira assinada	41,6	26,4	41,0	35,3
Sem carteira assinada	14,6	16,4	31,1	23,3
Conta própria + autônomo com INSS	2,5	7,5	7,3	0,6
Conta própria + autônomo sem INSS	40,3	48,4	20,1	38,4
Funcionário público	1,0	0,9		2,4
Empregador		0,3	0,4	

Fonte: ITRANS Pesquisa Mobilidade e Pobreza, 2003

(1) Relação entre a população economicamente ativa (PEA) e a população de 10 anos e mais.

A PEA é a soma da população ocupada e da população desocupada.

(2) Relação entre a população desocupada e a PEA. População desocupada: pessoas sem trabalho que tomaram alguma providência efetiva de procura de trabalho (não foi especificado o período de referência da procura)

A pesquisa também detectou que a maioria das pessoas que não está trabalhando também não está procurando trabalho (Tabela 3). Como será discutido, uma das causas para o desemprego por desalento pode estar na incapacidade dos desempregados em arcar com os custos da procura de trabalho (isto é, com os gastos com tarifas). Dos ocupados, a maioria absoluta encontra-se no setor de serviços.

A propriedade de veículos motorizados é quase insignificante entre as famílias e indivíduos de baixa renda, tanto no caso dos veículos de passeio, com destaque para os automóveis, como no caso das motocicletas. A propriedade de bicicletas é uma exceção: em média, 40% das famílias de baixa renda possuem ao menos uma bicicleta. Na RMR, o uso da bicicleta é relativamente intenso, de tal forma que 21,4% das viagens/dia são feitas por esse meio de transporte.

São essas características socioeconômicas que vão orientar as análises seguintes dos problemas de mobilidade e de acesso aos serviços de transporte da população mais pobre.

⁶ Os conceitos relacionados a trabalho e ocupação na pesquisa Mobilidade e Pobreza são semelhantes aos usados pelo IBGE na PNAD (Pesquisa Nacional por Amostragem Domiciliar). Entretanto, como a pesquisa do ITRANS não foi dimensionada especificamente para esse tipo de levantamento, deve-se evitar comparações dos resultados obtidos com os do Instituto governamental. Além do mais, os dados sobre trabalho e ocupação da PNAD-2002 não são apresentados por faixas de renda mensal familiar, o que dificulta uma comparação precisa (os dados do ITRANS referem-se à população com renda mensal familiar inferior a 3 salários mínimos). Para o conjunto da população urbana e rural do Brasil, como um todo, a PNAD - 2002 revela taxas de desocupação que variam entre 6,3% (Região Sul) e 10,8 (Região Sudeste).

4. A DIMENSÃO QUANTITATIVA DOS PROBLEMAS

Para conhecer os padrões de mobilidade da população de baixa renda, sob o ponto de vista quantitativo, foi realizada uma pesquisa por amostragem, com aplicação de questionário, em áreas pobres das regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife (ver Anexo Metodológico). Cerca de 400 domicílios foram visitados em cada região metropolitana. Nos tópicos seguintes encontra-se a identificação e análise dos principais problemas. No Apêndice de Dados estão algumas tabelas adicionais que auxiliam na compreensão destes problemas.

BAIXOS ÍNDICES DE MOBILIDADE

A mobilidade urbana é medida pelo número médio de viagens que uma pessoa faz por dia. Esta mobilidade guarda uma forte relação com a renda, isto é, quanto maior a renda familiar maior o número de viagens realizado por uma pessoa. As pesquisas do ITRANS apontam que as pessoas com renda familiar abaixo de três salários mínimos mensais fazem, em média, menos de um deslocamento por dia⁷, o que é muito baixo. Para se ter uma idéia, em São Paulo, de acordo com a Pesquisa Origem e Destino do Metrô de SP, de 2002, as pessoas com renda familiar acima de 20 salários mínimos mensais fazem, em média, três deslocamentos por dia. Evidentemente, o excesso de viagens por habitante não é um objetivo social e individualmente desejável. Mas, no caso da população de baixa renda, os reduzidos índices de mobilidade representam a privação de atividades importantes, como as viagens para o trabalho, procura de emprego, saúde, educação e lazer.

Tabela 4

REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS

População com renda familiar abaixo de 3 SM mensais

Índices de mobilidade (número médio de deslocamentos por habitante/dia)¹

Julho de 2003

Índices de mobilidade	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Por dia da semana				
Dias úteis (seg. a sex.)	0,88	1,00	0,90	0,86
Sábados e domingos	0,35	0,49	0,40	0,48
Por gênero (dias úteis)				
Ambos	0,88	1,00	0,90	0,86
Homens	1,12	1,22	1,12	1,12
Mulheres	0,65	0,80	0,70	0,65
Por ocupação				
Sem ocupação	0,47	0,69	0,53	0,62
Trabalha - ocupação formal	1,91	1,89	1,56	1,78
Trabalha - ocupação informal	1,17	1,17	1,42	1,21
Estudantes	0,74	1,06	0,84	0,99

Fonte: ITRANS Pesquisa Mobilidade e Pobreza, 2003

(1) População com 10 anos e mais de idade. Excluídos deslocamentos à pé com duração inferior a 15 minutos

Como pode se analisar na Tabela 4, a mobilidade dos mais pobres cai mais ainda nos finais de semana. Esses fatos sugerem conseqüências negativas nas atividades de lazer e de integração social (visitas a amigos e parentes), que são fundamentais para a manutenção e ampliação da rede de solidariedade dessa população, questão que será discutida adiante.

⁷ Ressalte-se que na pesquisa não foram apuradas as viagens a pé com duração inferior a 15 minutos.

Com relação ao gênero, observa-se que a mobilidade média das mulheres é inferior à dos homens. Ressalte-se que as mulheres são maioria nessa população e também um dos segmentos mais vulneráveis à situação de pobreza extrema, já que elas têm menos oportunidades de trabalho e menores rendimentos, e também por acumularem a responsabilidade pelas crianças. Enquanto a maioria dos deslocamentos dos homens é realizada por motivo trabalho (ida ao trabalho e procura de emprego), para as mulheres os motivos estudo, saúde e compras de alimentação prevalecem.

A mobilidade das mulheres

As mulheres responsáveis pelos domicílios constituem-se um dos segmentos mais vulneráveis ou em desvantagem social. Para as metrópoles brasileiras, 37% das famílias de baixa renda têm a mulher como principal provedora, enquanto nas famílias com renda mensal acima de três salários mínimos o índice é de 26%.

Além de terem menos oportunidades de trabalho e menores rendimentos, se comparadas aos homens, as mulheres responsáveis pelos domicílios possuem padrões de mobilidade diferentes. Para conciliar o trabalho com outras atividades, como tomar conta das crianças (levar e buscar para escola ou creche), as mulheres fazem mais viagens, porém mais curtas e em horários e itinerários distintos. As mulheres utilizam com mais intensidade o modo coletivo e andam mais a pé. Muitas mulheres que têm como ocupação principal o trabalho doméstico têm de fazer mais de duas viagens por dia e, por isso, vêem limitadas suas oportunidades de trabalho, pois têm que pagar mais que duas tarifas para chegar ao local do emprego.

A atual oferta de serviços de transporte nem sempre atende às necessidades das mulheres. Isso reforça a necessidade da re-adequação da oferta, com criação de novos horários, itinerários e serviços diferenciados, levando em conta os padrões de mobilidade desse gênero.

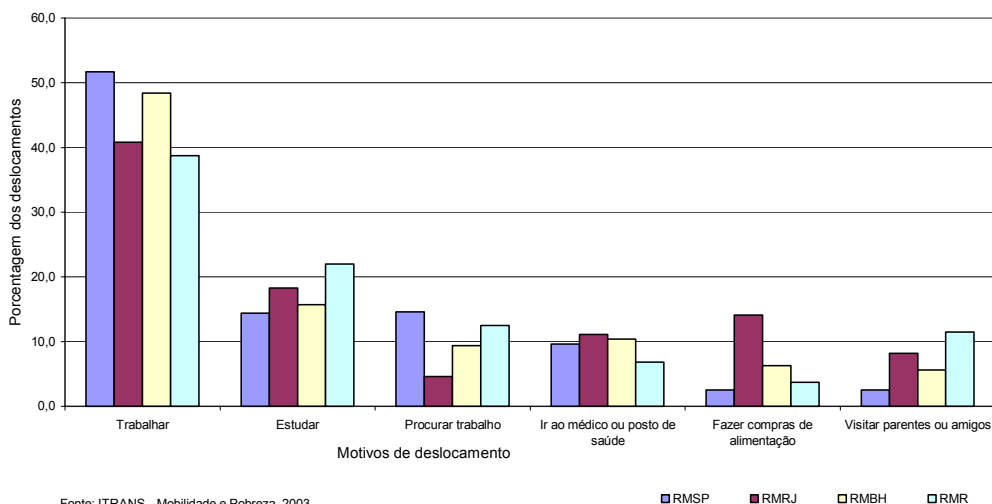
Extraído de Gomide, A. A. (2003) Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. IPEA, TD n. 960, Brasília. DF.

Chamam a atenção também os baixos índices de mobilidade dos desocupados em idade ativa. Num mercado que já oferece poucas oportunidades de trabalho, uma pessoa desocupada que estivesse procurando emprego precisaria realizar deslocamentos freqüentes para conseguir uma colocação. Índices de mobilidade tão baixos, como os constatados, não mostram isso. Como veremos a seguir, por conta das altas despesas com o pagamento de tarifas, muitas pessoas desocupadas - e, por isso, sem remuneração - ficam impossibilitadas de sair à procura de trabalho.

PROBLEMAS DE MOBILIDADE DA POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA

A distribuição das viagens por motivos pode ser diferenciada em quatro grupos principais, a saber: procura de emprego; trabalho; lazer e integração social; e acesso aos equipamentos sociais básicos (isto é, escola e saúde).

Gráfico 5
 REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 População com renda familiar abaixo de 3SM mensais
 Distribuição dos deslocamentos nos dias úteis por motivo (em %)
 Julho 2003



Procurar emprego

Nessa área estão, sem dúvida, os principais problemas de mobilidade urbana da população mais pobre. Esta parcela da população apresenta taxas de desocupação muito elevadas, acima dos índices médios de desemprego. Os mais pobres enfrentam sérias dificuldades para na procura de emprego, tanto no que se refere a arcar com os custos da procura, devido às altas tarifas, quanto à oferta inadequada dos serviços (baixas frequências, pontos distantes, por exemplo). A pesquisa também revelou que os deslocamentos para procura de emprego são feitos sem qualquer tipo de auxílio ou subsídio, o que torna a procura de trabalho proibitiva para os mais pobres. Isso pode explicar, em parte, o alto percentual de pessoas desocupadas que não estão procurando trabalho (desemprego por desalento).

Expressivo percentual das famílias pesquisadas em todas as regiões metropolitanas declara ter problemas com os meios de transporte para trabalhar ou conseguir emprego (Tabela 5). Entre os problemas que o transporte acarreta para a procura de trabalho, as famílias entrevistadas citaram, em geral: as altas tarifas, a demora em passar (baixas frequências) e os pontos distantes (acesso à rede de serviços).

Destaquem-se os casos da RMRJ, onde o problema “demorar a passar” é mais citado do que “pagar o preço da passagem”, e da RMBH, onde o item “condução lotada” aparece como o segundo problema. Por sua vez, os “pontos distantes” estão entre os principais problemas da população pobre da RMSP. Como se vê os problemas do transporte coletivo não se restringem às altas tarifas.

Tabela 5
 REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 Famílias com renda abaixo de 3 SM mensais
**Problemas com os meios de transporte para trabalhar
 ou conseguir trabalho (em % de citações) ¹**
 (Respostas múltiplas e espontâneas em "problemas citados")
 Julho de 2003

Problemas citados	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Existência de problema				
Tem problema	43,0	41,1	64,4	51,8
Não tem problema	55,1	58,1	31,4	47,6
<i>Base de famílias</i>	<i>263</i>	<i>265</i>	<i>223</i>	<i>336</i>
Problemas citados				
Pagar o preço da passagem	52,2	42,2	58,3	64,9
Demora a passar	36,3	54,1	35,4	52,3
Ponto de parada distante	27,4	8,3	11,8	14,9
Não tem transporte disponível	20,4	14,7	16,0	15,5
Tem que pegar duas conduções	19,5	18,3	23,6	6,9
Viagem demorada	10,6	20,2	17,4	13,2
Condução lotada, desconfortável	7,1	11,9	41,7	19,0
Atraso ou horário irregular	6,2	6,4	20,8	11,5
É perigoso	6,2	5,5	16,0	8,0
Outros		3,7	3,5	0,6
<i>Base de famílias</i>	<i>113</i>	<i>109</i>	<i>144</i>	<i>174</i>

Fonte: ITRANS Pesquisa Mobilidade e Pobreza, 2003

(1) Citações da dona de casa ou mulher chefe de família

Para os trabalhadores de baixa qualificação, o transporte impõe mais uma restrição: devido ao alto custo do vale-transporte (valor da tarifa mais despesas administrativas), muitos empregadores limitam suas contratações a candidatos que não exigem o vale-transporte ou que necessitem de apenas um vale para fazer o trajeto domicílio-trabalho. Para os trabalhadores pobres e desempregados, as formas de lidar com essa dificuldade vão desde mentir sobre o local de residência (isto é, sobre as necessidades de transporte), passando por pagar do próprio bolso a diferença da passagem, até andar longos trechos a pé.

Ir para o trabalho

Os deslocamentos para o trabalho são essenciais, entre outros motivos porque deles depende o sustento da família. Como as oportunidades de trabalho estão geralmente afastadas das áreas onde reside a população de baixa renda, os deslocamentos exigem a utilização de um meio motorizado, geralmente o transporte coletivo, uma vez que a propriedade e o uso de veículos privados são insignificantes no meio da população pobre. Com os aumentos de tarifas observados na última década, associados à queda acentuada nos rendimentos médios da população, o uso do transporte coletivo está comprometendo cada vez mais os minguados orçamentos familiares e levando as pessoas a utilizar vários expedientes para economizar no valor da passagem a fim de enfrentar o problema. As deficiências nos serviços, da mesma maneira, são fator tão ou mais importante quanto às altas tarifas, destacando-se os longos tempos de espera nos pontos de parada e a falta de serviços (pontos distantes).

Os trabalhadores de baixa renda também pouco se valem dos auxílios existentes, entre eles o vale-transporte, pois, na sua maioria, estão em ocupações informais que não dão direito ao benefício. Em outras palavras, o subsídio do vale-transporte não está sendo eficaz para minorar

os gastos de transporte da população de baixa renda. As informações da PNAD/IBGE de 2001 (Gomide, 2003) mostram que o vale-transporte e o pagamento da passagem em dinheiro pelos empregadores não atingem a população com renda familiar mensal abaixo de três salários mínimos. Os dados da pesquisa do ITRANS confirmaram esta situação.

Tabela 6
 REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 Famílias com renda abaixo de 3 SM mensais
Deslocamentos feitos com auxílio-transporte (dias úteis, em %)
 Julho de 2003

	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Não recebe auxílio	67,4	62,9	70,5	76,8
Recebe auxílio				
Vale-transporte	19,6	13,9	21,8	10,8
Dinheiro	7,7	3,7	1,4	1,2
Isenção, gratuidade	3,8	19,0	4,9	6,6
Desconto	1,2		0,8	4,0
Condução do empregador	0,3	0,6	0,6	0,6
<i>Base de modos de deslocamento</i>	<i>1167</i>	<i>1312</i>	<i>969</i>	<i>1554</i>

Fonte: ITRANS Pesquisa Mobilidade e Pobreza, 2003

Como se pode ver na Tabela 6, cerca de 2/3 da população em foco não recebe qualquer auxílio para os seus deslocamentos. O vale-transporte, por exemplo, beneficia pouco mais de 10% da população de baixa renda da RMR. Na RMSP, este percentual chega a quase 20%, talvez pelo maior grau de formalidade do mercado de trabalho, mas, mesmo assim, é muito baixo para um benefício que se propõe a subsidiar o transporte dos trabalhadores mais pobres. A partir desta constatação pode-se levantar a hipótese de que parte significativa dos vales-transporte distribuídos pode estar sendo destinada a trabalhadores que não utilizam freqüentemente o transporte coletivo e que, por isso, “vendem” o benefício, com deságio, no mercado paralelo, para a população de baixa renda que não tem direito a ele. Na RMRJ, chama a atenção o alto percentual de pessoas que recebe isenção ou são beneficiárias de alguma gratuidade. Este percentual é mais que o triplo da média das demais regiões estudadas.

Tabela 7
 REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 Famílias com renda mensal abaixo de 3 SM
Ordem de importância das despesas mensais por tipo de gasto¹
 Julho de 2003

Tipo de gasto	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Alimentação	1	1	1	1
Telefone	2	5	6	6
Transporte	3	3	4	3
Luz	4	2	2	2
Água	5	6	3	5
Vestuário	6	4	5	4
Aluguel, prestação da casa	7	7	7	7

Fonte: ITRANS Mobilidade e Pobreza, 2003

(1) 1=mais importante; 7=menos importante

De acordo com a pesquisa, os gastos com transporte foram relacionados entre os principais itens de despesa familiar (Tabela 7)⁸. Entre as famílias que apresentam gastos com transporte, as despesas com transporte chegam a consumir entre 15% (caso da RMR) e 22% (caso da RMSP) da renda familiar⁹. Ressalte-se que cerca de 40% das famílias entrevistadas não gastavam nada em transporte por semana (Tabela 8).

Tabela 8
 REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 População com renda familiar abaixo de 3 SM mensais
 Gastos semanais das famílias com transporte (em porcentagem)
 Julho de 2003

Gasto semanal (R\$)	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
0,00	39,5	30,4	41,6	41,4
0,00 - 9,60	15,4	28,0	20,3	29,6
9,60 - 19,20	20,2	19,1	17,9	17,8
19,20 - 28,80	9,0	15,4	11,9	6,9
28,80 - 38,40	6,8	4,8	4,5	2,0
38,40 - 48,00	2,5	2,0	3,5	1,4
48,00 - 72,00	6,0	0,4	0,5	0,3
72,00 - 96,00	0,4			0,7

TRANS Mobilidade e Pobreza, 2003

Dessa maneira, muitos dos entrevistados responderam que utilizam maneiras não-convencionais para economizar com transporte, conforme Tabela 9. Na RMRJ é muito alto o percentual de pessoas que usam uniforme escolar como artifício para não pagar a passagem. Na RMR, a

⁸ Uma possível explicação para os baixos gastos com moradia está relacionada com o fato de um grande número de famílias ocupar habitações inadequadas em áreas informais (invasões e favelas), pelas quais nada pagam.

⁹ Foram excluídos do cálculo os gastos informados referentes ao vale-transporte e ao dinheiro recebido do empregador.

maneira mais utilizada para economizar é a compra do vale-transporte de segunda mão. Na RMSP, é a compra de passes mais baratos. Na RMBH, resta aos mais pobres andar a pé.

Tabela 9
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
Famílias com renda abaixo de 3 SM mensais
Utilização de maneiras para economizar dinheiro com transporte¹
(Respostas múltiplas e estimuladas em "maneiras citadas")
Julho de 2003

Maneiras citadas	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Compram passes mais baratos	70,6	9,4	15,4	19,5
Compram vale transporte de segunda mão mais barato	40,0	5,7	13,8	72,9
Andam de carona	22,4	32,1	20,0	7,6
Passam por baixo da roleta	15,3	28,3	6,2	9,7
Andam a pé	7,1	5,7	40,0	8,1
Viajam e não pagam (calote)		22,6	4,6	3,8
Usam uniforme de escola para não pagar		52,8		
Não saem			9,2	
Negociam com o trocador do ônibus para pagar mais barato e não girar a roleta			3,1	4,2
Andam de bicicleta			12,3	4,2
Outros	2,4	5,7	1,5	3,8
<i>Base de famílias</i>	<i>85</i>	<i>53</i>	<i>65</i>	<i>236</i>

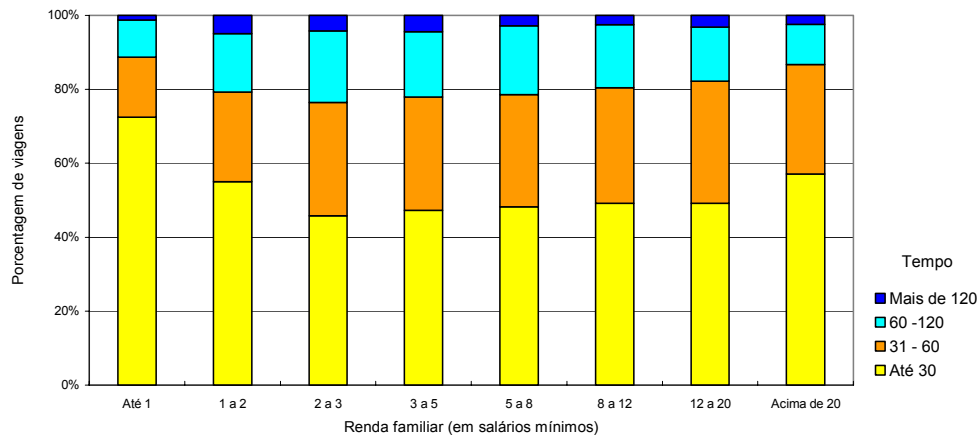
Fonte: ITRANS Pesquisa Mobilidade e Pobreza, 2003

(1) Citações da dona de casa ou mulher chefe de família

A “barreira” do transporte em relação ao trabalho acaba restringindo as oportunidades dessa população. Nesse sentido, a pesquisa de Origem e Destino da RMSP de 2002, mostra que, ao contrário do que se imagina, as populações mais pobres são as que menos tempo gastam em seus deslocamentos diários para o trabalho. As curtas durações das viagens para os mais pobres podem ter dois motivos: ou elas procuram morar perto de seus locais de trabalho, como no caso das favelas centrais, ou, por não conseguirem arcar com os custos de deslocamentos para os locais mais distantes e terem sua mobilidade restringida, arrumam alguma ocupação perto da moradia, onde podem chegar a pé.

O Gráfico 6 mostra que, enquanto cerca de 60% das pessoas pertencentes às famílias com renda familiar de até um salário mínimo (os muito pobres) gastam até ½ hora para chegar ao trabalho, este índice não ultrapassa a casa dos 50% para as pessoas com faixa de renda familiar acima de 3 e abaixo de 12 salários mínimos. Note-se que a curva dos menores tempos (até ½ hora), quando relacionada à renda, tem o formato de um “U”, ou seja, os menores tempos de deslocamento são observados nas classes de menor e maior renda. Para as pessoas de maior renda, os tempos são menores, geralmente, devido à utilização intensiva do transporte privado, com predominância dos automóveis, que proporcionam maiores velocidades médias.

Gráfico 6
Região Metropolitana de São Paulo
DURAÇÃO DAS VIAGENS A TRABALHO POR FAIXAS DE RENDA MENSAL FAMILIAR
2001

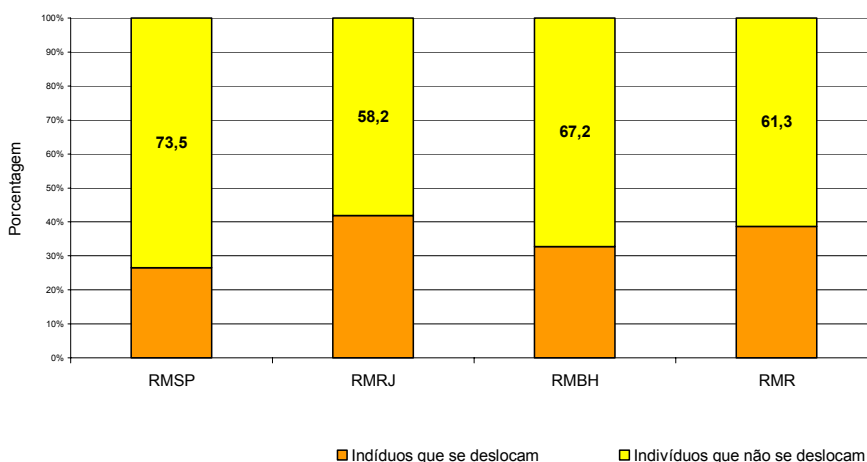


Fonte: IBGE - Pesq. Nac. por Amostragem Domiciliar, 2001

Viagens para o lazer e integração social

O lazer, associado ao relacionamento social com parentes e amigos, é importante para aliviar as tensões dos grandes centros urbanos e, sobretudo, para manter as redes de solidariedade, fundamentais na estratégia de sobrevivência das populações de baixa renda. O alto valor das tarifas do transporte coletivo e as condições inadequadas da oferta de serviços estão impondo barreiras a esse tipo de mobilidade. Como pode se observar no Gráfico 7, a maioria dos entrevistados não se desloca nos finais de semana.

Gráfico 7
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
População com renda familiar abaixo de 3 SM mensais
Distribuição dos indivíduos que se deslocam ou não nos finais de semana (em %)
Julho de 2003



Como se sabe, o relacionamento social, de convivência com parentes e amigos cria redes de apoio sem as quais as muitas pessoas não teriam como encontrar uma oportunidade de trabalho, por exemplo. Além disso, não se pode esquecer que as atividades de lazer são fundamentais para o equilíbrio psicossocial dos indivíduos, continuamente ameaçados pelas tensões e pela violência dos grandes centros urbanos. Há três motivos principais para a redução dos deslocamentos com finalidade de lazer nos finais de semana. Primeiro, muitos desses deslocamentos precisam ser feitos pela família, em grupo, o que, diante das altas tarifas do transporte coletivo, implica gastos incompatíveis com o orçamento doméstico. Segundo, a oferta de serviços costuma cair drasticamente nos fins de semana, o que acarreta tempos de espera muito longos. Por fim, como são mantidos os itinerários dos dias úteis e os destinos dos deslocamentos mudam substancialmente nos fins de semana, as pessoas precisam usar mais de um modo de transporte ou completar as viagens com extensos percursos a pé.

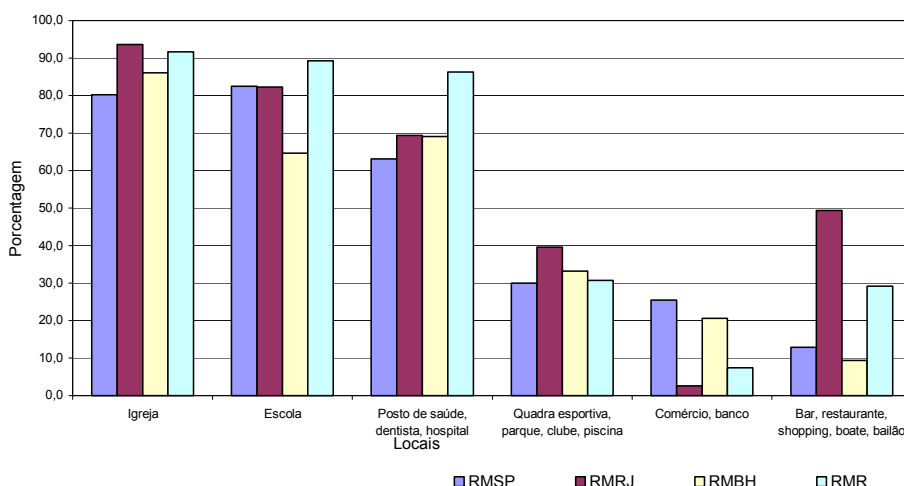
As igrejas e templos, por estarem fisicamente acessíveis para estas populações (Gráfico 8) e, por isso, poderem ser acessadas a pé, acabam se tornando um dos principais locais de integração social desse segmento populacional.

Acesso à escola e aos equipamentos de saúde

O acesso da população mais pobre às escolas, principalmente do ensino fundamental, e aos postos de saúde são os que apresentam os menores problemas. Isso se deve ao fato desses equipamentos terem se expandido nos últimos anos, alcançando as áreas de residência da população de baixa renda.

A distribuição das escolas no espaço urbano, como também a dos postos de saúde e hospitais, melhorou significativamente nas últimas décadas, de forma que a maioria da população de baixa renda pode ter acesso a eles a partir do domicílio, com uma caminhada curta. Assim, grande parte dos deslocamentos para escolas está sendo realizada a pé e com duração inferior a 15 minutos. Esse fato talvez ajude a explicar o baixo nível de utilização do passe estudantil, constatado entre a população pobre.

Gráfico 8
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
Famílias com renda abaixo de 3SM mensais
Locais que podem ser alcançados a pé numa caminhada de, no máximo,
15 minutos a partir do domicílio (em %)
Resposta múltipla e estimulada. Julho de 2003



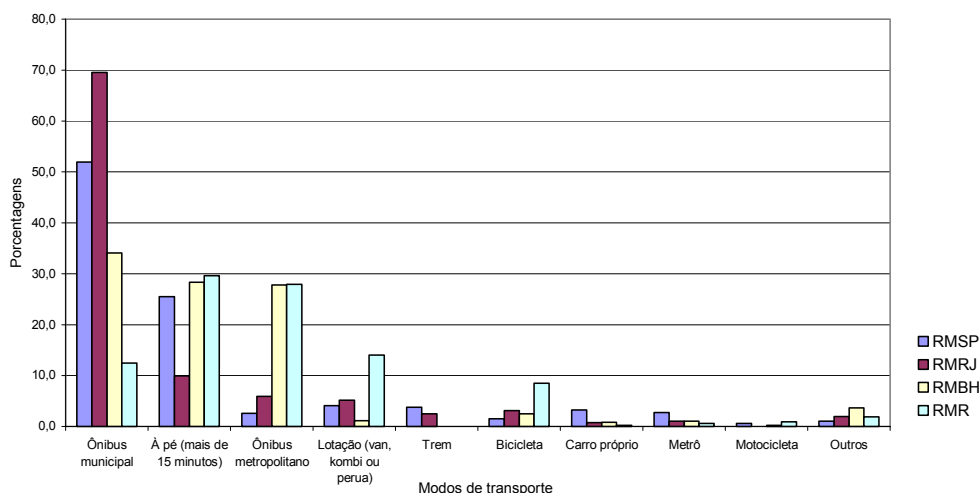
Mas, os problemas de mobilidade para equipamentos de saúde ainda persistem e assumem muita gravidade no caso dos atendimentos médicos especializados e continuados (normalmente centralizados em grandes unidades de atendimento) e do atendimento aos casos de urgência

(acidentes, partos etc.). Dada a precariedade do atendimento governamental, esses casos são, cada vez mais, resolvidos pela rede de solidariedade dos próprios moradores ou pelas viaturas da polícia.

DISTRIBUIÇÃO DOS DESLOCAMENTOS POR MODOS

Os mais pobres se deslocam, principalmente, por ônibus e a pé (com caminhadas acima de 15 minutos). As viagens por bicicleta são pouco expressivas. O metrô - onde existe esta alternativa de transporte - é também pouco usado pela população de baixa renda. Destaque-se a situação da RMR, onde as viagens a pé superam as viagens motorizadas, e onde as viagens por lotação e bicicleta são expressivas (Gráfico 9). Na RMRJ os deslocamentos motorizados, principalmente por ônibus, são relativamente maiores do que nas outras regiões metropolitanas. Nesta região metropolitana, as viagens a pé, acima de 15 minutos, também se distinguem por serem bem menos expressivas.

Gráfico 9
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
População com renda familiar abaixo de 3 SM mensais
Distribuição dos deslocamentos por modo de transporte nos dias úteis (em %)
Respostas múltiplas. Julho de 2003



As principais razões para o uso dos ônibus são a falta de opção ou a isenção do pagamento de passagens. Para os deslocamentos a pé, as principais razões são a proximidade dos locais de destino, fazer economia, e a falta de condições de pagar a passagem.

DESLOCAMENTOS PARA FORA DA REGIÃO METROPOLITANA

Constatou-se que a população pesquisada não viaja comumente para fora da região metropolitana onde reside, sendo que mais de 90% dos indivíduos não viajaram nos últimos 12 meses da pesquisa (Tabela 10). As viagens de longa distância só acontecem em casos excepcionais, para visitar familiares e parentes. Os principais modos utilizados nestes deslocamentos são também os ônibus.

Tabela 10
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 Famílias com renda abaixo de 3 SM mensais
Indivíduos que se deslocam para fora da região metropolitana
 Julho de 2003

Deslocamento	RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
Deslocam	8,5	8,8	9,2	9,5
Não deslocam	91,5	91,2	90,8	90,5
Base de indivíduos	790	705	698	1086

Fonte: ITRANS Mobilidade e Pobreza, 2003

PERCEPÇÃO DOS PROBLEMAS E SOLUÇÕES INDICADAS

Chamou a atenção na pesquisa o fato de o transporte ser apontado como um dos principais problemas dos bairros onde residem as populações de baixa renda (Tabela 11). Comumente, esta percepção não aparece nos resultados pesquisas de opinião, pelo fato destas serem realizadas com todas as classes e, portanto, apresentarem resultados médios para toda a população. Porém, quando se focaliza a população pobre evidencia-se que o transporte público é um problema real, que merece solução.

Tabela 11
REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 Famílias com renda abaixo de 3 SM mensais
Principais problemas do bairro ou local de residência (ordenação)
 Julho de 2003

RMSP	RMRJ	RMBH	RMR
1. Desemprego	1. Saúde	1. Violência	1. Violência
2. Violência	2. Desemprego	2. Saúde	2. Transporte
3. Saúde	3. Transporte	3. Desemprego	3. Desemprego
4. Transporte	4. Saneamento	4. Transporte	4. Saneamento
5. Infra-estrutura ¹	5. Infra-estrutura ¹	5. Educação	5. Saúde

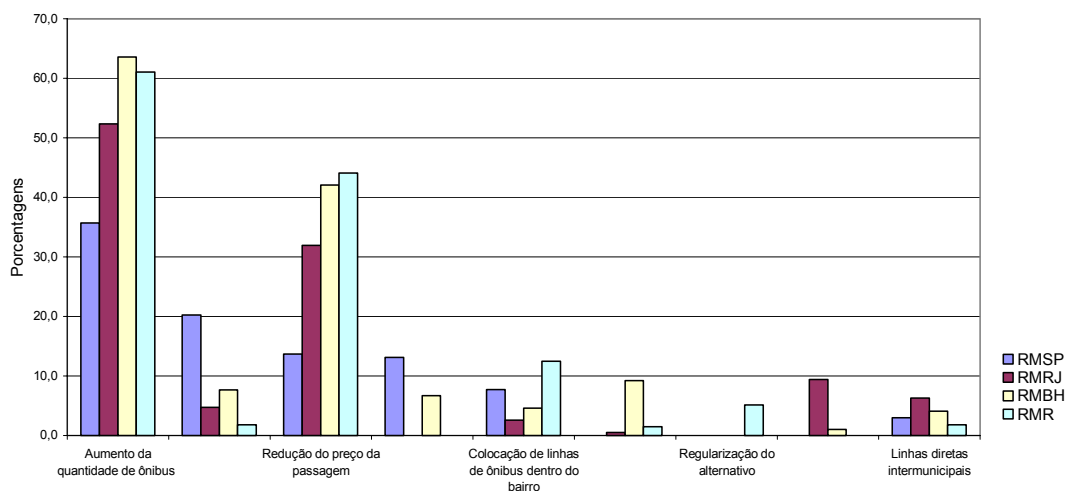
Fonte: Pesquisa Mobilidade e Pobreza, Itrans (2003)

(1) Pavimentação, urbanização etc.

As principais sugestões que as populações deram para facilitar os deslocamentos ou minimizar problemas de acesso ao transporte foram maiores freqüências (aumento da quantidade de ônibus), seguida de redução do preço das passagens (Gráfico 10). Como a metade dos setores sorteados para a pesquisa localizava-se em áreas especiais, isto é, favelas e áreas informais, de difícil acesso, em algumas regiões metropolitanas apareceram propostas de melhoria ou abertura de vias para que o transporte chegue até os locais de residência dessas pessoas, como no caso da RMSP. Nesta Região Metropolitana, tais propostas superaram os pedidos de redução dos

preços das passagens¹⁰. Recife foi a única região metropolitana pesquisada em que apareceu como proposta a regularização dos serviços de lotações ou alternativos.

Gráfico 10
 REGIÕES METROPOLITANAS PESQUISADAS
 Famílias com renda abaixo de 3 SM mensais
Sugestões para facilitar os deslocamentos ou ampliar o acesso ao transporte (em %)
 Respostas múltiplas e espontâneas. Julho de 2003



¹⁰ Tal constatação não significa, porém, que as altas tarifas não sejam problema para a população pobre e periférica, mas sim que os problemas de oferta e de acesso aos serviços são mais prementes.

5. A VIVÊNCIA DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE

A pesquisa sobre mobilidade na população pobre foi realizada também sob um enfoque qualitativo utilizando-se a técnica de grupos de discussão focalizada (focus groups). Durante o mês de maio de 2003, foram promovidas reuniões com dois grupos, um de jovens (idades entre 15 e 24 anos) e outro de adultos (de 25 a 65 anos), em cada uma das regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife. Os grupos, incluindo pessoas de ambos os sexos, foram compostos obedecendo a um critério de seleção que possibilitasse a homogeneidade social dos participantes, todos eles pertencentes às classes D e E. Na composição procurou-se mesclar, nos grupos de adultos, pessoas com emprego formal, informal, desempregados, donas de casa e aposentados; nos grupos de jovens, os que somente estudassem, estudassem e trabalhassem ou os que estivessem totalmente desocupados.

Todas as reuniões de discussão foram gravadas em áudio e vídeo com a autorização dos participantes. Com base nesses registros foram analisados os comentários dos participantes que discutiram suas experiências, percepções, atitudes e comportamentos, sentimentos e sensações, satisfação ou insatisfações relativas ao tema “mobilidade”.

Os comentários sobre a pesquisa qualitativa foram feitos antes de se iniciarem os levantamentos domiciliares, pois, além do seu valor específico para o diagnóstico dos problemas, eles se destinavam a subsidiar a elaboração do questionário. Dois observadores independentes desenvolveram os trabalhos. Um deles, Fábio Tomé de Oliveira, do Instituto Focus, foi o moderador de todas as reuniões nas quatro regiões metropolitanas e o outro, Psicóloga Cecília Guedes, observou a dinâmica dos grupos de jovens e adultos realizados no Rio de Janeiro e São Paulo.

A seguir, encontram-se as sínteses dessas duas análises.

UMA VISÃO ABRANGENTE¹¹

Motivos e características de deslocamentos dentro das regiões metropolitanas

A saída para o trabalho ou a procura de emprego, é o principal motivo para deslocamentos em todos os grupos. Entre os mais jovens existem saídas para estudo e busca de lazer e diversão. Além dos deslocamentos para o trabalho, existe entre os adultos comentários sobre deslocamentos para visitar parentes, ir a igreja e ao médico ou para levar filhos e netos para escola.

O movimento pendular caracterizado pela ida ao destino e a volta para casa sem demais paradas é predominante em todos os grupos.

Quanto aos meios de deslocamento o ônibus é preponderante, porém, também é comum andar a pé e utilizar transportes alternativos, menos em Belo Horizonte onde este meio de transporte, segundo os participantes, foi praticamente extinto pelo governo. Os demais meios são: bicicleta, metrô, trem e barca (Rio de Janeiro). Destaque para cidade de Recife onde a bicicleta parece ser um importante meio de transporte.

Embora os ônibus sejam bastante utilizados, quando são pedidas razões para escolha de um meio de transporte, fala-se principalmente dos transportes alternativos e de andar a pé. Nota-se uma forte tendência à substituição parcial ou completa, quando possível, de transportes motorizados por andar a pé, decorrência da falta de recursos ou desvio dos mesmos para outras necessidades.

- Razões para o uso de transportes alternativos: O preço mais barato, a possibilidade de negociações diversas e a rapidez são os principais motivos citados para utilização do transporte alternativo. Deve-se considerar que estes fatores, na maioria das vezes, superam o receio de acidentes e a insegurança que os participantes demonstram em relação às kombis e vans. Moto-taxi só foi citado no Rio de Janeiro e em Recife servindo a moradores das favelas, em São Paulo e Belo Horizonte não houve comentário a este respeito.

¹¹ Análises e comentários de Fábio Tomé de Oliveira, do Instituto Focus.

- Razões para andar a pé: Entre os modos de locomoção andar a pé parece ser o que mais motivos apresenta em relação a falta de dinheiro. Longas caminhadas substituem trechos que seriam percorridos por outro meio de transporte. Mas o medo de assaltos e a insegurança estão presentes em vários relatos. São comuns relatos de casos em que o empregador não fornece o número suficiente de passagens para o deslocamento entre o trabalho e a residência do trabalhador e também de casos em que o participante doa seus vales transporte a parentes que necessitam percorrer maiores distâncias. Nota-se também que algumas pessoas utilizam ajudas de custo que recebem para transporte em outras necessidades. Estes fatores reunidos resultam em pouca mobilidade, horas de caminhada e perda de tempo dos participantes dos grupos em todas as regiões metropolitanas pesquisadas.
- Razões para andar de ônibus: Os participantes andam de ônibus principalmente por conta da segurança. Contudo, os preços normalmente são altos quando comparados ao transporte alternativo e existe pouca oferta de ônibus com maior conforto. Nota-se que quando o assunto é ônibus, a maioria dos participantes, mais reclama do que vê razões para utilizar este meio de transporte. No Rio de Janeiro os participantes criticaram um pouco menos os ônibus.
- Razões para usar bicicleta: os participantes dos grupos do Recife foram os que mais citaram o uso da bicicleta como meio de transporte. A bicicleta é utilizada para vários fins por ser mais econômica, mas quem a usa cita os riscos que envolvem este meio de transporte. Em São Paulo surgiram alguns comentários sobre passeios em grupo entre os mais jovens.
- Razões para andar de metrô e trem: apenas nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo houve comentários sobre as razões para utilização do metrô ou trem. Estas recaem principalmente sobre a rapidez e o fato de não precisar enfrentar engarrafamentos. Quanto ao metrô, particularmente, percebe-se que a segurança e conforto do ar condicionado são os principais atrativos, além da rapidez. No Rio de Janeiro destaca-se o fato de que as pessoas de mais baixa renda usam o trem como meio de transporte, mesmo este não compartilhando dos principais atributos do metrô, como o ar-condicionado e a segurança. Outro fato que chama atenção é a existência de um comércio intenso de ambulantes que vendem produtos a preços baixos nos trens.

Com relação ao tempo gasto pelos participantes em seus deslocamentos no dia-a-dia, este se mostrou bastante variado. Ocorreram relatos de 15 minutos até 4 horas de deslocamento não havendo preponderância em tempos elevados.

Motivos da não mobilidade

Foi indagado aos participantes se hoje eles se locomovem menos que antigamente. Por que então isto estaria acontecendo? As respostas construídas a partir desta pergunta apontam para os seguintes cenários:

- Falta de dinheiro decorrente do desemprego e alto preço das passagens;
- A violência e a insegurança;
- O stress e falta de paciência provocados por: poluição, demoras, falta de conforto e engarrafamentos;
- Dificuldades no transporte de crianças para lazer e diversão.

Motivos e características de deslocamentos para fora da região metropolitana

Poucos foram os relatos sobre deslocamentos mais distantes. Aparece de forma marcante o fato de que está diminuindo a quantidade de viagens e o principal motivo é a falta de dinheiro. O preço das passagens e custos com alimentação são considerados altos demais. Visitar parentes que vivem em outros estados é o principal motivo para viagens. Entre os mais jovens, viajar a lazer e diversão tem prioridade. O ônibus é praticamente o único meio de transporte “acessível” economicamente para percorrer longas distâncias. Uma alternativa citada pelos participantes é a divisão de despesas, como combustível, com alguém que possua um veículo ou outro meio de transporte alugado. Porém, esta prática é mais comum em viagens mais curtas e a lazer.

Influências do transporte na escolha da moradia

Alguns participantes, principalmente os mais jovens, não sabem responder se houve ou não influência do transporte na escolha de suas moradias. Nestes casos, os pais já moravam no local quando eles nasceram e por isso não têm essa informação. Por outro lado, entre os adultos, a oferta de meios de transporte, influencia na escolha da moradia. Normalmente, o fato da valorização das moradias onde existe uma boa oferta de transportes coletivos, acaba por afastar os mais pobres dos grandes pólos de trabalho, pois o mercado imobiliário vê nesta necessidade de deslocamento um bom argumento para aumentar o preço do aluguel dos imóveis.

A mobilidade no acesso ao trabalho e na procura de trabalho

Independente de cidade, sexo ou faixa etária, as questões que envolvem trabalho e mobilidade recaem sobre uma nova suposta “regra das empresas”: Só pagar duas passagens por dia para cada trabalhador. É possível notar uma certa dose de conformismo dos participantes. As formas de lidar com esta dificuldade vão desde mentir sobre as necessidades de transporte e local onde moram a andar trechos a pé para não perder o emprego. Passando é claro por pagar do próprio bolso a diferença da passagem, alternativa que menos agrada pela falta de recursos financeiros. Alguns relataram que deixam de procurar trabalho por não terem dinheiro para locomoção e, por isso, muitas vezes são ajudados por amigos e parentes nesta busca. Entre os que já estão empregados, existe a insegurança de perder o emprego em caso de contenção de despesas da empresa. As demais barreiras de acesso ao trabalho retratam problemas relacionados aos meios de transporte como: demora, falta de conforto e superlotação dos ônibus. Porém, estas barreiras não parecem ser tão intransponíveis como a exclusão do mercado de trabalho daqueles que precisam utilizar mais de dois transportes diários para chegar ao local de trabalho, as empresas parecem preferir empregar aqueles que moram mais próximo.

Acesso a escolas e equipamentos de saúde

Em todas as regiões metropolitanas houve relatos sobre a proximidade de escolas e postos de saúde dos locais onde os participantes moram, facilitando o deslocamento a pé. Por isso, é possível perceber que, para eles, escolas e postos de saúde estão dispostos de maneira uniforme nos municípios. Entretanto quando existe a necessidade de mobilidade para se chegar a hospitais e cursos mais específicos a falta de dinheiro se torna um problema. Na hora de ir a um curso mais distante, ocorrem desistências e atrasos e nos casos de emergência é difícil ter a quem recorrer. As soluções nos casos de locomoção até o local de estudo muitas vezes dependem do sacrifício de parentes (exceção do Rio de Janeiro onde existe esta gratuidade). Em casos de emergência procuram-se amigos, rádios patrulhas, serviços informais de resgate e até mesmo uma charrete é improvisada.

A questão do lazer

Entre todos os assuntos debatidos o deslocamento para lazer e entretenimento é a atividade que parece estar sendo mais prejudicada. Os motivos apontados são: pequena oferta de ônibus nos finais de semana, longas esperas no ponto e o custo de locomoção de uma família. Os relatos de mães sobre dificuldades e desistências de deslocamentos na companhia de filhos, para algum tipo de lazer, chamaram a atenção dos que ouviam.

Os demais relatos sobre mobilidade e lazer envolvendo jovens e adultos apontam para problemas parecidos como a falta de dinheiro, a demora dos ônibus nos finais de semana e durante a madrugada onde em alguns lugares o transporte é interrompido. Uma solução bastante comum parece ser a reunião de grupos e a divisão dos custos de transporte ou mesmo a carona. Sair a pé, reduzindo as alternativas de lazer, ou não sair de casa também é usual entre os participantes. Destaque para Belo Horizonte, onde por falta das vans e kombis, alguns taxistas passam a fazer a chamada “lotada” durante os finais de semana transportando grupos de jovens. Nota-se, principalmente entre os adultos, um certo desânimo quanto a sair de casa para entretenimento. Já os mais jovens parecem ter mais disposição para enfrentar as dificuldades e riscos.

Reflexos do gasto com o transporte no orçamento familiar

O pequeno orçamento familiar é o principal motivo para a baixa mobilidade dos participantes. Por esse motivo, ocorrem reações intensas quando se fala sobre os gastos com o transporte no dia-a-

dia. Estes gastos são considerados, na maioria das opiniões, como de médio para alto. Os reflexos na alimentação e no entretenimento são percebidos espontaneamente como os mais prejudiciais. Os demais gastos mencionados como racionados por conta do alto custo do transporte são: contas da casa, despesas com saúde, vestuário, estudo e a locomoção para procura de emprego.

O QUE HÁ DE MELHOR E PIOR NOS TRANSPORTES URBANOS

Em todos os grupos o silêncio e a dúvida normalmente precedem as opiniões sobre o que existe de melhor nos transportes urbanos. Destaque para Belo Horizonte (adultos), onde o silêncio foi mais longo e para São Paulo (jovens), onde a primeira opinião foi um sonoro: "nada". Com um certo estímulo do moderador e deixando as insatisfações um pouco de lado, os participantes disseram que o que há de melhor nos transportes urbanos é:

- Ônibus novos e confortáveis
- O transporte alternativo
- O metrô
- Educação e amabilidade dos motoristas
- Interação entre os passageiros durante o transporte
- Variedades e opções de transporte
- Deslocamentos rápidos e ágeis
- Comprar e vender vales transporte no mercado paralelo
- Ônibus destinados a estudantes e pessoas mais carentes.

Por outro lado, quando indagados sobre o que existe de pior nos transportes urbanos, as opiniões surgem rapidamente. Vejamos os fatores:

Fatores que envolvem os profissionais de transporte

- Estressados pelas dificuldades da profissão / sem educação;
- Não param para idosos e estudantes / recebem ordens para isso;
- Desrespeitam os ciclistas;
- Correm demais / cometem imprudências;
- Passam por fora no ponto;
- Não possuem treinamento;
- Trafegam com a porta aberta.

Fatores causadores de stress e irritabilidade

- Excessiva espera no ponto do ônibus;
- Ônibus cheios / lotados / não ter onde segurar;
- Trânsito intenso / engarrafamentos;
- Poluição do ar / poluição sonora;
- Grande quantidade de carros de passeio e poucos ônibus;
- Horários irregulares / transporte escasso no fim de semana de madrugada.

Fatores de segurança

- Vandalismo de passageiros;
- Violência / assaltos / trombadinhas;
- Utilização de transportes públicos para transporte de drogas;
- Queima de ônibus;
- Disputa de rotas entre kombis e vans;
- Disputa de territórios entre facções criminosas.

Fatores de conforto

- Bancos duros / quebrados;
- Trepidação do ônibus;
- Calor do motor;
- Falta de limpeza;
- Viajar em pé no ônibus;
- Pouca manutenção dos ônibus;
- Ônibus velhos / caindo aos pedaços;
- Ruas esburacadas / asfalto precário.

Fatores econômicos

- Preços altos;
- Aumentos constantes nas tarifas.

Estratégias de mobilidade e formas de gastar menos com transporte

Os risos levemente constrangidos surgiram neste momento. A falta de dinheiro e a necessidade levam alguns participantes a burlar o pagamento das passagens. As estratégias para não pagar passagem são bem parecidas em todos os grupos, contudo, notam-se algumas características por região metropolitana, mas comuns a todos.

- Belo Horizonte: ao invés de pedidos de carona para o trocador ou para o motorista existe a intimidação “passar na marra”.
- Rio de Janeiro: se valer da gratuidade de estudante para não pagar a passagem sem estar estudando. Usar carteirinha falsa ou uniforme.
- Recife: negociar com o trocador e pagar mais barato não girando a roleta.
- São Paulo: pedir carona no ônibus e passar por baixo da roleta sem pagar.

As demais formas de não pagar passagem ou gastar menos são mencionadas no decorrer do relatório.

O vale-transporte (VT) também é mencionado diversas vezes como uma forma de se gastar menos com transporte. Porém, devido ao ciclo que se criou em torno desta forma de auxílio ao trabalhador, este benefício se torna totalmente descaracterizado de seus objetivos. O comércio paralelo do VT é comentado em diversas oportunidades pelos participantes. Nota-se de um lado a necessidade de vendê-los para, muitas vezes, comprar alimentos e de outro a oportunidade de gastar um pouco menos com transporte comprando estes mesmos vales no mercado paralelo. O VT é transformado em moeda aceita em diversos locais.

Comprar, vender e trocar vales parece ser uma prática para contornar necessidades, compondo orçamentos e sendo utilizado por quem não tem um trabalho formal, logo, sem direito ao mesmo. Este ciclo gera uma pequena economia para quem compra os vales e estica o salário de quem os vende. Contudo, na prática, os resultados mostram que o trabalhador sai perdendo e muitas vezes é obrigado a andar a pé.

A influência (ou não) da telefonia na mobilidade dos mais pobres

Não é comum entre os participantes dos grupos possuir aparelhos telefônicos, móveis ou fixos. Normalmente eles se referem a outras pessoas que têm aparelhos ou fazem suposições. De forma geral, duas linhas de pensamentos predominaram:

- de que o deslocamento das pessoas diminui devido à comodidade de falar com parentes, amigos ou mesmo por ter a possibilidade de comprar por telefone;
- de que a telefonia não influi no aumento ou diminuição da mobilidade, e sim, facilita a precisão destes deslocamentos, minimizando a perda de tempo.

Em menor escala, aqueles que trabalham como autônomos relatam o aumento de suas visitas a clientes e vêem o telefone como uma ferramenta de trabalho. Entre os mais jovens, o uso do telefone facilita a marcação de encontros, aumentando as saídas a lazer.

Diferentes enfoques entre homens e mulheres

Foram percebidas nas reuniões algumas particularidades pertinentes ao sexo feminino em relação à mobilidade. Existe na figura da mulher uma alta responsabilidade e conhecimento sobre os deslocamentos de toda a família. Neste ponto, a relação com as crianças é intensa. Em vários depoimentos as mulheres retratam as dificuldades que geram desistências no deslocamento na companhia de crianças. Os principais motivos são: falta de recursos financeiros, escassez de transportes no final de semana com longas esperas em pontos de ônibus, lotação dos ônibus e a falta de cavalheirismo.

O assédio sexual também é lembrado em todos os grupos como sendo de grande constrangimento para as mulheres. A superlotação dos ônibus parece ser o momento propício para este tipo ação. Comentários feitos nos grupos de Belo Horizonte, Recife e São Paulo relatam que também os homens convivem com o assédio de mulheres.

AS REAÇÕES DOS JOVENS E ADULTOS¹²

O objetivo do estudo (pesquisa qualitativa) foi o de identificar as representações dos grupos de baixa renda sobre a sua mobilidade nas cidades. A condição social desses grupos inclui pobreza, subalternidade, não eqüidade e não acessibilidade.

Particularmente, o foco desse trabalho de análise, mais que a preocupação em sintetizar e interpretar os grupos observados, foi ressaltar a importância de se trabalhar e orientar um estudo quantitativo com as experiências vividas pelas pessoas. Espera-se que, futuramente, venha subsidiar novas políticas públicas para o setor de transporte público, relacionadas ao aspecto da capacidade de renda e uso dos serviços de transporte coletivo dos grupos sociais investigados.

A análise não se baseou nas transcrições dos grupos e, sim, em impressões de uma observação parcial das dinâmicas realizadas (Rio de Janeiro e São Paulo). As experiências de mobilidade das pessoas foram organizadas a partir da descrição dos indivíduos sobre o seu cotidiano.

Numa primeira aproximação, pode-se ficar com a idéia de que os grupos não trouxeram novidades, pois as experiências de privação descritas senão totalmente conhecidas, são imagináveis. No entanto, o significado e o impacto delas na vida das pessoas, em geral, são pouco considerados. Nos estudos sobre a pobreza predominam visões de caráter mais economicista. Por isso é tão importante, além de quantificar, qualificar a experiência das pessoas.

Estas vivências são descritas com características muito concretas, já que são manifestas por quem as vive. Este olhar a partir das condições de vida das populações pode ampliar a percepção sobre as situações de exclusão social. Sabemos que tais situações excludentes ocorrem em lugares e tempos determinados e é importante captar como elas acontecem no desenrolar da vida das pessoas. Pudemos, nos grupos acompanhados, ouvir descrições de sofrimento pessoal e social vividos a partir do desemprego, da ausência de direitos, da insegurança e do descaso e do abandono social. Elas retratam a fragilidade que as pessoas estão vivendo, perceptível nas queixas sobre a falta de autonomia para escolhas primárias e básicas como trabalho, moradia, lazer e outras. Isto tudo é ainda agravado pelo cerceamento a sua mobilidade na cidade que, praticamente incorre num estado de imobilidade.

Os jovens

Os jovens, de um modo geral, são incisivos nas suas colocações. Eles estão na idade de maior inquietação e procura por experiências novas e diferentes e, por isso mesmo, são mais sensíveis às desigualdades de acessos. Vivem entre a exclusão e uma inclusão precária, instável e marginal. Eles, assim como toda a sociedade, estão expostos à ideologia da sociedade de consumo. Os objetos de desejo, sejam eles materiais ou de status, são expostos a todos, mas dirigidos a alguns poucos. Um programa de televisão ou uma propaganda levam tanto o rico quanto o pobre ao mesmo mundo sedutor, mesmo que os acessos estejam desimpedidos para um e bloqueados para o outro.

Os jovens, na sua maioria, ainda são dependentes, ou seja, desempregados e morando com a família, dependem da disposição da renda familiar para realizar suas necessidades. Seus percursos são mais restritos e feitos à pé, em geral viagens por motivo escola. Ressentem-se da restrição financeira para realizar programas de lazer e procura de emprego.

Os jovens cariocas parecem exercer uma maior mobilidade, proporcionada tanto pela gratuidade das viagens urbanas auferida aos estudantes (obtida através do uso de camiseta de escola pública, que dá direito ao uso gratuito do transporte coletivo) quanto pela acessibilidade própria da cidade, em que os espaços são menos segregados do que em São Paulo, por exemplo. Quem mora nas favelas está perto de tudo. A convivência próxima de territórios de classes sociais diferentes facilita a mobilidade dos segmentos mais pobres.

A camiseta escolar também tem sido usada como estratégia para acesso ao transporte coletivo com sua função ampliada para além das viagens escolares: "...estou arrumada para sair e coloco a camiseta por cima..." . O modo mais usado por todos é o ônibus, embora conte com uma avaliação pouco satisfatória.

¹² Análises e comentários da Psicóloga Cecília Guedes.

O grupo de jovens paulista, que tinha um nível de escolaridade mais elevado que o do carioca, embora tenha se colocado de forma mais contundente e enfática com relação a questões como cidadania, por exemplo, mostrou-se mais dependente e imobilizado que o do Rio.

Eles, além de não contarem com a facilidade da gratuidade no transporte, da forma como acontece no Rio de Janeiro, vivem em espaços mais segregados, distantes dos pólos de emprego e lazer, o que exige maior disponibilidade de renda para a circulação.

a) Lazer

Foi nítida na fala destes jovens a tendência ao encasulamento: "...a gente tem que pensar duas vezes antes de sair de casa, é melhor fazer programa em casa como ver vídeo, pedir uma pizza...". Isto acaba enfraquecendo a sociabilidade desses grupos, restringindo vínculos e relacionamentos que decorrem da experiência da urbanidade, da convivência nos espaços públicos.

Em função da restrição monetária, para sair de casa acaba-se dependendo da ajuda da família ou de amigos que tenham condução própria. Quando se discutiu o peso do transporte no orçamento familiar, ressaltaram a limitação imposta especialmente ao lazer: "...A minha condução e a do meu namorado saía R\$ 7,00, então fomos e voltamos a pé do shopping para poder comer alguma coisa lá..."

b) Estratégias de acesso ao transporte coletivo

São comuns as estratégias de burla para o acesso ao transporte público, principalmente entre o grupo dos jovens: usam passe escolar de terceiros ("...aplica 171 no ônibus, diz que esqueceu a carteirinha..."), pulam a catraca, os cariocas usam a camiseta de escola pública para qualquer motivo de viagem, etc.

É como se cada movimento fosse impedido por uma barreira: "...vai procurar emprego e querem de 2º grau prá mais...; ...por conta do desemprego não dá para passear, ir na casa de parentes ou amigos; ...para sair de carro é perigoso, é bom pensar duas vezes e daí por diante..."

c) Opinião sobre os transportes coletivos

A avaliação foi mais crítica para os paulistas do que para os cariocas. Mas, basicamente, ambos apontaram problemas da precariedade do sistema "...No fim de semana a espera do ônibus aumenta muito, de madrugada não tem condução. E além de tudo, o ônibus parece um liquidificador, só dá tranco...". Os percursos chegam a duas horas e mais uma espera no ponto de mais de 40 minutos. A oferta é deficiente, às vezes só contam com uma linha de ônibus que está sempre lotada ou com peruas clandestinas. Em caso de doença tem que contar com a ajuda dos amigos: "... se for esperar condução morre no ponto do ônibus ...".

Os adultos

Os grupos focais têm a qualidade de estabelecer o cenário para a nossa observação das estratégias utilizadas pelas pessoas numa dada realidade. Nos grupos de adultos foi possível verificar formas de enfrentamento da situação diferentes das dos jovens. A postura deles como grupo pareceu estar mais relacionada a uma posição de aceitação da inevitabilidade.

Pudemos observar no grupo de adultos, diferentemente dos jovens, que esse acostumar-se passa por uma postura de maior conformidade e resignação com o sofrimento social da exclusão. Parece existir uma certa parcela de culpabilização pessoal, como se as pessoas se responsabilizassem individualmente por uma situação injusta. Mesmo havendo uma idéia de um contexto perverso é como se dissessem: se estou nessa condição é porque deve haver algo errado comigo.

Sua fala se reveste de sentimentos negativos oriundos de um cotidiano massacrante e desesperançoso. Aqui, pontua-se a dor social de ser tratado como subalterno e sem valor, sem a possibilidade de se apropriar da produção material, cultural e social da sociedade.

Isto fica mais claro se atentarmos ao que está subjacente ao discurso sobre os limites impostos pelos gastos com transporte:

"... eu dou um jeito para não pagar ... ; ...deixo de fazer coisas, às vezes não dá nem prá comprar pão ... ; ... não pego minha filha para passear porque não tenho dinheiro, sabe como é criança sempre quer uma coisinha ... ; ... já deixei de ir ao médico pois não tinha dinheiro da condução ...

só vejo minha mãe nos domingos porque não dá para gastar condução duas vezes na semana ... ; ... saio com R\$10,00 para procurar emprego, vou a poucos lugares e nem dá prá comer alguma coisa ...”

Exceto para viagens por motivo trabalho, os demais deslocamentos na sua maioria são a pé e tendem a se restringir à região próxima da moradia (escola, posto de saúde, compras).

No grupo de São Paulo foi feita uma pergunta direta sobre o vale-transporte e apenas um participante recebia este benefício. Isto mostra a precariedade de inserção desse grupo social no mercado de trabalho. Entre os empregados, uns declararam que não recebem ajuda para o transporte, outros têm de completar o custeio porque usam duas conduções e o empregador só paga uma. Ainda sobre o vale-transporte, falando sobre os familiares, citaram que a venda do benefício é comum para fazer dinheiro e gastar com comida, trocando o trajeto motorizado por viagens a pé.

a) Estratégias de acesso ao transporte coletivo

Como fazem para gastar menos com transporte:

“ ... eu deixo de sair mas não sinto falta ... ; ... eu procuro fazer baldeação só em terminal para pagar uma condução só ... ; ... eu peço para o cobrador deixar eu descer ou vou à pé para o trabalho ... ; ... eu e minha irmã passamos juntas na roleta ... ; ... eu pego carona ... ; ... eu sou caseiro mesmo, quase não saio ... ; ... eu desisti de procurar emprego, me viro há dois anos, gastava muito com condução ... ; ... desanima só de pensar em pegar ônibus ... ; ... não pego ônibus, tudo que faço é a pé ... ; ... estou desempregado e ando só à pé, o ônibus até passa, mas não dá para usar ... ; ... só saio se tiver alguém para pedir emprestado ...”.

b) Lazer

Diante do quadro apresentado sobre as viagens a trabalho, é natural que o lazer esteja praticamente aliado de suas prioridades:

“ ... Sair com crianças de ônibus é um inferno, eles querem ir ao banheiro, não têm paciência de esperar no ponto, acabo saindo só perto de casa, imagine ir ao zoológico são 2h30' para ir e 2h30' para voltar ... ; ... prá ir ao parque Ibirapuera no domingo fico cansada só de esperar o ônibus por 1h30' ... ; ... já esperei ônibus no fim de semana depois do baile das 21h até a 1h da manhã ... ; ... trabalho durante a semana e fim de semana é só prá cuidar da casa ... ; ... não pego a filha na casa da mãe prá passear porque estou desempregado e sem dinheiro ... ; ... já uso todos os dias para trabalhar não tenho paciência de usar no fim de semana ...”

c) Opinião sobre o transporte coletivo

O grupo de adultos de São Paulo diante da questão sobre o que tem de melhor no transporte reagiu com gargalhadas, ou seja como uma crítica caustica ao sistema. Além das restrições envolvendo o gasto com transporte e a relação desequilibrada entre seu custo/benefício, foram feitas muitas críticas ao sistema de transporte coletivo. Basicamente, as insatisfações giram em torno da precariedade da oferta. O problema do conforto foi pouco citado, nos indicando que diante da falta de transporte essa questão fica em segundo plano.

“ ... Salário aumentou R\$ 40,00 e a condução aumentou muito mais ... ; ... meu marido pega o trem e depois anda mais ½ hora para chegar no emprego ... ; ... a condução é péssima, tem muita espera, eu evito de sair, fico estressada só de ficar no ponto ... ; ... tenho poucas opções e ando mais de ½ hora prá chegar até o trem ... ; ... motorista corre muito ... ; ... os veículos são velhos ... ; ... ônibus fica preso no trânsito ... ; ... eu trabalho como encanador e gasto mais tempo na locomoção do que na visita ao cliente ...”

d) A influência do transporte no trabalho e na moradia

Em relação à influência do transporte na decisão de moradia, as falas sugerem que ter a opção de residir num local acessível e bem servido de transporte não se encontra no terreno de possibilidades desse grupo social. Escolher um lugar para morar pensando na rede de transporte disponível está, sim, no plano das aspirações. Contrariamente, em todos os grupos observados, vimos a denúncia da influência negativa que assume o local de moradia na empregabilidade de quem está mais distante dos pólos produtivos: “ ... tem preconceito contra quem usa duas

conduções, tem que usar só uma ou pagar a outra ... ; ... eu já nem procuro emprego em lugar que precise de mais de uma condução ...”.

Nos grupos da cidade do Rio de Janeiro, como já mencionado anteriormente, a relação emprego - moradia - transporte é em problema grave para aqueles que moram nos subúrbios e não tão significativo para os que residem nas favelas da cidade que contam com uma acessibilidade mais ampliada.

e) A insegurança na cidade e nos transportes

Entre os setores populares, e neste caso não estamos considerando que a idade seja um aspecto influente, a questão da segurança pública também se impõe como um fator limitante à mobilidade. Trata-se, sem dúvida, da classe mais exposta ao perigo. Os locais são considerados perigosos porque essas pessoas têm de se locomover e viver em lugares sujeitos a vários tipos de violência.

Além disso, a vida nas ruas e nos transportes coletivos é vista como cada vez mais ameaçadora. A cobertura da mídia foca a violência e a criminalidade como algo imbrincado com a pobreza e este tipo de abordagem reforça representações de ameaça e medo nas ruas.

Conclusões

Sem dúvida, nos grupos acompanhados surgiram outros aspectos interessantes relacionados a diferenças de gênero ou mesmo ainda de idade, como sobre os idosos, que não foram explorados nesta análise. Seria importante, no entanto, observar os demais grupos realizados em outras cidades para verificar se as características que apareceram no Rio e São Paulo constituem-se como aspectos desses segmentos ou tratam-se de colocações isoladas ou circunstanciais. Podemos constatar nas análises e estudos sobre a pobreza, que os significados conferidos às esferas do imaginário, dos sentimentos, dos desejos e sonhos das pessoas não são comumente considerados. Esta dimensão mais subjetiva da experiência humana também é pouco levada em conta na ação pública. É como se idéias, sentimentos e aspirações não fizessem parte da ordem possível de indicadores, por não serem passíveis de medição e verificação, tal como os modelos habitualmente praticados.

Buscar respostas para orientar políticas públicas, significa incorporar aos cálculos econômicos os custos sociais e humanos das decisões econômicas tal como apresentado aqui, considerando o peso da exclusão social no longo prazo também em termos de sofrimento individual e grupal.

Certamente, a partir dos resultados da pesquisa, pode-se supor que a garantia de mobilidade a esses grupos desfavorecidos trará grandes benefícios tanto à esfera pessoal como social: no campo afetivo, na auto-estima, na sociabilidade, na educação, na empregabilidade, na saúde etc.

6. DIRETRIZES PARA FORMULAÇÃO DE PROPOSTAS

Os resultados da pesquisa apontam para três linhas de política bem específicas:

a) a necessidade de ajustar os custos e as tarifas do transporte coletivo urbano às possibilidades de pagamento da população de baixa renda que depende fundamentalmente desses meios para satisfazer as suas necessidades de deslocamento;

b) a importância de melhorar substancialmente a qualidade dos serviços, entendendo-se como tal sobretudo o aumento da disponibilidade do transporte coletivo (aumento de frequência, redução dos tempos de espera) e maiores facilidades de acesso físico às redes de transporte, uma vez que a população de baixa renda habita, geralmente, áreas com deficiências crônicas de infra-estrutura viária. É importante destacar que essas melhorias de qualidade não podem onerar as tarifas e que devem ser direcionadas para a população em questão, cujos valores e preferências diferem dos da classe média;

c) a necessidade de ajustar a política de subsídios existente, principalmente nos seguintes aspectos:

- estender o vale-transporte à população desocupada que procura trabalho, sem o que o acesso às já limitadas possibilidades de ocupação remunerada torna-se ainda mais restrito;
- criar mecanismos de auxílio financeiro para o transporte destinados à população de baixa renda ocupada no mercado de trabalho informal, que não tem direito ao vale-transporte;
- rever os atuais mecanismos de concessão do vale-transporte de forma a orientar o benefício integralmente para a população que dele realmente necessita e limitar sua destinação à população que não se utiliza do transporte coletivo.

A pesquisa identificou também problemas importantes relacionados com o lazer e a integração social da população de baixa renda. Nesse particular, há enormes possibilidades de melhorar o atendimento nos deslocamentos de fim de semana com finalidade de lazer, tirando partido da capacidade ociosa dos sistemas de transporte nesses dias para reduzir as tarifas e adaptando a configuração das redes, para facilitar o acesso aos pólos de recreação e lazer.

Na pesquisa constatou-se uma forte propensão da população de baixa renda para utilizar meios não-motorizados (caminhada a pé, bicicleta) movida pela necessidade de economizar em tarifa e tempo de viagem, dois aspectos negativos dos atuais serviços de transporte coletivo. Essa mesma tendência pode ser canalizada positivamente no sentido de se criar melhores infra-estruturas para a utilização desses meios. Quanto a isso, vale lembrar que o acesso às linhas de transporte coletivo é feito geralmente a pé, muitas vezes em condições precárias de segurança e conforto. Políticas de baixo investimento para a implantação de ciclovias e vias para pedestres podem ter impactos importantes na mobilidade da população pobre, além de outros benefícios sociais.

Por fim, é preciso destacar que as políticas sociais no transporte urbano, sobretudo as que visam subsidiar os segmentos mais necessitados, devem ser concebidas e administradas com muito cuidado. O transporte é uma demanda derivada de necessidades sociais tais como trabalhar, estudar, cuidar da saúde etc. Os subsídios a serem concedidos dessa maneira devem ter como objetivo quebrar o círculo vicioso da pobreza (pobreza → baixa mobilidade → segregação sócio espacial → pobreza) com essas necessidades básicas, sua eficácia pode ser drasticamente comprometida. Por exemplo, o auxílio transporte para pessoas desempregadas ou desocupadas pode ser inócuo se elas não estiverem empenhadas em procurar trabalho ou não forem estimuladas a fazê-lo pela forma como o auxílio é concedido (a contrapartida para a concessão de um auxílio transporte para os desempregados pode ser, por exemplo, a comprovação que o mesmo está procurando trabalho).

Assim, é fundamental que as políticas de apoio às populações carentes, na área de transporte, estejam estreitamente relacionadas com as políticas sociais em áreas como trabalho, lazer, educação, saúde etc. Os programas de atendimento nessas áreas-fim deveriam comportar um componente de auxílio para o transporte sempre que envolvessem algum tipo de deslocamento de longa distância.

Por outro lado, é importante se pensar na duração dos benefícios, que deve guardar uma relação com a duração do estado de carência. Visto de outra maneira, trata-se de administrar os benefícios de modo a estimular os beneficiários a superar sua condição de carência e a

necessidade de receber ajuda, sem o que as políticas de subsídio acabam contribuindo para perpetuar a condição de pobreza.

ANEXO METODOLÓGICO

UNIVERSO PESQUISADO

Conjunto das pessoas residentes nos setores censitários cujo rendimento médio mensal do chefe do domicílio seja igual ou menor a 2,5 salários mínimos vigente na época do Censo Demográfico de 2000 do IBGE (R\$ 377,50).

A pesquisa objetivou conhecer os problemas de mobilidade e as condições de acesso aos serviços de transporte coletivo pelas pessoas pertencentes às famílias com renda mensal de até 3 salários mínimos. Como o Censo Demográfico de 2000 (IBGE) só oferece informações dos setores censitários segundo o rendimento médio mensal do chefe do domicílio, optou-se por pesquisar os setores censitários com rendimento médio do chefe do domicílio igual ou inferior a 2,5 salários mínimos mensais, na expectativa de que esses contivessem a população alvo. Isso de fato ocorreu. Mas, como era de se esperar, na amostra pesquisada apareceram famílias com rendimentos mensais acima de 3 salários mínimos. No entanto, estas foram excluídas da análise sem conseqüências em relação à confiabilidade da amostra. Assim, a pesquisa compreendeu as pessoas, com idade igual ou superior a 10 anos, pertencentes às famílias de renda mensal de até 3 salários mínimos residentes em setores censitários cujo rendimento médio mensal do chefe do domicílio fosse igual ou menor a 2,5 salários mínimos.

MODELO DE AMOSTRAGEM

Foi adotado o modelo de amostragem aleatória de conglomerados em três etapas:

- 1ª Etapa: sorteio dos municípios, utilizando-se o modelo de conglomerados através da técnica de seleção com probabilidade proporcional ao tamanho, onde a medida de tamanho foi o número de domicílios situados nos setores censitários pesquisados;
- 2ª Etapa: uma vez sorteados os municípios, os setores censitários que compõem esses municípios foram agrupados e foi realizado novo sorteio, utilizando-se também o modelo de conglomerados através da técnica de seleção com probabilidade proporcional ao tamanho, onde também a medida de tamanho foi o número de domicílios dentro de cada setor;
- 3ª Etapa: uma vez sorteados os setores censitários foi realizado o sorteio dos domicílios (desta vez já no campo), de forma sistemática com partida aleatória.

O modelo de amostragem garante a cada domicílio do universo ser selecionado para a amostra.

TAMANHO DE AMOSTRA

Em cada uma das 4 amostras foram realizadas 400 entrevistas, com sorteio de 80 setores censitários e sorteio de 5 domicílios dentro de cada setor. Foram realizadas ao todo 1.600 entrevistas.

ÂMBITO

Todos os municípios pertencentes a cada região metropolitana.

ERROS DE AMOSTRAGEM

Os erros de amostragem dos principais estimadores (que foram pré-escolhidos), foram calculados considerando o modelo da amostra de conglomerados. Para todos os estimadores que constituem a razão de duas variáveis aleatórias (por ex., índice de mobilidade), foi utilizado o método de cálculo dos erros de estimadores de razão para amostra simples. Os erros calculados são absolutos e o coeficiente de confiança utilizado foi de 95% em todos os casos.

APÊNDICE DE DADOS

(em preparação)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, T. A. *Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e demais serviços de utilidade pública: estudo da sua participação no orçamento familiar*. Relatório Final (projeto BRA/92/028 – PMSS). Brasília, DF. 2000.

CADAVAL M. E. & GOMIDE A. A. Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas. In: FONSECA, R, DAVANZO, A.M.Q. & NEGREIROS, R. (orgs.). *Livro Verde: Desafios para a Gestão da Região Metropolitana de Campinas*. Campinas, SP: Unicamp. IE, 2002, pp. 177-194.

GUEDES, CECÍLIA, *Padrões de Mobilidade e Condições de Acesso das Populações de Baixa Renda aos Serviços de Transporte Coletivo - Comentários sobre os Grupos Focais do Rio - São Paulo*, documento interno do Projeto Mobilidade e Pobreza (texto não publicado), São Paulo, maio de 2003.

COLENCI JR., A. & KAWAMOTO, E. *Estimativa dos efeitos das condições de transporte na produtividade do trabalhador urbano*. Relatório Final - Diretoria de Estudos Regionais e Urbanos, IPEA, Brasília, DF. 1998.

GOMIDE, A. A. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. IPEA Texto para Discussão No. 960. Brasília, julho de 2003.

HENRIQUES, RICARDO (Org.) - *Desigualdade e Pobreza no Brasil*. IPEA, Rio de Janeiro, 2000

INSTITUTO FOCUS - *Mobilidade e Pobreza - Pesquisa Qualitativa*, documento interno do Projeto Mobilidade e Pobreza (não publicado), Rio de Janeiro, junho de 2003.

KRANTON, R. E. *Transport and the mobility needs of the urban poor: An exploratory study*. Discussion Paper. The World Bank: Infrastructure and Urban Development Department. November 1991.

LIU, Z. *Urban Infrastructure and housing for the poor: Issues and options*. Background paper for: World Bank Report: Brazil: public policies to fight urban poverty. March 1999.

MARTINEZ, C. C. *Pobreza urbana: problemas de orden conceptual e implicaciones de política*. In: Seminar on Urban Poverty sponsored by ALOP and the World Bank, Rio de Janeiro, May 14-16, 1998. (disponível em: <http://wbIn0018.worldbank.org>)

MORAIS, M. P. & LIMA, R. *Breves considerações sobre a natureza da pobreza brasileira*. Nota Técnica. DIRUR/IPEA. Brasília, DF. Janeiro de 2001.

RAMOS, L. *Evolução da informalidade no Brasil metropolitano: 1991-2001*. Texto para Discussão do IPEA, n. 914. Rio de Janeiro, novembro de 2002.

SEDU/PR Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República. Grupo Executivo de Transporte Urbano. *Motivações que regem o novo perfil de deslocamento da população urbana brasileira: pesquisa de Imagem e opinião sobre os transportes urbanos*. Relatório Final. Brasília, DF. Dezembro de 2002.

FICHA TÉCNICA

ITRANS - INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE

Presidente: Maurício Cadaval

Diretor Administrativo-Financeiro: Eduardo Cândido Coelho

Diretor Técnico: Silvestre de Andrade Puty Filho

Diretor de Marketing: Marcos Bicalho dos Santos

PROJETO MOBILIDADE E POBREZA

Coordenador	Maurício Cadaval (Sociólogo, Presidente do Itrans)
Colaboração técnica	Alexandre Gomide (Economista, Pesquisador do IPEA)
Equipe	Cecília Guedes (Psicóloga) Marcelo Batista (Engenheiro)
Apoio	Maria Emília Silva (Gerente Administrativo-Financeiro) Juliana Gomes
Assessoria de comunicação	Ana Paula Guerra
Execução das pesquisas	INSTITUTO FOCUS Maria da Conceição Ribeiro (Gerente) Marco Antônio Aguiar (Consultor Metodológico) Fábio Tomé de Oliveira (Analista e Moderador de Grupos) Ilda Ferreira Gomes (Coordenadora de Pesquisas)
Consultoria técnica	TECBUS Sabina K. Leite (Engenheira) Valesca Leão Prado (Engenheira) Cláudio L. Freitas (Engenheiro)

GRUPO DE ACOMPANHAMENTO TÉCNICO

Aginaldo Mignot Grave - Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana (Ministério das Cidades)

Alexandre de Ávila Gomide - IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada)

Augusto C. Portugal - ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)

Bruno Batista de Barros Martins - CNT (Confederação Nacional do Transporte)

Carlos Henrique R. Carvalho - NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos)

José Luiz Santolin - ABRATI (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros)

Waldir Cardoso - AUTCAN (Associação dos Usuários de Transporte Coletivo de Âmbito Nacional)

PATROCINADORES

ABRATI - Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros

CNT - Confederação Nacional do Transporte

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

APOIO INSTITUCIONAL

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

Ministério das Cidades - Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana.