

Transporte metroferroviário: agente de inclusão social na cidade de São Paulo

Diamantino A. Sardinha Neto*
José Garcia da Conceição**

Resumo

Este estudo tem por objetivo analisar as políticas públicas voltadas para o transporte metroferroviário e sua relação com a inclusão social. Muitas ações para a melhoria deste meio de transporte têm se efetivado ao longo dos últimos anos na cidade de São Paulo, com grandes investimentos do governo estadual e financiamentos internacionais. A situação de imobilidade e exclusão das populações mais carentes das grandes concentrações urbanas, motiva-nos indagar se o objetivo de promover mobilidade e a inclusão social tem se efetivado.

Palavras-chave: políticas públicas; transporte metroferroviário; inclusão social.

Abstract

This study aims to analyze the public policies for the City Railway transport and its relation to social inclusion. Many actions for the improvement of means of transport have been effected over the last year in Sao Paulo, with major investments from the state government and international financing. The situation of immobility and exclusion of poorer populations of large urban concentrations, motivates us to ask whether the objective of promoting mobility and social inclusion has been accomplished.

Keywords: public policies; railway transport; social inclusion.

* Professor Adjunto no Instituto de Administração e Negócios da Universidade Bandeirante Brasil. Mestre em Administração de Empresas pela UNIFECAP e doutorando em Ciências Sociais pela PUC-SP. E-mail: diamantinoneto@yahoo.com.br

** Professor Assistente no Instituto de Administração e Negócios da Universidade Bandeirante Brasil. Mestre em Administração de Empresas pela Universidade Mackenzie e doutorando em Ciências Sociais pela PUC-SP. E-mail: garcia370@yahoo.com.br

As regiões metropolitanas crescem de forma assustadora, cobrindo, segundo Viana (2007), extensos espaços físicos, concentram uma enorme população e, ainda segundo ele, quanto maior a concentração populacional, maior a quantidade de problemas que refletem na qualidade de vida em vários aspectos.

Na realidade, tal observação não é recente, Engels (2008, pp. 68-69) já a relatava na segunda metade do século XIX ao descrever a formação de aglomerados urbanos nas cidades industriais, como Manchester, Leeds e Birmingham, e que, sem dúvida, valia também para Londres. Constata-se que o adensamento, fruto do processo de industrialização, tem colaborado para a problemática urbana.

Segundo Lefebvre (2008, p. 11) “... para apresentar a problemática urbana, impõe-se um ponto de partida: o processo de industrialização. Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações nas cidades”.

Essa constatação deve-se ao fenômeno da migração do campo em direção aos grandes centros urbanos, na busca por melhores oportunidades, contribuindo, sobremaneira, para o adensamento populacional, não se verificando, até o momento, indícios que esta tendência deverá reverter-se.

Ora, movimentos de tal envergadura, produzem, não somente alterações de ordem espacial, mas, também, de ordem social na malha urbana. Ou seja, a grande cidade é o laboratório onde se geram ideias, ou como quer Ianni (1999, p. 17)

Na grande cidade convivem o contemporâneo e o não contemporâneo, o desenraizamento e a desterritorialização, a multidão e a solidão, o *zoon politikon* e o *lumpen*, o gênio e a loucura, o santo e o iconoclasta, o comunista e o anarquista, o fascista e o nazista.

A que se considerar ainda, mais recentemente, como agente de transformação do solo e das relações sociais, o que se passou a denominar globalização, ou seja, como afirma Souza (1999, p. 33) “... possibilita o controle dos mercados mundiais pelo desenvolvimento tecnológico, o exercício da simultaneidade e a instantaneidade dadas pela informática”.

A perversidade deste processo baseia-se na possibilidade do controle de operações à distância. O importante, aqui, é que: o olhar do dono ainda continua engordando o gado, mesmo sem que esteja fisicamente presente. Ou seja, com o avanço tecnológico, nunca visto anteriormente,

é possível a desconcentração das operações, sem abrir mão do controle centralizado. É conveniente acrescentar que o capital, dessa forma, adquire uma enorme flexibilidade, podendo assim quem o detém buscar mercados, ainda que, geograficamente distantes. Não existem mais fronteiras geográficas e muito menos impossibilidades tecnológicas. Quanto ao trabalho, ou melhor, aquele que vive da venda do seu trabalho, não têm a mesma possibilidade, a geografia pode ser, e muitas vezes o é, um enorme limitador da acessibilidade.

A bem da verdade, Bauman (1999, p. 9) é enfático ao afirmar que “uma parte integrante dos processos de globalização é a progressiva segregação espacial, a progressiva separação e a exclusão”.

Não se pode deixar de citar as palavras de Galbraith quando afirma que “globalização [...] não é um conceito sério. Nós, os americanos, o inventamos para dissimular a nossa política de entrada econômica nos outros países” (apud Batista, 2000, p. 58).

Em suma, o que se quer aqui, é focar o papel do transporte, especificamente o metroferroviário, como fomentador do processo de resgate da acessibilidade das pessoas ao trabalho, lazer, cultura e saúde. Não importando se a restrição ao acesso deu-se pelos efeitos da industrialização ou da globalização.

As grandes cidades, em particular a cidade de São Paulo, possuem uma significativa população de baixa renda que enfrenta dificuldades perceptíveis para o acesso ao trabalho, lazer, educação e outros fatores essenciais para a cidadania. Em termos sociais, a falta de acesso pode ser apontada como um dos principais fatores de exclusão, quando se empreende estudos sobre a pobreza em áreas urbanas. A expulsão das pessoas de baixa renda para periferias cada vez mais distantes reflete um processo que segrega e abandona segmentos espaciais e populacionais.

São Paulo é a quinta maior região metropolitana do mundo, possuindo em torno de 21 milhões de habitantes, e algo que merece destaque: é a questão das grandes distâncias provocadas pela expansão do solo urbano e a divisão espacial que criam um sério problema de locomoção no interior da cidade.

O que se espera de uma capital com a importância de São Paulo na América Latina é que ela seja uma metrópole equilibrada, competitiva, responsável e, principalmente, cidadã. A melhoria de setores como saúde, educação, transportes, saneamento e meio ambiente só acontece a partir

do planejamento e implantação efetiva de políticas públicas para superar as questões metropolitanas.

Para o entendimento desta dinâmica, é importante a definição de inclusão e exclusão, que atingem as populações urbanas, sob a perspectiva da sociologia:

O padrão básico de inclusão é o ponto de mutação de uma dada situação de exclusão ou de inclusão. Esta referência valorativa exige construir e objetivar a proposta que a sociedade coletivamente tem sobre padrões básicos de vida humana, dignidade, cidadania, condição de inclusão, em contraponto a medidas de pobreza ou de indigência que estão aquém da não pobreza e, seguramente, da inclusão. (Sposati, 2001, p. 141)

Afirma, ainda, Sposati (2001, p. 50): “a relação exclusão/inclusão social é indissolúvel, uma e outra são necessariamente interdependentes. Alguém é excluído de uma dada situação de inclusão”.

O conceito de exclusão social torna-se cada vez mais amplo, “na medida em que outras visões, além dos indicadores econômicos, são incorporadas e esse fenômeno é considerado de maneira muito mais abrangente. (Figueiredo, 2006, p. 50).

Ainda segundo Figueiredo, atualmente existe uma relação entre a exclusão e o conceito de pobreza. Essa relação é importante para o entendimento da proposta deste estudo, atrelada ao papel dos transportes na inserção dos mais pobres.

Ao contrário da realidade que se apresenta, a pobreza (relativa), dadas as diferenças entre os indivíduos, não deveria possuir qualquer relação com exclusão social. Condições diferentes de renda e de outros indicadores socioeconômicos são aceitáveis sob o ponto de vista da individualidade humana, das suas capacidades, anseios, conquistas e infortúnios. O fato é que o desequilíbrio da sociedade moderna (sentido genérico) talvez tenha chegado ao estágio mais crítico e inaceitável, a ponto de a pobreza, guardadas algumas poucas ressalvas, estar intimamente relacionada à destituição da identidade humana e à exclusão social (Figueiredo, 2006, p. 37).

Outros estudos apontam a pobreza e a exclusão social como fatores relacionados e que se fundem na perspectiva sociológica:

A pobreza é um conceito multidimensional que envolve a falta de meios sociais, culturais e econômicos necessários para obter

níveis mínimos de nutrição para participar no cotidiano da sociedade e para assegurar a reprodução econômica e social. Segundo essa perspectiva, a pobreza é entendida como exclusão (Banco Mundial, 2003, p. 31).

Uma reflexão sobre o emprego do conceito de exclusão social é encontrada na discussão de Castel. Para o autor, a exclusão traduz situações de degradação de posicionamentos anteriores. Pode-se afirmar ainda, que os excluídos são os que povoam a periferia das cidades devido à perda do emprego e isolamento social. Castel (2007) propõe uma tripartição sobre as formas de exclusão, com a finalidade de estabelecer critérios de controle da utilização do termo. Estas seriam: 1) erradicação total; 2) a relegação em espaços especiais; 3) a atribuição de um *status* especial a certas categorias da população. Ainda segundo o mesmo autor, é necessário “não chamar de exclusão qualquer disfunção social” (Castel, 2007, pp. 42-47).

No estudo das cidades e das questões urbanas, podemos entender que nossas aglomerações urbanas são cenários propícios a situações de “exclusão”. A cidade pode ser definida como “um aglomerado permanente, relativamente grande e denso, de indivíduos socialmente heterogêneos” (Lakatos, 1985, p. 331).

Pesquisadores, tais como Viana (2007), entendem que, apesar da vida nas cidades ser algo relativamente recente na história da humanidade, ela abrange atualmente a maioria da população mundial.

Nesse processo, uma das questões mais importantes é perceber as mudanças sociais e ambientais produzidas e seus efeitos sobre a qualidade de vida da população. As cidades são produtos de um longo processo histórico e assumiram formas diferentes em sociedades diversas (Viana, 2007, p. 6).

A concentração da população nas grandes cidades produz vários efeitos negativos, que são amplamente discutidos pela sociologia moderna:

Um deles é a questão das grandes distâncias provocadas pelo crescimento horizontal (expansão do solo urbano) e a divisão espacial. A população precisa se locomover até o local de trabalho, de moradia, de estudo, de consumo e este processo cria o problema da estrutura viária da cidade, do transporte coletivo e do tráfego (Viana, 2007, p. 10).

Considerando o crescimento da população pobre, que se localiza em sua grande maioria na área periférica da cidade, pode-se entender a dificuldade de acesso aos locais de trabalho e de serviços, como uma forma de exclusão social ligada à pobreza urbana.

Retomando o processo de industrialização, foi esse que sem dúvida trouxe uma situação de centralização e convergência de atividades para os centros urbanos. Essa mudança, decorrente do avanço do capital, tem historicamente atraído muitas pessoas do campo para as cidades. Entretanto, o adensamento populacional contribui para a diminuição da qualidade de vida, como violência, ataques ao meio ambiente e principalmente um aumento das distâncias enfrentadas pelas classes trabalhadoras.

A cidade aparece, pois, como o local da produção capitalista, reunindo o capital constante e o capital variável, a força de trabalho concentrada e suas condições de reprodução. Seria a síntese que abriga processos internos às unidades produtivas, a concorrência entre elas e processos “externos” a elas: o alojamento da força de trabalho e os meios necessários à sua reprodução... As classes sociais também se enfrentam a partir da vivência na cidade (em nível de produção e consumo) e reivindicam equipamentos e infraestrutura, requisitos necessários à sua reprodução. (Véras, 2000, p. 53)

É pertinente afirmar que as transformações e a grande concentração de trabalhadores nas cidades são resultado da cooperação, segundo o conceito marxista.

Por um lado a cooperação permite estender o espaço em que se realiza o trabalho, sendo, por isso, exigida em certos processos de trabalho pela própria configuração especial do objeto de trabalho, como, por exemplo, na drenagem de terras, na construção de diques, na irrigação, na construção de canais, estradas, ferrovias, etc. Por outro lado, ela possibilita em proporção à escala de produção um estreitamento espacial do campo de produção. Essa limitação no âmbito espacial do trabalho com a simultânea expansão de sua escala de ação, com o que se poupa uma quantidade de falsos custos, surge da aglomeração dos trabalhadores, da junção na mesma área de diversos processos de trabalho e da concentração dos meios de produção. (Marx, 1983, p. 261)

Toda a problemática que envolve as cidades do ponto de vista social discutida acima, principalmente as dificuldades com a produção

e a distribuição dos serviços públicos, exige políticas que atendam às necessidades das populações periféricas que vivem um isolamento espacial.

Quase sempre, o que acontece é que este fato é provocado, segundo Vetter (1981, p.15):

O aumento da renda do solo pode dificultar ainda mais o acesso a essas áreas beneficiadas pelas ações do Estado por parte de famílias de rendimento inferior. Mesmo os proprietários moradores de menor rendimento podem ser levados a abandoná-las por causa dos impostos prediais mais elevados e do aumento de outras despesas.

As políticas públicas devem propiciar a inclusão e o bem estar social dos cidadãos e não servir apenas aos interesses do capital. Entende-se que o Estado moderno deve procurar implementar ações que não sejam apenas paliativas, mas que, ao serem implementadas, tragam

[...] a possibilidade de beneficiar as populações locais pela geração de empregos e outras formas de renda, além do atendimento às suas necessidades habitacionais, de equipamentos e infraestrutura – evitando possíveis consequências excludentes do processo de renovação urbana. (Campos e Somekh, 2004)

Uma reflexão sobre o planejamento urbano

O planejamento estratégico aplicado anteriormente nas cidades possuía uma perspectiva quantitativa, que buscava superar as questões urbanas apenas por meio do fomento das atividades econômicas. Como afirma Leite (2004),

[...] a partir dos anos 1980, o chamado planejamento estratégico passou a figurar de maneira proeminente entre as políticas urbanas adotadas... tornando-se muitas vezes nada mais que o sinônimo de uma postura competitiva e empresarial preocupada com a atração de investimentos, eventos e turismo, com a imagem urbana e a reinserção otimizada de cada cidade no panorama europeu e mundial.

Para Pasternak (2007, p. 233), “as necessidades habitacionais não se mensuram apenas por dados quantitativos, são diferentes para os diversos setores sociais e variam e se transformam historicamente”.

Esse modelo de planejamento tradicional determinístico não trouxe os resultados esperados mediante a velocidade e a complexidade das mudanças ocorridas no cenário das grandes cidades. E

[...] embora seja inegável a mudança de qualidade das áreas renovadas, há muita polêmica sobre o fato de essa urbanização não ter sido suficientemente inclusiva, promovendo alterações que beneficiaram muito mais as classes médias e altas do que efetivamente a população espacialmente excluída. (Ferreira, 2007, p. 116)

A visão empresarial de planejamento leva a um favorecimento dos interesses do capital. “A integração do projeto urbano ao mercado traz claramente o perigo de atender às necessidades do consumidor rico e privado, e não do consumidor pobre e público” (Harvey, 1992, p. 78).

Para a superação dos problemas de desigualdade, a

[...] realização de avanços sustentáveis na luta pela superação da pobreza urbana requer transformar estruturas de oportunidades cujo funcionamento é controlado pelos governos centrais das cidades (como é o caso das políticas de reorganização urbana). (Kaztman, 2007, p. 301)

O planejamento urbano deve conter políticas que fomentem ações diferenciadas das perspectivas desenvolvimentistas, focadas apenas nos aspectos econômicos da questão. A integração das estratégias de planejamento e a participação de toda a sociedade é uma necessidade para a obtenção de resultados.

Um bom Plano Diretor é formado por uma visão estratégica participada e sustentada, com a identificação clara das ações e projetos estruturantes, refletido numa programação e priorização de investimentos. Os benefícios do desenvolvimento urbano deverão estar enfocados no conjunto de municípios, mas com particular ênfase para aqueles grupos mais frágeis e carentes, desenhando políticas públicas específicas que possam promover os objetivos estratégicos de sustentabilidade – a equidade, a oportunidade, o desenvolvimento socioeconômico e a empregabilidade (Campos e Somekh, 2004).

Ou ainda, o

[...] planejamento estratégico adaptado à cidade se diferencia do clássico planejamento a médio e curto prazo ao pretender considerar novas tendências ou descontinuidades e se fixa mais nas saídas e vias para aproveitar novas oportunidades do que nos pressupostos dos objetivos. (Craveiro, 2008, p. 4)

Os esforços do planejamento urbano em busca da efetividade devem considerar todos os agentes envolvidos, a fim de representar uma mudança real. Envolvem inclusive o apoio da opinião pública, para ajudar na construção de novas formas de estratégia buscando atender as expectativas das populações.

Em termos sociais, liga-se à busca da inclusão de diferentes setores populares, em um quadro de crescimento e evolução econômica. Combatem-se os efeitos excludentes da nova ordem mundial com linhas de ação, programas e projetos que tirem proveito das especificidades e potencialidades de cada região, sempre partindo dos interesses da população local. No que se refere às articulações administrativas e institucionais, o desenvolvimento local está ligado ao conceito de governança, como medida da capacidade de gestão compartilhada entre diversos agentes, permitindo que o processo de tomada e implementação de decisões seja assumido, de maneira democrática, participativa, negociada e transparente, pelas forças locais. (Campos e Somekh, 2004)

Leite (2004) define São Paulo como paradigma da metrópole local no mundo global, sendo, ao mesmo tempo, cidade mundial ligada às redes globais e cidade local, na qual o espaço banal se traduz injusto e desqualificado. Para o autor, uma proposta de planejamento urbano configura-se pela reutilização das infraestruturas e das estruturas urbanas históricas presentes no território como condições de campo existentes:

Modernização do sistema ferroviário e a sua transformação em metrô de superfície; modernização das estações existentes e criação de novas estações... Combinação de projetos para o sistema de transportes: viário, de pedestres e coletivos, que resultem na otimização dos fluxos no eixo metropolitano; incentivo à intermodalidade entre os modos de transportes [metro-ferroviário]; maior acessibilidade para o território [transposição transversal da ferrovia]; continuidade do tecido urbano. (Leite, 2004)

É inegável que a superação das dificuldades das populações das grandes cidades passa pelo planejamento urbano, entretanto, as formas tradicionais de planejamento mostraram-se ineficientes e, de certa forma, só acirraram as contradições e consolidaram a fragmentação e o isolamento das pessoas mais carentes. Ao analisar as periferias de São Paulo pode-se inferir que existe uma segregação que deve ser combatida com novas propostas de planejamento, adaptados ao cenário urbano da cidade. Estudos, como o do Banco Mundial, apontam o sistema de transporte metroferroviário como uma das ações estratégicas possíveis para a redução da segregação, da pobreza e das desigualdades sociais.

O transporte como estratégia para a inclusão

O acesso ao trabalho é fundamental para a luta contra a pobreza.

As chances de conseguir um emprego podem ser menores em certas áreas da RMSP, por várias razões. A oferta de emprego local pode ser mais escassa e, em muitos casos, por se tratar de áreas com sérias deficiências sociais, tornam-se menos atrativas para os investimentos privados. (Amitrano e Gomes, 2005, p. 175).

Aparece assim o binômio localização e acesso – entendendo-se por localização o espaço onde os produtos e serviços são produzidos e consumidos.

Com igual importância, destaca-se o acesso a esses espaços, que segundo Villaça (2001, p. 23):

As condições de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infraestruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura.

É nesse contexto que o transporte público insere-se, contribuindo para o acesso ao lazer, saúde, trabalho e moradia. É interessante notar, especificamente em se tratando de trabalho, que as áreas centrais da cidade concentram a maior parte das vagas disponíveis, “isso significa que os custos de transporte envolvidos na procura de emprego serão também superiores para a população mais pobre moradora das áreas periféricas” (Amitrano e Gomes, 2005, p. 175).

Esses fatores mostram a importância de uma política de transportes públicos como estratégia de inclusão.

Entretanto, são nos centros urbanos de grande porte (acima de um milhão de habitantes) e nos conjuntos metropolitanos, que as deficiências são agudas e as soluções difíceis...

A alternativa é a redução de fluxos através de medidas como a gestão integrada de uso do solo e do transporte (Curitiba), melhoria nos transportes públicos (canaletas exclusivas, tarifação, redesenho de redes, etc.). (Magalhães, 2008)

Pode-se acrescentar nas ações necessárias, os investimentos em infraestrutura, o planejamento do serviço de transporte público, a estratégia de subsídio tarifário e de financiamento, como aponta o Banco Mundial.

É fato que as tarifas elevadas e a pouca oferta de alternativas de transporte coletivo para as populações residentes nas regiões mais periféricas diminuem a mobilidade e aumentam o isolamento das pessoas mais pobres. Dentre as políticas públicas possíveis para a inclusão considera-se, em particular, a oferta de um transporte de massa para contribuir para a eficiência urbana e a inclusão dos menos favorecidos.

Diversos estudos, tais como *Cidades em Movimento*, do Banco Mundial (2003) e o *Plano Integrado de Transporte Urbano (PITU) 2020*, da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM (1999), mostram que parte das soluções para nossas metrópoles passa inexoravelmente pelas redes de transporte baseadas em sistemas sobre trilhos.

O transporte coletivo é vital para a melhoria da qualidade de vida das populações, uso do solo, democratização do acesso aos serviços e ao trabalho, incorporando a dimensão social da mobilidade urbana. O transporte sobre trilhos pode acrescentar a essas melhorias os ganhos ambientais, já que polui seis vezes menos e ainda consome menos energia (STM, 2006).

O incremento da oferta de transporte pode melhorar a qualidade do serviço para os menos favorecidos, segundo estudos do Banco Mundial (2003), e oferecer-lhes mais opções de residência, emprego e estilo de vida. Pode, ainda que indiretamente, aumentar sua renda pelos efeitos trazidos pela eficiência do sistema.

Estrategicamente, os transportes sobre trilhos como o Metrô somente devem ser adotados dentro de uma estrutura integrada de planejamento e financiamento, de modo a assegurar a sua sustentabilidade, coordenação efetiva de modais e uma prestação de serviços pela qual os pobres possam pagar. Para tanto, é necessário diminuir custos e facilitar o acesso das pessoas de baixa renda.

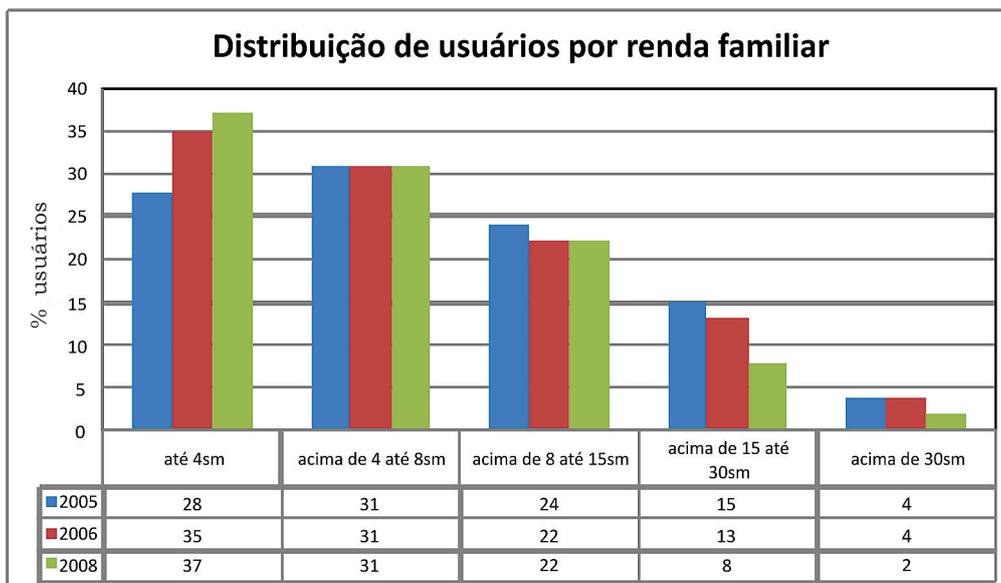
A inclusão consiste em captar as populações da periferia com um transporte de massa a preços acessíveis e com qualidade, provendo mobilidade de forma a produzir mudanças positivas na vida dessas pessoas.

As medidas adotadas incluem a integração da malha metroviária com a ferroviária, aumentando o alcance dos transportes de massa sobre trilhos. Este planejamento é apresentado pelo estudo da STM, chamado PITU 2020, que verifica e define a integração das linhas da Companhia do Metropolitano de São Paulo e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, com base nas pesquisas Origem-Destino. Inicialmente, foi elaborado um plano em 1999, prevendo a malha até 2020. Estudos mais atuais trabalham com previsões até 2025.

Apresentação dos dados

Neste estudo considera-se a mesma classificação da Companhia do Metropolitano de São Paulo para definir “usuário de baixa-renda”, ou seja, pessoas que possuem renda familiar de até quatro salários mínimos.

Dados de pesquisas do Metro mostram que, após a adoção da gratuidade na integração metrô *versus* ferrovia e a adesão ao bilhete único, houve um aumento de usuários desta categoria no sistema metroferroviário.



Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, 2008.

A integração com a CPTM realizou-se no segundo semestre de 2005. Inicialmente, essa estratégia não teve grande impacto, como mostra a pesquisa realizada no mesmo ano. Entretanto, com o avanço dos meses, essa política operacional surtiu os efeitos esperados. Conforme mostra o gráfico acima, existiu um acréscimo de usuários na faixa de renda de até quatro salários mínimos, a partir dos resultados da pesquisa de 2006. Ressalta-se que a Companhia do Metropolitano, ainda em 2006, aderiu ao sistema do Bilhete Único, somando os esforços das empresas de transportes sobre trilhos, no sentido de prover mobilidade e inclusão para as famílias menos favorecidas.

Considerações finais

Pode-se inferir que o aumento do acesso de usuários de baixa renda é reflexo de uma política de transporte integrado que, seguramente, facilita a inclusão das populações da periferia urbana da cidade de São Paulo, como apontam os estudos citados.

A integração entre todos os modos de transportes urbanos na capital contribui para diminuir as iniquidades observadas na apropriação da cidade, melhorando as condições de vida dos menos privilegiados, seja melhorando o seu acesso ao mercado de trabalho, diminuindo os gastos

realizados com o transporte ou proporcionando um maior tempo para a realização de outras atividades, além do trabalho (Metrô, 2006, p. 7).

Foi possível constatar uma mudança sensível no perfil dos usuários do transporte metroferroviário, a partir da adoção das medidas citadas pela Companhia do Metropolitano juntamente com a CPTM.

Apesar de ter implicado numa maior saturação do sistema, o aumento da participação da população de menor renda significou, sobretudo uma redução da exclusão social, à medida que proporcionou um aumento de oportunidades para esse segmento. (Metrô, 2006, p. 7)

Entretanto, apesar dessa redução na exclusão e maior mobilidade citadas pela própria Companhia do Metrô, impactos indesejáveis puderam ser constatados, como resultado de um crescimento acelerado no número de usuários:

Nos transportes sob trilhos, o aumento da demanda também trouxe prejuízo para a fluidez do sistema. A principal vantagem desse sistema, que é a rapidez da viagem, foi prejudicada. Isso se explica pela entrada de usuários que residem em locais mais distantes das estações, pelo trânsito e também pela queda da velocidade dos trens, seja devido ao aumento das interferências dos usuários no sistema, seja pela sobrecarga do metrô que também provoca um número maior de paralisações. Se antes da implantação do Bilhete Único o usuário embarcava imediatamente, hoje, com o agravamento da superlotação em alguns trechos e horários, é necessário esperar mais de um trem para embarcar. (Metrô, 2008, p. 11).

Percebe-se, conforme afirmação acima, que os investimentos realizados em transporte sobre trilhos não acompanharam o crescimento do número de usuários ocorrido devido a adoção do bilhete único, das estratégias para integração modal e do crescimento econômico dos últimos anos, que criaram maiores necessidades de transporte de massa e de infraestrutura. A expansão do Metrô em São Paulo e dos sistemas integrados tem ocorrido de forma lenta e isto deve ser corrigido, com brevidade, se quisermos melhorar a mobilidade na cidade, uma vez que as pessoas ocupam as regiões periféricas cada vez mais. É necessário que ações do Estado continuem em direção à democratização do acesso ao trabalho, saúde e lazer das populações carentes da periferia, incorporando uma dimensão social da mobilidade urbana, permitindo que elaborem projeções e cenários factíveis, sem perder de vista a utopia da cidade que queremos.

Referências bibliográficas

- AMITRANO, C. e GOMES, S. (2005). “Local de moradia na metrópole e vulnerabilidade ao (emprego e) desemprego”. In: MARQUES, E. e TORRES, H. (orgs.). *São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais*. São Paulo, Editora Senac.
- BANCO MUNDIAL (2003). *Cidades em movimento: estratégia de transporte urbano do Banco Mundial*. São Paulo, Sumatra.
- BATISTA, P. N. (2000). *A economia como ela é*. São Paulo, Boitempo.
- BAUMAN, Z. (1999). *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- CASTEL, R. (2007). “As armadilhas da exclusão”. In: BELFIORE-WANDERLEY, M.; BÓGUS, L. M. M. e YAZBEK, M. C. (orgs.). *Desigualdade e a questão social*. São Paulo, Educ.
- CAMPOS, C. M. e SOMEKH, N. (2004). Desenvolvimento local e projetos urbanos. *Workshop: Clusters Urbanos. Reestruturação Produtiva e Projetos Urbanos: Clusters e Tecnopólos como Instrumentos de Regeneração Urbana*. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arquitextos>. Acesso em: 20/7/2008.
- CRAVEIRO, M. T. (2008). Planejamento estratégico em Lisboa e o desafio da Agenda 21 Local. COLÓQUIO BRASIL-PORTUGAL – Questões da Metrópole Contemporânea: novas estratégias de intervenção urbana. . *Anais...* São Paulo, 2008.
- ENGELS, F. (2008). *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo, Boitempo.
- FERREIRA, J. S. W. (2007). *O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano*. Rio de Janeiro, Vozes.
- FIGUEIREDO, F. F. (2006). *Educação superior e mobilidade social: limites, possibilidades e conquistas*. Tese de Doutorado. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica.
- HARVEY, D. (1992). *A condição pós-moderna*. São Paulo, Loyola.
- IANNI, O. (1999). “Cidade e modernidade”. In: SOUZA, M. A. A. et al. (orgs). *Metrópole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo*. São Paulo, Cedesp.
- KAZTMAN, R. (2007). “A dimensão espacial nas políticas de superação da pobreza urbana”. In: RIBEIRO, L. C. de Q. e SANTOS JÚNIOR, O. A. dos (orgs). *As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro, Renavan.
- LAKATOS, E. M. (1985). *Sociologia geral*. São Paulo, Atlas.

- LEFEBVRE, H. (2008). *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro.
- LEITE, C. (2004). Metrô x Retrô: Califórnia 2004. Cidades, diversidade, inovação, clusters e projetos urbanos. *Workshop Clusters Urbanos. Reestruturação Produtiva e Projetos Urbanos: Clusters e Tecnopólos como Instrumentos de Regeneração Urbana*. São Paulo. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arquitextos.asp>. Acesso em: 20/7/2008.
- MAGALHÃES, F. (2008). Projetos Urbanos Locais e Sustentabilidade – Num contexto de Recursos Limitados. COLÓQUIO BRASIL–PORTUGAL. Questões da metrópole contemporânea: novas estratégias de intervenção urbana. *Anais...* São Paulo.
- MARX, K. (1983). *O Capital: crítica da economia política*. São Paulo, Abril Cultural.
- METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo (2006). *Caracterização Socioeconômica dos Usuários e seus Hábitos de Viagem*. São Paulo.
- _____ (2008). *Caracterização socioeconômica dos usuários e seus hábitos de viagem*. São Paulo.
- PASTERNAK, S. (2007). “Análise comparativa da questão da habitação nas Metrôpoles”. In: RIBEIRO, L. C. de Q. e SANTOS JÚNIOR, O. A. dos (orgs). *As metrôpoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro, Renavan.
- SOUZA, M. A. A. (1999). “A metrópole global? Refletindo sobre São Paulo”. In: SOUZA, M. A. A. et al. (orgs). *Metrôpole e globalização: Conhecendo a cidade de São Paulo*. São Paulo, Cedesp.
- SPOSATI, A. (2001). *Cidade em Pedacos*. São Paulo, Brasiliense.
- STM – Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. (1999). *Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020 – Pitu 2020*. São Paulo.
- _____ (2003). *Programa Prioridade na Rede 2010 – Investimentos no transporte metropolitano*. São Paulo.
- _____ (2006). *Visões da Metrôpole: Depoimentos sobre o transporte e urbanismo para o PITU RMSP 2025*. São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.
- VÉRAS, M. P. B. (2000). *Trocando olhares: uma introdução sociológica da cidade*. São Paulo, Educ.
- VETTER, M. D. et al. (1981) A apropriação dos benefícios das ações do Estado em áreas urbanas: seus determinantes e análise através de ecologia fatorial. *Espaços e debates*. São Paulo, n. 4, ano 1, p.15.
- VIANA, N. (2007). A vida nas cidades. *Sociologia especial: ciência & vida*. São Paulo, nº 1, Ano I, pp. 6-13.
- VILLAÇA, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel.