

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

RICARDO BILLI BERNARDO

**Um estudo sobre Mobilidade Urbana e
Cidadania: Os Movimentos Pendulares e a
Infraestrutura de Transportes na periferia de
São Paulo – Cidade Tiradentes**

São Paulo
2015

RICARDO BILLI BERNARDO

**Um estudo sobre Mobilidade Urbana e
Cidadania: Os Movimentos Pendulares e a
Infraestrutura de Transportes na periferia de
São Paulo – Cidade Tiradentes**

Trabalho de Graduação Individual
apresentado ao Departamento de
Geografia da Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas, como parte
dos requisitos para a obtenção do título
de Bacharel em Geografia sob orientação
do Professor Doutor Fabio Contel.

São Paulo

2015

Nome: Ricardo Billi Bernardo

Título: Um estudo sobre Mobilidade Urbana e Cidadania: Os Movimentos Pendulares e a Infraestrutura de Transportes na periferia da RMSP – Cidade Tiradentes.

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Geografia sob orientação do Professor Doutor Fabio Contel.

Aprovado em:

Banca Examinadora

AGRADECIMENTOS

Para este trabalho seria necessário a abertura de uma seção apenas para as desculpas, desculpas pelo atraso, e por outras coisas, mas especificamente neste trabalho individual de graduação é importante me desculpar a todos que moram e vivem na Cidade Tiradentes, local onde sequer “pus o pé”. Para o morador da Zona Leste, principalmente ao autor desta pesquisa a Cidade Tiradentes foi e é um local que sempre ocupou o imaginário, seria o local “longe”, difícil de morar, que “dá medo”, sem contar o estereótipo da violência.

Escrever este TGI é uma das formas de “quebrar” esta barreira invisível instaurada pelo movimento obrigatório casa-trabalho, que não lhe permite realmente conhecer a cidade onde mora.

Agradecer a todos do Departamento e aos professores que tive a honra de ter aula é um item obrigatório.

Aos meus amigos de graduação, especialmente aos que a tornaram diferente e divertida, ao “DJ Marquinhos” que numa noite me ouviu assobiar uma musica e criou os “Billihits”, momento crucial desta graduação, ao Benito (que me fez corrigir o texto e incluí-lo neste momento). A todos que criaram e defenderam as cores do Billihits, o purpura do Juventus da Rua Javari, meus sinceros agradecimentos.

A Dirce Bertan Freitas ao me auxiliar e ajudar a entender os dados da Pesquisa Origem Destino, ao Léo (*in memoriam*) por me fazer entender um pouco deste negócio de lidar com dados e tabelas. A todos que trabalharam comigo em algum lugar.

Ao meu orientador, pela paciência, parcimônia, e tudo o mais que o valha, meu muito obrigado.

A minha família por me aguentar por 38 anos ou mais, isso não é fácil.

E finalmente a qualquer pessoa que vier a ler, criticar, defender, copiar, odiar este trabalho, meu muito obrigado.

A todos que já ouviram um billihits.

RESUMO

Bernardo, Ricardo Billi. Um estudo sobre Mobilidade Urbana e Cidadania: Os Movimentos Pendulares e a Infraestrutura de Transportes na periferia da RMSP – Cidade Tiradentes. 83 f. Trabalho de Graduação Individual – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

Este trabalho analisa as condições de mobilidade e acessibilidade da população do distrito de Cidade Tiradentes, localizado no município de São Paulo, frente a organização territorial da infraestrutura de transporte da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) fundamentada na divisão territorial do trabalho na própria RMSP. Esta análise será construída a partir dos dados de duas pesquisas sobre mobilidade efetuadas pela Cia. do Metrô de SP. A construção da atual infraestrutura de transporte e o papel do Estado nesta construção serão discutidos com base na oferta de transporte ao distrito de Cidade Tiradentes. Além desta análise, pretende-se discutir as dimensões sociais da mobilidade e acessibilidade apresentadas por esta população, por meio, da concepção de cidadania, definida por Milton Santos, e pretende-se evidenciar como os moradores deste distrito são submetidos a condições degradantes de mobilidade, por se localizarem na periferia do Município de São Paulo. A estrutura de transporte disponibilizada ao morador do distrito da Cidade Tiradentes acaba por ser insuficiente para garantir seu pleno acesso ao restante do território da RMSP, e principalmente o acesso ao trabalho e a melhores condições de renda, importantes requisitos para se conquistar o direito à cidadania.

Palavras-chave: Região Metropolitana de São Paulo; Distrito de Cidade Tiradentes; Geografia Urbana; Mobilidade Urbana; cidadania.

ABSTRACT

Bernardo, Ricardo Billi. A study on Urban Mobility and Citizenship: The Commuting Movements and Transport Infrastructure on the outskirts of São Paulo Metropolitan Region - Cidade Tiradentes. 83 p. Individual Graduation Work - Faculty of Philosophy, Letters and Human Sciences, University of São Paulo, São Paulo, 2015.

This paper analyzes the conditions of mobility and accessibility of the population of the Cidade Tiradentes District, located in São Paulo, opposite the territorial organization of the transport infrastructure of the Greater São Paulo (MRSP) based on the territorial division of labor in itself MRSP. This analysis will be constructed from data from two studies on mobility made by the Company. SP Metro. The construction of the current transportation infrastructure and the state's role in this construction will be discussed based on the transport supply to the Cidade Tiradentes District. In addition to this analysis, we intend to discuss the social dimensions of mobility and accessibility presented by this population through, the concept of citizenship defined by Milton Santos, and is intended to show how the residents of this district are subjected to degrading conditions of mobility Since it is located on the outskirts of São Paulo. The transport infrastructure available to the Cidade Tiradentes district resident turns out to be insufficient to guarantee their full access to the rest of the territory of the metropolitan region, and especially access to work and better conditions of income, important requirements to earn the right to citizenship.

Key - words: Greater São Paulo, São Paulo, Cidade Tiradentes District, Urban Geography, Urban Mobility, citizenship.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- São Paulo – Zona 13: Percentual de pessoas entre 15 e 35 anos (2007).....	41
Gráfico 2- São Paulo – Zona 13: Percentual de pessoas entre 15 até menos de 35 anos e mais de 35 anos (2012)	42
Gráfico 3 -- São Paulo – Zona 13: Percentual de População por Distrito (2007)	44
Gráfico 4 – São Paulo – Zona 13: Distribuição percentual de vagas de emprego por distrito (2007)	45
Gráfico 5 – São Paulo – Zona 13: Percentual de automóveis por distrito (2007)	48
Gráfico 6 – São Paulo – Zona 13: Percentual Entre Viagens Coletivas e Individuais (2007).....	50
Gráfico 7 – São Paulo – Zona 13: Percentual Entre Viagens Coletivas e Individuais (2012).....	51
Gráfico 8 - São Paulo - Zona 13: Distribuição Percentual das Viagens Produzidas por dia (2007).....	52
Gráfico 9 – São Paulo – Zona 13: Distribuição Percentual das Viagens Produzidas por dia (2012).....	53
Gráfico 10 – São Paulo – Zona 13: Distribuição percentual de Viagens produzidas por Distrito (2007)	55
Gráfico 11 – São Paulo – Zona 13: Distribuição percentual das viagens por modo (2007).....	56
Gráfico 12 – São Paulo – Cidade Tiradentes: Viagens produzidas por modo (2007)	56
Gráfico 13 – São Paulo – Cidade Tiradentes: Motivos de Viagem (2007)	57

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - São Paulo: Quadro de Compatibilidade entre os distritos de estudo e as Pesquisas OD/ 2007 e Mobilidade / 2012.....	38
Tabela 2 - São Paulo - Zona 13: Evolução recente da População (2007 e 2012).....	40
Tabela 3 – São Paulo – Zona 13: População por faixa etária (de 15 a 64 anos) - 2007	40
Tabela 4 – São Paulo – Zona 13: População por faixa etária (de 15 a 64 anos - 2012) .	41
Tabela 5 – São Paulo – Zona 13: Número Total de Empregos (2007 e 2012)	42
Tabela 6– São Paulo – Zona 13: Renda Média Familiar em R\$ (2007 e 2012)	43
Tabela 7 - São Paulo – Zona 13: Salário Mínimo Nominal e Necessário (referência Julho - de 2007 e de 2012).....	43
Tabela 8 – São Paulo – Zona 13: Dados Gerais – Socioeconômicos e de Viagens por distrito (2007)	46
Tabela 9 – São Paulo – Zona 13: Viagens Produzidas por dia (2007 e 2012)	49
Tabela 10 – São Paulo – Zona 13: Viagens Produzidas por Tipo (2007).....	49
Tabela 11 - São Paulo - Zona 13: Viagens Produzidas por Tipo (2012).....	50
Tabela 12 - São Paulo - Zona 13: Viagens produzidas por Modo Principal por dia (2007).....	51
Tabela 13 – São Paulo – Zona 13: Viagens produzidas por Modo Principal por dia (2012).....	52
Tabela 14 – São Paulo – Zona 13: Número de Automóveis (2007 e 2012)	54
Tabela 15 – São Paulo – Zona 13: Evolução das Viagens Produzidas por Motivo (2007 e 2012)	55
Tabela 16 – São Paulo – Cidade Tiradentes: Viagens produzidas (em 1 dia) por motivo (2007).....	57
Tabela 17 - São Paulo - Zona 13 - Ranking de número de viagens de destino (2012)...	59
Tabela 18 - São Paulo - Zona 13 - Ranking de número de viagens (2007).....	61
Tabela 19 -- São Paulo – Zona 13 - Quadro comparativo de tempo médio de viagens por dia – ano base 2012 (2007-2012)	62
Tabela 20 – São Paulo – Zona 13 - Quadro comparativo de tempo médio de viagens por dia – ano base 2007 (2007-2012).....	65

Lista de Mapas

Mapa 1 - Infraestrutura de Transporte	28
Mapa 2 - Principais Vias.....	29
Mapa 3 - Distribuição das Viagens produzidas ao dia por Zona de Mobilidade - 2012	58
Mapa 4 - Distribuição das Viagens produzidas ao dia por Zona de Mobilidade - 2007	60
Mapa 5 - Viagens Produzidas ao dia por tempo - 2012.....	63
Mapa 6 - Viagens produzidas ao dia por tempo -2007.....	64

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 A FORMAÇÃO DA CIDADE TIRADENTES E SUA INSERÇÃO NA DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO METROPOLITANA.....	15
1.1 Cidade Tiradentes: formação histórica e inserção metropolitana	15
1.2 Desenvolvimento do sistema de transporte de passageiros na RMSP.....	20
1.3 Urbanização e Mobilidade: Conceitos	30
2 A PESQUISA ORIGEM DESTINO (2007) E A PESQUISA DE MOBILIDADE (2012): COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS PARA A CIDADE TIRADENTES	37
2.1 A pesquisa Origem – Destino (2007) e a Pesquisa de Mobilidade da RMSP (2012): Definições, Aproximações e Metodologia	37
2.2 População, Emprego e Renda	39
2.3 Mobilidade: os resultados das Pesquisas O/D (2007) e de Mobilidade (2012).....	48
3 CIDADANIA E CONDIÇÕES DE TRANSPORTE DOS HABITANTES DO DISTRITO DE CIDADE TIRADENTES	66
3.1 Condições de cidadania perante as condições de mobilidade no distrito de Cidade Tiradentes	66
CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
REFERÊNCIAS	77
ANEXOS	

INTRODUÇÃO

O cotidiano da maioria da população da cidade de São Paulo inclui algum tempo gasto com deslocamentos entre a casa e o trabalho, para estudar, para fazerem compras, ir ao médico, ou para o lazer. Estes movimentos contribuem para a organização espacial da cidade ao mesmo tempo em que são condicionados por ela.

A relação espaço/tempo para o habitante da cidade aparece como crucial para alcançar uma melhor condição de vida, e a busca por uma melhor localização neste território é incessante. Alcançar uma “boa localização” significa melhores oportunidades de renda e inserção social e melhores condições de acesso a bens e serviços (SANTOS, 2012).

Um dos objetivos desta pesquisa é entender quais são as consequências sociais para o habitante, que por motivos diversos, não está “bem localizado” na cidade. Qual a dimensão social de quem mora em lugares onde tarefas simples do cotidiano se tornam complicadas?

Esta condição se agrava quando parte desta população se localiza em uma área periférica da cidade, na qual há pouca oferta de lazer e estudo e o deslocamento se limita ao movimento casa-trabalho. O agravante é maior quando o tempo dispendido para o deslocamento consome horas do dia destes cidadãos.

A Cidade Tiradentes pode ser considerada como uma destas áreas periféricas. Mas sua condição se diferencia pelo fato deste distrito ter sido organizado por uma intervenção direta do Estado no território da cidade de São Paulo, e não como uma área com crescimento espontâneo e desordenado.

A intervenção estatal deveria garantir, em relação à moradia digna, todos os equipamentos urbanos esperados para o conforto e dignidade de sua população: saúde, educação, trabalho e lazer. Ao se deparar com a situação da origem do distrito de Cidade Tiradentes, compreendemos o desvio da função do Estado quando este tenta influenciar a organização dos objetos no espaço.

O papel do Estado como agente organizador do espaço urbano, e mais especificamente do transporte, sempre relacionado ao distrito de Cidade Tiradentes será avaliado nesta pesquisa. Como instrumento de medida da eficiência do serviço prestado, serão utilizados os dados da Pesquisa Origem Destino de 2007 e da Pesquisa de

Mobilidade de 2012, ambas executadas pelo Metrô, que serviram como base para a fundamentação empírica da pesquisa.

Estes dados são válidos para avaliar as formas de deslocamento e o tempo gasto cotidianamente pelos habitantes da Cidade Tiradentes para se moverem na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). É importante avaliar para quais locais há mais deslocamentos, quais os modos de transporte mais utilizados, quais os motivos dos deslocamentos e quanto tempo é dispendido para execução destes movimentos.

O objetivo principal deste trabalho, portanto, é avaliar as condições de mobilidade da população do distrito de Cidade Tiradentes e sua interação na Região Metropolitana de São Paulo (doravante, RMSP), através dos dados das pesquisas do Metrô já mencionadas, com o intuito de avaliar as condições de cidadania dos habitantes deste distrito.

O acesso ao espaço urbano se torna, neste trabalho, um requisito importante para definir quem são efetivamente os cidadãos desta metrópole, e quais as carências e dificuldades dos residentes no distrito de Cidade Tiradentes em relação ao tema da mobilidade urbana.

Fases do desenvolvimento urbano da RMSP e da Cidade de São Paulo serão discutidos, quando forem importantes para justificarem o surgimento do distrito de Cidade Tiradentes e a condição social de seus habitantes.

Este trabalho tenta se relacionar a temas e conceitos concernentes à Geografia Urbana, como urbanização, entendida como um processo, rede urbana, planejamento urbano, movimento pendular e mobilidade urbana.

Atualmente é impossível realizar um estudo de caso sem a conexão entre o local e o global, estes temas e conceitos específicos não podem ser desassociados a outros conceitos mais amplos como formação socioespacial, divisão territorial do trabalho e teoria do desenvolvimento desigual e combinado.

O alcance do objetivo central só seria possível ao se obter um conhecimento razoável sobre a própria origem do Distrito de Cidade Tiradentes, ou seja, conhecer sua formação social e espacial.

A análise da história deste distrito e seu entendimento perante eventos de caráter mais amplo foi uma necessidade a ser suprida. Outra necessidade era entender como se deu a estruturação da RMSP, especificamente no desenvolvimento dos transportes coletivos: trem, ônibus e metrô.

As pesquisas, tratadas como fonte direta de dados sobre mobilidade, foram analisadas para esclarecer suas metodologias e conceitos utilizados em sua realização, visando o posterior tratamento e validação dos dados delas para nossa monografia.

O trabalho tem como forma de análise dos resultados a confecção de gráficos e tabelas, além de mapas temáticos originários das informações auferidas pelas pesquisas estudadas. Com este material, e a fundamentação teórica imprescindível, um quadro das condições de mobilidade e cidadania dos habitantes da Cidade Tiradentes pôde ser criado.

1 A FORMAÇÃO DA CIDADE TIRADENTES E SUA INSERÇÃO NA DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO METROPOLITANA

1.1 Cidade Tiradentes: formação histórica e inserção metropolitana

Conforme mencionado na introdução, o objetivo deste trabalho é analisar as condições de mobilidade da população do distrito de Cidade Tiradentes, condições estas que foram estabelecidas por diferentes processos históricos, cada um deles a ter um peso diferente na construção dos mesmos. Ou seja, quando um cidadão decide realizar uma viagem para fora deste distrito, as opções de transporte disponíveis são fruto de diferentes processos históricos e de políticas públicas recentes, e neste trabalho iremos explicitar alguns deles.

No que diz respeito aos processos históricos que configuraram a formação do distrito, Silva (2008) é um autor importante que discute sua formação como produto de políticas e situações econômicas em diferentes escalas (local, nacional e mundial), assim compreendemos a necessidade de manter esta visão ao lidar com a questão da mobilidade na Cidade Tiradentes.

A ocupação urbana da cidade de São Paulo se processou de forma muito rápida e inicialmente, segundo Pedro Aguerre (1995, p. 109):

“... a cidade seguiu um modo particular de crescimento, com a artificial ampliação dos limites urbanos e o subsequente preenchimento dos seus vazios através de uma ‘desenfreada especulação imobiliária’. A incorporação de chácaras próximas ao centro e a expansão dos núcleos periféricos seguindo as ferrovias e os caminhos que interligavam a cidade ao interior e a Santos geraram, no período que vai até 1930, uma cidade maior do que Paris, mas sem um mínimo de regulamentação efetiva na ordenação do espaço que liga o lugar precário da casa das classes trabalhadoras aos locais de trabalho”.

Um divisor de águas na história da ocupação da cidade de São Paulo e da RMSP foi a Lei do Inquilinato de 1942, já que antes dela o modelo de ocupação residencial predominante era o “rentista”. A partir desta Lei, que congelou o valor do aluguel com base no ano de 1941, a opção de construção de casa para aluguel deixa de ser atraente enquanto investimento, e há expulsões daqueles que ocupavam as casas de aluguel, sendo que um grande contingente de população perdeu o seu teto (SILVA, 2008).

Consequentemente, “abria-se caminho para a expansão ilimitada dos loteamentos populares acessados por ônibus nos quais estabeleceu-se, com a superação do modelo rentista de provisão habitacional a partir da institucionalização da casa própria autoconstruída como forma predominante de habitação, (...) o padrão periférico de assentamento popular” (CAMPOS e SOMEKH, *apud* SILVA, 2008 p. 33).¹

A autoconstrução vem acompanhada de outra característica da ocupação periférica, segundo Vinicius Brant, (*apud* Silva, 2008, p. 95-6):

“a reserva de grandes glebas ociosas melhor situadas, os chamados vazios urbanos, o mecanismo de nunca vender todos os lotes ao mesmo tempo, esperando que a ocupação do loteamento valorizasse os demais terrenos, é a certeza que mais cedo ou mais tarde, o poder público implantaria a infraestrutura, fez com que este modelo de expansão periférica viabilizasse altos lucros para o empreendedor imobiliário”.

O ritmo da evolução urbana da cidade de São Paulo é acelerado e as condições da zona leste irão se modificar, pois antes esta área aparecia, segundo Azevedo (*apud* LANGEBUCH, 1968), com baixa intensidade de ocupação humana.

Segundo ainda Langenbuch (1968), a população começa a crescer e a exercer pressão sobre a periferia e principalmente a partir da década de 1940, a região diagnosticada por Azevedo como “inalterada” começa a ter seu espaço modificado de forma mais intensa.

A zona leste apresentou “crescimento mais acentuado” com a formação dos subúrbios industriais de Ermelino Matarazzo e São Miguel Paulista na linha de trem denominada Variante Poá, mas ao mesmo tempo não havia industrialização na chamada linha tronco central entre Vila Matilde e Poá (LANGEBUCH, 1968, Cap. 4 p. G+7).

Na mesma década, há o início de “notável crescimento residencial”, o que Langenbuch (1968) chama de “suburbanização”, em Itaquera, Guaianazes, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Calmon Viana, Suzano e Mogi das Cruzes. Há o surgimento de dois novos núcleos “suburbanos” em desenvolvimento: Cidade Patriarca (a estação patriarca é construída em 1948) e a Cidade A. E. Carvalho (estação Arthur Alvim – construção de 1921).

E a Cidade Tiradentes nesta época se apresenta como “um fragmento que se formou, enquanto um sedimento, sobre o espaço ocupado e concebido pela Fazenda Santa Etelvina e parte da região conhecida como Passagem Funda” (SILVA, 2008, p. 74). Esta

¹ SOMEKH e CAMPOS. **Plano de Avenidas: o diagrama que se impôs**. IN: SOMEKH, Nadia e CAMPOS, Candido Malta (Org.). A cidade que não pode parar: Planos Urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Editora Mackpesquisa, 2002.

parcela de São Paulo poderia ser caracterizada como uma área de chácaras de fim de semana e pequenas fazendas, com presença de olarias e áreas de extração de areia, localizada na várzea dos Rios Aricanduva e Gapó (SILVA, 2008).

O período de 1964 a 1985, caracterizado do ponto de vista político pela ditadura militar – ou seja, de centralização do poder estatal de forma autoritária –, “passou por uma intensificação das migrações internas” e os agentes do poder público “sugerem a necessidade de uma estrutura de planejamento urbano”. Este momento para Silva é o “auge do centralismo estatal, aliado a concepção de planos viários e dos primeiros grandes conjuntos habitacionais” (SILVA, 2008, p. 26).

Silva (2008) relaciona as modificações da economia mundial ao desenvolvimento urbano do Brasil, e desta forma desde a Lei de Inquilinato até a centralização do poder na ditadura militar, há tentativas de ordenar a ocupação urbana ao funcionamento da economia. O momento mais intensivo desta conexão pode ser apontado pela implantação dos conjuntos habitacionais que “em locais periféricos, verifica-se a sua total inserção dentro da circulação de mercadorias e dentro da constituição do urbano nos termos da reprodução ampliada do capital: renda da terra, valorização capitalista do espaço e mais segregação” (SILVA, 2008, p. 57)

Em 1964, foi criado o Banco Nacional de Habitação (BNH), juntamente com o Sistema Financeiro da Habitação (SFH). Em 1965, é criada a Companhia Metropolitana de Habitação (COHAB). O Município de São Paulo elabora o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Municipal (Lei 7688 de 30/12/1971) e a Lei de Zoneamento Municipal. Outro fato importante foi a institucionalização da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) em 1973 (SILVA, 2008). Em 1975, a “COHAB começa a ter imensa participação no que diz respeito à promoção de políticas públicas para a habitação” e busca por terrenos baratos e compra de grandes glebas (SILVA, 2008, p. 47).

E parte destas glebas se localizavam na futura área da Cidade Tiradentes, cuja “transformação da Fazenda Etelvina e suas chácaras ao redor na imensa ‘cidade’ se deu com muitas zonas de sombra, com a passagem do rural para o urbano permeado pelas questões jurídicas de parcelamento da terra” (SILVA, 2008, p. 88).

A função rural da área da futura Cidade Tiradentes, local de olarias e até de extração de areia, além das chácaras e fazenda entra em conflito com a necessidade de ordenamento urbano do restante do município. Neste momento, para Kovarick (*apud* SILVA, P. 42, 2008) “surge no cenário urbano o que passou a ser designado de periferia: aglomerados distantes do centro, clandestinos ou não, carentes de infraestrutura, onde

passa a residir crescente quantidade de mão de obra necessária para fazer girar o maquinário econômico”.

Ainda para Silva (2008, p. 47),

“dentro de uma economia capitalista os custos da terra, num contexto onde a propriedade privada da terra é um dos eixos norteadores de sua reprodução orgânica, tende-se a produzir uma cidade que reflete exatamente os desníveis entre as classes sociais. Ou seja, para os pobres (estes que contam com poucas oportunidades de superar a pobreza) restam as piores condições de moradia possíveis”.

Silva (2008) aponta ainda o descompasso entre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado Municipal (PMDI) e a realidade da Zona Leste pós-plano: estava prevista a construção de grandes conjuntos habitacionais, estes se concretizaram, mas tinham o objetivo de servir como local de moradia para a mão de obra para as indústrias que eram previstas para serem instaladas na Zona Leste. Isto não ocorreu. Desta forma, os moradores da Zona leste são obrigados a procurar trabalho em outras áreas da cidade, e a condição de mobilidade começa a ser testada, e se apresenta como uma dificuldade adicional à vida dos habitantes da área.

A situação econômica advinda do chamado “milagre econômico” permitiu ótimas condições de financiamento para a habitação urbana, pois havia abundância de recursos, principalmente oriundos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Neste contexto, a primeira grande intervenção do Estado na construção de habitações sociais foram os conjuntos de Itaquera (I, II e III) sendo estes o modelo a ser seguido para os demais. Esta abundância de recursos deveria ser aproveitada e aliada à necessidade ou demanda de habitações populares, e a área da futura Cidade Tiradentes é escolhida para abrigar um conjunto habitacional nos moldes de Itaquera (SILVA, 2008).

Ainda sobre o milagre econômico, a caracterização efetuada por Milton Santos (2012, p. 25) contextualiza o surgimento da Cidade Tiradentes e este evento da história econômica do país:

“em nenhum outro país foram assim contemporâneos e concomitantes processos como a desruralização, as migrações brutais desenraizadoras, a urbanização galopante e concentradora, a expansão do consumo de massa, o crescimento econômico delirante, a concentração da mídia escrita, falada e televisionada, a degradação das escolas, a instalação de um regime repressivo com a supressão dos direitos elementares dos indivíduos, a substituição rápida e brutal, o triunfo, ainda que superficial de uma filosofia de vida que privilegia os meios materiais e se despreocupa com os aspectos finalistas da existência e entroniza o egoísmo como lei superior, porque é o instrumento da busca da ascensão social. Em lugar do cidadão formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de usuário”.

Mas as condições para a reprodução do modelo de construção de casas populares foram interrompidas pela crise do milagre econômico, e a Cidade Tiradentes apresentou problemas devido a este fator. Tanto que sua função de “bairro dormitório” ainda não se realizou de início. A estrutura rural de seus primórdios ainda permaneceu por um tempo, além da total falta inicial de equipamentos e infraestruturas urbanas, falta de hospitais e postos de saúde e péssimas condições de transporte. Este distrito nasce praticamente “isolado” do resto da cidade (SILVA, 2008)

Silva (2008, p. 186/187) resume a situação do surgimento da Cidade Tiradentes da seguinte forma:

“a imobilidade e a precariedade (ausência) de equipamentos de consumo e serviços bancários condenaram uma enorme parcela da população ao exílio nos tempos do nascimento dos primeiros conjuntos habitacionais. Em suma, a mesma infraestrutura geral que existia nos tempos das fazendas e chácaras permaneceu muito tempo para quem precisava de uma estrutura muito maior do que estrada de terra, rua sem nome e um único ônibus que passava de uma em uma hora”.

O próprio histórico fornecido pela Prefeitura do município de São Paulo, em seu site, descreve o distrito de Cidade Tiradentes como um bairro-dormitório, e admite que muitos habitantes do local não vieram por vontade própria; segundo este histórico (PMSP, 2015):

“Muitas pessoas vieram para a Cidade Tiradentes em busca da realização do sonho da casa própria, embora boa parte tenha se deslocado a contragosto, na ausência de uma outra opção de moradia. O fato de não terem encontrado no local uma infraestrutura adequada às suas necessidades e da região oferecer escassas oportunidades de trabalho, fez com que passassem a ter Cidade Tiradentes, como bairro dormitório e de passagem e não de destino”².

As condições de mobilidade nesta área da cidade são expressas por Silva (2008, p. 193):

“O cotidiano de quem precisa sair da Cidade Tiradentes e circular pela cidade, apesar das melhorias em relação ao que existia em 1984 ainda continua sendo marcado pelos atrasos dos ônibus, intermináveis filas, ônibus antigos, superlotação dentro dos coletivos, precariedade geral (...) e mesmo com terminais de ônibus, linhas expressas, trem expresso em Guaianases, que está cerca de cinco quilômetros do Terminal Cidade Tiradentes não parece ser suficiente”

Atualmente, este Distrito da cidade possui equipamentos urbanos importantes como, por exemplo, uma unidade do CEU (Centro de Educação Unificado), uma faculdade

²Fonte: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade_tiradentes/historico/index.php?p=94

e um Hospital, mas nem estes equipamentos conseguem melhorar de forma significativa as condições gerais de vida dos cidadãos ali residentes.

1.2 Desenvolvimento do sistema de transporte de passageiros na RMSP

Neste item, algumas características da implantação dos diferentes meios de transporte na RMSP serão explicitadas. O aspecto mais importante desta parte do trabalho é destacar informações relevantes no tocante à organização em sistema dos meios de transporte instalados na RMSP. Cabe aqui realçar os pontos que nortearam a construção deste sistema, sendo alguns já existentes no funcionamento dos meios de transporte quando ainda não eram integrados.

Rebollo (2012, p. 12), ao estabelecer uma análise sobre o desenvolvimento dos transportes, afirma que “a adequação do território das cidades ligadas ao modo de produção industrial foi o motor da construção das redes de infraestrutura associada à mobilidade urbana ao longo do século XX”. O arranjo espacial realizado para viabilizar a mobilidade foi consoante as formas de produção vigentes, e tenderam a suprir suas necessidades.

O desenvolvimento dos meios de transporte coletivos, atualmente utilizados na cidade de São Paulo – e conseqüentemente na Região Metropolitana (trem, ônibus e metrô) –, ganha impressionante impulso a partir da década de 40 do século XX, período em que já começa a haver mudanças estruturais na economia do país.

A partir desta década é que a urbanização da RMSP acelera e começa a haver sinais do esgotamento da ocupação via “povoado estação”, descrita por Langenbuch (1968) e importante no processo inicial de ocupação tipicamente urbana da região metropolitana paulistana (LANGENBUCH, 1968).

Quando o trem começa a ser utilizado como meio de transporte no município de São Paulo se torna um dos elos integradores dos municípios que viriam a constituir a RMSP. Neste contexto, é importante salientar que a sua difusão se deve ao cultivo de café e a integração do país ao restante do mundo ocidental como exportador de produtos agrícolas.

A própria ferrovia “não consegue acompanhar o ritmo de desenvolvimento suburbano por ela gerado” (LANGENBUCH, 1968, p. G+18). Desde esta época, é possível dizer que o movimento pendular “migra” do trem (superlotado) para o ônibus, tendo como principal destino o centro do município de São Paulo.

O chamado trem suburbano (DANELLI, 1979) começa a ter seu desenvolvimento “estagnado” já a partir da década de 20, apesar de Danelli afirmar que este meio de transporte já era pouco utilizado. Após a Segunda Guerra, se verificou um declínio mais acentuado do dinamismo das estradas de ferro, com intensificação do uso do automóvel. É só na década de 1970, durante a crise do petróleo, que as ferrovias passam a ser consideradas como alternativa de transporte – mesmo em concorrência com o modal rodoviário – e planos para sua inclusão para tal começam a ser elaborados (DANELLI, 1979).

A chamada “circulação rodoviária”, utilizando ônibus e automóveis, devido à “desproporção entre o crescimento demográfico e a expansão dos serviços ferroviários” começa a ter uma participação maior entre os meios de transporte utilizados pela população. Entre os fatores envolvidos, explicitados por Langenbuch para este aumento, podemos destacar o surgimento de uma classe média utilitária do automóvel e do ônibus e o desenvolvimento das “relações entre os subúrbios e alguns bairros periféricos de São Paulo que se estruturam como subcentros e que não são atingíveis pela ferrovia correspondente” (LANGENBUCH, 1968, p. G+18).

Para Langenbuch (1968), a expansão do entorno do subúrbio estação cria a necessidade do uso do ônibus para complementar viagens ferroviárias no município de São Paulo e na RMSP. Antigas estradas são pavimentadas e assim passam a integrar o aglomerado urbano consolidado da cidade, facilitando a integração do ônibus e do trem.

Langenbuch (1968) destaca ainda uma mudança importante em um dos elementos intensificadores da ocupação urbana da cidade de São Paulo e de sua região metropolitana: a ferrovia deixa de ser o principal motivador de ocupação e o ônibus, devido ao aumento da malha rodoviária, passa a ser um elemento importante na ocupação da RMSP.

Ainda sobre o uso do ônibus nos deslocamentos urbanos, Pereira (2013, p. 28) o caracteriza como um “sistema irregular e aleatório que servia principalmente aos interesses imobiliários da iniciativa privada que loteava áreas distantes desprovidas de infraestrutura”. Ainda para o autor, sua “maleabilidade”, enquanto sistema,

“consolidou o modelo de urbanização do tipo periférico caracterizado pela segregação social e espacial com descentralização habitacional das classes menos favorecidas que dispõem principalmente do ônibus para seu deslocamento e a concentração das atividades econômicas no centro expandido ocupado pelas classes média e alta, que tem no automóvel seu principal meio de transporte” (PEREIRA, 2013, p. 28).

Higa (2012, p. 22), ao analisar o mesmo problema, mostra que a escolha e a intensificação do modo rodoviário de transporte seria “a combinação perfeita para ampliar o desenvolvimento do mercado imobiliário (terras), da construção civil (vias e infraestrutura em geral) e dos setores ligados à indústria automobilística”.

As primeiras linhas ferroviárias datam da segunda metade do século XIX, e os ônibus já circulavam em São Paulo no começo do século XX em detrimento do uso dos bondes. Pereira (2013) escreve sobre a escolha do ônibus frente à ferrovia e o bonde, da seguinte forma:

“a consolidação do modelo de transporte público baseado no ônibus que exigia menos investimentos em infraestrutura, e atendia às linhas de baixa demanda e maior distância percorrendo vias onde muitas vezes os bondes não tinham acesso foi facilitada pela inexistência de um modal de alta capacidade como o Metrô” (PEREIRA, 2013, p. 28).

Metrô que, aliás, seria pensado como meio de transporte em estudo de forma mais intensa a partir de 1945. Sua implantação, porém, não ocorreu devido a decisão de se priorizar o automóvel, muito por causa dos ideais do Plano de Metas da administração do então presidente Juscelino Kubitschek. Segundo a bibliografia analisada, só a partir do final da década de 60 é que começam os movimentos para a implantação do Metrô nas grandes cidades brasileiras (PEREIRA, 2013).

Chubb (*apud* VITTE e IMAEDA, 2007, p.75) caracteriza a década de 1940 como um período cuja principal característica para o desenvolvimento do transporte coletivo foi a “defesa do caráter social” do serviço de ônibus e da “inconveniência de que fosse operado por particulares”. Com esta intenção é criada a Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC) em 1947.

Nas décadas de 1950 e 1960, a defesa do caráter social do transporte é colocada em segundo plano pelas autoridades públicas, e o que se percebe é a “penetração das empresas privadas na prestação do serviço de ônibus, ocorrida em um contexto de desagregação do sistema de transporte, concebido para ser operado exclusivamente pela CMTC”. (Chubb, *apud* VITTE e IMAEDA, 2007, p. 75). Na década de 70, se implementa “uma política de reorganização da forma de prestação de serviço de ônibus por empresas privadas”. (CHUUB, *op. cit.*, p. 75). Os princípios norteadores da implementação do ônibus para o transporte público foram resumidos por Vitte e Imaeda (2007, p. 80): “a ausência de foco nas necessidades da sociedade, com interesses privados sobrepondo-se aos interesses sociais”.

Neste contexto, é importante destacar como se caracterizavam tanto a infraestrutura para a circulação dos ônibus, quanto dos trens, encontradas na década de 70. O trem atendia as seguintes áreas, segundo Danelli (1979, p. 146):

- direção Noroeste – Sudeste, de Francisco Morato até Paranapiacaba, passando pela Estação da Luz, com 87 km de extensão;
- direção Leste, “duas linhas, a primeira da Estação Roosevelt até Mogi das Cruzes, com 40 km de extensão e a segunda, variante de Poá, desde Engenheiro Goulart até Calmon Viana, com 32 km de extensão”;
- direções oeste e sudoeste, “da estação Júlio Prestes até Mairinque, com 70 km e na marginal do rio Pinheiros até Colônia Paulista com 42 km de extensão”.

Apesar destes números,

“os trens transportam apenas uma pequena parcela da população na mobilidade cotidiana, perdendo passageiros para o ônibus no total da Região, e mesmo em muitas localidades a que servem, como no ABC, onde a morosidade, os horários desarticulados etc., tornaram esse meio de transporte arriscado e incômodo” (DANELLI, 1979, p. 147).

Para reverter esta situação, Danelli (1979, p. 148) aponta a possibilidade da construção de um “anel ferroviário em torno do principal núcleo conurbado, com capacidade para transportar 14 mil passageiros por hora” e a “integração de todos os ramais das estradas de ferro, podendo o usuário, com o mesmo bilhete, viajar deste Itapevi até Paranapiacaba ou Mogi das Cruzes”.

Quanto à situação do ônibus, em direção à periferia, Danelli (*op. cit.*, p. 198) aponta a existência de catorze corredores – ou eixos radiais –, sendo eles:

- Avenida Prestes Maia, Avenida Tiradentes, Avenida Santos Dumont, Rua Voluntários da Pátria;
- Avenida Rangel Pestana, Avenida Celso Garcia;
- Avenida Alcântara Machado, Rua Melo Freire, Rua Conde Frontim (Atual Radial Leste)
- Rua da Móoca;
- Avenida do Estado, Avenida dom Pedro I;
- Rua da Glória, Rua Lavapés, Rua da Independência;
- Avenida da Liberdade, Rua Vergueiro, Rua Domingos de Moraes, Avenida Jabaguara;
- Avenida 23 de maio, Avenida Rubem Berta, Auto – estrada Washington Luís;
- Avenida Brigadeiro Luís Antônio, Avenida Santo Amaro;
- Avenida Nove de Julho

- Rua Martins Fontes, Rua Augusta, Rua Colômbia, Avenida Europa, Avenida Cidade Jardim;

- Rua da Consolação, Avenida Rebouças, Avenida Eusébio Matoso;

- Binômio Avenida São João – Rua Sete de Abril, Rua do Arouche, Rua Sebastião Pereira e Rua das Palmeiras; Avenida General Olímpio da Silveira, Avenida Francisco Matarazzo, Rua Carlos Vicari, Rua Fausto e Clélia;

- Avenida Rio Branco, Avenida Duque de Caxias, Avenida Rudge

Outro meio de transporte atualmente em uso na RMSP é o Metrô, sendo que a Companhia do Metropolitano de São Paulo foi criada em 1968 para viabilizar a construção e a administração das linhas³. As primeiras estações começaram a ser construídas em 1968, pertencendo à linha norte – sul (Azul) (MACEDO, 2010), sendo que sua atividade começou em 1974, com percurso de 17 km, com dezenove estações (DANELLI, 1979). A integração deste modal com o ônibus foi importante para aumentar o número de passageiros, segundo Danelli (1979, p. 156):

“Importante para o seguido aumento de passageiros foi a integração metrô – ônibus, pela qual cerca de 115 linhas de ônibus passaram a ter seus pontos finais junto a doze estações de metrô, com 136 itinerários, inclusive suburbanos e intermunicipais”.

A linha Azul foi ampliada em 1998, já a linha Vermelha (Leste – Oeste) foi construída entre 1976 -1988, a linha Verde entre 1982 e 2007, a linha Lilás em 1998 e a Linha Amarela teve sua operação iniciada em 2010, mas sendo operacionalizada por uma empresa privada (MACEDO, 2010).

A década de 1990 foi um período importante para a estruturação do transporte público na RMSP. Em uma tentativa de se adequar às novas condições econômicas, a integração dos modais, vislumbrada, em parte, por Danelli (1979), se realiza. Segundo Reboló (2012, p. 130), a intenção é

“promover deslocamentos cada vez mais rápidos e eficientes dentro da malha urbana para o estabelecimento de condições adequadas ao modo de produção informacional permitindo que atividades dispersas pelo território aproximem-se através da compressão do espaço e do tempo proporcionado pelas redes de alta capacidade.”

Esta necessidade de adequação do espaço ao modo de produção vigente, força o governo estadual a buscar alternativas para melhorar o transporte público, principalmente o trem e o Metrô. A Constituição de 1988 gera a condição jurídica necessária para

³ Fonte: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>

implantação das adequações, pois se determinou o repasse da administração das linhas férreas federais aos governos estaduais (LUZ, 2010). A modernização das antigas linhas federais e sua estadualização e a “sua fusão com as demais linhas existentes na região pertencentes à antiga Ferrovia Paulista S/A (FEPASA)” ocorre nesta década. Ainda no mesmo período é criada a CPTM (Companhia Paulista de Trem Metropolitano).

Em 1994, é criado o Sistema Integrado Metropolitano (SIM) com o intento de “conceber uma rede de transportes de alta e média capacidade mais coordenados entre si” (LUZ, 2010, p.44)

Em 1995, é criado o Programa Integrado de Transportes Urbanos (PITU) e seu principal objetivo era “orientar os investimentos no sistema de transportes do município de São Paulo estabelecendo metas a serem alcançadas em até 10 anos” (PEREIRA, 2013, p. 47).

Sua primeira versão chamada de PITU 2020 propunha, na época, criar uma “rede aberta que vai além do Município de São Paulo, estendendo-se para os demais da RMSP” fundamentado “no caráter indutor e estruturador do sistema de transportes e uma vez que o aumento da acessibilidade nestas áreas poderia fomentar a redistribuição das atividades e formação de novos polos promovendo assim o desenvolvimento urbano e econômico da RMSP” (PEREIRA, 2013, p. 191).

Como “rede aberta”, propõe a integração da RMSP por meio da infraestrutura de transportes e através desta levar investimentos a municípios periféricos, principalmente em áreas de população de baixa condição econômica. Ao favorecer o acesso à população destes municípios ao transporte de alta capacidade (trem e metrô) sua intenção é privilegiar a população de baixa renda. (PEREIRA, 2013, p. 192)

Este plano explicitou a

“necessidade de redistribuição da população e das atividades na metrópole, de forma a reverter esta tendência das classes mais baixas estarem relegadas às regiões periféricas e estimular o surgimento de novas centralidades de forma que os postos de trabalho não estejam mais concentrados na região central, o que possibilitaria uma diminuição nas viagens pendulares.” (PEREIRA, 2013, p. 79)

A revisão do PITU 2020 foi criada em 2006 e recebeu o nome de PITU 2025 e entre suas propostas estavam o “adensamento seletivo” que consistiria em criar centros secundários de ocupação, e a contenção da área urbanizada (PEREIRA, 2013).

A criação de uma “rede concentrada”, atingindo o município de São Paulo, e a reforçar a infraestrutura já instalada no município e deixando de lado o desenvolvimento

da rede de transporte intermunicipal aumenta, nesta nova versão do plano, a desigualdade econômica existente na RMSP. Sem a possibilidade de construção de meio de transporte de alta capacidade, áreas periféricas da RMSP ficam relegadas a terem como opção de transporte o automóvel e o ônibus. (PEREIRA, 2013)

Mesmo com estas diferenças entre os planos, a integração entre os modais, principalmente entre trem e Metrô, é estabelecida. Em 1998, a gratuidade na transferência entre as linhas da CPTM e do Metrô via estação Barra Funda é concretizada. Em 2000, há nova gratuidade de transferência entre linhas da CPTM e Metrô na estação Brás. Em 2002, a mesma integração é concretizada de forma gratuita na estação Santo Amaro (LUZ, 2010).

Neste contexto, cabe destacar que a criação do Expresso Leste (2008) – linha de trem que liga a estação Guaianazes a Estação Luz – facilitou o acesso dos habitantes da Zona Leste ao centro do município de São Paulo (LUZ, 2010). No município de São Paulo, outro fator a ser destacado no tocante a organização do transporte foi a Lei no. 13.241 de 2001, que criou o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros. Esta lei subdivide o sistema de transporte em dois subsistemas: estrutural e local.

O subsistema estrutural é um “conjunto de linhas de transporte coletivo de passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade (Lei Municipal 13.241, 12/12/2001), sendo consideradas as linhas metroviárias e ferroviárias como parte deste subsistema, além dos ônibus e corredores”. (HIGA, 2012, p.41). Já o subsistema local é um

“conjunto de linhas (...) que atendem as demandas internas de uma mesma região e alimentam o subsistema estrutural (Lei Municipal 13.241). Seus objetivos são: conectar os bairros através de terminais ou de outros equipamentos de acesso e transferência das regiões, ligar os bairros com subcentros mais afastados e a equipamentos urbanos e serviços públicos regionais”. (HIGA, 2012, p. 42,43).

Outro fator para entender a dinâmica do transporte público na RMSP é a introdução dos chamados *smartcards* (LUZ, 2010) utilizados no pagamento da passagem de ônibus e trem (sendo nomeados de Bilhete Único e BOM), elementos que reforçam a integração dos modais.

O cartão Bom tem caráter intermunicipal e é aceito nos seguintes modais:

- Nas Linhas Intermunicipais da Região Metropolitana de São Paulo;
- No sistema metroferroviário (Estações do Metrô e CPTM);
- No Corredor ABD (São Mateus/Jabaquara e Diadema/Berrini);

- Nas Linhas Municipais das cidades: Arujá, Carapicuíba, Cotia, Ferraz de Vasconcelos, Ibiúna, Itapecerica da Serra, Mairiporã, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Caetano do Sul, São Roque, Suzano e Taboão da Serra⁴.

Já o Bilhete Único é um serviço disponível no município de São Paulo e é utilizado nos ônibus e lotações, no expresso Tiradentes e nas estações do Metrô e Trens da CPTM⁵. A introdução desta nova forma de pagamento, principalmente o Bilhete Único, aumentou o número de passageiros no trem e Metrô devido a possibilidade de se “utilizar um modo sobre trilhos nas três integrações dentro do período de três horas, mediante desconto tarifário” (LUZ, 2010, p. 33).

Os corredores de ônibus atualmente em funcionamento na capital são os seguintes:

- Campo Limpo / Rebouças / Centro
- Ver. José Diniz / Ibirapuera / Santa Cruz
- Expresso Tiradentes (Eixo Sudeste)
- Inajar / Rio Branco / Centro
- Itapecerica / João Dias / Santo Amaro
- Jd. Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro
- Paes de Barros
- Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro
- Pirituba / Lapa / Centro
- Santo Amaro / Nove de Julho / Centro⁶

Faixas de trânsito exclusivo de ônibus em horários alternados, normalmente nas manhãs em sentido centro, e ao fim da tarde em sentido bairro, estão dispersas no município. Na Zona Leste, há faixas exclusivas na Radial Leste, Avenida Aricanduva e Jacú/ Pêssego / Nova Trabalhadores⁷. Além das faixas exclusivas, atualmente a capital conta com 19 terminais de ônibus, número relativamente pequeno, que segundo Higa (2012), sua ampliação pode ter sido interrompida pela introdução do Bilhete Único.

A infraestrutura atual de transporte deve ser avaliada quanto às alternativas de transporte oferecidas à população do distrito de Cidade Tiradentes, objeto de nossa

⁴ Fonte: <https://www.cartaobom.net/quemsomos.aspx>

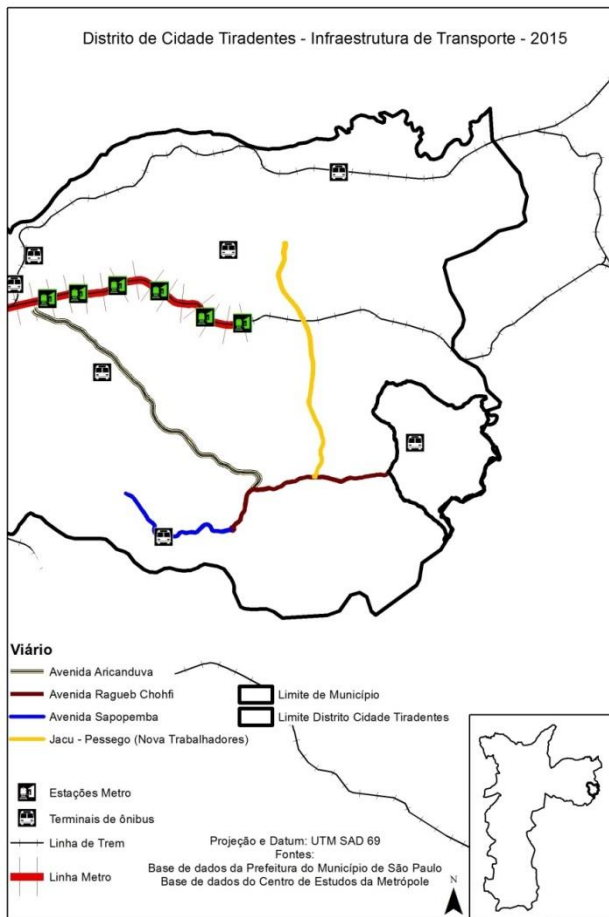
⁵ Fonte: <http://bilheteunico.sptrans.com.br/>

⁶ Fonte: <http://www.sptrans.com.br/terminais/corredores.aspx>

⁷ Fonte: <http://www.cetsp.com.br/noticias/2013/09/13/operacao-da-licenca-para-o-onibus-cet-e-sptrans-implantam-faixa-exclusiva-na-avenida-jacu-pesego-nova-trabalhadores-nesta-segunda-feira.-16-09.aspx> e <http://vejasp.abril.com.br/infograficos/faixas-onibus-sao-paulo>

preocupação mais sistemática nesta pesquisa. É importante mapear as informações já explicitadas pelo texto. Com esta intenção foi criado o mapa a seguir:

Mapa 1 - Infraestrutura de Transporte



Este mapa apresenta algumas alternativas de transporte público oferecidas ao Distrito de Cidade Tiradentes. O sistema viário oferece possibilidades de “saída” do distrito pela Avenida Ragueb Chohfi e pela Avenida Jacú-Pêssego (Nova Trabalhadores), através de faixas exclusivas de ônibus. Obviamente, estas duas vias são as mais utilizadas pelos automóveis, sendo outra via importante a Estrada do Iguatemi, via “interna” do Distrito.

A atual rede de transporte de Metrô não atinge a Cidade Tiradentes, é possível alcançá-la através dos seguintes modos:

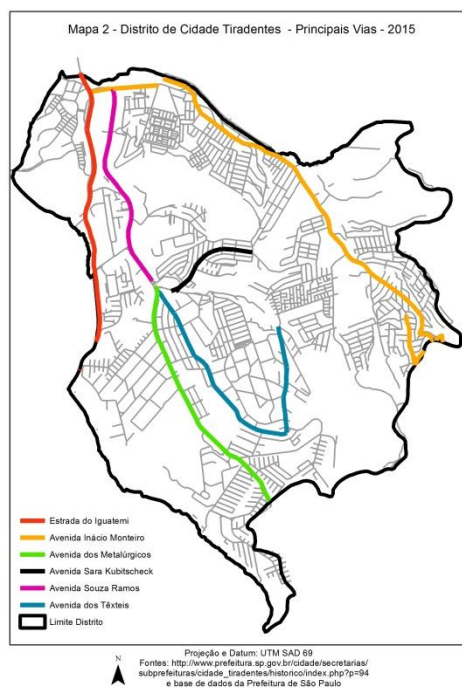
1. pelo já citado Expresso Leste, a partir da estação de trem de Guaianases (via Avenida Ragueb Chohfi); e

2. A partir de pelo menos sete linhas de ônibus que partem do Terminal Cidade Tiradentes com destino às estações Bresser, Itaquera, Penha e Tatuapé.

Além de acesso ao Metrô, o Terminal Cidade Tiradentes ao todo conta com 26 linhas, sendo que 14 são linhas internas que acessam os diferentes bairros ou conjuntos residenciais da Cidade Tiradentes e as outras doze, além do itinerário para o Metrô, acessam dois terminais: o Terminal Parque Dom Pedro I e o Terminal São Mateus. Ainda há a possibilidade de acessar duas estações de trem a partir dele: a Estação Guaianases e a Estação São Miguel Paulista.

As principais vias da Cidade Tiradentes estão representadas no mapa no. 2, a seguir:

Mapa 2 - Principais Vias



O sistema de transporte da RMSP acaba por restringir as condições de mobilidade da população do Distrito de Cidade Tiradentes, já que impõe graves limitações de acesso a outras áreas. Este Distrito ainda tem uma forte dependência do ônibus para o deslocamento de sua população, fato responsável por diversos problemas, como as dificuldades adicionais que afetam a busca por oportunidades de trabalho, ou de melhor qualificação no campo educacional.

A infraestrutura de transporte da RMSP, principalmente o transporte de alta capacidade (Metrô e trem), teve seu desenvolvimento gerado sem uma proposta de

interação com as áreas mais periféricas da RMSP. O distrito de Cidade Tiradentes, como outros lugares da Região Metropolitana, sofreu e ainda sofre com estas restrições ligadas à circulação local.

1.3 Urbanização e Mobilidade: Conceitos

Conforme mencionado no item 1.1, é possível dizer que o Distrito de Cidade Tiradentes sofre as consequências de um processo de urbanização iniciado nos anos 20 do século XX no Município de São Paulo. A administração da cidade, supostamente, deveria ter organizado seu espaço no sentido de prover um arranjo no qual o cidadão pudesse trabalhar, consumir, efetuar atividades de lazer, morar, ou seja, viver bem.

Mas esta organização não se fez de forma aleatória, há intencionalidades não tão aparentes que caracterizaram o processo de urbanização da cidade de São Paulo que a levou a condição de Região Metropolitana. Consequentemente, ao definir o termo “urbanização”, deve se ter em conta seu caráter mutante. Para a redação deste trabalho, optamos por utilizar o conceito construído por Ester Limonad (1999). Para a autora, a urbanização é

“a concatenação e concretização espacial dos movimentos de reprodução e distribuição das atividades produtivas e da população, em disputa pelo espaço, que sob o capitalismo traduzem-se nas estratégias do capital e do trabalho para garantir suas respectivas reproduções. As diferenças de intensidade e da articulação entre estes processos variam historicamente e conformam a estruturação de produção do território”. (LIMONAD, 1999, p. 86)

Pereira e Herrero (2009) relacionam a industrialização ao processo de urbanização, ao explicitarem como as áreas das cidades se organizaram frente a primeira revolução industrial. Para estes autores,

“a diferenciação (especialização) de áreas que se caracterizam por função predominantemente residencial daquelas áreas que assumiam a função de produção econômica (do trabalho) surge de forma vinculada ao adensamento dos centros urbanos, onde tiveram papel importante para a dinâmica do mercado imobiliário e a intensificação da divisão social do trabalho, a reboque da primeira revolução industrial. Não por acaso, esse processo de desenvolvimento acelerado das forças produtivas se encontra intimamente ligado à consolidação do processo de urbanização” (PEREIRA e HERRERO, 2009, p. 16).

O processo contemporâneo de urbanização, influenciado pela chamada “Terceira Revolução Industrial”, vem acompanhado do advento da flexibilidade da produção, dando diferentes contornos à organização das cidades. Um dos autores que analisa este processo, Silva (2008) expõe que neste momento urbanização e cidade

“... estão ambos colocados em um contexto contemporâneo demarcado pelo crítico. O crítico está impresso nas formas de produção e reprodução do urbano, bem como em seu produto final um espaço posto como valor de troca (aliado sem dúvida a um determinado valor de uso) e o aprofundamento dos processos de segregação urbana”.

Esta compreensão do estágio “crítico” que teria alcançado a urbanização nos países pobres tem alcançado, advém em grande parte das contribuições recentes de Amélia Damiani (*apud* Silva, 2008, p. 54), que nos mostra que a urbanização crítica pode ser definida como a

“Impossibilidade do urbano para todos, a não ser que se transformem radicalmente as bases da produção e reprodução sociais (...). Não há o urbano para todos. Esta é a radicalidade do urbano na história, colocada atualmente com clareza suficiente (...). Os pobres sobrevivem a custo de uma economia que envolve os próprios pobres e quase exclusivamente eles são os serviços e o comércio das áreas periféricas”

Pode se entender, uma vez que a disputa sobre o espaço entre as atividades produtivas e a população se revela como crítica, que há problemas quando da organização produtiva da cidade e a ocupação da mesma para se viver. O morar, viver, o lazer e muitas vezes o próprio ato de consumir não se realizam de maneira satisfatória. Este “conflito” tem consequências importantes à outra característica humana que sob o processo de urbanização ganha outros contornos: a mobilidade.

A mobilidade é uma característica humana fundamental, e é importante delimitar seu entendimento em um período histórico determinado. O conceito de mobilidade portanto deve ser explicitado ao se modificar perante os processos de industrialização e urbanização.

Andan, D’Arcier e Raux (*apud* MOURA, BRANCO e FIRKOWSKI, 2005, p. 122) definem mobilidade “ao conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer)”. E segundo ainda Moura, Branco e Firkowski (2005, p. 123), “a mobilidade tem relação direta com os transportes e estes com a dimensão dos transportes e segmentação da cidade”.

Esta relação é reforçada por Silveira, 2011 (*apud* Teixeira (2013, p. 9 e 10), quando nos mostra que

“... a mobilidade urbana como facilidade de se movimentar pelo espaço é correto, mas deve-se pensar principalmente como a relação meio-técnica: mostrando que a técnica (o transporte urbano), ao ganhar espaço sobre o meio (urbano), contribui para a modernização da sociedade e amplia suas relações sociais através das inter-relações espaciais. Com mobilidade urbana desenvolvida há mais interação social com o espaço, contribuindo com a produção e reprodução do espaço. A mobilidade urbana ultrapassa o sentido de ir e vir de pessoas e produtos, e torna-se um fator de estruturação e reestruturação do espaço e do território, aproximando ou distanciando lugares, desenvolvendo ou colocando lugares no esquecimento”.

A relação entre mobilidade eficiente e recursos para tal não pode ser esquecida e Guimarães e Cruz (2013, p. 135) afirmam:

“a competência de mobilidade relaciona o deslocamento à necessidade de posse de recursos financeiros para tal, e à constituição de uma rede de lugares frequentados (casa, emprego e tantos outros), eles próprios situados numa boa posição no espaço das acessibilidades. A fluidez nesses espaços é essencial, para que o fomento de regiões autossuficientes não seja uma forma de isolamento ou exclusão de uma população de baixa renda”.

Outra forma de entender a mobilidade é pelo viés marxista, entendida como algo realizado de forma forçada, como mostram todos os estudos do sociólogo francês Jean-Paul Gaudemar. Baseado neste autor, Rocha (1998, p. 62) advoga sobre a mobilidade:

“é vista a partir da mercantilização do homem, o homem se torna uma mercadoria neste sentido o autor argumenta que a mobilidade é a capacidade que permite a força de trabalho se adaptar a jornada de trabalho com suas variações no tempo e no espaço e na intensidade do trabalho, a permuta dos pontos de trabalho, enfim, aos efeitos de uma divisão do trabalho cada vez mais intensa”.

Advém daí a afirmação: para “Marx, a mobilidade é um fenômeno gerado na esfera da distribuição no bojo do processo de produção total, pois [...] antes de ser distribuição de produtos, a distribuição é 1) distribuição dos instrumentos de produção, e 2) distribuição dos membros da sociedade nos diferentes tipos de produção, o que constitui uma determinação ulterior da mesma relação. (subsunção dos indivíduos sob relações de produção determinadas)” (*apud.* ROCHA, 1998 p. 51.).

Dado este contexto mais teórico e analítico sobre as condições de mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo, podemos nos perguntar? Como fazer uma interpretação também empírica deste fenômeno? Que fontes de pesquisa documental podem servir para embasar nosso estudo? Quais os outros autores da geografia – e de

“fora” dela – podem nos ajudar a explicitar as principais características do deslocamento cotidiano da população que reside em Cidade Tiradentes?

A Pesquisa Origem Destino (OD), publicada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), pode ser um poderoso instrumento de análise empírica das condições de deslocamento da população na cidade de São Paulo. Esta Pesquisa tem como objetivo produzir “informações sobre as viagens realizadas pela população da metrópole em dia útil típico”⁸. Estas informações, número de viagens, tempo e meios utilizados, caracterizam um tipo de mobilidade próprio de grandes cidades e regiões metropolitanas: a mobilidade pendular (ou movimento pendular).

Estes movimentos têm como característica principal a ida e volta ao trabalho (ou à escola ou a outro local), sempre iniciados e finalizados em um mesmo dia, ou seja: são os movimentos cotidianos diários característicos de uma cidade ou aglomeração urbana, ou região metropolitana. Para Ântico (2005, P. 112),

“os movimentos pendulares estão relacionados a um processo mais amplo de ocupação, estruturação e expansão da RMSP. Nele, as questões relacionadas à moradia e ao emprego colocam-se como importantes dimensões de análise para o entendimento do papel e implicações desses deslocamentos diários no processo de configuração e estruturação da área metropolitana – como resultado, surgem dinanismos diferenciados. De um lado, estão as questões relativas à transformação das atividades econômicas da RMSP: redução do emprego industrial; crescimento e diversificação das atividades terciárias; tendência à desconcentração dos locais de trabalho; enfim, combinações de mudanças na forma de absorção da força de trabalho pelo mercado com precarização das relações de trabalho e elevados índices de desemprego. Do outro lado, podem ser citadas as questões relativas às modalidades de ocupação e parcelamento do solo, à especulação imobiliária, às políticas públicas, situadas num contexto de valorização de áreas centrais e da falta de alternativas habitacionais acessíveis para os grupos sociais em piores condições de vida.”

Ainda para Montali (1991, *Apud* ÂNTICO, 2005, P. 112) os movimentos pendulares “além de registrar a movimentação cotidiana no espaço metropolitano, são a evidência mais clara de como se constitui o mercado de trabalho na região metropolitana e a segmentação dos locais de moradia e de trabalho, que se estabelecem por lógicas distintas neste aglomerado urbano”.

Cunha (*et al*, 2013, p. 441) expõe como um dos motivos para o aumento dos fluxos pendulares a organização da área urbana para atender a demanda habitacional. Para este autor:

⁸ Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2007 – Relatório Síntese, p. 5.

“A redistribuição espacial da população para atender as demandas habitacionais faz com que a migração tenha um papel relevante na geração de novos fluxos pendulares. Nesse sentido, uma análise conjunta da mobilidade pendular a partir da condição migratória da população mostra-se de grande relevância, particularmente porque permite estabelecer a relação, já comentada, entre a solução habitacional e o acesso ao mercado de trabalho. Ou seja, com a mobilidade residencial o indivíduo tende a incrementar, na maior parte das vezes, a sua mobilidade pendular, que a depender do grupo social que se está analisando, pode representar uma escolha (para os grupos mais abastados) ou uma imposição ou necessidade (no caso dos mais pobres). Certamente tal distinção faz grande diferença no momento de se pensar políticas públicas, particularmente, aquelas de caráter intersetorial que visem melhorar a vidas das pessoas” (CUNHA *et al.*, 2013, p. 441).

Herrero e Pereira (2009) propõem uma tipologia dos movimentos pendulares baseados em três processos socioespaciais que originam seus fluxos:

- A) Concentração urbana – movimentos decorrentes dos processos de concentração produtiva e especulação imobiliária. Caracterizado pela “intensificação da diferenciação espacial entre áreas residenciais e de trabalho, sendo marcado pela periferização urbana da população, particularmente de baixa renda, e grande centralidade do núcleo urbano via infraestrutura social urbana e de trabalho”. (HERRERO e PEREIRA, 2009, p. 16)
- B) Saturação urbana – movimento ligado à oferta de residências de alto padrão em áreas periféricas, o centro aparece como um lugar desgastado do ponto de vista ambiental e urbano, por isso é abandonado, movimento ligado a cidadãos com renda média e alta. (HERRERO e PEREIRA, *op. cit.*, p. 17)
- C) Desconcentração urbana – “está vinculado às últimas etapas do processo de desconcentração espacial das atividades produtivas quando, por vantagens logísticas, incentivos fiscais, restrições pela legislação ambiental, etc, empresas reavaliam sua localização em busca de locais menos centrais da rede urbana”. (*idem*, p. 18)

Freitas (2012) reforça algumas características desta tentativa de tipificação destes fluxos, ao escrever sobre a mobilidade pendular:

“(…) dois tipos de mobilidade pendular se sobressaem: aquela das classes sociais de renda média e alta que fogem das metrópoles e cidades em busca de qualidade de vida e área verde e aquela impingida à população de baixa renda que se refugia nas periferias, devido aos elevados custos de habitação nas áreas centrais da cidade e se vê obrigada a busca empregos em locais com economia mais ativa” (FREITAS, 2012, p. 11).

Freitas inclui, da mesma forma que Jean-Paul Gaudemar (1977), a questão da divisão social do trabalho enquanto elemento determinante dos movimentos pendulares. Para a autora, “Os movimentos pendulares, entendidos como ida e volta residência-trabalho, possuem ainda outra importância bastante significativa no contexto metropolitano, ao afetar atividades, sendo fruto da divisão social do trabalho”. (FREITAS, 2012, p. 11).

Ao se atentar ao conceito de divisão social do trabalho, há necessidade de se explicar as *causas* dos movimentos, ou melhor, o que impulsiona ou torna possível, o exercício de mobilidade em um ambiente urbano. Pode se afirmar que a diferenciação espacial é uma das principais causas da necessidade de se locomover numa cidade. Para analisá-la, Fresca (2010) propõe a utilização dos conceitos de formação socioespacial (SANTOS, 1982) e do desenvolvimento desigual e combinado de Trotsky (1981).

Para Cruz (2003, p. 68) a formação socioespacial “atribui ao espaço um status de condição básica para viabilização da produção” e existem “devido aos seus aspectos concretos que permitem levar em conta a especificidade de cada sociedade tomada como uma realidade historicamente determinada e fundada sobre uma base territorial” (CRUZ, 2003, p. 77).

Sobre o conceito de desenvolvimento desigual e combinado, é vital entender sua constituição. O desenvolvimento é *desigual*, pois, cria diferenças sociais extremas em diferentes locais e *combinado* porque é fundamental que estas diferenças existam, uma área se torna desenvolvida ao passo que outra necessariamente continue menos desenvolvida. Caso haja melhora de condições nas menos desenvolvidas, o crescimento sempre será maior nas consideradas de maior desenvolvimento. E mais: um não existe sem o outro, portanto a desigualdade não será superada, pois é condição para a construção do desenvolvimento (IANNI, 2002).

Ainda sobre a diferenciação espacial Fresca (2010, p. 118) afirma que “cada etapa histórica da produção, sua realização pressupõe um lugar ou região próprio, dotado de especificidades que melhor atendem à produção ou fração da mesma, permitindo ao lugar e região ser dotado de uma significação particular pois a cada momento alterar-se-á o uso deste segmento do espaço”.

Outro fator importante para entender a divisão social e territorial do trabalho é a constituição de uma rede urbana, compreendida como “um conjunto de centros funcionalmente articulados” (CÔRREA, 1989, *apud* FRESCA, 2010, p. 119) e mediante

fluxos e fixos, “a rede urbana representa uma materialidade social que participa da criação, apropriação e circulação do excedente socialmente produzido” (FRESCA, *op. cit.*, p. 120).

A rede urbana, para Fresca (2010, p. 120), “torna-se simultaneamente reflexo e condição para a divisão territorial do trabalho” e “reflete diferentes arranjos espaciais a partir de multivariadas escolhas que o capitalismo, mediatizado por agentes sociais, faz na busca de diminuição de custo e maximização de lucros, estabelecendo vantagens locais diferenciadas” e o condiciona “na medida em que define os pontos focais da vida de relações e as vias de tráfego por onde os fluxos diversos são estabelecidos e possibilitam a criação e transformação constante e desigual de atividade e cidades”.

A configuração de uma rede urbana pressupõe a interação dos sistemas de transporte, comunicação e informação, pois “viabilizam a condição necessária para a produção, distribuição, circulação e consumo”. (FRESCA, 2010, p. 120). Esta interação, cada vez mais, tem como propósito reduzir “o tempo entre produção e consumo, em outras palavras, reduzir o tempo do ciclo de reprodução do capital e para o qual deve haver superação das dificuldades para sua realização” (FRESCA, 2010, pág. 120).

Ainda no âmbito da teoria do desenvolvimento desigual e combinado, Fresca (2010, p. 121) afirma que

“determinados centros urbanos tornam-se capazes de apropriar por processos, mecanismos e agentes diversos, o valor excedente que circula e criar novos valores, enquanto outros centros urbanos tem menores possibilidades de apropriação do valor excedente ai permanecendo pequena parcela de mais valia”.

Os conceitos aqui delineados serão utilizados como fundamento para uma análise das condições de mobilidade da população no Distrito de Cidade Tiradentes. Conforme nos sugere Cruz (2003), será importante darmos destaque às infraestruturas que serão descritas no item 2.2, principalmente as infraestruturas ligadas ao sistema de transporte da RMSP. Também torna-se importante dar relevo à superestrutura, fruto da atual etapa do capitalismo, como será feito no item 2.3 deste trabalho. Estes objetivos podem ser alcançados analisando um estudo de caso, o transporte de pessoas e as formas espaciais resultantes, a própria constituição do Distrito de Tiradentes e da RMSP.

A partir destas considerações, desenvolvemos no próximo capítulo uma análise que visa tornar inteligível a realidade de milhares de pessoas que enfrentam o sistema de transporte metropolitano todos os dias, dando destaque para o caso do Distrito de Cidade Tiradentes.

2 A PESQUISA ORIGEM DESTINO (2007) E A PESQUISA DE MOBILIDADE (2012): COMPARAÇÃO DOS RESULTADOS PARA A CIDADE TIRADENTES

2.1 A pesquisa Origem – Destino (2007) e a Pesquisa de Mobilidade da RMSP (2012): Definições, Aproximações e Metodologia

A principal empresa de transporte do Estado de São Paulo, a companhia do Metrô, realiza com o apoio de diversas empresas de transporte público (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos - EMTU, São Paulo Transporte -SPTRANS e Companhia de Engenharia de Tráfego -CET)⁹ além do apoio de outras secretarias de governo, a Pesquisa Origem Destino (O/D). Esta pesquisa tem como objetivo auferir “informações sobre as viagens realizadas pela população da metrópole em dia útil típico”¹⁰, conforme mencionado.

A primeira Pesquisa Origem Destino (doravante, O/D) foi realizada em 1967¹¹, e desde então permanece com uma periodicidade de 10 anos, sendo que sua quinta edição foi realizada em 2007. Com a certeza de que em um período de 10 anos haveria um grande hiato de informações, o Metrô também passou a realizar aferições da pesquisa principal, sendo que a primeira delas foi realizada em 2002. Em 2012, houve uma nova pesquisa de aferição denominada Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo¹².

Serão estas duas pesquisas – a O/D de 2007 e sua aferição, de 2012 - utilizadas como fonte de informações empíricas sobre a mobilidade neste trabalho. Ambas detêm o mesmo aparato conceitual, sendo que a primeira diferença importante entre elas é o zoneamento territorial da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) que cada uma trabalha.

Na Pesquisa OD / 2007¹³, foram criadas, para efeito de obtenção e apresentação dos dados, 460 zonas (denominadas “Zonas OD”), mantendo compatibilidade com os limites

⁹ Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino 2007.

¹⁰ Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2007 – Relatório Síntese, pág. 5.

¹¹ Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2007 – Relatório Síntese

¹² Fonte: Pesquisa de Mobilidade Urbana, 2012 – Relatório Síntese

¹³ Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2007 – Relatório Síntese

dos distritos da capital paulista e com os setores censitários utilizados pelo IBGE. Assim, segundo o Metrô, a Zona OD é a menor unidade territorial para estudar os resultados da pesquisa. Na Pesquisa de Mobilidade / 2012¹⁴, porém, foram estabelecidas apenas 31 zonas, ou seja, ela trata os dados de forma mais agregada, com o detalhe de manter a compatibilidade entre as pesquisas em todos os aspectos.

Outra diferença entre a Pesquisa O/D de 2007 e a Pesquisa de Mobilidade de 2012 é o número de entrevistas realizadas. Na pesquisa de 2007¹⁵, a amostra de domicílios visitados foi de 54.500, sendo que 30.000 entrevistas foram consideradas válidas. Em 2012¹⁶, cerca de 16.400 entrevistas foram realizadas e 8.115 foram validadas.

Mesmo com estas diferenças, o principal aspecto que torna possível esta análise é a compatibilidade territorial entre os dois trabalhos. Importante salientar que a base para obtenção dos dados a serem analisados foi a Pesquisa de Mobilidade 2012, que ao dividir a RMSP em 31 zonas, atribuiu ao distrito de Cidade Tiradentes a *Zona de Mobilidade de número 13*, agregando a ele os distritos de Lajeado e Guaianazes.

Tabela 1 - São Paulo: Quadro de Compatibilidade entre os distritos de estudo e as Pesquisas OD/ 2007 e Mobilidade / 2012¹⁷

Distritos	Zona OD – 2007	Zona Mobilidade – 2012
Cidade Tiradentes	217	13
Guaianazes	215	
	216	
Lajeado	192	
	193	

Fonte: Pesquisa OD / 2007 e Pesquisa Mobilidade / 2012

Os dados das Zonas OD de 2007 correspondentes aos Distritos de Cidade Tiradentes, Guaianazes e Lajeado foram agregados de forma a corresponder, ao menos territorialmente, aos dados auferidos pela pesquisa de Mobilidade de 2012. Esta agregação dos dados da pesquisa de 2007 é que possibilitou, portanto, fazermos esta análise da evolução recente da mobilidade no Distrito.

¹⁴ Fonte: Pesquisa de Mobilidade Urbana, 2012 – Relatório Síntese

¹⁵ Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2007 – Relatório Síntese

¹⁶ Fonte: Pesquisa de Mobilidade Urbana, 2012 – Relatório Síntese

¹⁷ A relação entre zonas de mobilidade e os distritos do município de São Paulo e também das zonas entre os demais Municípios da RMSP pode ser consultada nos anexos.

O aparato conceitual das pesquisas forneceu a este trabalho os itens e termos a serem utilizados, agregando novas abordagens às discussões já propostas nos capítulos anteriores. Os termos utilizados pelas pesquisas tornaram ainda mais plausível a comparação e análise dos dados. Desta forma, o entendimento de como está organizada a locomoção da Zona de Mobilidade 13 se dará a partir dos conceitos utilizados pelas duas pesquisas.

Um dos conceitos mais simples a ser explicitado é o de *viagem*¹⁸, entendida como o “deslocamento de uma pessoa por motivo específico entre dois pontos determinados (origem e destino) utilizando para isso, um ou mais modos de transporte”. As chamadas viagens a pé¹⁹, apesar de não serem estudadas neste trabalho, são registradas quando o motivo da viagem é o trabalho ou escola, ou quando a viagem excede 500 metros, independentemente do motivo.

As pesquisas utilizam o conceito de Modo de Viagem Principal²⁰, que classifica as viagens conforme uma hierarquia criada pelo próprio Metrô. A viagem é classificada pelo modo de transporte de “maior hierarquia” utilizado, independentemente de quantos modos foram utilizados numa viagem. Segundo a classificação do Metrô, em ordem decrescente, a hierarquia dos modos é a seguinte: 1º metrô; 2º trem; 3º ônibus; 4º transporte fretado; 5º transporte escolar; 6º táxi; 7º dirigindo automóvel; 8º passageiro de automóvel; 9º motocicleta; 10º bicicleta; 11º outros; e 12º à pé. Esta hierarquia, obviamente dá prioridade ao Metrô, e aos modos coletivos de transporte.

O resultado estatístico destas pesquisas é acompanhado de um relatório síntese que obedece a uma ordem de apresentação de dados e esta ordem será utilizada neste estudo. Em um primeiro momento, os dados relativos à população, emprego e renda auferidos para a Zona de Mobilidade 13 em 2007 e 2012 serão discutidos, e depois serão apresentados os resultados das pesquisas sobre mobilidade.

2.2 População, Emprego e Renda

As condições socioeconômicas da população da Zona 13 serão explicitadas e espera-se criar um perfil útil para ser relacionado aos dados sobre a mobilidade divulgados

¹⁸ Fonte: Pesquisa Origem e Destino 2007 – Relatório Síntese, pág. 13.

¹⁹ Fonte: idem

²⁰ Fonte: ibidem, pág. 14.

pelas pesquisas analisadas. O primeiro item a ser estudado é o próprio crescimento da população em termos numéricos.

A fonte dos dados são as estimativas populacionais efetuadas pelo IBGE e organizadas pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE)²¹ por distrito do Município de São Paulo. Dada a compatibilidade entre as Zonas OD, os distritos e os setores censitários, agregar os dados para apresentação não foi tarefa tão difícil. Os anos-base da pesquisa, obviamente, são 2007 e 2012, isto serve para todos os outros dados auferidos. Em 2007 foi estimada uma população de 470.195 pessoas na Zona 13, já em 2012, a população foi de 487.377 pessoas.

Tabela 2 - São Paulo - Zona 13: Evolução recente da População (2007 e 2012)

ANO	POPULAÇÃO
2007	470.195
2012	487.377

Fonte: IBGE e SEADE (2007 e 2012)

Houve um aumento populacional estimado em 3,65% em um período de cinco anos na Zona 13, sendo que o aumento absoluto foi de 17.182 pessoas. O percentual estimado é maior que o crescimento calculado para a capital como um todo, que foi de 3,26% no mesmo período²². Apesar deste crescimento, para um melhor entendimento da dinâmica populacional, é interessante analisar a composição da População em Idade Ativa (PIA)²³ da área em estudo:

Tabela 3 – São Paulo – Zona 13: População por faixa etária (de 15 a 64 anos) - 2007

FAIXA	TOTAL
15 a 19	46.120
20 a 24	45.409
25 a 29	44.223
30 a 34	40.700
35 a 39	36.271
40 a 44	31.966
45 a 49	26.637
50 a 54	21.681
55 a 59	15.863
60 a 64	10.907

Fonte: IBGE e SEADE, 2007.

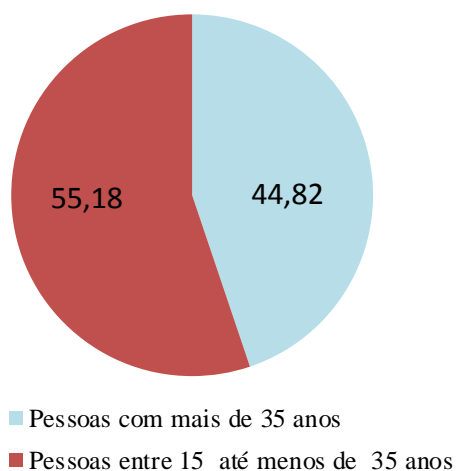
²¹ Fonte: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/distritos/index.php>

²² Dados do Município: população em 2007: 11.019.484, em 2012: 11.379.114. Fonte: idem.

²³ Fonte: http://produtos.seade.gov.br/produtos/ped/pedmv98/pdfs/ped_metodologia.pdf (p. 9). A População em idade ativa (PIA) “compreende as população economicamente ativa e a população não economicamente ativa”, a população empregada acrescida da população desempregada. Fonte: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme/pmemet2.shtm>

A PIA, para o ano de 2007, foi estimada em 319.777 pessoas, o que correspondeu a 68 % da população da Zona 13. Do ponto de vista percentual, houve uma preponderância entre as pessoas com menos de 35 anos (55,18 %) ante 44,82 % de pessoas com mais de 35 anos.

Gráfico 1- São Paulo – Zona 13: Percentual de pessoas entre 15 e 35 anos (2007)



Fonte: IBGE e SEADE, 2007.

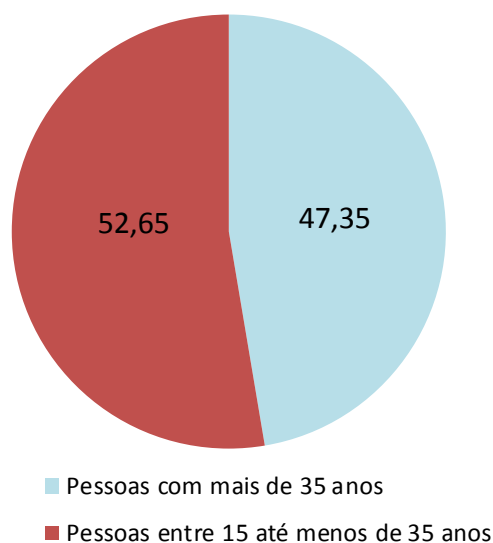
Tabela 4 – São Paulo – Zona 13: População por faixa etária (de 15 a 64 anos - 2012)

FAIXA	TOTAL
15 a 19	46.320
20 a 24	45.716
25 a 29	45.428
30 a 34	42.427
35 a 39	38.196
40 a 44	33.989
45 a 49	29.382
50 a 54	25.278
55 a 59	20.430
60 a 64	14.487

Fonte: IBGE e SEADE, 2012.

Em 2012, a PIA foi estimada em 341.653, correspondendo a 70,1% do total da população. O percentual de pessoas com mais de 35 anos aumentou para 47,35% ante 52,65% de pessoas com menos de 35 anos.

Gráfico 2- São Paulo – Zona 13: Percentual de pessoas entre 15 até menos de 35 anos e mais de 35 anos (2012)



Fonte: IBGE e SEADE, 2012.

Os empregos oferecidos na Zona 13 evidentemente não conseguem absorver o número total da População em Idade Ativa local e, portanto, esta Zona acaba por apresentar uma função predominantemente residencial (desenvolvendo características de “bairro dormitório”), na qual as pessoas saem para trabalhar e voltam para o descanso em casa ao final do dia.

Tabela 5 – São Paulo – Zona 13: Número Total de Empregos (2007 e 2012)

ANO	EMPREGOS
2007	84.073
2012	98.262

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino 2007 e Pesquisa Mobilidade 2012.

A relação entre empregos oferecidos²⁴ e a PIA é de 0,26, o que representa bem menos do que 1 emprego por pessoa em 2007. Para o ano de 2012, apesar do aumento percentual de 16,87 % na oferta de trabalho, correspondendo a 14.189 novos postos, a

²⁴ As Zonas que apresentaram melhor relação entre PIA e empregos em 2007 foram as seguintes (em ordem decrescente): Zona 14 com 3,04 empregos, Zona 1 com 2,93, Zona 15 com 2,58, Zona 23 com 2,11. Na pesquisa de 2012, estas zonas se mantiveram na mesma posição e foram apresentados os seguintes valores: 3,53 para a Zona 14, 2,95 para a Zona 1, 2,86 para a Zona 15, 2,08 para a Zona 23 e 2,08 para a Zona 23. A relação empregos / PIA para as outras Zonas pode ser consultada nos anexos.

relação é de 0,29. Esta relação entre a PIA e a oferta de empregos acaba por reforçar a necessidade de interação da Zona 13 com o restante do território da RMSP.

Quanto a análise da renda, a renda familiar média auferida pelas pesquisas do Metrô para a Zona 13 será comparada ao Salário Mínimo Nominal e também ao Salário Mínimo Necessário. O cálculo do salário mínimo necessário é efetuado pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) e leva em consideração principalmente a Constituição Federal em seu artigo 7 parágrafo IV, que determina que o salário mínimo tem de ser capaz de atender às necessidades básicas (vitais) do trabalhador e de sua família (o que inclui: moradia, educação, alimentação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social e preservação de seu poder aquisitivo). Além da Constituição, esta definição do DIEESE tem como baliza o Decreto-Lei no. 399 que estabelece como limite mínimo de gasto com alimentação de um trabalhador o custo da Cesta Básica Nacional²⁵.

Segundo o DIEESE ²⁶, tomando por referência o mês de julho, em 2007, o salário mínimo nominal era de R\$ 380,00, portanto a renda média auferida pela Pesquisa OD para o mesmo ano é 3,92 vezes esta referência. Mas tomando o salário mínimo necessário como referência, a renda é inferior em 13,12% do valor auferido para o sustento digno de uma família.

Tabela 6– São Paulo – Zona 13: Renda Média Familiar em R\$ (2007 e 2012)

ANO	RENDA MÉDIA FAMILIAR
2007	1.493,00
2012	2.195,00

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino 2007 e Pesquisa Mobilidade 2012

Tabela 7 - São Paulo – Zona 13: Salário Mínimo Nominal e Necessário (referência Julho - de 2007 e de 2012)

ANO	Salário Mínimo Nominal	Salário Mínimo Necessário
2007	R\$ 380,00	R\$ 1.688,35
2012	R\$ 622,00	R\$ 2.519,97

Fonte: Dieese

²⁵ Fonte: Dieese - Cesta Básica Nacional - Metodologia 1993, p.6. Disponível em: <http://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html#2007>.

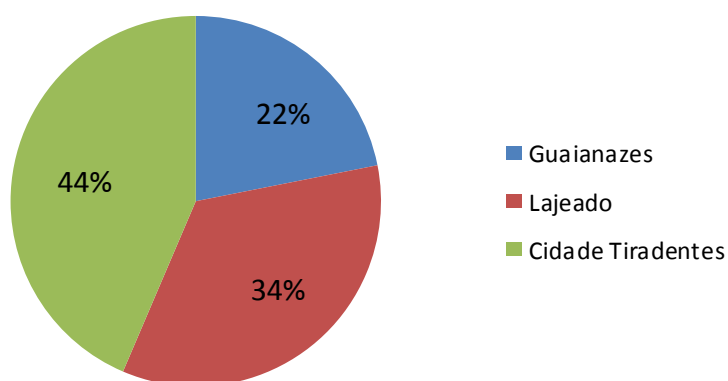
²⁶ Fonte: <http://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html#2007>

Em 2012, com referência ao mês de Julho, o salário mínimo vigente foi de R\$ 622,00 e a renda média familiar na Zona 13 correspondeu a 3,52 vezes o valor de referência e esta renda foi inferior em 14,80% ao salário mínimo necessário.

Pode-se dizer, portanto, que houve uma tendência de piora da situação de renda do trabalhador na comparação entre os dois anos pesquisados, já que a renda média familiar não acompanhou o aumento do salário mínimo vigente, e muito menos conseguiu acompanhar o valor do salário mínimo necessário.

Observando a tabela 8, e os gráficos derivados da mesma, que demonstram a participação de cada distrito na somatória das variáveis sobre dados socioeconômicos e de viagens (tratadas pela Pesquisa O/D como Dados Gerais), o distrito de Cidade Tiradentes apresentou uma população de 204.886, que corresponde a 44% da população total da Zona de mobilidade 13.

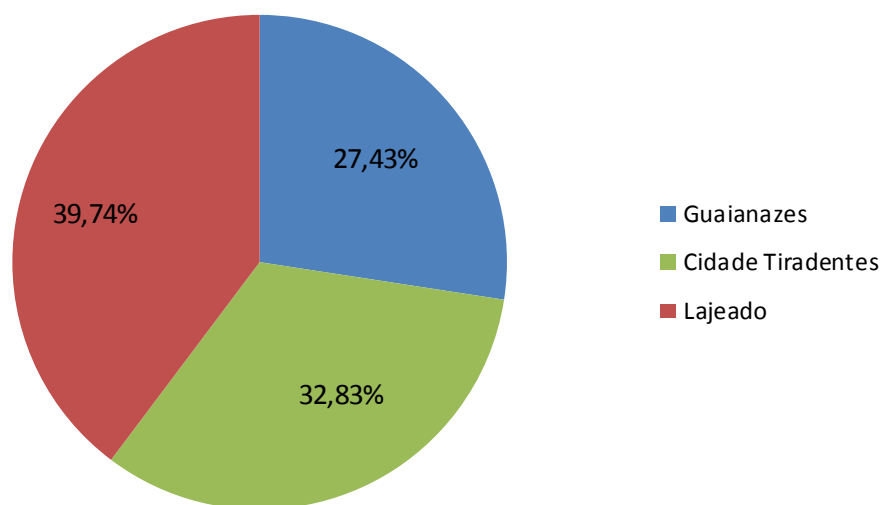
Gráfico 3 -- São Paulo – Zona 13: Percentual de População por Distrito (2007)



Fonte: IBGE, SEADE, 2007.

O distrito que apresentou o maior número de vagas de emprego foi o de Lajeado, com 33.412 vagas, seguido pelo Distrito de Cidade Tiradentes com 27.601, o gráfico abaixo demonstra o percentual de oportunidades de emprego por distrito da Zona 13.

Gráfico 4 – São Paulo – Zona 13: Distribuição percentual de vagas de emprego por distrito (2007)



Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

A tabela 8 também demonstra a renda média familiar declarada em 2007, e o Distrito de Cidade Tiradentes apresentou o menor valor de renda mensal: R\$1.311,00.

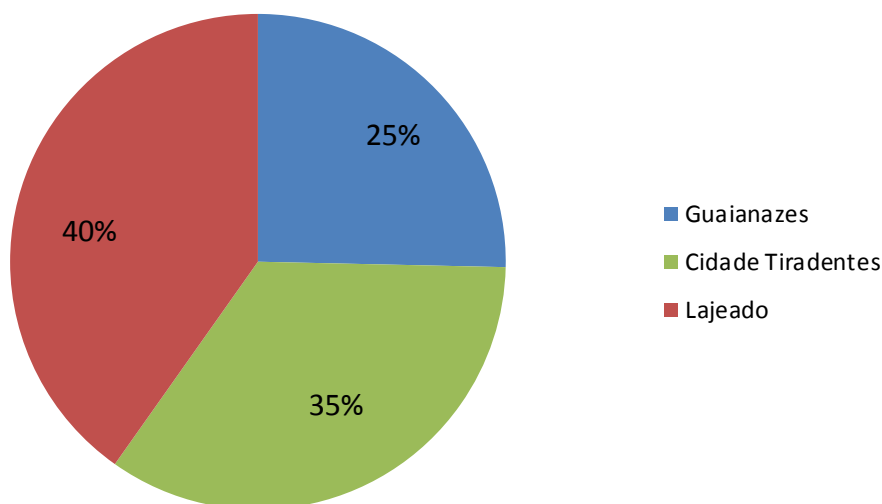
Tabela 8 – São Paulo – Zona 13: Dados Gerais – Socioeconômicos e de Viagens por distrito (2007)

Distrito	População	Empregos	Automóveis	Renda Média Familiar	Viagens Produzidas por dia	Viagens Produzidas por dia: Ônibus	Viagens Produzidas por dia: Dirigindo Automóvel	Viagens Produzidas por dia: Metrô	Viagens Produzidas por dia: Trem	Viagens Produzidas por dia: Moto
Cidade Tiradentes	204.886	27.601	17.555	1.311	285.596	75.520	10.467	28.518	4.758	1.211
Guaianazes	102.921	23.060	12.920	1.464	152.519	32.104	14.282	10.802	8.780	794
Lajeado	162.388	33.412	20.493	1.436	235.641	42.871	12.500	20.656	15.430	1.016

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007 exceto População, neste caso, fonte: SEADE, 2007.

Quanto ao número de automóveis, o distrito de Cidade Tiradentes apresentou uma frota de 17.555 veículos no ano de 2007. O Distrito de Lajeado apresentou o maior número de automóveis, com 40 % da frota da Zona 13 para o mesmo ano.

Gráfico 5 – São Paulo – Zona 13: Percentual de automóveis por distrito (2007)



Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

2.3 Mobilidade: os resultados das Pesquisas O/D (2007) e de Mobilidade (2012)

A análise quantitativa da mobilidade espacial da população da Zona 13 foi construída por uma seleção dos dados auferidos pela Pesquisa de Mobilidade de 2012. Dentre vários dados e perspectivas diferentes, optou-se por selecionar informações que mantivessem a compatibilidade entre 2012 e 2007. As variáveis utilizadas neste trabalho para o entendimento da mobilidade da população local são as seguintes: *viagens produzidas*, *viagens produzidas por modo* por *tipo* e por *motivo*. As viagens produzidas são as viagens que se originam na Zona 13 e tem como destino outras Zonas. Entende-se por *modo* como o meio de transporte utilizado na viagem e por *tipo* se a viagem é coletiva ou individual, motorizada ou não motorizada. O *motivo* se define pela razão pela qual o indivíduo realiza a viagem. A Pesquisa O/D registra os seguintes motivos: trabalho, educação, saúde, lazer, compras e assuntos pessoais.

Em 2007, foram estimadas 673.756 viagens produzidas pela população da Zona 13, assim há uma relação de 2,10 viagens por pessoa em idade ativa.

Tabela 9 – São Paulo – Zona 13: Viagens Produzidas por dia (2007 e 2012)

ANO	VIAGENS
2007	673.756
2012	743.019

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino 2007 e Pesquisa Mobilidade 2012

Em 2012, houve um aumento de 10,28 % sobre o número de viagens produzidas em 2007, e a relação entre viagens e população ativa foi de 1,10 viagens por pessoa.

Segundo as pesquisas O/D, há dois tipos de modo de transporte: coletivo (utilizando metrô, trem, ônibus, transporte fretado, transporte escolar e lotação) e individual (dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, táxi, motocicleta e outros). Nesta pesquisa serão levadas em consideração as viagens utilizando metrô, trem e ônibus, que são os meios de transporte organizados pelo poder público.

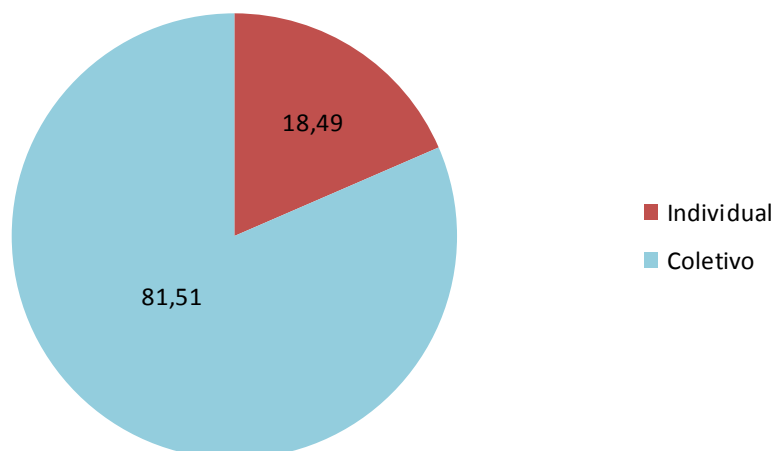
Para efeito de explicitar melhor os parâmetros de nossa pesquisa, faz-se necessário destacar qual modo de transporte foi o mais utilizado pela população da Zona 13 para seus deslocamentos cotidianos. Em 2007, 346.836 viagens foram realizadas por meio motorizado, sendo que o modo coletivo correspondeu a 81,51% destas viagens. O modo individual aparece com 18,49% das viagens produzidas de forma motorizada.

Tabela 10 – São Paulo – Zona 13: Viagens Produzidas por Tipo (2007)

Tipo	Viagens por dia
Coletivo	282.709
Individual	64.127
Motorizado	346.836
Não Motorizado	326.920

Fonte: Metrô/SP, Pesquisa O/D 2007.

Gráfico 6 – São Paulo – Zona 13: Percentual Entre Viagens Coletivas e Individuais (2007)



Fonte: Metrô/SP, Pesquisa O/D 2007.

Em 2012, houve mudanças na relação entre os modos coletivos e individuais de viagens. A escolha pelo modo individual aumentou 84,21% em relação a 2007 e percentualmente correspondeu a 29,37% do total das viagens motorizadas.

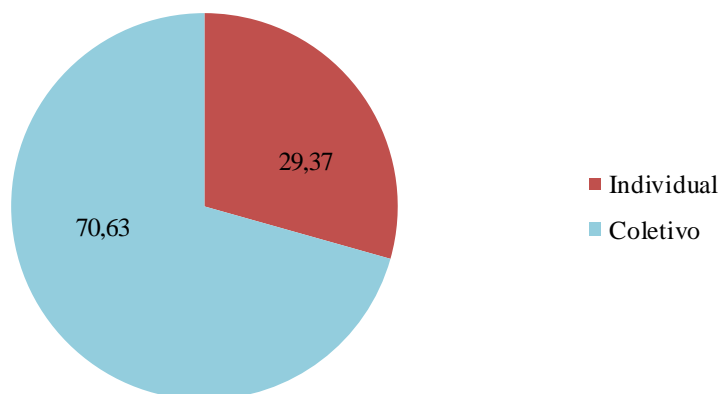
Tabela 11 - São Paulo - Zona 13: Viagens Produzidas por Tipo (2012)

Tipo	Viagens por dia
Coletivo	284.063
Individual	118.128
Motorizado	402.191
Não Motorizado	340.828

Fonte: Metrô/SP, Pesquisa Mobilidade, 2012.

O tipo coletivo, além de diminuir seu percentual de participação nas viagens produzidas (70,63%), aumentou apenas 0,48% em relação a 2007, sendo superado percentualmente até pelo tipo não motorizado, com aumento de 4,25%. No geral, o tipo motorizado aumentou cerca de 15,96% em relação ao estimado em 2007.

Gráfico 7 – São Paulo – Zona 13: Percentual Entre Viagens Coletivas e Individuais (2012)



Fonte: Metrô/SP, Pesquisa Mobilidade, 2012.

Quando nos deparamos com os números de viagens produzidas por modo principal, em 2007, houve preponderância do transporte coletivo de viagem (viagens por ônibus, metrô e trem).

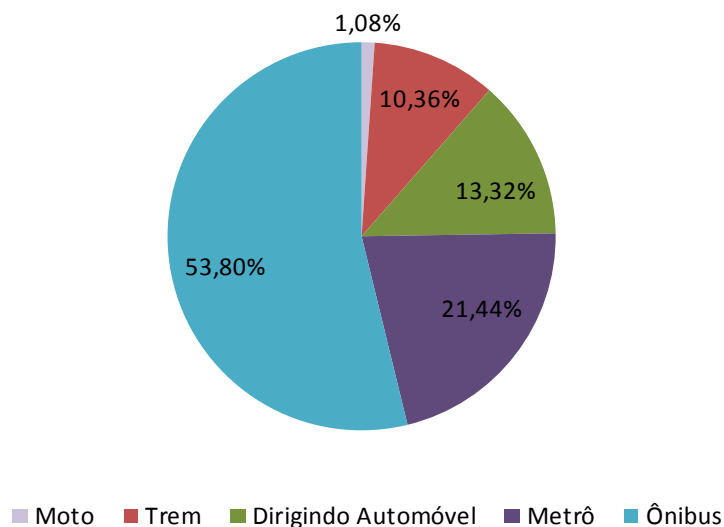
Tabela 12 - São Paulo - Zona 13: Viagens produzidas por Modo Principal por dia (2007)

MODO PRINCIPAL	VIAGENS
Ônibus	150.496
Dirigindo Automóvel	37.249
Metrô	59.976
Trem	28.969
Moto	3.021

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

As viagens que se utilizam de ônibus, metrô e trem somam 239.441, o que corresponde a 85,6% do total estimado (279.711). Por um único modo, o mais utilizado foi o ônibus com 53,80% das viagens. As viagens realizadas dirigindo automóvel corresponderam a 13,32%. O metrô aparece como o segundo meio de transporte principal mais utilizado com 21,44%.

Gráfico 8 - São Paulo - Zona 13: Distribuição Percentual das Viagens Produzidas por dia (2007)



Fonte: Metrô/SP, Pesquisa O/D, 2007.

Em 2012, a pesquisa de mobilidade revelou mudanças significativas no número de viagens por modo principal. Mesmo com um aumento de 20,21 % no número total de viagens em relação a 2007 (56.530 em números absolutos), existiram modos principais que tiveram aumento superior ao aumento registrado no total de viagens.

Tabela 13 – São Paulo – Zona 13: Viagens produzidas por Modo Principal por dia (2012)

MODO PRINCIPAL	VIAGENS
Ônibus	133.875
Dirigindo Automóvel	82.276
Metrô	72.469
Trem	43.170
Moto	4.451

Fonte: Metrô/SP, Pesquisa Mobilidade, 2012

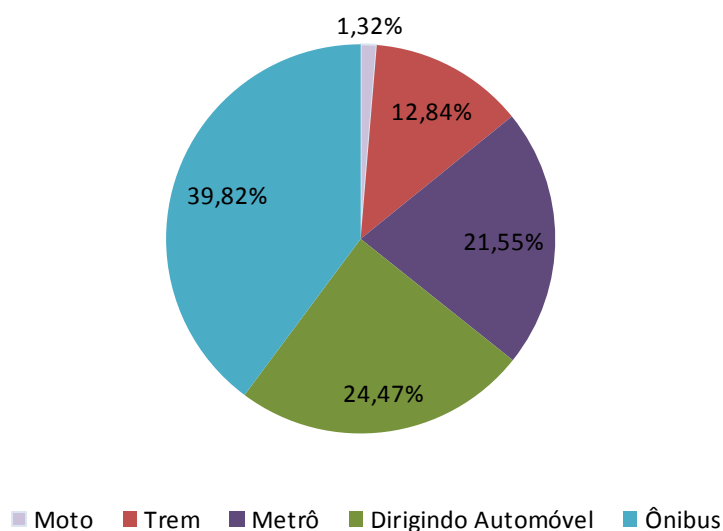
A grande mudança ocorreu nas viagens por meio de automóvel, que apresentaram um aumento estimado de 120,88% em relação ao registrado no ano de 2007. Em termos absolutos, houve, em 2012, 82.276 viagens estimadas ante 37.249 em 2007. Isto também significou um aumento no percentual de participação no total de viagens por modo: de 13,32% para 24,47%.

Outra mudança significativa foi, em uma primeira impressão, a queda percentual no número de viagens realizadas por ônibus: os números acusam um decréscimo de 11,04% (16.621 viagens a menos) em relação a 2007. Na comparação percentual com os outros

modos, a queda na participação das viagens por ônibus é maior: de 53,80% passou para 39,82% dos totais dos deslocamentos.

Mesmo com esta queda em termos relativos, o ônibus continua sendo o meio mais utilizado como modo principal de viagem em 2012, com 133.875 viagens. É possível não ter havido necessariamente uma queda no uso deste meio de transporte e pode-se afirmar que, aparentemente, a integração com outros meios de transporte de maior hierarquia na classificação da pesquisa fez com que diminuísse o número relativo de viagens, nas quais o ônibus aparece como modo principal de viagem.

Gráfico 9 – São Paulo – Zona 13: Distribuição Percentual das Viagens Produzidas por dia (2012)



Fonte: Metrô/SP, Pesquisa de Mobilidade, 2012.

Outros meios de transportes que registraram um aumento de sua utilização foram o trem, com crescimento de 49,02% (72.469 viagens, ante 28.969 de 2007) e o metrô, com um aumento de 20,83% (de 59.976 para 72.469 viagens).

A soma das viagens via ônibus, trem e metrô representou em 2012, 74,20% das viagens por modo principal. Apesar de em números absolutos apresentar um aumento de 10.073 viagens (o total foi de 249.514), a percentagem ficou abaixo da apresentada em 2007; deste modo, pode-se dizer que houve um avanço dos meios de transporte individuais como modo principal de viagem. Evidentemente, o meio responsável por este aumento foi o automóvel. Este aumento de importância pode ser percebido pelo comportamento numérico da frota de automóveis durante o período estudado (2007 e 2012).

Tabela 14 – São Paulo – Zona 13: Número de Automóveis (2007 e 2012)

ANO	2007	2012
AUTOMÓVEIS	50.968	74.889

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino 2007 e Pesquisa Mobilidade, 2012

O aumento na frota no período de cinco anos foi de 46,93%, e mesmo que este aumento não seja diretamente responsável pela maior participação do automóvel como modo de transporte principal, é inegável que há uma tendência à escolha deste modo de viagem em detrimento dos modos coletivos.

Feitas estas considerações sobre o *número de viagens* e *como* são utilizados os meios de transporte na Zona 13, podemos nos perguntar: quais os principais motivos que explicam os deslocamentos cotidianos da população estudada? Porque as pessoas saem diariamente de suas casas em Cidade Tiradentes? Para esboçar algumas respostas à estas questões, é interessante verificar quais os *motivos* relevantes que fazem as pessoas se deslocarem na Zona 13 e para fora dela.

Em 2007, excetuando as viagens motivadas por Educação (que são numerosas e em sua maioria dentro da própria Zona), o motivo que mais levou as pessoas a se deslocarem é o trabalho, seja na indústria, comércio ou serviços, totalizando 225.775 viagens.

Também em 2007, as viagens motivadas pela Educação perfazem 344.742, mas são registradas todas as viagens a pé, e há uma generalização que impede de distinguir, por exemplo, quantas destas viagens são referentes ao ensino superior, ensino médio ou fundamental. Esta especificação seria importante para verificar quantas viagens para outras zonas são demandadas pelo público mais jovem que, com certeza, realiza mobilidade cotidiana para trabalhar e estudar.

Outro motivo registrado pelas estatísticas do Metrô foram os *assuntos pessoais* (45.731 viagens), sendo mais numeroso que os motivos por *compras* (25.041), *saúde* (19.176) e *lazer* (13.291).

Tabela 15 – São Paulo – Zona 13: Evolução das Viagens Produzidas por Motivo (2007 e 2012)

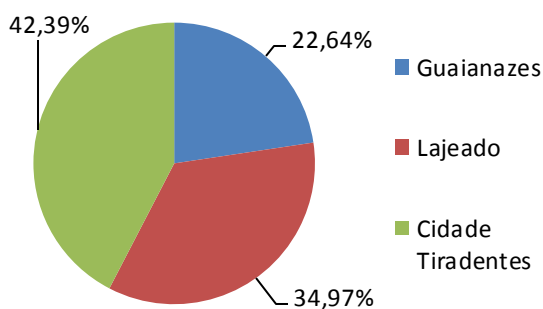
Motivo	2007 por dia	2012 por dia
Educação	344.742	313.403
Trabalho - Serviços	163.342	202.333
Assuntos Pessoais	45.731	49.945
Trabalho - Indústria	16.502	47.507
Trabalho - Comércio	45.931	44.034
Saúde	19.176	37.289
Compras	25.041	23.276
Lazer	13.291	21.366

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino 2007 e Pesquisa Mobilidade, 2012

Em 2012, houve mudanças significativas na distribuição por motivo das viagens, em termos absolutos. As viagens por motivo de trabalho na indústria aumentaram quase que três vezes em termos percentuais (278,34%) em relação ao registrado em 2007. As viagens por trabalho no setor de serviços aumentaram para 202.333, em números brutos. É interessante notar que as viagens por motivo de compras, lazer e saúde também tiveram aumento: se em 2007 somavam 57.508 viagens, em 2012 este número aumentou para 81.931.

Ao diminuirmos a escala de análise – pensando apenas no Distrito de Cidade Tiradentes, e não na Zona 13 como um todo – no que diz respeito ao número de viagens produzidas pelo Distrito, ele apresentou o maior percentual, com 42,39% das viagens produzidas na Zona 13, com um total de 285.596 viagens.

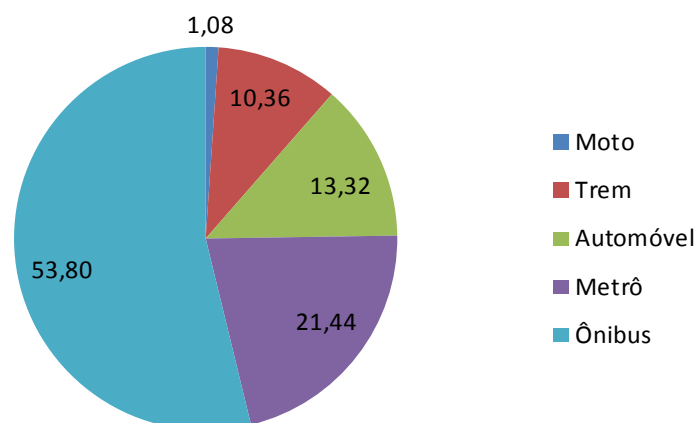
Gráfico 10 – São Paulo – Zona 13: Distribuição percentual de Viagens produzidas por Distrito (2007)



Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

A maioria das viagens realizadas por meios coletivos (a totalizar 279.709 viagens) na Zona 13, em 2007, foi de ônibus, atingindo um percentual de 53,80, seguido pelo Metrô com 21,44% das viagens.

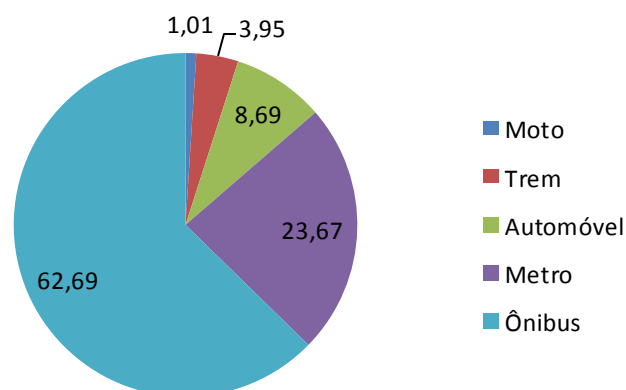
Gráfico 11 – São Paulo – Zona 13: Distribuição percentual das viagens por modo (2007)



Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

Individualmente o distrito de Cidade Tiradentes apresentou os seguintes percentuais:

Gráfico 12 – São Paulo – Cidade Tiradentes: Viagens produzidas por modo (2007)

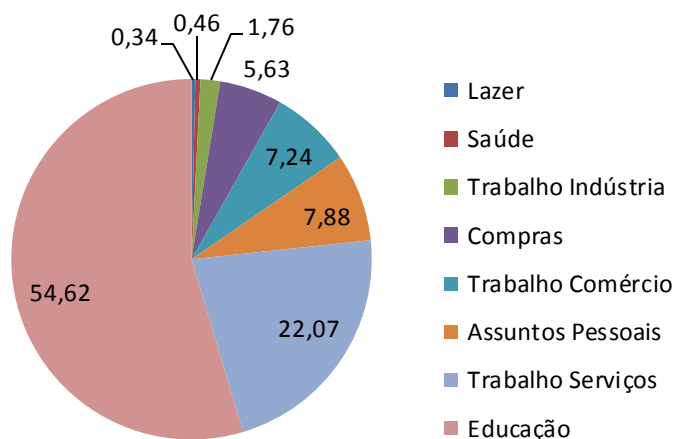


Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

Houve menor participação dos modos individuais de locomoção (carro e moto) e o ônibus prevaleceu como o meio coletivo mais utilizado, seguido pelo Metrô, ambos com percentuais acima do registrado para a Zona 13 em conjunto.

A Educação, com 54,62% foi o motivo que mais produziu viagens em 2007. Lazer e saúde aparecem com os menores percentuais no distrito de Cidade Tiradentes.

Gráfico 13 – São Paulo – Cidade Tiradentes: Motivos de Viagem (2007)



Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

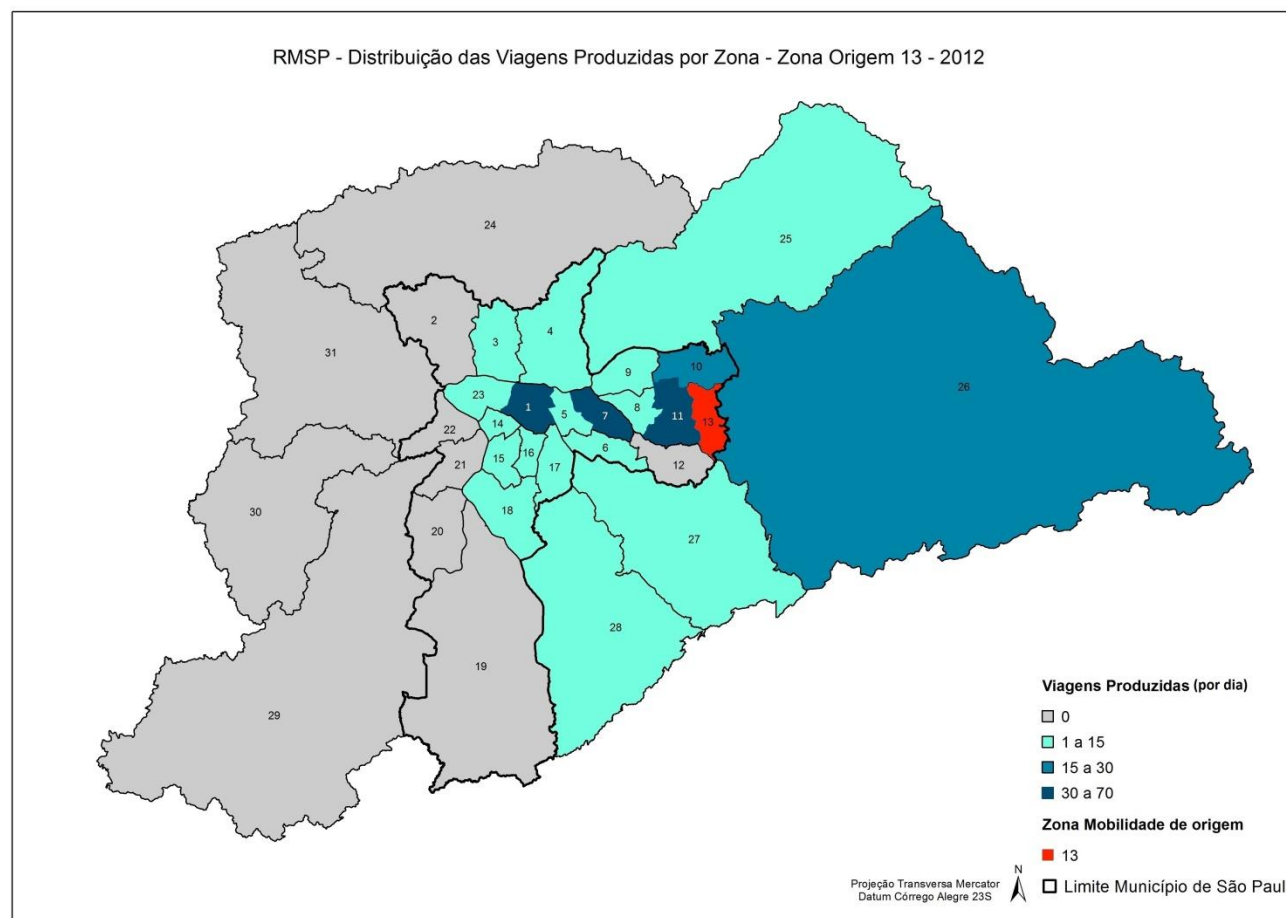
Tabela 16 – São Paulo – Cidade Tiradentes: Viagens produzidas (em 1 dia) por motivo (2007)

Educação	Trabalho Serviços	Assuntos Pessoais	Trabalho Comércio	Compras	Trabalho Indústria	Saúde	Lazer
155.983	63.045	22.494	20.686	16.076	5.037	1.313	964

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

Os mapas a seguir foram elaborados para representar o número de viagens e o tempo despendido para sua realizá-las, obtidos por ambas pesquisas. Cabe lembrar que a pesquisa Mobilidade 2012 apresenta poucas viagens produzidas pela Zona 13, até por se tratar de uma pesquisa de aferição de dados. Esta pesquisa apresenta algumas diferenças entre os anos de 2007 e 2012. A primeira é uma tendência aparente das viagens produzidas pela Zona 13, em 2012, de se concentrarem ao centro e a leste da RMSP. Outras questões a serem explicitadas são: 1. a concentração de viagens a áreas próximas a Zona 13; 2. a Zona 1 aparecer como o principal destino das viagens produzidas; e 3. a ausência de viagens em sentido Oeste, que aparecem em número insignificante (2 para a Zona 31)

Mapa 3 - Distribuição das Viagens produzidas ao dia por Zona de Mobilidade - 2012²⁷



²⁷ Para verificar a correspondência entre as Zonas de Mobilidade e os distritos do Município de São Paulo e das Zonas entre os municípios da RMS vide tabela em anexo.

Os principais destinos aferidos foram a zona 1 (formada pelos distritos: Bela Vista, Bom Retiro, Brás, Cambuci, Consolação, Liberdade, Pari, República, Santa Cecília e Sé), a zona 7 (Aricanduva, Carrão, Tatuapé e Vila Formosa) e a zona 11 (Itaquera, José Bonifácio e Parque do Carmo).

Tabela 17 - São Paulo - Zona 13 - Ranking de número de viagens de destino (2012)

Zonas	Viagens produzidas para estas zonas por dia
1	70
7	33
11	32

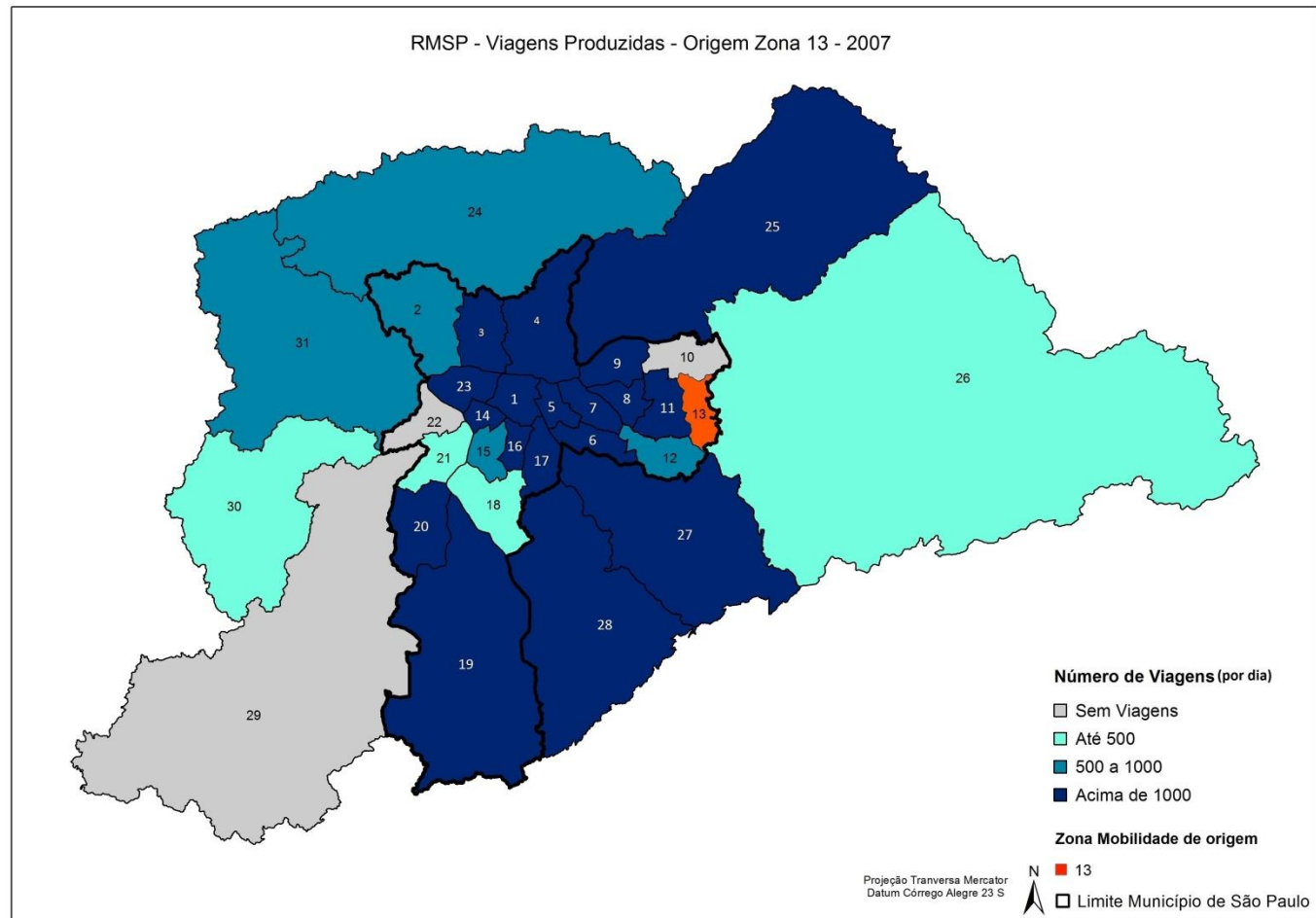
Fonte: Metrô/SP, Pesquisa de Mobilidade, 2012.

Os destinos destas viagens podem indicar uma maior interação da Zona 13 com as Zonas limítrofes ou mais próximas, e excetuando a Zona 1, as demais zonas apresentaram baixo número de viagens, demonstrando baixa interação com a Zona 13.

Outro detalhe a ser exposto: ao se trabalhar com as Zonas criadas pela pesquisa de aferição (ao todo 31, como já frisado), há um alto grau de generalização, afinal, na pesquisa de 2007 foram criadas 460 zonas OD. Possivelmente pode haver distorções nesta análise, principalmente quanto ao tempo de viagens quando na construção do mapa que agrega os dados de 2007 que se referem às Zonas OD.

Em 2007, até por se tratar de uma pesquisa mais completa, se registrou uma maior interação da Zona 13 com as demais zonas de mobilidade da RMSP. Conforme o mapa abaixo retrata.

Mapa 4 - Distribuição das Viagens produzidas ao dia por Zona de Mobilidade - 2007



A interação observada no mapa de 2007 e comparada com os dados de 2012, além de maior, também revela que a zona 1 parece ganhar importância para a zona 13 como destino de suas viagens. Não é possível apontar com clareza quais os motivos que levam os cidadãos da Zona 13 a irem a estas Zonas, mas com certeza o fator trabalho, que aparece nas estatísticas como o motivador de maior número de viagens, deve ser a principal causa desta interação.

Este mapa foi elaborado por amostragem: ele representa os maiores números de viagens por zona, aglutinadas por distrito. O fator de aglutinação principal foi o tempo de execução da viagem. Isto quer dizer que, por exemplo, se os distritos de uma zona apresentam números diferentes de viagens, mas o tempo despendido para realiza-las é o mesmo, este número de viagens foi somado e o tempo mantido. Assim, o que se representa neste mapa são as viagens com maior tempo e/ou maior número.

As cinco zonas com maior interação, como destino das viagens produzidas pela Zona 13, na pesquisa OD de 2007 foram:

1. Zona 25 (Municípios de Arujá, Guarulhos e Santa Isabel)
2. Zona 5 (distritos de Água Rasa, Belém e Mooca)
3. Zona 23 (distritos de Alto de Pinheiros, Barra Funda, Lapa, Perdizes e Vila Leopoldina)
4. Zona 28 (municípios de Diadema e São Bernardo do Campo) e
5. Zona 1.

Tabela 18 - São Paulo - Zona 13 - Ranking de número de viagens (2007)

Zonas	Viagens produzidas por dia para estas zonas
25	3.391
5	3.129
23	3.089
28	2.585
1	2.269

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007

O número de viagens pode indicar, ao menos, certo nível de interação, mas o que chama a atenção, e revela um dos aspectos da vida dos cidadãos da zona 13 e do distrito de Cidade Tiradentes, é o tempo de duração das viagens produzidas representados nos mapas adiante.

A Pesquisa de Mobilidade de 2012 parece demonstrar que houve uma diminuição do tempo médio de viagem, já que o maior tempo registrado no primeiro mapa é de 135 minutos (zona 15 – apresentando 10 viagens), Na pesquisa de 2007, no segundo mapa, a zona 15 apresentou viagens com duração média de 180 minutos. Outras zonas que apresentaram viagens de longa duração foram a zona 14 (distritos de Jardim Paulista e Pinheiros), a zona 23 (distritos de Alto de Pinheiros, Barra Funda, Lapa, Perdizes e Vila Leopoldina), a zona 5 (distritos de Água Rasa, Belém e Mooca) e a zona 1 (distritos: Bela Vista, Bom Retiro, Brás, Cambuci, Consolação, Liberdade, Pari, República, Santa Cecília e Sé).

Tabela 19 -- São Paulo – Zona 13 - Quadro comparativo de tempo médio de viagens por dia – ano base 2012 (2007-2012)

Zonas	Tempo médio em minutos	
	2012	2007
15	135	180
14	122	120
23	108	120
5	102	100
1	99	172

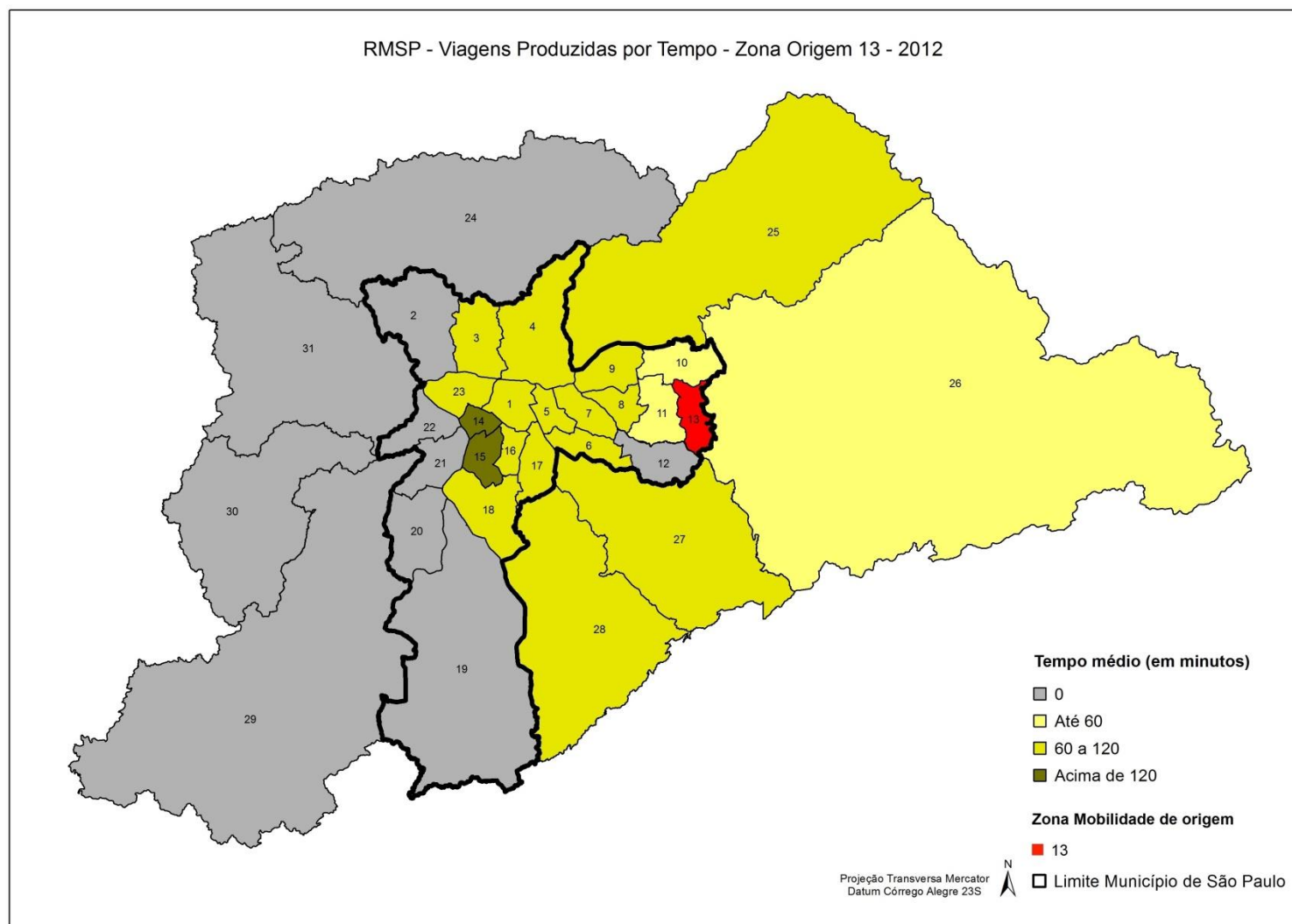
Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007 e Pesquisa de Mobilidade, 2012.

Houve redução de tempo em algumas das viagens produzidas para estas zonas, quando comparados com 2007.

A maioria das viagens teve duração média de 60 a 120 minutos em 2012. Já em 2007 o mapa demonstra que a maioria das viagens tem duração próxima ou acima de 120 minutos, principalmente em relação ao centro do Município de São Paulo. Em 2007, a interação com o leste da RMSP também foi evidenciada com tempos abaixo de 120 minutos, tempo este que também foi registrado em 2012 (com exceção da zona 26 que registrou tempo abaixo ou igual a 60 minutos).

O Noroeste da RMSP, em 2007, aparece com zonas que aferiram tempo médio de viagem entre 120 a 180 minutos; já em 2012, esta área não registrou viagens.

Mapa 5 - Viagens Produzidas ao dia por tempo - 2012



Mapa 6 - Viagens produzidas ao dia por tempo -2007

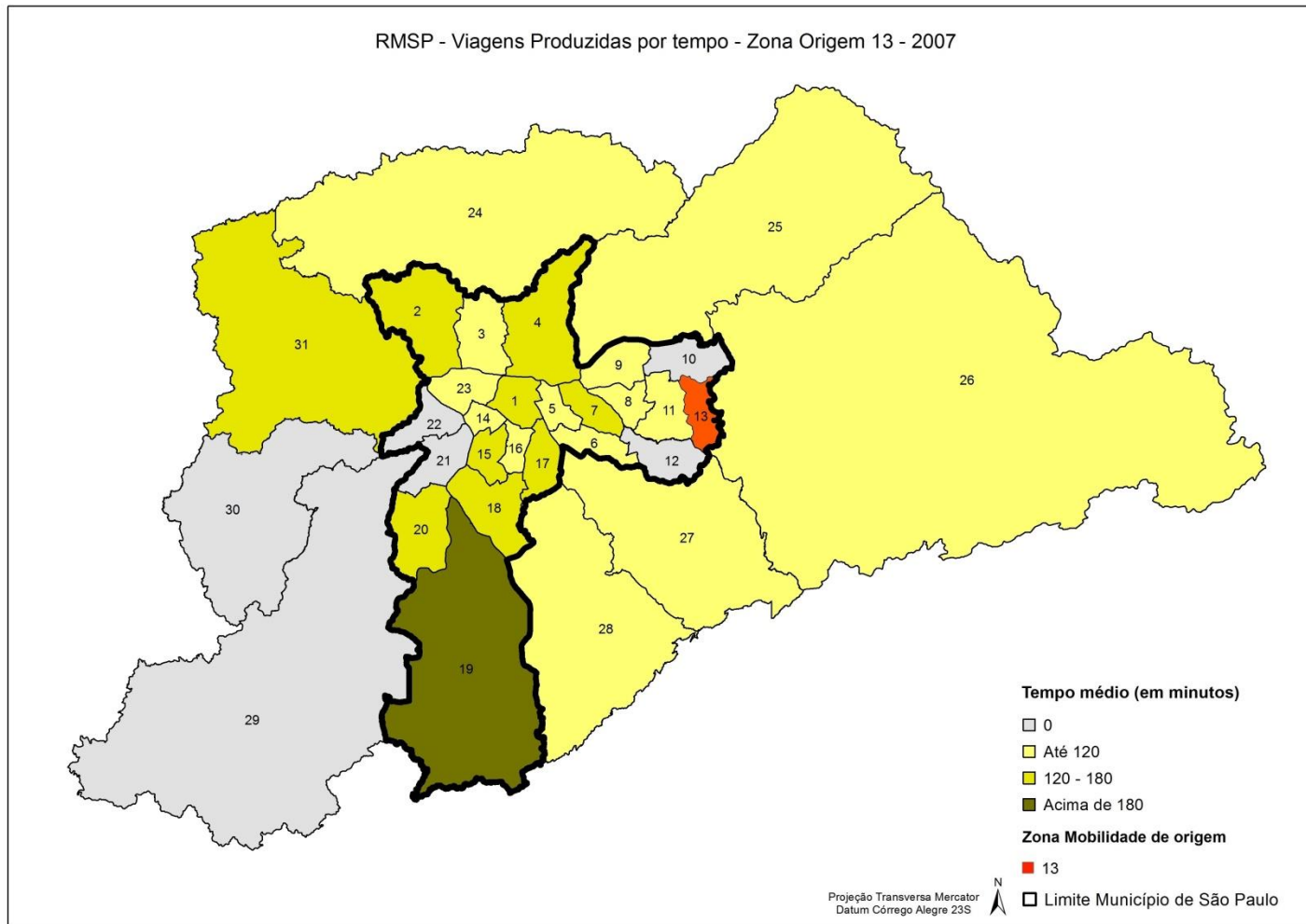


Tabela 20 – São Paulo – Zona 13 - Quadro comparativo de tempo médio de viagens por dia – ano base 2007 (2007-2012)

Zonas	Tempo médio em minutos	
	2007	2012
17	150	95
7	140	85
4	140	96
23	120	108
8	120	62

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007 e Pesquisa de Mobilidade, 2012.

Este quadro foi construído com zonas que tiveram viagens registradas tanto em 2007 quanto 2012, para uma comparação sobre o tempo médio gasto; assim, é possível dizer que em alguns casos houve diminuição do tempo médio de viagens.

Apesar de ainda apresentarem alto dispêndio de tempo (a maioria das viagens ficou acima dos 80 minutos) a redução de tempo nas viagens foi acentuada. A maior queda se registrou na Zona 8 (distritos de Artur Alvim, Cidade Líder e Vila Matilde) passando de 120 minutos (2007) para 62 minutos (2012).

3 CIDADANIA E CONDIÇÕES DE TRANSPORTE DOS HABITANTES DO DISTRITO DE CIDADE TIRADENTES

3.1 Condições de cidadania perante as condições de mobilidade no distrito de Cidade Tiradentes

O distrito de Cidade Tiradentes, através das análises dos dados da Pesquisa O/D e da Pesquisa de Mobilidade (2012), se apresentou como uma área com severas restrições a circulação de sua população no território metropolitano. Ao mesmo tempo em que esta informação é relevante, não podemos esquecer a necessidade de uma reflexão sobre a origem dos dados e como o indivíduo é tratado neste tipo de pesquisa.

A Pesquisa O/D e de Mobilidade são realizadas pela Cia. do Metrô de SP com o objetivo de obter informações sobre como se desloca a população da RMSP no território da mesma. Neste contexto, cabe lembrar que para as empresas de transporte, o cidadão é reduzido à noção de usuário, ou um mero consumidor. Milton Santos (2012, p. 57) pondera sobre esta condição, ao asseverar que “O consumidor (e mesmo o eleitor não cidadão) alimenta-se de parcialidades, contenta-se com respostas setoriais, alcança satisfações limitadas, não tem direito ao debate sobre os objetivos de suas ações, públicas ou privadas”.

Na condição de usuários/consumidores, os moradores da Cidade Tiradentes, portanto, têm suas necessidades de mobilidade parcialmente atendidas. A infraestrutura existente não foi construída com a intenção de resolver os problemas de transporte deste distrito, e o que é pior, esta população dificilmente é consultada quando uma “solução” para o problema de transporte aparece, refletindo assim a sua condição de consumidor.

Com os dados da pesquisa explicitados, podemos retomar uma das problematizações principais propostas por este trabalho: quais as carências sentidas cotidianamente pelos habitantes da periferia de São Paulo? Como se dão os deslocamentos diários destas populações de baixa renda? Qual o valor de cada ser humano morador do Distrito de Cidade Tiradentes?

Sua condição parece estar associada a outra afirmação de Milton Santos (2012, p. 140) sobre como se apresenta a metrópole para alguns

“Na grande cidade, há cidadãos de diversas ordens ou classes, desde o que, farto de recursos, pode utilizar a metrópole toda, até o que, por

falta de meios, somente a utiliza parcialmente, como se fosse uma pequena cidade, uma cidade local”.

Ao se apresentar de forma fragmentada, a metrópole deixa a disposição deste cidadão parcial meios de transporte “caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas?” (SANTOS, 2012, p. 63).

A disponibilização de apenas “parte” da infraestrutura de transporte (a falta de acesso local ao Metrô, por exemplo) força o indivíduo a ter este usufruto parcial da metrópole, além de outros fatores como baixa renda e baixa escolaridade, por exemplo. Nestas condições pode se questionar se “a mobilidade das pessoas é afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional?” (SANTOS, 2012, P. 67).

A questão da renda dos indivíduos é outro aspecto relevante para avaliar sua capacidade de locomoção, sua mobilidade e acessibilidade ao espaço urbano, associada sempre a infraestrutura disponível. Para Silvio José Rosa (2006, p. 24)

“O leque de oportunidades oferecido ao cidadão, que acaba por definir a qualidade e a densidade de sua inserção urbana, é delimitado principalmente pelos seus recursos pessoais, tais como capacidade física e econômica, e pela disponibilidade de infraestrutura, incluindo entre outras, a rede de transporte coletivo”.

Ainda sobre a condição de renda da população, Danelli (1979, p. 188) a relaciona com o tempo de viagem

“o tempo de percurso na região esta estreitamente ligado ao nível de renda: quanto maior, menor é o tempo de percurso. Assim é que em 30 minutos cerca de 69 por cento das pessoas da faixa de renda alta atingem seus objetivos, enquanto apenas 34 % das de renda mais baixa o conseguem. Para que 66% das pessoas pobres atinjam seus objetivos é necessário cerca de uma hora ou seja o dobro do primeiro”.

Em 2000, Schafer e Victor (*apud* Rosa, 2006, P. 46), ainda sobre a relação possibilidade de deslocamento e renda, a partir da análise dos dados para os tempos de viagem, identificaram as seguintes características:

- A) Os tempos médios variam com a condição socioeconômica dos grupos;
- B) Os tempos médios de viagem para a população de baixa renda são, tipicamente, maiores;

- C) Os mais pobres encontram maiores dificuldades para otimizar seus tempos de viagem por conta da escolha do local de moradia e pelos modos de transporte disponíveis na região;
- D) O tempo gasto nos modos motorizados cresce com a renda e a mobilidade dos indivíduos, cresce com a mudança de modos não-motorizados para os motorizados na realização dos deslocamentos”.

A constatação de Danelli, feita ainda no final da década de 1970, é, portanto, atualmente confirmada e demonstra que o problema da renda persiste como característica para a mobilidade no mundo e principalmente em nossa área de estudo, a Cidade Tiradentes.

Mas não se pode negar que algumas iniciativas tentam “quebrar” com a imposição da renda para um cidadão poder se locomover. A política de instituição e manutenção do Bilhete Único (BU), no município de São Paulo, tentou facilitar o acesso ao sistema de transporte. Rosa (2006, P. 50) destaca a influência do BU sobre este aspecto

“A flexibilidade proporcionada pelo BU, na combinação de tempo e distância com apenas uma tarifa, não beneficiou apenas o usuário do VT e seu empregador. Do ponto de vista do usuário comum (trabalhador do mercado informal, p.ex.), o novo sistema tarifário possibilitou alcançar destinos, por meio do transporte coletivo (ônibus), que antes eram proibitivos por conta da necessidade do pagamento de varias tarifas. De certa forma, o BU proporcionou um ganho financeiro indireto para os que se utilizavam, como também para os que passaram a se utilizar, do sistema de transporte coletivo”.

A política do Bilhete Único para funcionar, sob o aspecto financeiro, depende de uma política de subsídios às empresas operadoras do sistema. Esta política é entendida como um empecilho ao desenvolvimento da infraestrutura de transporte, pois o Estado imobiliza parte de sua capacidade de investimento justamente para manutenção do serviço, criando-se assim um círculo vicioso que impede até o investimento em novas tecnologias de transporte (HIGA, 2012).

O uso do transporte individual aparece como alternativa ao habitante da Cidade Tiradentes, ou seja, a compra de um automóvel, ou moto. Mesmo excessivamente cara, esta compra é vislumbrada como uma saída para o problema do transporte, mas esta “saída” se revela lesiva ao planejamento mais justo do transporte urbano. Gomide (2006, p. 245) expõe mais detalhes deste raciocínio, ao mencionar que

“(.) a ampliação do sistema viário para a fluidez dos automóveis, cuja frota vem crescendo acentuadamente, drena a maior parte dos recursos destinados aos transportes urbanos em detrimento do transporte coletivo. Esse, por sua vez, convive com crises cíclicas relacionadas à incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas; às deficiências no planejamento e na gestão dos serviços; e às dificuldades de obter prioridade no uso das vias (vide ANTP, 1997). O principal efeito disso tudo é que, enquanto uma minoria detentora de meios individuais de transporte conta com melhores condições de deslocamentos nas cidades, a maioria que depende do transporte coletivo se vê sem alternativas, diante de um transporte público caro e de baixa qualidade. Esse modelo alimenta também um ciclo vicioso. A oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos. Estes, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias. O uso ampliado do automóvel favorece a dispersão das atividades na cidade, espalhando-a, o que dificulta a acessibilidade urbana por aqueles que dependem do transporte coletivo. Ao mesmo tempo, a falta de planejamento e controle do uso do solo, que ordene o desenvolvimento das funções sociais das cidades, provoca a expansão urbana horizontal – o que aumenta as distâncias a serem percorridas e os custos da provisão dos serviços para as áreas periféricas, onde a oferta se torna deficitária”.

O papel do habitante da Cidade Tiradentes se resume mais uma vez ao de consumidor, que não consegue ter consciência do significado da compra de um automóvel frente a política pública de transporte. Esta falta de compreensão de melhores alternativas é explicada por Milton Santos (2012, p. 27), quando nos lembra que

“para seus moradores menos móveis, a cidade é impalpável. Ela, porém, impõe-se como um amontoado de signos aparentemente descontraídos, agindo, no entanto, em concerto, para limitar mais do que para facilitar a minha ação, tornando-me impotente diante da multiplicidade das coisas que em cercam e de que posso dispor”.

A ilusão de melhoria pode confortar o consumidor que consegue por méritos próprios a aquisição do automóvel, o problema é tentar responder o que resta fazer ao cidadão que não tem condição de comprar um automóvel. Uma “resposta” a estas questões seria a mobilização política, mas a pior característica, apontada por Santos, quando o habitante é colocado sob a condição de usuário / consumidor, é a falta de engajamento em ações deste tipo. É a forma de agir limitada, já explicitada por Santos no início deste item, que dificulta a atuação política deste indivíduo. Mas envolvendo a condição de transporte outra explicação para essa imobilidade política pode ser explicitada, como sugere Higa (2012, p. 42)

“O nível de complexidade e especialização que a cidade de São Paulo chegou aponta para a clara necessidade de utilização de novas tecnologias de transporte mais rápidas e mais eficientes, não apenas para reproduzir o modo de produção capitalista, mas para que trabalhadores consigam gerir seu tempo de forma mais autônoma. As longas viagens somadas às cansativas jornadas de trabalho podem ser consideradas como um mecanismo para imobilizar a classe trabalhadora”.

Quando o tempo de deslocamento é alto demais, resta ao trabalhador pouco tempo de descanso e menos tempo ainda para cultivar qualquer atividade de caráter política ou cultural. Sua vida praticamente se resume ao trabalho. Esta pode ser uma das explicações para a falta de engajamento político destes trabalhadores (HIGA, 2012).

As condições explicitadas até agora servem para caracterizar o morador da Cidade Tiradentes como um ser passível de sofrer a chamada “segregação espacial”? A acessibilidade e a mobilidade são pressupostos válidos para medi-la? Para Rosa (2006, p. 40)

“a segregação espacial apresenta claras relações com a acessibilidade e, por conseguinte, com a mobilidade. As situações de vulnerabilidade social e a segregação espacial podem ser medidas não apenas pelas condições de vida da população, senão também pelas relações que esta estabelece com os espaços urbanos, seja no que se refere à acessibilidade, seja no que se refere à mobilidade”.

Torres (*et al*, 2003 p. 100) ao fazer uma análise bibliográfica sobre periferização e favelas, considera a possibilidade do próprio Estado intervir na organização espacial urbana e colaborar para um quadro de segregação espacial no meio urbano. Para os autores (TORRES *et al*, 2003, p. 100),

“um outro grupo de autores focaliza o poder regulador do Estado sobre o território. De acordo com essas análises, o Estado pode manter privilégios e excluir uma parte significativa da cidade dos benefícios da urbanização por meio da legislação sobre a construção civil e o uso do solo (Rolnik, 1997 e Néri, 2002). Um elemento central aqui seria o zoneamento, que “congelaria” os benefícios da urbanização em determinadas partes da cidade habitadas pelos grupos mais ricos, ao mesmo tempo em que permite vários tipos de padrões de uso e de construção no restante da cidade. Outros estudos apontam padrões de segregação promovidos ou incrementados pela ação direta do Estado (Fix 2001; Marques e Bichir, 2001; Vetter, 1975 e Vetter et al., 1981); aqui, as causas seriam o aumento do valor da terra em certas partes da cidade, resultante de investimentos públicos ou de obras públicas, os quais podem expulsar alguns grupos sociais ou substituí-los por outros (Vetter, 1975 e Vetter et al., 1981)¹⁴, ou mesmo a ação direta do Estado deslocando compulsoriamente populações de baixa renda.”

Os problemas discutidos neste item devem ser considerados fatores que impedem muitos dos consumidores / usuários a reivindicar e lutar por sua cidadania, conforme preconizado por Milton Santos (2012, p. 56). Como mostra o autor, “O cidadão é multidimensional. Cada dimensão se articula com as demais na procura de um sentido para a vida.” (SANTOS, *op. cit.*, p. 56).

E onde está este sentido? Quando se movimentam estes usuários/consumidores, perdem esta capacidade de articulação e não conseguem entender os fatores de organização do urbano; para este ser social, este movimento cotidiano se apresenta como anárquico. Porém, Santos (2012, p.143) descreve como se estabelecem estes fluxos

“No território como um todo, nas cidades e, sobretudo, na grande cidade capitalista (São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Belo Horizonte, Porto alegre) o número avultado e a extensão de movimentos diários se “organizam” na anarquia da produção capitalista, segundo a qual a localização de fixos de ordem econômica e social está subordinada a lei do lucro, muito mais que a eficiência social. A distância entre a moradia dos pobres e seu lugar de trabalho tem a mesma explicação e o mesmo resultado, do mesmo modo que a localização de atividades econômicas complementares. Isso encarece os transportes urbanos e o custo das utilidades. No entanto, o poder público também colabora para supervalorização de certas áreas, para o melhor êxito da especulação, para a maior anarquia das localizações e dos fluxos, para o empobrecimento cumulativo das populações. Ao empobrecimento pela economia, isto é pelo mercado junta-se o empobrecimento pela má organização do território pelo poder político”.

Estes empobrecimentos não se dão apenas no plano material (carro, bens de consumo, etc.) há outra face desta pobreza, que esta ligada à incapacidade deste indivíduo de compreensão de sua realidade, de compreender o ordenamento espacial vigente. Para estes indivíduos é difícil a compreensão de que

“No fundo com efeito, não há senão uma única situação para cada homem, a saber, a sua situação social, em fusão com a situação geográfica, resultante de heranças e inovações, fusão irreversível porque combinação química em que o conjunto das variáveis que caracterizam a sociedade global incide sobre o indivíduo concreto num lugar determinado” (SANTOS, 2012, p. 113).

A simples condição de morar na Cidade Tiradentes, ou melhor, habitá-la, tende a predeterminar o grau de participação e inserção do cidadão ali residente. Sua condição o leva a um grau de esforço maior para evitar o duro quadro exposto por Santos (2012, p. 143):

“Morar na periferia é condenar-se duas vezes à pobreza. À pobreza gerada pelo modelo econômico, segmentador do mercado de trabalho e das classes sociais, superpõe-se a pobreza gerada pelo modo territorial. Este, afinal, determina quem deve ser mais ou menos pobre somente por morar neste ou naquele lugar”.

A dificuldade de superação deste quadro tende sempre a se tornar mais complicada, se considerarmos ainda a estruturação da capital paulista nos termos em que ela se dá, e o grau de irreversibilidade das políticas já engendradas pelo Estado no tocante, principalmente, ao transporte.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desafio de concatenar conceitos e ideias para criticar dados gerados por pesquisas que geralmente reduzem o ser humano a um objeto, ou a um usuário, perpassou todas as fases de montagem e execução deste trabalho.

Diagnósticos técnicos como a Pesquisa Origem e Destino do Metrô frequentemente são muito eficientes para a produção de estatísticas, mas acabam por abstrair quase que por completo os contextos geográficos em que estes mesmos dados foram gerados. Esta “abstração” foi um dos principais motes de nossa pesquisa, ainda que não tenha sido sistematicamente tratado ao longo das páginas do TGI.

Seres sem história reconhecida, sem o direito ao espaço, muitos cidadãos que respondem a este tipo de questionamento, mal concebem um diagnóstico das causas de sua situação social, e ao mesmo tempo são privados de entender a construção do espaço onde vivem.

Viver na cidade não deveria condenar seres humanos a penosos deslocamentos para cumprir com atividades frequentes da sociedade, ou outras nem tão frequentes, como ter assistência médica, por exemplo.

A organização espacial da RMSP e da cidade de São Paulo, quando se analisa a infraestrutura urbana, acaba por ser definida a partir da ação de grandes órgãos públicos, mas também pela ação das empresas privadas (em conluio mais ou menos explícito com os órgãos públicos). Sejam quais forem as diferentes escalas espaciais de ação (prefeitura, governo estadual, federal), parece-nos que as decisões sobre mudanças nesta organização não atendem as principais necessidades dos cidadãos metropolitanos.

O mapa 1, um recorte representando a parte leste do Município de São Paulo – com destaque ao Distrito de Cidade Tiradentes –, é o resultado da execução de planos de transporte sucessivos por força do Estado, e ele nos dá a dimensão da capacidade de “sobreposição de investimentos” nos sistemas de transporte: a linha do Metrô se sobrepõe a linha do trem e ambos acabam por ter papéis importantes no deslocamento dos cidadãos que obrigatoriamente seguem, para “sair” da zona leste, o mesmo caminho. Não a toa há lotação e perdas severas de tempo por parte significativa da população que habita este Distrito.

A pesquisa tentou demonstrar como o território da RMSP se modificou frente a novas realidades econômicas e como as políticas para o transporte – e

consequentemente sua organização – se modificaram. Estas mudanças reorganizam todo o território da RMSP, e influenciam todos os aspectos da vida de seus cidadãos. Onde morar, onde estudar, onde trabalhar, qual meio de transporte usar, são decisões que o cidadão toma para se adaptar às novas realidades impostas.

Os diferentes problemas que balizam a organização dos transportes nas grandes cidades têm várias raízes. Além da questão do rápido crescimento e a expansão artificial dos limites urbanos, podemos listar ainda como outras causas dos problemas do transporte metropolitano a especulação imobiliária e a “burocratização” da aquisição da casa própria (a criação do BNH, COHAB, SFH), os planos diretores ineficazes, incapazes de conter o crescimento desenfreado e de organização do transporte, os planos de integração dos transportes ou para montagem de um sistema de Transporte (como é o caso do PITU). Todos estes elementos citados parecem ser reflexos da necessidade de adequação do espaço para o funcionamento da lógica das formas de produção hegemônicas, em diferentes momentos da história da urbanização da RMSP.

As mudanças na forma com que a população de baixa renda tem acesso à sua moradia (seja através do aluguel, da autoconstrução e/ou adquirindo uma unidade em um conjunto habitacional) também acompanharam o ritmo alucinante da lógica de produção, mas os limites desta “conquista” – que deveria ser um direito inalienável –, são os mesmos para cada uma destas formas. Estes indivíduos não tem garantido o direito a localização justa na mancha urbana, e por isso sempre ocupam a periferia, pois sua localização depende diretamente de sua renda.

O histórico de ocupação e formação espacial do distrito de Cidade Tiradentes resulta justamente destas tentativas de adequação do ambiente construído urbano ao modo de produção vigente. Com o avançar da urbanização brasileira após a década de 1950, era necessário deslocar as pessoas no território e forçá-las a ocupar a periferia (sobretudo nas grandes cidades).

Os meios de transporte sempre deram suporte à expansão e ocupação do meio urbano da RMSP (primeiro o trem, depois o ônibus). Inicialmente, em uma transição rápida do rural para o urbano, esta ocupação acompanhou os principais ramais das linhas ferroviárias e estabeleceu, mesmo que de forma provisória e frágil, um ordenamento espacial da cidade. O ônibus, com sua estruturação mais flexível – e num certo sentido caótica – tornou anacrônico ao longo do tempo este ordenamento baseado nos transportes ferroviários, e uma aparente situação caótica se estabeleceu.

Neste momento, o distrito de Cidade Tiradentes foi construído, mas como o transporte sempre foi “organizado” a partir desta combinação corporativa de interesses públicos e privados, sua oferta ao novo distrito foi, no mínimo, bastante insatisfatória. E de forma imediata os problemas de mobilidade apareceram aos moradores deste distrito.

As pesquisas O/D (2007) e de Mobilidade (2012) demonstram estas dificuldades. São inadmissíveis os tempos de deslocamentos auferidos por ambas as pesquisas para o distrito, mesmo pensando na diminuição do tempo de viagem que foi identificada em 2012.

A oferta de transporte de alta capacidade (trem e Metrô) para a Cidade Tiradentes parece não haver possibilidade de se concretizar, pois os planos de atualização do sistema de transporte na RMSP estão aparentemente limitados a se sobreporem à infraestrutura já instalada. Neste sentido, dificilmente a periferia, e conseqüentemente o distrito de Cidade Tiradentes, terão melhores alternativas de transporte (ao menos no curto e médio prazos).

A periferia, além de ser pessimamente servida de toda sorte de equipamentos urbanos que concedem cidadania aos indivíduos (equipamentos de saneamento e de água tratada, iluminação, hospitais, escolas, praças, parques), sem dúvida é o *locus* da reprodução da mão-de- obra barata, fundamental para a reprodução do capital. Esta é a função dos habitantes da periferia na divisão social do trabalho, e esta é também a função destes lugares na divisão territorial do trabalho metropolitana. Esta situação geográfica é que fundamenta o quadro de segregação espacial que tentamos explicitar nesta pesquisa, expondo e mapeando os dados das pesquisas do Metrô, para o caso do distrito de Cidade Tiradentes.

Enquanto reduzidos a esta condição, os habitantes da Cidade Tiradentes dificilmente alcançarão os direitos de cidadania preconizados por Milton Santos. Viver na periferia, além da condenação à pobreza, é concretizar a possibilidade de ser visto como um ser humano sem direitos, pois (Milton Santos, 2012, p. 107)

“Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando, incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço)”.

O ser humano morador da Cidade Tiradentes, infelizmente, perde “valor” por sua localização relativa na cidade. A condição de lhe ser negado o urbano afeta sua

acessibilidade ao restante da cidade, conseqüentemente a possibilidade de mudanças significativas de vida são cada vez mais difíceis. Lutar por condições de mobilidade mais adequadas, neste sentido, pode ser um importante elemento para que os habitantes de São Paulo possam ter uma vida mais digna, em todos os seus aspectos (econômicos, políticos, sociais e culturais).

REFERÊNCIAS

Sites consultados

Metrô

<http://www.Metrô.sp.gov.br/Metrô/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx> (Visitado em 28/11/2015)

<http://www.Metrô.sp.gov.br/Metrô/numeros-pesquisa/pesquisa-mobilidade-urbana-2012.aspx> (Visitado em 28/11/2015)

Dieese

<http://www.dieese.org.br/>

Base de dados da prefeitura de São Paulo

<http://downloadfolhasscm.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/index.aspx> (Visitado em 28/11/2015)

Fundação Seade – Informações sobre os Municípios Paulistas

<http://www.imp.seade.gov.br/frontend/#/tabelas>

Base de dados Centro de Estudos da Metrópole

http://www.fflch.usp.br/centrodametropole/v3/bases.php?retorno=716&language=pt_br

Fontes Bibliográficas

AGUERRE, Pedro. “A Estruturação da Cidade de São Paulo”. **São Paulo em Perspectiva**, 9 (3), 1995.

ÂNTICO, Cláudia. “Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de São Paulo”. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 110-120, out./dez. 2005.

CRUZ, Maria Clara da. “O conceito de formação espacial: sua gênese e contribuição para a Geografia” IN: **GEOgraphia**, Ano V Nº 09, 2003, Pág. 63 a 87.

CUNHA, José Marcos Pinto da; STOCO, Sergio; DOTA, Ednelson Mariano; NEGREIROS, Rovená e MIRANDA, Zoraide Amarante Itapura de. “A mobilidade pendular na Macrometrópole Paulista: diferenciação e

- complementaridade socioespacial*” IN: **Caderno Metropolitano**, São Paulo, v. 15, n. 30, pp. 433-459, 2013.
- DANELLI, Gerson. **Aspectos da mobilidade espacial da população na Região Metropolitana da Grande São Paulo: um estudo de circulação numa paisagem urbana**. Dissertação Mestrado. Geografia / FFLCH-USP. 1978.
- FREITAS, Dirce Bertran. **Eternos Viajantes – Planos de Mobilidade como um processo de Planejamento Urbano**. Tese de doutorado. Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2012.
- FRESCA, Tania Maria, “*Rede Urbana e Divisão Territorial do Trabalho*” IN: **Geografia** (Londrina) V. 19 nº 2, 2010.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila. “Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais” IN: **políticas sociais – acompanhamento e análise - IPEA** (2006).
- GUIMARÃES, Leandro Fraga & CRUZ, Jaciara Martins Fontes. “*As carroças de cinco sous para a comodidade dos Burgueses: Paris, São Paulo e o Desafio Histórico da Mobilidade Urbana*”. **Future Studies Research Journal**. São Paulo, v.5, n.1, pp.130-163, Jan./Jun. 2013.
- HIGA, Caio Vinicius. **Políticas de Transporte Coletivo em São Paulo entre 2001 e 2010. Meio Ambiente construído, sistemas técnicos e organização dos serviços de transportes**. Dissertação de Mestrado, FFLCH / USP, 2012.
- IANNI, Otávio. **A Sociedade Global**. Editora Civilização Brasileira, 1992.
- LANGENBUCH, Juergen R. **A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana**. Tese de Doutorado. Unicamp / Rio Claro, 1968.
- LIMONAD, Ester. “*Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização*”. IN: **GEographia** - Ano 1 – Nº 1, 1999.
- LUZ, Luciano Ferreira da. **A geografia do transporte de passageiros. Avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação de SP**. Tese de Doutorado. Geografia / FFLCH- USP, 2010.
- MACEDO, Natália de Carvalho. **Uma Análise sobre os Impactos decorrentes da inserção de Estações Ferroviárias em áreas urbanas: Contribuição Conceitual e Metodológica de Estudos de Casos na cidade de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Poli/USP, 2010.
- MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello & FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. “*Movimento Pendular e Perspectivas de Pesquisas em*

- Aglomerados Urbanos*”. **São Paulo Em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.
- PEREIRA, Juliana Regina Salles. **O transporte público como agente de crescimento e da estruturação urbana: Análise dos planos PITU 2020 e Pitu 2025**. Dissertação de Mestrado. FAU/USP, 2013.
- PEREIRA, Rafael Henrique Moraes & HERRERO, Verónica. **Mobilidade Pendular uma Proposta Teórico- Metodológica. Textos para discussão**. Nº 1395, IPEA 2009.
- REBOLLO, Tomás André. **Urbanismo e Mobilidade na Metrópole Paulistana – Estudo de caso: O Parque Dom Pedro II**. Dissertação de Mestrado. FAU/USP, 2012.
- ROSA, Sílvio José. **Transporte e exclusão social: A Mobilidade da População de Baixa Renda da Região Metropolitana de São Paulo e Trem Metropolitano**. Dissertação de Mestrado. Poli/USP, 2006.
- ROCHA, Márcio Mendes. “A (in)determinação da Noção de Mobilidade nas Ciências Humanas”. **Boletim de Geografia – Universidade Estadual de Maringá**. Vol. 16 nº 1, 1998.
- SANTOS, Milton - **O Espaço do cidadão**. São Paulo. Edusp, 2012.
- SILVA, Márcio Rufino. “Mares de Prédios” e “Mares de Gente”. **Território e Urbanização Crítica em Cidade Tiradentes**. Dissertação de Mestrado. FFCLH – USP, 2008.
- TEIXEIRA, Jefferson Pedrosa da Silva. “A Mobilidade Urbana como elemento básico para as interações espaciais através do transporte público: o exemplo do segundo Distrito de Cabo Frio, Tamoios – RJ” IN: **Anais do XIII SIMPURB**, UERJ/ RJ, 2013, disponível em <http://www.simpurb2013.com.br/anais/> (visitado em 20/05/2014)
- TORRES, Haroldo da Gama; MARQUES, Eduardo; FERREIRA, MARIA PAULA BITAR, SANDRA. “Pobreza e espaço: padrões de segregação em São Paulo” IN: **Estudos Avançados** 17 (47), 2003.
- VITTE, Claudete de Castro Silva e IMAEDA, Ricardo. “Transportes Coletivos e Urbanização na Cidade de São Paulo na primeira metade do século XX: Aspectos Político-Institucionais, atores, alianças e interesses” IN: **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 21, pp. 67 - 84, 2007.

ANEXOS

ANEXO A: CORRESPONDÊNCIA ENTRE ZONAS MOBILIDADE 2012, DISTRITOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DEMAIS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO²⁸

Zona	Distritos do Município de São Paulo e demais municípios da RMSP	
1	São Paulo -	Bela Vista, Bom Retiro, Brás, Cambuci, Consolação, Liberdade, Pari, República, Santa Cecília e Sé
2	São Paulo -	Anhanguera, Jaguará, Jaraguá, Perus, Pirituba e São Domingos
3	São Paulo -	Brasilândia, Cachoeirinha, Casa Verde, Freguesia do Ó e Limão
4	São Paulo -	Jaçanã, Mandaqui, Santana, Tremembé, Tucuruvi, Vila Guilherme, Vila Maria e Vila Medeiros
5	São Paulo -	Água Rasa, Belém e Mooca
6	São Paulo -	São Lucas, Sapopemba e Vila Prudente
7	São Paulo -	Aricanduva, Carrão, Tatuapé e Vila Formosa
8	São Paulo -	Artur Alvim, Cidade Líder e Vila Matilde
9	São Paulo -	Cangaíba, Ermelino Matarazzo, Penha e Ponte Rasa
10	São Paulo -	Itaim Paulista, Jardim Helena, São Miguel, Vila Curuçá e Vila Jacuí
11	São Paulo -	Itaquera, José Bonifácio e Parque do Carmo
12	São Paulo -	Iguatemi, São Mateus e São Rafael
13	São Paulo -	Cidade Tiradentes, Guaianases e Lajeado
14	São Paulo -	Jardim Paulista e Pinheiros
15	São Paulo -	Campo Belo, Itaim Bibi e Moema
16	São Paulo -	Saúde e Vila Mariana
17	São Paulo -	Cursino, Ipiranga e Sacomã
18	São Paulo -	Campo Grande, Cidade Ademar, Jabaquara, Pedreira e Santo Amaro
19	São Paulo -	Cidade Dutra, Grajaú, Marsilac, Parelheiros e Socorro
20	São Paulo -	Capão Redondo, Jardim Ângela e Jardim São Luís
21	São Paulo -	Campo Limpo, Morumbi, Vila Andrade e Vila Sônia

²⁸ Reprodução integral de tabela disponibilizada no site: <http://www.Metrô.sp.gov.br/Metrô/numeros-pesquisa/pesquisa-mobilidade-urbana-2012.aspx> (Visitado em 28/11/2015)

22	São Paulo -	Butantã, Jaguaré, Raposo Tavares e Rio Pequeno
23	São Paulo -	Alto de Pinheiros, Barra Funda, Lapa, Perdizes e Vila Leopoldina
Demais Municípios da RMSP		
24		Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha e Mairiporã
25		Arujá, Guarulhos e Santa Isabel
26		Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis e Suzano
27		Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André e São Caetano do Sul
28		Diadema e São Bernardo do Campo
29		Embu das Artes, Embu-Guaçu, Itapeverica da Serra, Juquitiba, São Lourenço da Serra e Taboão da Serra
30		Cotia e Vargem Grande Paulista
31		Barueri, Carapicuíba, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus e Santana de Parnaíba

ANEXO B: RELAÇÃO ENTRE EMPREGOS E A PIA POR ZONAS DE MOBILIDADE 2012 - MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – 2007

Zona 2012	Empregos	PIA	Relação Empregos / PIA
1	1.000.180	340.930	2,93
2	175.601	410.239	0,43
3	212.514	497.323	0,43
4	414.744	638.883	0,65
5	192.866	140.755	1,37
6	130.363	373.467	0,35
7	205.623	250.882	0,82
8	102.214	238.310	0,43
9	159.871	332.212	0,48
10	191.235	511.058	0,37
11	97.935	273.959	0,36
12	98.831	325.353	0,30
13	84.073	319.777	0,26
14	336.024	110.632	3,04
15	441.271	171.211	2,58
16	281.657	187.347	1,50
17	216.643	321.898	0,67
18	435.589	557.216	0,78
19	238.516	497.582	0,48
20	161.524	558.554	0,29
21	171.638	327.227	0,52
22	176.480	186.261	0,95
23	405.052	191.595	2,11

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007, Pesquisa de Mobilidade, 2012 e SEADE, 2007

ANEXO C: RELAÇÃO ENTRE EMPREGOS E A PIA POR ZONAS DE MOBILIDADE 2012 - MUNICÍPIO DE SÃO PAULO – 2012

Zona 2012	Empregos	PIA	Relação Empregos / PIA
1	1.061.340	359.822	2,95
2	193.562	443.466	0,44
3	223.699	507.650	0,44
4	436.150	650.872	0,67
5	192.038	146.029	1,32
6	144.840	379.409	0,38
7	231.667	255.094	0,91
8	89.994	241.615	0,37
9	166.585	336.584	0,49
10	195.561	525.797	0,37
11	120.940	285.991	0,42
12	115.012	306.334	0,38
13	98.262	341.653	0,29
14	392.723	111.369	3,53
15	502.707	175.545	2,86
16	278.456	190.963	1,46
17	194.353	335.808	0,58
18	478.806	584.626	0,82
19	214.032	527.941	0,41
20	214.271	605.067	0,35
21	223.563	364.882	0,61
22	191.692	233.883	0,82
23	412.630	198.128	2,08

Fonte: Metrô/SP - Pesquisa Origem e Destino, 2007, Pesquisa de Mobilidade, 2012 e SEADE, 2007