

COMO DEFICIÊNCIAS NA MOBILIDADE URBANA INFLUENCIAM NA PERPETUAÇÃO DA POBREZA

Ronaldo Ribeiro de Melo

Universidade federal de Pernambuco, Recife, Pernambuco, Brasil
ronaldoribeiro4@hotmail.com

Mauricio Oliveira de Andrade

Universidade Federal de Pernambuco, Recife, Pernambuco, Brasil
mauandrade@gmail.com

RESUMO

A inadequação dos transportes, é uma realidade no contexto da mobiblidade urbana das grandes metrópoles no Brasil. Pelo crescimento não planejado e a especulação imobiliária, a população mais pobre vive as margens da cidade, isso acarreta em uma série de problemas relacionados ao acesso das infraestruturas da cidade, entre eles o transporte. Sendo assim, quanto mais restrições a mobilidade tem o indivíduo, menos capacidade de realizar tarefas. Segundo o Nobel de Economia, em 1998, Amartya Sen, a pobreza está relacionada com a privação de capacidades básicas que certo indivíduo sofre, desta forma, o transporte surge como um dos elementos que exerce influência nessas capacidades e consequentemente na mobilidade social. O presente artigo tem como objetivo entender como o transporte influi na perpetuação da pobreza, afim de responder: quais as capacidades são restrinidas devido à deficiente condição de mobilidade? E, como essa restrição afeta o desenvolvimento econômico e social desta população? Para responder a tais questões, foi realizado levantamento bibliográfico e com base no referencial teórico, foi aplicado questionário qualitativo a um grupo focal composto pelos residentes da Bomba do Hemetério, área de interesse social, da cidade do Recife, Brasil. Os resultados apontam que a população de baixa renda sofre com a privação de capacidades devido à deficiênciia nos transportes, que são proporcionadas pela sua condição de pobreza. Essas capacidades têm influência direta no desenvolvimento social e econômico, tornando-se assim, um ciclo vicioso.

1. INTRODUÇÃO

De acordo com a Lei de Mobilidade 12.587/ 2012 (BRASIL, 2012), que regulamenta o Artigo 30º, inciso V da Constituição Federal (BRASIL, 1988), o acesso à cidade deve ser universal, isto é, todos devem ter possibilidade de uso do transporte por seu caráter essencial de locomoção. Todos têm a necessidade de deslocamento para algum fim, sendo, portanto, a mobilidade o meio para realizar diversas atividades fundamentais para o desenvolvimento humano, social e econômico. Entretanto, no Brasil, país considerado em processo de desenvolvimento, o acesso ao transporte é desigual e desfavorece principalmente os que mais dependem do transporte público.

O conceito apresentado por Santos(2005), sobre pobreza indica que “ser pobre não é apenas ganhar menos do que uma soma arbitrariamente fixada; ser pobre é participar de uma situação estrutural, com uma posição relativa inferior dentro da sociedade como um todo”. Desta forma, observa-se no Brasil, que as condições das infraestruturas públicas em regiões de maior pobreza são em geral precárias, inclusive no que se refere à oferta de transporte (GOMIDE, LEITE, REBELO, 2006). Além disso, há a influência do uso e ocupação do solo urbano nos deslocamentos diários da população, que, associada ao crescimento desordenado das cidades, levam os indivíduos de baixa renda normalmente a viverem nas periferias ou em áreas insalubres (SMOLKA, 2003). Essa classe economicamente desfavorecida vive relativamente longe das vitalidades e centros comerciais, grandes geradores de empregos, fomentando a necessidade de deslocamentos de longa distância - que muitas vezes têm custos elevados, agravados pela pouca ou nenhuma oferta de transporte direto para os locais de grande demanda.

Percebe-se que, quanto mais difícil o acesso ao transporte, mais restrinvidas são as capacidades dos indivíduos e, segundo Sen (2000) são consequentemente maiores as dificuldades para desenvolvimento econômico e social, uma vez que as barreiras ao transporte e seu acesso dificultam ou impossibilitam o deslocamento para diversas atividades sociais. Ainda quando existe transporte, muitas vezes este é operado de maneira precária (a exemplo de falta ou deficiência na oferta, grandes deslocamentos, veículos lotados, necessidade de vários transbordos para uma única viagem). O indivíduo é penalizado por meio da perda de tempo útil, que poderia ser aproveitado em outras atividades, sejam econômicas ou sociais. Essa situação resulta em cansaço e desconforto que, de certa forma, influenciam diretamente no bem-estar humano.

Mas que capacidades são restrinvidas devido à deficiente condição de mobilidade? E, como essa restrição afeta o desenvolvimento econômico, político e social desta população? Responder a essas questões representa o objetivo principal do presente artigo.

2. ABORDAGEM TEÓRICA

A pobreza é um conceito dinâmico e deve considerar o contexto social, histórico e cultural, no qual o indivíduo está inserido. Desta forma, não existe uma única definição para a pobreza (MAXWELL, 1999). A literatura abrange várias abordagens, porém, no conceito amplo pode ser entendida como falta de renda. Neste trabalho, será considerado o conceito abordado por Amartya Sen (Nobel da Economia em 1998) em seu livro Desenvolvimento e Liberdade (2000). O Nobel argumenta que, a pobreza não

pode ser medida apenas pela comparação da renda dos indivíduos, mas sim pelas suas capacidades de realizar atividades que têm motivos para valorizar.

Sen (2000) relaciona de maneira intrínseca a pobreza com as capacidades e renda:

La pobreza debe concibirse como La privación de capacidades básicas y no meramente como La falta de ingresos, que es el criterio abitual con el que se identifica la pobreza [...] ya que la falta de renta puede ser una importante razón por la que una persona está privada de capacidades

Desta forma, em seu livro, Sen (ibid) infere que a falta de renda pode levar a privação das capacidades do indivíduo e a falta delas conduz a uma barreira para gerar renda, tornando um ciclo vicioso que dificulta a mobilidade social. Além disso, Amartya Sen defende que quanto mais privações de capacidade existem para um indivíduo, mais necessidade de renda ele tem. Pode-se tomar como exemplo, dentro da mobilidade urbana, o indivíduo que está inserido em um local com menos oferta de transporte público tem menos capacidade de se locomover que pessoa que dispõe de mais opções. Sendo assim, existe a necessidade de aquisição de um meio de transporte particular para que aquele cidadão cumpra as mesmas funções que o outro, a fim de estabelecer a mesma condição de locomoção. Como o transporte particular é mais custoso que o público, existe a necessidade de mais renda.

Ainda dentro deste contexto, existem outros fatores que influenciam as capacidades de desenvolvimento do indivíduo, entre eles: idade, sexo, lugar onde vive (violência, infraestrutura), saúde e outros elementos que uma pessoa pouco pode controlar ou simplesmente não pode (SEN, 2000). Sendo assim, o transporte surge como elemento importante na influência das capacidades dos indivíduos, pois para realizar grande parte das atividades econômicas, políticas e sociais existe a necessidade de deslocamento. Brandt (2014), diz que a restrição de mobilidade tem impacto no direito à cidade e na ocupação dos espaços urbanos.

Assim, pode-se questionar quais capacidades são influenciadas pelo transporte e como a falta delas perpetua a pobreza. Banister e Hall (1981, apud Lucas 2010), dizem que no mundo moderno o transporte claramente exerce influência na determinação da vida social do indivíduo. Lucas (2010) também defende que o impedimento de participar da vida econômica, política e social da sociedade por falta de acesso a oportunidades, serviços e *network* se dá, em parte ou completamente, por deficiências na mobilidade. Assim, pode-se concluir que a falta de mobilidade gera exclusão social. Church et al (2000) citado por Lucas (ibid) aponta os fatores do transporte que influenciam e/ou estão relacionados com a exclusão de certos grupos:

- i) Exclusão física: por meio de barreiras físicas, assim como o *design* do veículo, falta de lugares apropriados ou falta de informação em relação aos horários, inibe o acesso aos serviços de transporte;
- ii) Exclusão geográfica: onde a pessoa vive não existe acesso ao transporte, como em áreas rurais ou periferias urbanas;
- iii) Exclusão das instalações: grande distância das instalações básicas, como mercados, escolas, hospitais ou serviços de lazer, assim como o difícil acesso a essas instalações por meio de transporte.

- iv) Exclusão econômica: O grande custo monetário da viagem pode impedir ou limitar o acesso do cidadão a instalações básicas, emprego e desenvolver outras atividades.
- v) Exclusão relativo ao tempo: Outras demandas de tempo, como, combinar atividades, reduz o tempo disponível para a viagem e desenvolver outras ocupações.
- vi) Exclusão por segurança: Onde o medo da insegurança prejudica o uso dos espaços públicos e/ou transporte.
- vii) Exclusão especial: Onde certos espaços impedem o acesso de certos grupos.

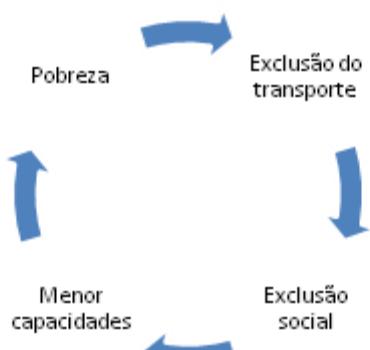


Figura 1 - Fonte: próprio autor

Urry (2000) defende que a mobilidade prejudica na formação de capital cultural, conceito definido por Pierre Bourdieu (1984), e, consequentemente, no acesso a melhores oportunidades econômicas, sociais e possíveis mudanças de vida.

Church et al (2000) citado por Lucas (2010) aponta fatores do transporte que excluem o indivíduo das funções sociais, enquanto Hernandez (2012) disserta em seu trabalho, quais os fatores que excluem em parte ou

totalmente os indivíduos do transporte:

- a) de oferta: relacionada ao bem que promove, a rede oferecida e sua extensão, os tempos que impõem a quem se desloca, seus riscos (horários, regularidade, extensão temporal), sua qualidade em termos de comodidade e segurança e a informação que está à disposição dos indivíduos;
- b) de institucionalidade: refere aos componentes que definem o grau de desmercantilização monetária desta rede. Entre eles, a estrutura tarifária e regulação, a introdução de subsídios e a definição daqueles sobre quem recaem e as regras de uso com relação a tarifa. Além disso, aspectos puramente organizativos, tais como operação e estrutura.
- c) Riscos individuais: referentes a atributos de pessoas e lugares enquanto ingresso, o tempo disponível e sua forma de organizá-lo, habilidades e destrezas para dominar o sistema e seu funcionamento, por fim, poder de acessar fisicamente.
- d) Forma urbana: relaciona as dinâmicas socioterritoriais, que respondem em maior medida a fatores estruturais que a decisões individuais. Como a localização de atividades e residência dos destinos.

Desta forma, pode-se perceber a relação entre a exclusão do transporte com a perpetuação da pobreza (Figura 1), e é possível reunir as conclusões dos autores citados anteriormente. Uma vez que Hernandez (2012) defende que a pobreza exclui os indivíduos dos transportes, Lucas (2010) argumenta que a exclusão dos transportes provoca a exclusão social e, consequentemente, inibe as capacidades do indivíduo de gerar renda ou ter uma melhor condição de vida, resultando, segundo Amartya Sen, na pobreza.

Sendo assim, percebe-se a congruência das teorias e de como o transporte influencia na pobreza. Essa relação se dá de forma cíclica, em que não existe começo ou fim. Situação que contribui para a manutenção da condição de exclusão social e pobreza.

3. METODOLOGIA DA PESQUISA

Para a realização do presente trabalho foram coletados dados e conceitos de artigos, livros, teses, leis e decretos nos níveis municipal, estadual e federal,e pesquisas estatísticas realizadas pelo setor público e privado. Após a coleta de dados foram feitas as primeiras leituras e realizada a compatibilização do que foi pesquisado. A partir das referências encontradas foram incorporadas ao trabalho outras publicações. O cruzamento de dados e conceitos foi de fundamental importância para o presente artigo, uma vez que, com base na literatura teórica pesquisada, tornou-se possível elaborar os questionamentos que foram incorporados na pesquisa de campo qualitativa por grupo focal.

As respostas às questões propostas foram obtidas a partir de pesquisa realizada na área de baixa renda denominada Bomba do Hemetério, região de interesse social na cidade do Recife,capital do estado de Pernambuco, Brasil. Os objetivos da pesquisa requerem análise majoritariamente qualitativa com grupo focal (MERRIAM, 2009), definida como um estudo que interpreta como as pessoas constroem o significado de suas experiências. Foi aplicado questionário aberto visando construir um diagnóstico da mobilidade local refletindo a relação entre o transporte e as atividades desenvolvidas ou com potencial de desenvolvimento pela população residente. Objetiva-se entender as dificuldades e barreiras referentes à acessibilidade e à mobilidade urbana que impedem um pleno desenvolvimento econômico e social. A seleção dos participantes foi dada de forma intencional, envolvendo moradores da comunidade da Bomba do Hemetério e líderes comunitários, aptos para responder sobre os problemas vividos pela população residente no local.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A cidade do Recife enfrenta um grave problema de mobilidade urbana. Consoante pesquisa realizada pela empresa TomTom (2015), especializada em GPS,em reportagem do Diário de Pernambuco, Recife foi considerada a cidade com o trânsito mais lento do país e a sexta mais lenta do mundo. Além disso, o Brasil ainda prioriza, em suas políticas públicas o carro particular (IPEA, 2011) e no Recife não poderia ser diferente.

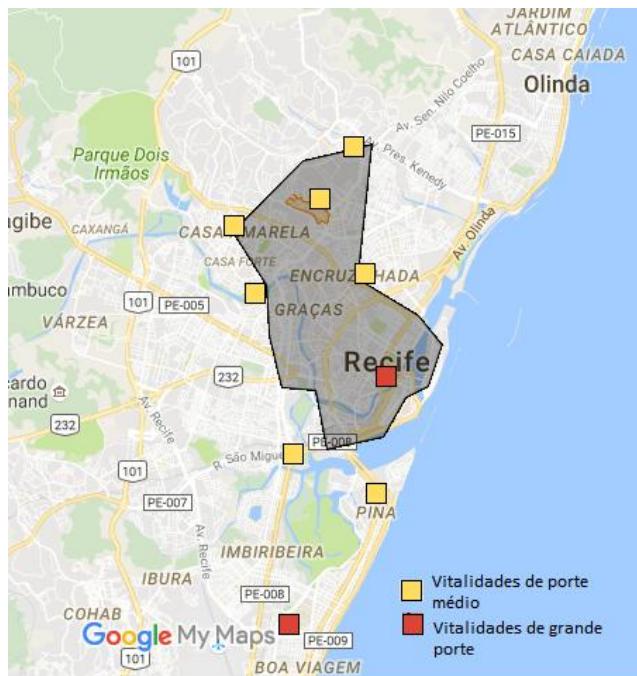
Sendo assim, percebe-se a prioridade do transporte privado nas políticas públicas. Com isso, indivíduos sem condições de adquirir veículos para o transporte particular sofrem com a falta de infraestrutura do transporte público. É importante salientar que a cidade do Recife apresenta desigualdade social acentuada e que os locais mais bem servidos de serviços são valorizados pelo mercado imobiliário. As periferias desses bairros foram ocupadas por famílias de renda mais baixa e incorporadas à cidade (DA SILVA, 2008). É o caso dos morros que circundam a cidade do Recife e onde está localizada a Bomba do Hemetério.

ANÁLISE SITUACIONAL: Bomba do Hemetério

A Bomba do Hemetério é um bairro localizado na zona norte da cidade do Recife, cuja topografia é acidentada com morros e córregos (COBOGO, 2013). O crescimento da

comunidade se deu de forma espontânea sem que houvesse nenhum planejamento para a urbanização da área. Com cerca de nove mil habitantes (IBGE, 2010), a Bomba do Hemetério faz parte das ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), regiões ocupadas por população de baixa renda, passível de regularização fundiária (COBOGO, 2013). De acordo com o IBGE (2010), o bairro tem 3,6 pessoas por domicílio e uma renda média mensal de 1.346,55 reais (411 USD) por domicilio, o que resulta em 374,04 reais (114 USD) por pessoa, menos da metade de um salário mínimo no Brasil.

Para analisar os conceitos propostos por Hernandez (2012) e Lucas (2010) acerca da exclusão do transporte e social, foram levantados os dados e entrevistas referentes à mobilidade da região.



Mapa 1 - Fonte: Google Maps, com colaboração do próprio autor

região, vans e mototaxis. Aos que não podem pagar, os deslocamentos são feitos a pé, principalmente quando os destinos são bairros próximos, como Casa Amarela e Casa Forte, centros geradores de trabalho, e/ou comunidades próximas.

O transporte público é bastante ineficiente na região e motivo de grande insatisfação dos moradores. Pode-se dizer que os residentes são excluídos parcialmente do transporte público. Há 14 linhas de ônibus que perpassam a região da Bomba do Hemetério (GRANDE RECIFE, 2016), e ofertam deslocamentos na área mostrada no Mapa 1. De acordo com esse mapa, os deslocamentos que podem ser feitos através do transporte público atendem bem a zona norte da cidade, e englobam o principal ponto atrativo de emprego e renda da cidade, o centro do Recife. Por outro lado, deixa de fora outros centros também importantes como Pina e Boa Viagem, grande polo de desenvolvimento econômico e de empregos. Apesar da região ser bem atendida e relativamente próxima do centro da cidade (cerca de 7 km), o tempo de percurso necessário para o deslocamento em horário de pico é bastante elevado; segundo os entrevistados, o tempo médio de viagem varia de 1 a 2 horas. Isso se dá devido ao grande percurso dos itinerários dos ônibus, ao tempo de espera e ao trânsito já existente na cidade do Recife e dentro da comunidade, devido à própria configuração viária. Outra grande deficiência é a necessidade de transbordo para deslocamentos com destinos que não incluem os bairros

De acordo com as entrevistas realizadas, a mobilidade na região se dá por vários modos, sendo predominante o uso do veículo particular (carro e motocicleta) e a pé. Foi verificado em campo que grande parte da comunidade é desprovida de calçamento para pedestre, com ruas estreitas e grande número de carros estacionados em suas laterais. Não existe ciclofaixa na região e, segundo os moradores, andar de bicicleta é difícil devido ao terreno acidentado e pelo perigo que corre o ciclista dentro do bairro devido a sua configuração viária. A comunidade sofre com a ineficiência do transporte público, dando margem ao transporte informal e mais dispendioso existente na

do Recife e Derby (bairros localizados no centro da cidade), aumentando o tempo de viagem e o custo. Visto que a região da Bomba do Hemedério não está integrada ao sistema SEI(Sistema Estrutural Integrado), rede pública de transporte composta por linhas de ônibus e metrô integrados através de terminais (GRANDE RECIFE, 2016). Para chegar ao SEI, o usuário deve deslocar-se cerca de 1,2 km para a Av. Norte, um dos principais corredores de transporte do Recife, sem que haja transporte público interligando as regiões. Essa distância é três vezes maior que os 400 metros a considerados aceitáveis pelos usuários (DEMETSKY e LIN, 1982 apud PIANUCCI, 2011). Além disso, existe escassez de oferta para a locomoção até bairros próximos, onde grande parte dos jovens estudam. Existe o transporte, porém, devido a pouca oferta e ao grande percurso, os usuários preferem ir a pé, pois, segundo eles, é praticamente o mesmo tempo gasto.

Os ônibus normalmente chegam lotados no bairro e os usuários alegam que é comum os motoristas não pararem no ponto de ônibus devido à lotação. Além disso, como decorrência dos engarrafamentos, a confiabilidade nos horários é muito baixa.

Por causa dos poucos destinos oferecidos com apenas uma tarifa paga, existe a necessidade de gastar mais recursos para atingir grande parte dos deslocamentos – cujos destinos diferem das localidades Derby ou Centro do Recife. O preço da passagem é considerado caro e não existe subsídio do governo em relação a transportes na região da Bomba do Hemedério. Sendo assim, o custo é um problema entre os usuários, sendo relatado como motivação para que muitos evitem usar o transporte. De acordo com Andrade (2000), o custo com o transporte representa o principal item de despesas de famílias de baixa renda.

Com base no diagnóstico realizado em relação aos problemas vividos na comunidade e sua exclusão dos transportes, foi perguntado ao grupo focal quais são as consequências das dificuldades apresentadas na vida social e econômica da comunidade.

As respostas foram predominantemente em relação ao peso que o custo dos transportes tem no orçamento familiar. De acordo com o Itrans, em pesquisa realizada em 2004, 64,9 % das famílias de baixa renda da RMR apontam o custo do transporte como principal problema para trabalhar ou conseguir trabalho. Como a região oferece limitado acesso com o pagamento de apenas uma passagem, o custo de duas passagens para o acesso a bens e serviços limita o acesso a cidade do usuário que está excluído do transporte através desta despesa. Por conta do alto custo com deslocamento, pessoas desempregadas ficam impossibilitadas de procurar trabalho. Para os que tem trabalho no mercado informal, os custos representam grande parcela no orçamento e alguns dos usuários acabam desistindo do emprego. Para os jovens que ainda não ingressaram no mercado de trabalho, o custo de deslocamento até a escola ou universidade, inibe a frequência às aulas e provoca, às vezes, a desistência. Assim a exclusão econômica está relacionada com o custo de oportunidade, como foi defendido por Gomide, Leite e Rebelo(2006), que dizem que o custo operacional de oportunidade se relaciona diretamente no sacrifício do consumo de outros bens e de acumulação para a utilização do transporte.

O acesso ao hospital mais próximo é limitado devido à falta de oferta. A Unidade de Pronto Atendimento, destinada a atender a comunidade, tem acesso restrito devido a falta de linhas que atendam o itinerário. Segundo os relatos o mesmo acontece com o acesso a escolas do ensino médio, onde muitos alunos caminham cerca de 2km todos os

dias, e atividades de lazer, que devido a falta de oferta e do custo, os usuários buscam atividades dentro da própria comunidade.

O tempo de espera, falta de confiabilidade, grande tempo de viagem e veículos lotados, contribuem para a exclusão dos moradores ao acesso a cidade. Tornando assim mais difícil combinar várias atividades, como trabalhar e estudar ou ter mais de uma fonte de renda. Os moradores foram capazes de dar vários exemplos do problema. Vale salientar que o tempo de viagem foi destacado como principal fator que dificulta a qualificação profissional e o desenvolvimento econômico dos residentes da comunidade. Além disso, devido à falta de oferta, os locais onde são oferecidos cursos de qualificação profissional e educação financeira pela Prefeitura do Recife destinada aos moradores da região, têm grande dificuldade de acesso por meio do transporte público.

Em relação a violência, dentro e fora do transporte, a população argumenta que a comunidade é segura e este fato não configura exclusão.

Segundo os entrevistados, a exclusão é ainda pior para os idosos, deficientes e mulheres grávidas, devido à falta de calçadas. Outra observação importante é que a maioria dos trabalhadores tem empregos onde é possível o deslocamento pagando apenas uma passagem e que o grande número de carros e motocicletas no bairro, se dá pela precariedade nos transportes.

5. CONCLUSÃO

A relação entre os problemas vividos por uma comunidade de baixa renda da cidade do Recife e a dificuldade na mobilidade tem consequências no desenvolvimento econômico destas regiões. A Bomba do Hemetério não difere muito em relação as características urbanísticas, econômicas e de mobilidade de outras regiões marginalizadas da cidade.

Pode-se relacionar as deficiências de mobilidade do bairro com a exclusão dos transportes, exclusão social e consequente limitação de capacidades. A partir das análises realizadas no presente artigo, foi proposto um diagrama (Figura 2) com as principais relações.

Referente aos problemas elencados na Figura 2, é possível discorrer os pontos que seguem.

- Falta de calçadas e ciclofaixas inexistentes: a ausência de calçada e ciclofaixas promove um empecilho para a comodidade e segurança. Por não existir espaço determinado para os pedestre e ciclistas. Muitos usuários se sentem desconfortáveis e/ou inseguros nos trajetos. Esses fatores podem fazer o indivíduo evitar o deslocamento, limitando a capacidade de deslocamento básico por esses modos - principalmente idosos, portadores de deficiência, gestantes e crianças.
- Oferta deficiente, não integração ao SEI: a oferta escassa de transporte público na comunidade é uma barreira significativamente limitadora, pois afeta todas as pessoas do bairro. Os destinos disponíveis são limitados e os usuários são impossibilitados de acessar determinadas regiões ou instalações, atender suas necessidades e, por consequência, sofrem a exclusão física e o afastamento das instalações básicas da população. Essas exclusões afetam diretamente a capacidade de educar-se e manter-se saudável, pois escolas, universidades, cursos profissionalizantes e hospitais têm difícil acesso a partir da Bomba do Hemetério. Além disso, dificulta a possibilidade de trabalho em outras localidades que oferecem melhores condições laborais.

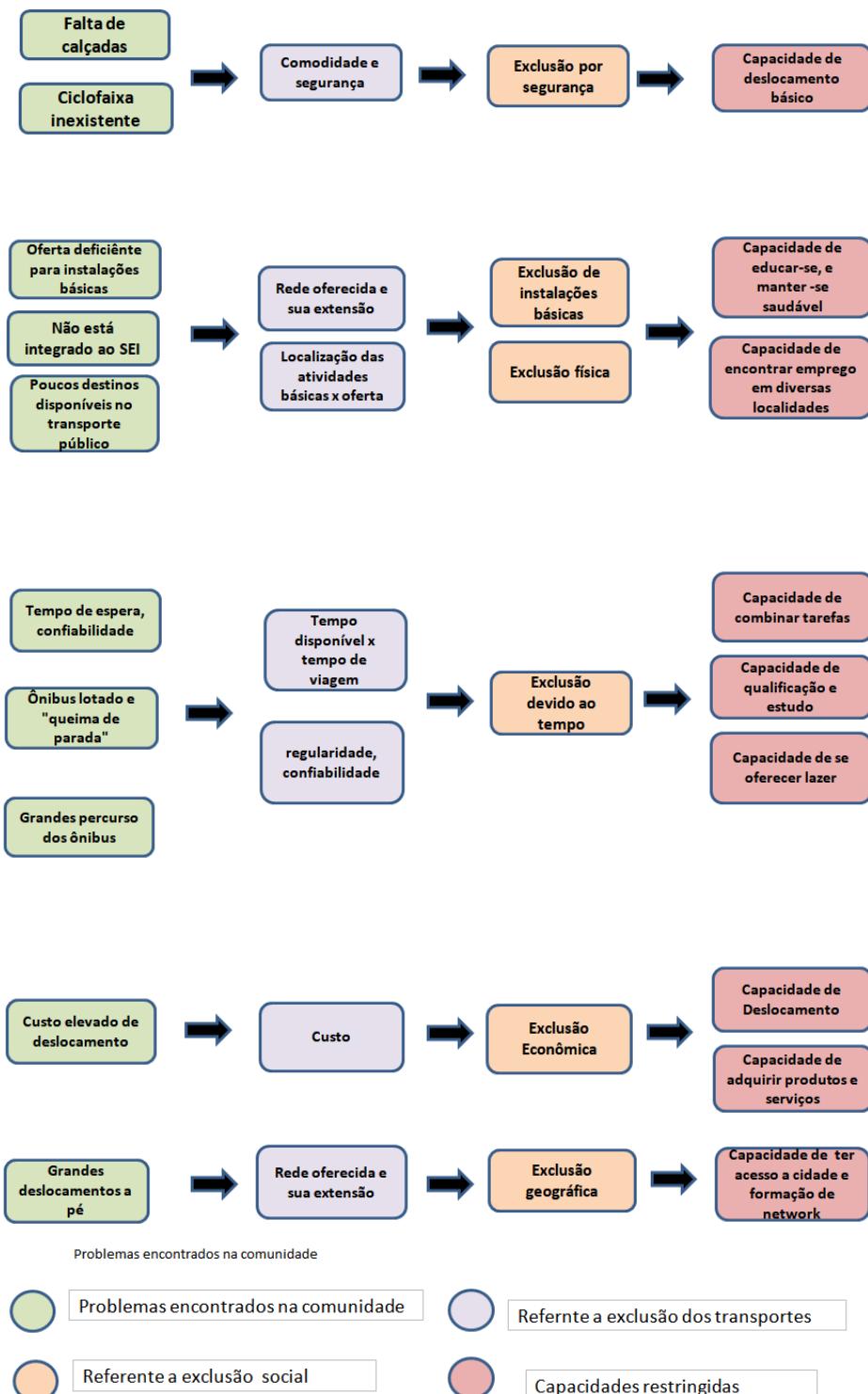


Figura 2 – Fonte: Próprio autor

- Tempo de espera, ônibus lotado, grande percurso: os fatores de tempo de espera, lotação e grande percurso influenciam diretamente no tempo de viagem. O usuário é excluído dos transportes por falta de tempo disponível em seu dia-dia para realizar o deslocamento necessário. Essa exclusão prejudica a vida social e econômica do indivíduo, pois o tempo consumido no transporte poderia ser destinado a outras

atividades que o indivíduo valorize. Sendo assim, a capacidade do indivíduo de combinar atividades durante o dia - seja para gerar renda, qualificar-se ou atividades de lazer - é prejudicada.

- Custo elevado de deslocamento: a despesa foi apresentada pelas famílias como maior problema em relação ao transporte. O custo está diretamente ligado à oferta, pois, por existirem poucos destinos disponíveis com o pagamento de apenas uma tarifa, o dispêndio com deslocamento é alto. Os usuários são compelidos a sacrificar o transporte que seria realizado ou então a renunciarem outro bem de consumo ou serviço, e esta situação promove a exclusão econômica do indivíduo. Sendo assim, o custo influencia a capacidade de deslocamento, pois, uma vez que o orçamento familiar é limitado (R\$ 374,04 por pessoa), os trajetos serão escolhidos de acordo com o preço a ser pago, visto que grande parte dos residentes da Bomba do Hemetério busca por empregos onde é necessário pagar apenas uma tarifa. Por outro lado, se o indivíduo optar por deslocar-se por meio do transporte público, terá menos capacidade de consumir um bem ou serviço importante para seu desenvolvimento social e econômico.

- Grandes deslocamentos a pé: Os deslocamentos a pé são necessários, muitas vezes, por falta de transporte na região. Essa condição limita geograficamente os usuários e afeta a capacidade de acesso à cidade e a capacidade de relações fora da comunidade.

Sendo assim, percebe-se quais capacidades são limitadas devido as deficiências do transporte público. Essas capacidades, isoladamente ou em conjunto, impedem ou dificultam o desenvolvimento econômico e social dos cidadãos. Sem a opção de deslocamento adequado, a busca por emprego se torna mais difícil, já que, o indivíduo tem opções reduzidas de lugares onde pode gerar renda. Além disso, a capacidade de combinar tarefas devido ao tempo, influência diretamente na geração de renda, na educação, no direito à cidade e na formação de network do indivíduo, uma vez que, existe menos tempo disponível para desenvolver outras atividades. Quando a opção de educar-se e manter-se saudável é prejudicada, os indivíduos têm menos chances de qualificar-se, sendo assim, são forçados a aceitar empregos com piores condições de trabalho e salários mais baixos; além disso a manutenção da saúde é vital para a geração de capital financeiro e cultural, principalmente aqueles que estão no mercado informal. A capacidade de adquirir bens e serviços é de fundamental importância para desenvolver atividades econômicas e sociais, uma vez que, com mais renda os indivíduos têm acesso a mais opções de atividades sociais, políticas, culturais e econômicas.

Sendo assim percebe-se o ciclo vicioso causado pelas deficiências nos transportes, já que indivíduos de baixa renda, em sua maioria, vivem marginalizados dos serviços públicos básicos, entre eles o transporte. Esta exclusão gera uma deficiência nas capacidades do indivíduo de desenvolvimento social e econômico, com isso torna-se mais difícil sair da pobreza.

O presente artigo não teve como intenção esgotar os assuntos na área de transportes quando relacionada ao desfavorecimento econômico. É importante o estímulo a pesquisas sobre esse objeto de estudo a fim de compreender mais profundamente as condições de exclusão de boa parte da população por meio de precariedades de infraestrutura e serviços públicos, entre esses o transporte público. A partir da compreensão dos fatores de exclusão que influenciam as capacidades dos indivíduos e consequentemente do desenvolvimento econômico, há a possibilidade de orientar o

planejamento e diretrizes das políticas de transportes para maior inclusão da população, principalmente daqueles mais carentes.

REFERÊNCIAS

BRASIL, 1988, Constituição da República Federativa do Brasil.

BRASIL, 2012, Lei 12.587/2012, Lei de Diretrizes da Mobilidade Urbana no Brasil

BRANDT D. B; Mobilidade Urbana, Transportes e Acessibilidade: Pressupostos para a Construção de Políticas de Transporte para Pessoas com Deficiências Crônicas (2014); ANPET XXVII Congresso de Pesquisa e Ensinos em Transporte, Curitiba, Paraná, Brasil. 12 p.

BOURDIEU P. Distinction: A Social Critique of the Judgment of Taste (1984). President and Fellows of Harvard College and Routledge & Kegan Paul Ltd.

CURRIE G. DELBOSC A.; The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being (2011); Journal of Transport Geography; Nº 19 pp 1130-1137.

DA SILVA, L. H.. A VERTICALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO: O CASO DO BAIRRO DO PRADO (2008) – RECIFE/PE. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, Pernambuco, Brasil.

GOMES L. C; Trançando o Risco: Análise das Práticas Urbanas em Áreas de Morros, Caso da Vila Buriti-Recife (2005); Universidade Federal de Santa Catariana, Recife, Pernambuco, Brasil

GOMIDE A. Á, LEITE K. S., REBELO J.; Transporte Público e Pobreza Urbana: Um Índice- Síntese de Serviço Adequado (2006); IPEA; Nº 1209

GRANDE RECIFE (2016) disponível em <www.granderecife.com.br>

HERNÁNDEZ D.; Activos y Estructuras de Oportunidades de Movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de accesibilidad por transporte público, el bienestar y equidad (2012); EURE vol. 38º; Nº 115; pp. 117-135.

ITRANS- Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte; Mobilidade e Pobreza – Relatório Final (2004);

IPEA (2011) disponível em <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2578:catid=28&Itemid=23>

LUCAS K. at al; Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital (2015); Transportation Research Part A: Policy and Practice, 74. Pp 123-135.

LUCAS K.; Transport and Social Exclusion: Where Are We Now? (2010); WCTR 12, Lisbon, Portugal.

MAIA, A. C, D. Falcão, J. Samico, V. Valença (2013); COBOGO escritório modelo de arquitetura, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, Pernambuco, Brasil

MAXWELL S. The Meaning and Measurement of Poverty (1999); ODI Poverty Briefing 3.

MERRIAM, S.B. Qualitative research: a guide to design and implementation. San Francisco: Jossey-Bass, 2009.

OLIVEIRA T. P. R.; Turismo de base comunitária como alternativa para a geração de emprego e renda: O caso da Bomba do Hemetério em Recife/PE (2012). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Rio Grande do Norte, Brasil.

PIANUCCI M. N; Análise de acessibilidade do transporte público urbano. Estudo de caso na cidade de São Carlos-SP (2011), Recife, Pernambuco, Brasil

PRESTON J., RAJÉ F.; Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion (2007); Journal of Transport Geography; N° 15, pp 151-160.

SEN A.; Desarrollo y Libertad (2000).; Planeta Argentina,Buenos Aires Argentina.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SMOLKA, Martin. Regularização da ocupação do solo urbano (2003).In: ACSELRAD, Henri. Planejamento e território, ensaios sobre a desigualdade. Rio de Janeiro: Editora DP e A

URRY J; Social Networks, Mobile and Social Inequalities (2012); Journal of Transport Geography; N° 21 pp 24-30.