

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

Rosana Pedrosa Pereira

**Mobilidade Urbana e sua relação com as desigualdades sociais: um
estudo de caso em Francisco Morato - SP**

DOUTORADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

São Paulo

2021



Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

Rosana Pedrosa Pereira

**Mobilidade Urbana e sua relação com as desigualdades sociais: um
estudo de caso em Francisco Morato - SP**

Tese apresentada à Banca de Defesa como exigência parcial para obtenção do título de Doutora em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Lúcia Maria Machado Bógus.

**São Paulo
2021**

Autorizo exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta Tese de Doutorado por processos de fotocopiadoras ou eletrônicos.

Assinatura _____

Data _____

e-mail: rosanapedrosa@hotmail.com

Sistemas de Bibliotecas da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo -
Ficha Catalográfica com dados fornecidos pelo autor

P436 Pereira, Rosana Pedrosa
Mobilidade urbana e sua relação com as
desigualdades sociais: um estudo de caso em
Francisco Morato - SP . / Rosana Pedrosa Pereira. -
São Paulo: [s.n.], 2021.
189p. il. ; cm.

Orientador: Lúcia Maria Machado Bógus.
Tese (Doutorado)-- Pontifícia Universidade Católica
de São Paulo, (Mestrado Profissional) -- Pontifícia
Universidade Católica de São Paulo, Programa de
Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais.

1. Mobilidade Urbana. 2. Desigualdade Social. 3.
Pobreza e Exclusão social. 4. Segregação
Socioespacial. I. Bógus, Lúcia Maria Machado . II.
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo,
Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências
Sociais. III. Título.

CDD

Rosana Pedrosa Pereira

Mobilidade Urbana e sua relação com as desigualdades sociais: um estudo de caso em Francisco Morato - SP

Tese apresentada à Banca de Defesa da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutora em Ciências Sociais sob a orientação da Prof.^a Dr.^a Lúcia Maria Machado Bógus.

Aprovado em: / /2022

BANCA DE DEFESA

Prof.^a Dra. Lúcia Maria Machado Bógus – PUC/SP

Prof.^a Dra. Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim – Makenzie

Prof.^a Dra. Maura Pardini Bicudo Vêras – PUC/SP

Prof.^a Dra. Mônica Muniz Pinto de Carvalho – PUC/SP

Prof.^a Dra. Suzana Pasternak – FAU/USP

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, resultado de uma longa e difícil jornada, aos meus filhos, Rafael e Gustavo.
Muito obrigada meus amores!

“O presente trabalho foi realizado com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) –nº do processo 140025/2019-7.”

“This study was financed in part by the Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) – nº do processo 140025/2019-7.”

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), agência do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC) pela concessão da bolsa de estudos, que permitiu a realização da pesquisa que originou esta tese, sob a coordenação da professora Dra. Lúcia Maria Machado Bógus. Esta tese se insere na linha de pesquisa “Dinâmica Urbano-Regional, Planejamento e Políticas Públicas”, do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais da PUC/SP, onde entre outras vertentes, nos dedicamos a analisar os processos de urbanização e dinâmica urbano-regional, mobilidade socioespacial e territorialidades, políticas públicas, setoriais, locais e regionais, especialmente no que se refere à questão do planejamento urbano

AGRADECIMENTOS

Diversas pessoas contribuíram para a realização deste trabalho, agradeço a todos pelo apoio, carinho, críticas e incentivos quando de sua elaboração.

Agradeço especialmente à minha Orientadora e Professora Dra Lúcia Maria Machado Bógus que acompanhou os diversos momentos deste trabalho até sua redação final, oferecendo diretrizes e inúmeras observações críticas e decisivas para que a presente tese se realizasse.

Aos professores do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais – PEPG da PUC/SP que contribuíram com a construção do conhecimento que resultou neste trabalho.

Da mesma forma, agradeço às professoras da Banca de Qualificação, Dra. Mônica Muniz Pinto de Carvalho - PUC/SP e Dra. Suzana Pasternak – FAU/USP, que com rigor e respeito colaboraram com indicações fundamentais para a concretização da pesquisa.

Gratidão à Prof.^a Dra Maura Pardini Bicudo Vêras, serei eternamente sua fã incondicional, jamais esquecerei suas aulas que tanto acrescentaram conhecimento e principalmente reflexão.

Sou muito grata a parceria das Prof.^a Dra Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim - Makenzie com a Prof.^a Dra Lúcia Maria Machado Bógus - PUC, foi a partir da disciplina “Novas Estratégias de Projeto e Intervenção Urbana Urbanização no Brasil e América Latina nos séculos XX e XXI” que surgiu em um dos debates o tema da mobilidade urbana e logo fiz a conexão com as desigualdades sociais. Foi Maravilhoso!

Não posso deixar de agradecer as aulas apaixonantes recheadas de referências ministradas pelo Prof.^o Dr Luís Felipe Aires Magalhães.

Agradeço à Prof.^a Dra Dulce Maria Tourino Baptista que gentilmente aceitou o convite para participar dessa Banca.

Um reconhecimento especial ao Prof.º Agnaldo Vidali pela generosidade com que me ajudou nas entrevistas de campo, sua participação foi fundamental.

Aos assistentes de coordenação, Katia e Rafael pela gentileza em prestar todo apoio quando solicitado.

Um agradecimento especial aos moradores da cidade de Francisco Morato que participaram das entrevistas de campo, pois sem vocês essa pesquisa não teria sentido.

Ao meu filho Rafael que também acompanhou constantemente a trajetória desta pesquisa, apoiando e incentivando para concretização da mesma.

Ao meu filho Gustavo que participou ativamente com sua generosa escuta em momentos de reflexão.

Enfim, agradeço a todos aqueles que de alguma forma me incentivou e torceu para tornar esta pesquisa uma realidade.

*Não existe modalidade de transporte que,
isoladamente, resolva todos os problemas.*

Levando-se em conta que as três variáveis mais importantes na mobilidade são a acessibilidade, o tempo de espera e a velocidade do equipamento, não adianta termos uma ou duas delas se não tivermos a terceira.

Oskar Coester

RESUMO

Essa tese busca mostrar a relação da mobilidade urbana com as desigualdades sociais de uma população periférica e empobrecida que necessita realizar deslocamentos para trabalho, estudo, saúde, lazer etc. mas tem dificuldades para custear o transporte coletivo. Isto posto e com a intensão de aprofundar a discussão da relação mobilidade/desigualdade, esta tese elegeu como objeto de estudo o município de Francisco Morato, uma cidade dormitório, localizada na Sub-região Norte da RMSP, onde é observado o fenômeno da mobilidade pendular principalmente em direção a região metropolitana de São Paulo. O propósito maior desta pesquisa é defender a ideia de que a mobilidade urbana é uma das respostas para diminuir o fenômeno da desigualdade social e reprodução da pobreza. Assim, a hipótese parte da ideia de que se o sistema de transporte não supri ou dificulta as condições de acesso aos equipamentos de uso coletivo, ou para os locais de maior atividade econômica, expandem-se as situações de exclusão social e reprodução da pobreza. Tendo essa ideia da mobilidade urbana enquanto variável para diminuir as desigualdades sociais, o questionamento norteador desta tese versa em saber: Na sua percepção, se a mobilidade realizada por transporte público fosse diferente do que é hoje, ela teria o poder de diminuir as desigualdades de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde? Por quê? Para compreender a dimensão desse questionamento, foram definidos os seguintes objetivos específicos: apresentar e discutir os problemas decorrentes da urbanização desordenada em Francisco Morato; contextualizar a mobilidade urbana e sua relação com a desigualdade social; analisar o contexto da segregação socioespacial e sua relação com a mobilidade pendular principalmente para trabalho e estudo principais aspectos para a melhoria da condição de vida das pessoas. Metodologicamente desenvolveu-se uma pesquisa qualitativa, utilizando como instrumento de coleta de dados a entrevista em profundidade com a finalidade de conhecer a percepção dos moradores sobre a mobilidade urbana e sua relação com a desigualdade social na cidade de Francisco Morato. Como resultado, a pesquisa mostra que a solução para diminuir as desigualdades sociais passa por conciliar o planejamento urbano de desenvolvimento com planejamento de transporte público, dessa forma terá os resultados que a população deseja e espera do poder público. Isto implica em: transporte coletivo de qualidade e a baixo custo, integração nos diferentes modais, alargamento e reformas das calçadas para permitir a movimentação das pessoas, pavimentação de ruas com sinalização e lombadas, incentivar empresas e indústrias a se instalarem na cidade para gerar emprego e renda evitando deslocamentos desnecessários, incentivar parcerias com o Sistema “S”, “Etecs” e “Fatecs”, a fim de qualificar a mão de obra, criação de áreas de lazer próximas das moradias das pessoas, criação de ciclovias e bicicletários para

incentivar o uso de bicicletas, entre outros pontos que foram levantados na pesquisa de campo.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana; Desigualdade Social; Pobreza; Exclusão Social; Segregação Socioespacial

ABSTRACT

This thesis seeks to show the relationship between urban mobility and the social inequalities of a peripheral and impoverished population that needs to make trips for work, study, health, leisure, etc. but has difficulties to fund public transportation. This said and with the intention of deepening the discussion of the relationship between mobility/inequality, this thesis elected as the object of study the municipality of Francisco Morato, a dormitory city, located in the Northern Sub-region of the RMSP, where the phenomenon of pendulum mobility is observed mainly in the direction of the metropolitan region of São Paulo. The main purpose of this research is to defend the idea that urban mobility is one of the answers to reduce the phenomenon of social inequality and reproduction of poverty. Thus, the hypothesis is based on the idea that if the transport system does not supply or hinder the conditions of access to equipment for collective use, or to the places of greatest economic activity, the situations of social exclusion and reproduction of poverty are expanded. Having this idea of urban mobility as a variable to reduce social inequalities, the questioning that is the guide of this thesis is about: In her perception, if the mobility performed by public transport were different from what it is today, would it have the power to reduce the inequalities of opportunities for work, study, leisure and health? Why is that? To understand the dimension of this questioning, the following specific objectives were defined: to present and discuss the problems arising from disorderly urbanization in Francisco Morato; contextualize urban mobility and its relationship with social inequality; to analyze the context of socio-spatial segregation and its relationship with pendulum mobility mainly for work and study main aspects for improving people's living conditions. Methodologically, a qualitative research was developed, using as an instrument of data collection the in-depth interview in order to know the perception of residents about urban mobility and its relationship with social inequality in the city of Francisco Morato. As a result, the research shows that the solution to reduce social inequalities is to reconcile urban development planning with public transport planning, in this form will have the results that the population wants and expects from the public power. This implies: quality and low cost public transport, integration in the different modals, widening and reforms of sidewalks to allow the movement of people, paving streets with signs and speed bumps, encouraging companies and industries to settle in the city to generate employment and income avoiding unnecessary displacement, encourage partnerships with the "S" System, "Etecs" and "Fatecs", in order to qualify the workforce, creating leisure areas near people's homes, creating bike paths and bike racks to encourage the use of bicycles, among other points that were raised in the field research.

Keywords: Urban Mobility; Social Inequality; Poverty; Social Exclusion; Sociospatial Segregation

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 - Cidade de Francisco Morato vista do alto	28
Fotografia 2 - Construção do túnel de Botujuru em 1866	29
Fotografia 3 - Lotes irregulares	63
Fotografia 4 - Piscinão de Francisco Morato desativado e sujo	66
Fotografia 5 - Piscinão de Francisco Morato desassoreado e limpo	67
Fotografia 6 - Vista aérea do Piscinão de Francisco Morato	67
Fotografia 7 - Autoconstrução - predominante por todos os bairros.....	68
Fotografia 8 - Ocupações próximas de áreas de alto risco	69
Fotografia 9 - Ocupação em área de risco – deslizamento de terras	69
Fotografia 10 - Ocupações próximas à ferrovia.....	70
Fotografia 11 - Estragos causados pelas fortes chuvas no Jardim Silvia.....	71
Fotografia 12 - Vista aérea de Francisco Morato	71
Fotografia 13 - Enchente - região central de Francisco Morato.....	72
Fotografia 14 - Rua Gerônimo Caetano Garcia - córrego passa entre as lojas.....	72
Fotografia 15 - Geografia de Francisco Morato	73
Fotografia 16 - Maquete do novo viaduto a ser construído entre o Jardim Nossa Senhora Aparecida e Parque Santana - Francisco Morato	149

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Principais rodovias que dão acesso aos Municípios da Sub Região Norte	32
Mapa 2 - Localização de Francisco Morato no Estado de São Paulo	33
Mapa 3 - Regiões Metropolitanas de São Paulo – Divisão Sub-regional	34
Mapa 4 - Grupos do IPRS - Região Metropolitana de São Paulo.....	43
Mapa 5 - Área urbana e rural do município de Francisco Morato.....	50
Mapa 6 - Localização do viaduto Sidney de Souza Góes - Francisco Morato	95
Mapa 7 - Itinerários das linhas de trem da CPTM e Metrô de São Paulo.....	113
Mapa 8 - Região Metropolitana de São Paulo.....	120

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

IPEA	Instituto de pesquisas Econômicas Aplicadas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
SIS	Síntese de Indicadores Sociais
PBF	Programa Bolsa Família
BPC	Benefício de Prestação Continuada
PPC	Paridade de Poder de Compra
PNADC	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
PIB	Produto Interno Bruto
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CPTM	Companhia Paulista de Transporte Metropolitano
Fepasa	Ferrovias Paulista S.A.
POF	Pesquisa de Orçamento Familiar
ENDEF	Estudo Nacional da Despesa Familiar
RNSP	Rede Nossa São Paulo

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e seus componentes – Francisco Morato – SP	41
Tabela 2 - Índice Paulista de Responsabilidade Social - Estado de São Paulo e Municípios de São Paulo e Francisco Morato - 2014-2018	44
Tabela 3 - População residente (por mil habitantes) no Estado de São Paulo, Região Metropolitana.....	48
Tabela 4 - População residente em Francisco Morato segundo local de nascimento 2010	50
Tabela 5 - População residente no Estado de São Paulo, Região Metropolitana de São Paulo e municípios selecionados 1970 – 2019 em números absolutos	121
Tabela 6 - População residente no Estado de São Paulo, Região Metropolitana de São Paulo e taxas anuais de crescimento 1970 – 2019 em porcentagem	121
Tabela 7 - Proporção da população residente ocupada na Sub-região Norte/SP segundo mobilidade pendular	125
Tabela 8 - Município e unidade da federação ou país estrangeiro que trabalha, segundo município de residência em número abs.	126
Tabela 9 - Município e unidade da federação ou país estrangeiro que trabalha, segundo município de residência e retorno para casa diariamente	126
Tabela 10 - Tempo gasto para deslocamento de casa para o trabalho por município, segundo o município que trabalha	128
Tabela 11 - Mobilidade Pendular entre os Municípios de origem, segundo seu destino.....	129
Tabela 12 - Número e porcentagem de trabalhadores ocupados de 18 anos ou mais de idade - 2000-2010, segundo as territorialidades	131

Tabela 13 - Número e proporção de estudantes que fazem deslocamento	134
Tabela 14 - Movimento pendular por Município e unidade da federação ou país ...	135
Tabela 15 - Número e proporção de deslocamentos para estudo segundo município de residência.....	136
Tabela 16 - Movimento pendular para estudo do município de residência para municípios de estudo em números - 2010	137
Tabela 17 - Proporção da população com nível de instrução, segundo município da Sub-região Norte - 2010.....	137

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Distribuição da População, segundo Grupos do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social – IPVS Estado de São Paulo e Município de Francisco Morato – 2010	46
Gráfico 2 - Principais motivos para não sair de casa	109
Gráfico 3 - Principais destinos da população do Município de São Paulo.....	110
Gráfico 4 - Aumento das despesas com alimentação e transporte	117

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Temas e variáveis da pesquisa	26
Quadro 2 - Linha 7 Rubi – Trajeto Brás/Jundiaí	33
Quadro 3 - Composição do IPRS segundo os indicadores	42
Quadro 4 - Formação dos grupos do IPRS com a nova nomenclatura	42
Quadro 5 - Composição do IPVS segundo os indicadores – 2010.....	44
Quadro 6 - Critérios de classificação do IPVS - 2010	45
Quadro 7 - Indicadores que compõem o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social – IPVS para o Município de Francisco Morato – 2010	46
Quadro 8 - Pontos positivos e negativos no transporte	140

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	19
2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	23
2.1 TEMAS E VARIÁVEIS DA ENTREVISTA.....	26
3 CONHECENDO FRANCISCO MORATO	28
3.1 FRANCISCO MORATO DO SURGIMENTO AOS DIAS ATUAIS	28
3.2 EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO URBANA DE FRANCISCO MORATO E OS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA	47
3.3 EXPANSÃO PERIFÉRICA E AUSÊNCIA DO ESTADO.....	51
3.4 CONSEQUÊNCIAS DE UMA URBANIZAÇÃO DESORDENADA	63
4 MOBILIDADE URBANA E SUA RELAÇÃO COM A DESIGUALDADE SOCIAL	74
4.1 MOBILIDADE URBANA E SUA RELAÇÃO COM A POBREZA	74
4.2 MOBILIDADE URBANA E SUA RELAÇÃO COM A EXCLUSÃO SOCIAL.....	81
5 A LABUTA DOS MORATENSES NOS DESLOCAMENTOS DIÁRIOS	92
5.1 OS PROBLEMAS ENFRENTADOS NO DIA A DIA PELA INSUFICIÊNCIA DE TRANSPORTE	92
5.2 MOBILIDADE PARA LAZER NOS FINS DE SEMANA	103
5.3 MOBILIDADE URBANA E O CUSTO DO TRANSPORTE.....	112
6 MOBILIDADE PENDULAR DA POPULAÇÃO SITUADA NA SUB-REGIÃO NORTE DA (RMSP).....	119
6.1 A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE PARA MELHORIA DE VIDA DOS MORATENSES	119
6.2 DESLOCAMENTOS PARA TRABALHO	124
6.3 DESLOCAMENTOS PARA ESTUDO	132
6.4 CONSIDERAÇÕES SOBRE A MOBILIDADE EM FRANCISCO MORATO	139
7 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS	153
CONSIDERAÇÕES FINAIS	169
REFERÊNCIAS.....	174
ANEXO I	181
ANEXO II	183
ANEXO III	184

1 INTRODUÇÃO

A concepção da presente tese de doutoramento teve como estímulo minha própria vivência no município de Francisco Morato. Durante a década de 80 fiz parte da realidade que esse trabalho se propõe a investigar, me deslocava diariamente de trem para trabalhar e estudar em São Paulo. O tempo passou, porém, as dificuldades com a mobilidade ainda persistem, segundo o último Censo Demográfico de 2010 a alta incidência de pessoas que se desloca cotidianamente para trabalhar fora do município de Francisco Morato é aproximadamente 63,2% do total de pessoas ocupadas. O deslocamento para estudo é representado com (14%) do total de residentes em circunstância de mobilidade pendular.

O padrão de crescimento econômico nas cidades, transformou os locais de moradia das regiões com melhor infraestrutura e com melhores oportunidades de emprego inviáveis para se viver em razão dos altos aluguéis, empurrando a população para áreas mais distantes da cidade, tornando o deslocamento dessas pessoas cada vez mais difícil e oneroso.

A condição de morar num município periférico e distante da região central de São Paulo, nega a uma parcela da população que vive nessas condições de segregação socioespacial a participar ativamente da vida na metrópole. Quanto mais distante estiver a moradia e o emprego do trabalhador, maior será seu gasto com o transporte, seja ele individual ou coletivo.

Para Marques (2005, p. 42-45) esse distanciamento provoca uma menor sociabilidade do indivíduo da periferia o que reduz a sua rede de contatos, restringindo, portanto, as várias oportunidades de acesso ao emprego, a outros grupos sociais, a espaços físicos e sociais da metrópole; restringe ainda as oportunidades de mobilidade social o que perpetua a sua situação de pobreza.

Segundo o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS), em 2010 o município de Francisco Morato estava no grupo 5 considerado de alta vulnerabilidade social, agregando 58,3% da população nessa situação, esse índice leva em conta não apenas a renda da população, mas também diversos fatores como escolaridade, saúde, arranjo familiar, possibilidades de inserção no mercado de trabalho e acesso a bens e serviços públicos que determinam a situação de vulnerabilidade social de uma população.

Apesar do município ter seu centro urbano com comércio de rua, serviços de banco, prefeitura, cartório, terminais de ônibus etc., falta oportunidades de trabalho e outras atividades necessárias à população, sendo esse o principal motivo da mobilidade pendular das pessoas para outras localidades.

Esta tese elegeu como objeto de estudo o município de Francisco Morato, uma cidade dormitório, localizada na Sub-região Norte da RMSP distante 49Km de São Paulo. O movimento pendular para trabalho e estudo, aspectos fundamentais para melhoria de vida dos habitantes são realizados para os municípios circunvizinhos e para São Paulo. O grande fluxo de pessoas circulando tanto pela manhã quando vão para o trabalho como a noite quando retornam para casa, gera a necessidade de soluções de transporte acessível e viável financeiramente à população residente dessa região mais distante do emprego.

Nesse sentido o propósito maior desta tese é defender a ideia de que a mobilidade urbana é uma das respostas para diminuir o fenômeno da desigualdade social e reprodução da pobreza. No instante que aumenta as oportunidades das atividades sociais básicas de emprego, estudo, cultura e lazer para as pessoas de baixa renda e periférica, a sua condição social também se amplia e consequentemente melhora sua qualidade de vida.

Partindo desse pressuposto a hipótese parte da reflexão de que se o sistema de transporte que atende Francisco Morato não supri ou dificulta as condições de acesso aos equipamentos de uso coletivo (saúde, educação, serviços etc.) ou para os locais de maior atividade econômica (melhores ofertas de emprego), expandem-se as situações de exclusão social e reprodução da pobreza.

Segundo dados do IBGE, em 2000 a população de Francisco Morato era de 133.143 pessoas, em 2010 passou para 154.143 e a projeção em 2020 já somavam 177.633 pessoas, diante do aumento da população nota-se que o desenvolvimento econômico do município não sofreu a mesma expansão, forçando a população se deslocar para outros locais para realizar suas atividades. Diante essa realidade é necessário tornar eficaz a mobilidade dos residentes, o grande desafio é reduzir o tempo e o custo dessa mobilidade principalmente no que diz respeito para trabalho e estudo principais aspectos para a melhoria da condição social das pessoas, sem deixar de lado a mobilidade para saúde, cultura e lazer.

Tendo essa ideia da mobilidade urbana enquanto variável para diminuir as desigualdades sociais, o questionamento norteador desta tese versa em saber: Na

sua percepção, se a mobilidade realizada por transporte público fosse diferente do que é hoje, ela teria o poder de diminuir as desigualdades de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde? Por quê?

Esse questionamento visa compreender como a mobilidade pendular e o acesso aos meios de transporte, fundamentais à realização da maioria das atividades econômicas e sociais da população pode melhorar a vida dos moradores de Morato, atenuando as consequências sociais, políticas e econômicas decorrentes do processo de periferização no município. Se levar em conta que uma cidade mais justa tem que ser acessível a todos os cidadãos, entende-se neste trabalho que a mobilidade urbana é um instrumento que minimiza as desigualdades sociais.

Como afirma Bourdieu (2007), são as boas condições de mobilidade que permitem que o morador desfrute do espaço urbano – este pode estar em qualquer lugar, enquanto aqueles que não possuem o acesso à mobilidade estão aprisionados ao lugar que ocupam, ou seja, distantes dos serviços da cidade.

Para que seja possível compreender a dimensão desse questionamento, foram definidos os seguintes objetivos específicos a fim de aprofundar a discussão:

- Apresentar e discutir os problemas decorrentes da urbanização desordenada em Francisco Morato;
- Contextualizar a mobilidade urbana e sua relação com a desigualdade social;
- Analisar o contexto da segregação socioespacial e sua relação com a mobilidade pendular principalmente para trabalho e estudo.

Para atender o objetivo geral desta tese desenvolveu-se uma pesquisa qualitativa, utilizando como instrumento de coleta de dados a entrevista em profundidade com a finalidade de conhecer a percepção das pessoas residentes em Francisco Morato, sobre como a mobilidade pode diminuir as desigualdades, levando em conta: Motivação para morar em Francisco Morato; Estratégias de acesso ao transporte coletivo; Mobilidade e uso do tempo; Mobilidade para lazer; Influência do transporte no trabalho e na moradia; Opinião sobre o transporte coletivo; Mobilidade para diminuir as desigualdades de oportunidades e Expectativas sobre um transporte ideal.

A tese está organizada em seis capítulos, além desta introdução. Apresenta-se disposto de forma a contemplar o objetivo geral, desde a revisão da literatura para contextualização do tema escolhido, passando pelos objetivos específicos, a hipótese metodológica e a compreensão do problema de pesquisa.

No Capítulo 2, tenciona-se discutir algumas questões essenciais para o enfrentamento dos problemas apontados na introdução e apresentar a metodologia de pesquisa como estratégia de investigação. Pretende-se descrever os procedimentos metodológicos utilizados na escolha do tipo de abordagem, os critérios para a construção do universo de estudo e o método de coleta de dados.

No capítulo 3, propõe-se conhecer um pouco da história do município de Francisco Morato e as consequências da evolução da ocupação urbana desordenada, constatando que quanto maior é a segregação socioespacial mais dependentes as pessoas se tornam de deslocamentos para efetivar suas atividades básicas.

No capítulo 4, inicia-se apresentando e discutindo a mobilidade urbana e sua relação com a desigualdade social. A partir dessa contextualização, apresenta-se, de uma forma geral, a relação da pobreza e da exclusão social como consequência da periferização apontando a mobilidade como possibilidade de melhoria de vida das pessoas.

No capítulo 5, discutiremos a labuta diária para se deslocar dentro do próprio município e para outras regiões, como também o alto custo de morar longe das atividades econômicas, sociais e de lazer.

No capítulo 6, propõe-se mostrar a importância da mobilidade para melhoria de vida das pessoas residentes em Francisco Morato, entendendo que a provisão de transporte público é um instrumento de combate à pobreza, focando principalmente, os impactos da mobilidade para trabalho e estudo. Além de São Paulo, destino certo dos moradores de Morato para trabalhar é importante identificar para que outras regiões se desloquem os trabalhadores e por isso elegeu-se a sub região norte, municípios circunvizinhos de Francisco Morato.

No capítulo 7, apresenta-se a análise das entrevistas realizadas em campo e por fim as considerações finais obtidas a partir da realização desse trabalho, bem como recomendações para trabalhos futuros.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Como método optou-se pela pesquisa qualitativa e como instrumento de coleta de dados decidiu-se pela entrevista em profundidade a fim de obter informações da realidade dos moradores de Francisco Morato em relação a situação de desigualdades de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e cultura aspectos que seriam minimizados com uma melhor mobilidade urbana.

Devido o momento de pandemia o convite para participarem da pesquisa se deu por acessibilidade, ou bola de neve. Com o auxílio do Professor Agnaldo Vidali, iniciou-se uma rede de contatos, que foi expandida a partir de sua primeira indicação, facilitando meu acesso na identificação de algumas pessoas com perfil necessário para participarem da pesquisa, dentro do referido município estudado. O perfil para compor essa amostra se baseou nas seguintes condições:

- ✓ se atualmente o entrevistado está trabalhando e sua ocupação;
- ✓ se está sem trabalhar, mas está procurando alguma atividade, e
- ✓ se está sem trabalhar e não está procurando (cuida dos afazeres domésticos, estudantes, aposentados etc.)

Essa seleção foi pensada na hipótese de que pessoas com condição profissional diferentes são motivadas a realizar deslocamentos diferenciados, dessa maneira garante-se uma percepção mais focada de como essas pessoas entendem a mobilidade urbana.

O período reservado para a efetivação desta pesquisa sofreu alteração pois o Brasil foi acometido pela pandemia do novo coronavírus. A partir de março/2020 todas as entrevistas presenciais realizadas no país e no mundo foram suspensas, algumas delas foram substituídas na medida do possível pela entrevista por telefone.

Diante das circunstâncias mencionadas optou-se fazer as entrevistas de forma remota, através do aplicativo WhatsApp (é um aplicativo multiplataforma de mensagens instantâneas e chamadas de voz para smartphones, além de fazer ligações grátis por meio de uma conexão com a internet). Neste caso foi necessário utilizar o gravador de voz para complementar a realização da entrevista, uma vez que o WhatsApp não tem o recurso de gravação da vídeo chamada.

Conforme os convites foram aceitos o telefone do participante foi acionado, apresentado o propósito do estudo, fornecendo explicações sobre a pesquisa, solicitando a permissão para gravação do áudio da conversa e transcrição das falas

para o trabalho acadêmico e por fim, informando sobre o tempo dispendido para a realização da pesquisa.

Todas as conversas foram gravadas permitindo ouvir diversas vezes a entrevista, isso tornou-se um fator positivo, pois sempre pode-se identificar algo novo. Nesse sentido analisou-se que o modo como as entrevistas foram realizadas (via telefone) não comprometeu a transcrição verbal, que é suficiente para a análise dos objetivos desta tese de doutoramento.

As entrevistas foram agendadas conforme a disponibilidade e conveniência do entrevistado que dispôs de aproximadamente 50 minutos do seu tempo para participar dessa pesquisa. Esse tempo permitiu que no decorrer da conversa se aprofundasse mais sobre determinado tema/questão possibilitando uma cobertura mais relevante sobre alguns assuntos. Além disso, o contato agradável entre a entrevistadora e os entrevistados contribuiu com respostas espontâneas, garantindo as condições favoráveis para que o participante expressasse com fluidez suas opiniões.

Antes de realizar as entrevistas e ir direto ao conjunto de questões sobre como a mobilidade urbana impacta nas desigualdades sociais, se fez necessário realizar uma caracterização dos entrevistados para entender quem são os participantes deste estudo. Dessa forma elencou-se as seguintes variáveis:

- ✓ idade
- ✓ gênero
- ✓ estado de nascimento
- ✓ quanto tempo mora em Francisco Morato
- ✓ bairro que reside no município
- ✓ escolaridade
- ✓ condição profissional

De acordo com a Lei de Proteção de Dados, essa pesquisa reserva o direito ao sigilo dos nomes completos das pessoas entrevistadas, endereço ou qualquer tipo de documento, sendo identificados apenas pelo primeiro nome conforme autorização de todos os participantes.

Quem são nossos respondentes?

Adriana, 50 anos nasceu em São Paulo e é moradora no bairro Nova Belém em Francisco Morato há 26 anos. Coursou até a segunda série do ensino fundamental I, é dona de casa. Entrevista realizada em 29/09/20.

Ana Luzia, 59 anos nasceu em São Paulo e reside no bairro Jardim Alexandra em Francisco Morato há 26 anos. Está desempregada, perdeu seu trabalho neste período de pandemia, exercia a função de empregada doméstica diarista e cursou até 6ª série do ensino fundamental I. Entrevista realizada em 13/09/20.

Allana, 23 anos nasceu em Sergipe e reside no bairro de Vila Guilherme em Francisco Morato há 19 anos. Cursou o ensino superior no curso de Geografia, atualmente exerce a função de professora no ensino fundamental II e ensino médio. Entrevista realizada em 04/10/20.

Jonathan, 25 anos nasceu em São Paulo e reside no bairro Jardim das Rosas em Francisco Morato. Cursou ensino superior em Análise e Desenvolvimento de Sistemas e está fazendo o curso de Geografia. Atualmente está trabalhando como Assistente financeiro. Entrevista realizada em 30/09/20.

Agnaldo, 42 anos nasceu em São Paulo e reside no bairro Nova Belém em Francisco Morato. Cursou Geografia na USP e é professor do ensino médio na escola pública, em 2020 foi eleito vereador pelo partido PMN – Partido da Mobilização Nacional em Francisco Morato com 2603 votos. Entrevista realizada em 15/05/2021.

Elisângela, 42 anos nasceu em São Paulo, mora na cidade de Francisco Morato desde 1988, no bairro Recanto Feliz que fica dentro do complexo Jardim Vassouras, que por sinal é a região mais populosa de Francisco Morato. Cursou superior completo em Serviço Social e atualmente faz uma Pós-Graduação em Direitos Humanos. Trabalha como Coordenadora de um CRAS – Centro de Referência e Assistência Social na própria cidade. Entrevista realizada em 13/07/2021.

Edson, 43 anos nasceu em Francisco Morato no bairro Cento e Vinte, é Advogado Generalista e Presidente da Comissão de Políticas Públicas, tem escritório próprio na cidade e atende clientes das regiões: Santana do Parnaíba, Atibaia, Jundiaí e Francisco Morato, no momento está pesquisando para fazer uma Especialização em Direito Médico. Entrevista realizada em 11/07/2021.

Adriano, 39 anos nasceu em São Paulo e reside em Francisco Morato desde 1994 no bairro Jardim Liliane, é Agente Técnico de Trânsito na cidade, concursado

da Prefeitura. cursou nível superior em Engenharia de Produção. Entrevista realizada em 12/07/2021.

William, 32 anos é padre da igreja católica em Francisco Morato, reside no bairro Jardim Antomar, cursou Filosofia e Teologia. Entrevista realizada em 14/07/2021.

2.1 Temas e variáveis da entrevista

O roteiro de entrevista foi elaborado considerando-se os diferentes perfis dos entrevistados, visando com isso permitir uma compreensão do assunto, tomando o cuidado para deixar os entrevistados a vontade quanto às respostas.

A formulação do roteiro de questões foi elaborada de forma simples e direta, a fim de facilitar a interpretação dos respondentes. Depois de um pré-teste o roteiro de entrevista foi aperfeiçoado quanto a elaboração dos enunciados das perguntas e exclusão de algumas questões por considerá-las redundantes. O roteiro final encontra-se com 14 questões principais, porém, cada questão se desdobra em vários questionamentos por inevitabilidade de melhor entendimento do assunto abordado.

Quadro 1 - Temas e variáveis da pesquisa

Temas	Variáveis
a) Motivação para morar em Francisco Morato	1-Você sempre morou em Francisco Morato? Há quanto tempo mora aqui, e por que se mudou para cá? O transporte influenciou na sua decisão de vir morar aqui? Por quê?
b) Estratégias de acesso ao transporte coletivo	2- Você já deixou de sair de casa para ir trabalhar, estudar ou para procurar trabalho por causa do transporte? Quais foram os motivos? O que você acha disso? Por quê? 3- Você já deixou de sair de casa para fazer qualquer coisa por considerar o valor da tarifa do transporte muito caro? O que? O que você acha disso? 4- Você usa ou já usou de alguma estratégia para gastar menos dinheiro com o transporte público? Qual(ais)? O que você acha da integração dos transportes?

Temas (continuação)	Variáveis
c) Mobilidade e uso do tempo	5 -O que você acha do tempo gasto na viagem para chegar ao seu destino? O que normalmente você faz para passar o tempo? Se te sobrasse mais tempo durante o dia o que faria? 6- O que você faz no seu tempo livre? Para onde costuma ir?
d) Mobilidade para lazer	7- Você costuma utilizar o transporte público para passear nos fins de semana ou para ir à igreja ou culto? O que você acha da locomoção nos fins de semana? 8- O que você acha do valor gasto em dinheiro para realizar as atividades de lazer?
e) Influência do transporte no trabalho e na moradia	9- Você já teve que omitir o local de moradia por causa do transporte que usa? Por quê? O que você acha dessa situação? 10- Se você tiver que procurar trabalho, em que regiões/bairros da cidade você prefere? Por quê? 11- Você acha que se o transporte (mobilidade) fosse melhor você teria mais chances para melhorar de vida? Por quê?
f) Opinião sobre o transporte coletivo	12- Quais transporte você usa no seu dia a dia? Quais os pontos positivos e pontos negativos desse (s) transporte (s)?
g) Mobilidade para diminuir as desigualdades	13- Você acredita que se a mobilidade realizada por transporte público fosse diferente do que é hoje, teria o poder de diminuir as desigualdades de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde? Por quê?
h) Expectativas sobre um transporte ideal	14- Se você pudesse mudar a forma como o transporte está hoje o que mudaria? Como seria o transporte ideal para você?

Fonte: elaboração da própria pesquisadora

3 CONHECENDO FRANCISCO MORATO

Fotografia 1 - Cidade de Francisco Morato vista do alto



Fonte: Guilherme Queiroz – veja SP

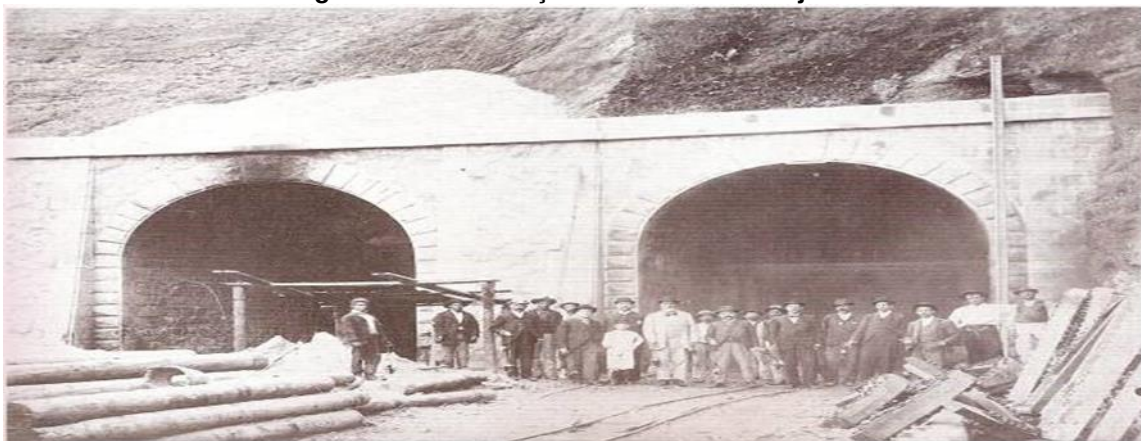
3.1 Francisco Morato do surgimento aos dias atuais

A região foi dominada por bandeirantes no século XVI, sendo lugar de passagem para o interior e servindo de entreposto comercial de produtos agrícolas, vindos de Bragança Paulista, Atibaia e Minas Gerais.

No século XIX havia no local a Fazenda Belém e por ela passava a Estrada de Ferro São Paulo Railway, com o objetivo de escoar a produção cafeeira do interior do Estado até o porto paulista, parte da propriedade denominada Campos do Juqueri, pertencia a Irineu Evangelista de Souza, também conhecido como Barão de Mauá. Foi estabelecida uma vila de nome Belém, que cresceu com a chegada de novos moradores, operários que trabalhavam na construção do túnel para transpor a Serra do Botujuru, em 1866 com apenas um via e só a partir de 1895 houve a duplicação. Em meados do século XX ocorreu um novo surto de povoamento, com novos loteamentos das terras.

Francisco Morato conquistou a emancipação política em 1965 do então município de Franco da Rocha e homenageia no seu nome o professor da Faculdade de Direito do Largo de São Francisco, Dr. Francisco Morato.

Fotografia 2 - Construção do túnel de Botujuru em 1866



Fonte: www.perfilmorato.com.br

De acordo com Vidali (2019, p.42), a partir do desenvolvimento urbano houve a necessidade de um transporte mais regular. O trem era uma resposta adequada a esta necessidade, que era transportar passageiros da periferia para trabalhar em indústrias ou demais atividades. Era o surgimento dos subúrbios nas grandes cidades. Os trens passaram usar energia elétrica e o sistema ferroviário para transporte de passageiros requiritava constante ampliação para atendimento da demanda. O governo foi obrigado a ampliar os serviços ferroviários a partir de 1940, por causa do crescimento dos subúrbios.

O município de Francisco Morato se desenvolveu a partir do eixo ferroviário da antiga Santos-a-Jundiaí, que dividiu a cidade em duas partes desde sua origem, o lado oeste agrega o centro urbano da cidade onde circulam as pessoas em busca dos serviços públicos e privados, do comércio, dos vendedores ambulantes (trabalhadores por conta-própria) que comercializa seus produtos informalmente nas proximidades entre ruas e calçadas estreitas ocupadas por barracas ou bancas improvisadas e o lado leste que concentra grande parte das moradias no município. O centro da cidade é fundamental para a economia da cidade, movimentando em torno de 30% dos empregos formais.

O espraiamento da cidade de Francisco Morato a partir da estação de trem e mais tarde pelo terminal de ônibus, é uma característica de cidades denominadas de subúrbio-estação, segundo LANGENBUCH (1971, p.228) passa de “povoado-estação para subúrbio-estação”, garantindo as condições para a reprodução da força de trabalho para RMSP. Nos “subúrbios-estação” tendem a se esboçar um zoneamento funcional muito simples: junto à estação concentram-se o comércio e a prestação de

serviços, na maior parte dos casos apresentando um desenvolvimento modesto e limitado.

Esses territórios, conhecidos como subúrbios, circundam áreas de aglomerados urbanos e por estarem afastados das áreas centrais, desenvolvem uma espécie de subestrutura de cidade, ainda que careça de infraestrutura básica. É preciso evitar que os subúrbios funcionem como espaços de marginalidade social, distribuindo recursos econômicos, políticos e culturais do centro para essas áreas, num caminho inverso de investimento do que é realizado. Portanto, promover um novo ponto de reequilíbrio centro-periferia. (Plano de governo de Francisco Morato 2021-2024)

Francisco Morato desde sua origem até os dias atuais continua sendo um município que depende da ferrovia para a mobilidade pendular dos moradores para trabalhar ou exercer demais atividades.

A dificuldade de mobilidade urbana, é sem dúvida, um dos principais problemas que a cidade enfrenta atualmente.

Segundo entrevistado Adriano,

Morato teve uma participação fundamental para a economia de São Paulo, e só deixou de ser por falta de planejamento dos governantes do Estado de São Paulo que no final da década de 50 e início de 60 desativou quase todas as suas linhas ferroviárias. Somos um dos poucos países do mundo que substituíram os trilhos por asfalto. Todo o transporte de cargas, que deveria estar no sistema ferroviário como era feito antes passou a ser feito por rodovias com o objetivo de criar mercado para a indústria de carro de transporte de cargas e de transporte de pessoas. Por isso que Francisco Morato ficou isolado deixou de ser entreposto para o transporte de carga vindo do interior paulista com destino a Santos e não tem proximidades com as rodovias que fazem o escoamento da produção ou de produtos armazenados, como é o caso de Cajamar, que abriga várias empresas de logística ou Jundiaí que fez seu parque industrial numa área que faz divisa com Louveira, Itatiba e Campo Limpo Paulista pois tem fácil acesso às rodovias. Então, sem indústria e sem acesso direto a rodovias e sem o transporte da produção por trem, Morato ficou isolado. Essa falta de planejamento e a falta de interesse dos políticos que governaram Morato são um dos motivos da situação que Morato vive hoje.

O fato de Francisco Morato estar localizada entre as regiões de São Paulo e Jundiaí, duas cidades com extrema concentração econômica e populacional não beneficiou o município de Morato, conforme dados apresentados pelo Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS), este município carrega consigo alguns dos piores

índices de qualidade de vida da região, sendo classificado com altíssima vulnerabilidade social. Uma das explicações para essa desvantagem se deve à falta de acesso ou acesso restrito de rodovias e estradas para a circulação de bens e produtos, áreas com essa característica não tem potencial para atrair investimentos de grandes indústrias.

Outra explicação é do próprio morador da cidade que idêntica alguns contextos para justificar a falta de estrutura de Francisco Morato:

O primeiro contexto é que a cidade foi emancipada precocemente, tem aproximadamente 54 anos sem ter esse pensamento de estrutura de cidade, pensou só numa independência, mas não pensou em todo contexto que ela atrairia. Outro contexto é o político, nós estamos ainda sofrendo na cidade e tentando trabalhar uma transição ainda do coronelismo que é muito forte aqui na cidade, isso é um aspecto muito difícil que a gente trabalha, a conscientização política do povo. As pessoas estão muito presas ainda a certas lideranças de bairros de pessoas que são comerciantes ou empresários da cidade, infelizmente a gente ainda vê muitos traços do coronelismo. O terceiro contexto é que a gente tá em cima do último censo de 2010 que fala que aqui tem aproximadamente 159.000 habitantes e na prática a gente vê que é muito maior, subindo os morros entrando nas vielas ali tem uma cidade por de trás escondida que são as periferias são as favelas, então a cidade explode se for contar todo mundo que realmente mora aqui. Eu acho que isso atrapalha os projetos por não ter a dimensão real da população. (padre Willian)

O município limita-se ao Norte com Campo Limpo Paulista, ao Sul, Leste e Oeste com Franco da Rocha, também a Leste Mairiporã e Nordeste com Atibaia.

Sob a influência da Rodovia Anhanguera (SP-330), ocorre a ocupação de Cajamar, principalmente seus distritos de Polvilho e Jordanésia, que estão localizados ao longo desta rodovia. Na porção a leste da sub-região, ao norte da Serra da Cantareira, forma-se o núcleo urbano de Mairiporã junto à Rodovia Fernão Dias e os núcleos urbanos de Caieiras, Franco da Rocha e Francisco Morato estruturaram-se ao longo da antiga Estrada de Ferro Santos–Jundiaí,

Francisco Morato está inserido na Região Metropolitana de São Paulo, distante aproximadamente 49,6 km da capital paulista, o acesso ao município, a partir da capital, pode ser feito através da Rodovia Tancredo de Almeida Neves (Estrada Velha de Campinas) – SP-332 com via de acesso à Manoel Silvério Pinto e pela Linha 7 Rubi da (CPTM).

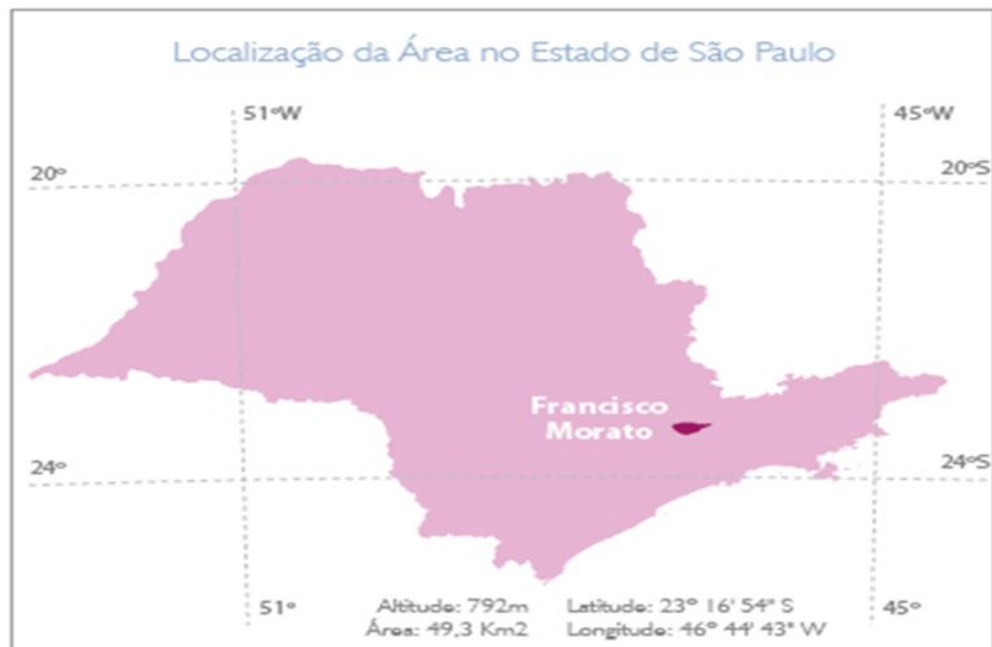
Quadro 2 - Linha 7 Rubi – Trajeto Brás/Jundiaí



Fonte: CPTM

Francisco Morato é considerado uma cidade dormitório², diariamente milhares de moradores saem cedo da cidade e retornam à noite apenas para dormir. A grande maioria da população trabalha na capital paulista e dependem do transporte ferroviário. Espremida entre a linha férrea da CPTM e uma área verde denominada de Serra dos Cristais, possui 49,00 km² de área territorial e uma população aproximada de 176.346 mil habitantes projeção do IBGE para 2020, com altitude média de 790 metros acima do nível do mar e sua sede situa-se nas coordenadas geográficas 23°16'54" de latitude sul e 46°44'37" de longitude oeste.

Mapa 2 - Localização de Francisco Morato no Estado de São Paulo

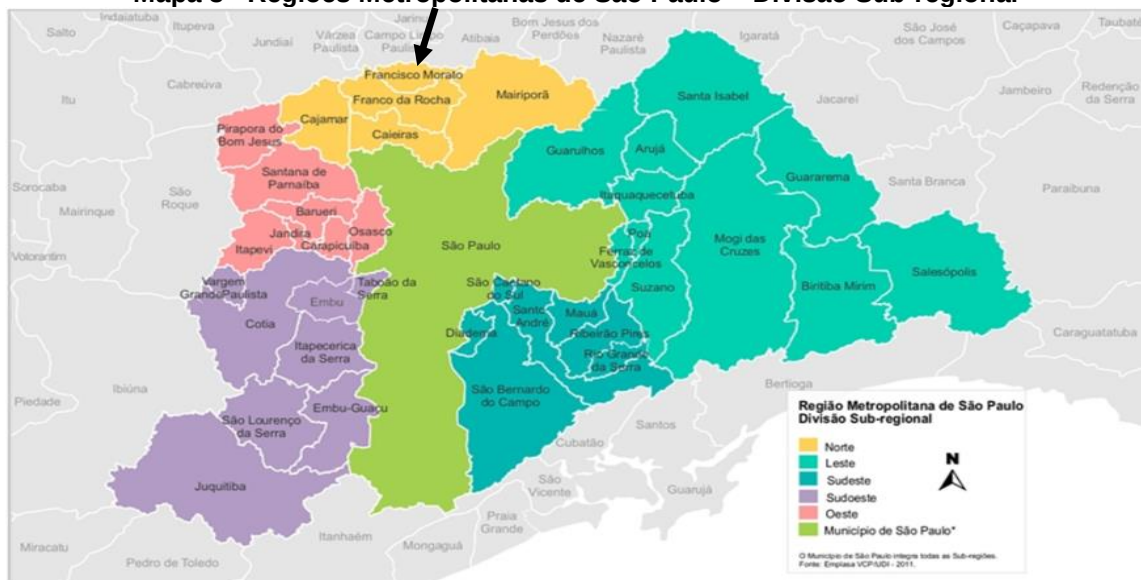


Fonte: perfilmorato.com.br

² As cidades-dormitório seriam frutos da conurbação e da expansão urbana descontrolada, sobretudo pela expulsão das camadas mais populares da população para regiões distantes dos centros consolidados, onde a infraestrutura seria praticamente ausente. Ver mais em OJIMA, R.; SILVA, R.B. e PEREIRA, R.H. (2009).

O mapa 3 traz a localização de Francisco Morato na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) identificado na cor laranja.

Mapa 3 - Regiões Metropolitanas de São Paulo – Divisão Sub-regional



Fonte: Emplasa

Neste capítulo o objetivo é descrever o município de Francisco Morato, principalmente pelas impressões deixadas por visitas realizadas à cidade, pelas entrevistas com os moradores e pelos indicadores: IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal), IPRS (Índice Paulista de Responsabilidade Social), IPVVS (Índice Paulista de Vulnerabilidade Social), PMP (Perfil dos Municípios Paulista) além do Censo Demográfico do IBGE 2010 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas).

De acordo com esses indicadores foi possível agrupar alguns dados para entender as características de um município subúrbio, periférico e pobre.

- **População**

População de Francisco Morato para 2020 (PMP) – 176.346 pessoas

População no último censo de 2010 – 154.472 pessoas

- **Densidade Demográfica**

Densidade demográfica para 2021 (PMP) – 3.598,90 Hab/Km²

Densidade demográfica o último censo de 2010 – 3.147,80 Hab/Km²

Domicílios permanentes (2010) - 43.919

Domicílios em setores subnormais (2010) - 2.470

Domicílios em setores precários, de difícil acesso (2010) - 4.766

- **Taxa geométrica de crescimento Anual da População (PMP)– 2021**

Francisco Morato - 1,22%

Estado de São Paulo – 0,78%

- Grau de urbanização (PMP)

Francisco Morato – 99,8%

Estado de São Paulo – 96,56%

- Empregos

Participação dos empregos formais (% PMP– 2019)

Francisco Morato	Estado de São Paulo
Industria – 3,32%	Industria – 17,20%
Construção – 2,66%	Construção – 4,20%
Comércio – 30,34%	Comércio – 19,81%
Serviços – 63,68%	serviços – 56,48%

- Rendimentos do emprego (R\$-PMP - 2019)

Francisco Morato	Estado de São Paulo
Industria – 2.037,97	Industria – 3.930,94
Construção – 1.785,04	Construção – 2.792,65
Comércio – 1.941,28	Comércio – 2.683,51
Serviços – 2.0606,35	Serviços – 3.781,97

- Renda

Rendimento nominal mensal por domicílio – (Censo,2010)

15.317 domicílios vivem com ½ salário até 1 salário mínimo

11.510 domicílios vivem com 1 a 2 salários mínimos

2.341 domicílios vivem com 2 a 3 salários mínimos

Rendimento nominal mensal por pessoas (Censo,2010):

Sem rendimento – 49.808 pessoas

Até 1 SM – 24.495 pessoas

Mais de 1 a 2 SM – 36.900 pessoas

Mais de 2 a 3 SM – 9.121 pessoas

Mais de 3 a 5 SM – 5.015 pessoas

Mais de 5 a 10 SM – 2.224 pessoas

Mais de 10 a 20 SM – 255 pessoas

Mais de 20 SM – 20 pessoas

- Educação

Analfabetos (15 a 24 anos) =1,4%; (24 a 59 anos) =6,4%; (60 anos e mais) =27,9% (censo, 2010)

Ensino infantil tiveram (8.971) matrículas (censo escolar 2020)

Ensino fundamental (26.097) matrículas (censo escolar 2020)

Ensino Médio (6.907) matrículas. (censo escolar 2020)

Quantidade de equipamentos educacionais:

De acordo com o Ministério da Educação e Cultura – (MEC), Francisco Morato tem: 66 estabelecimentos de ensino, divididos da seguinte forma:

25 Escolas de Educação Infantil (Municipal)

7 Escolas de Educação Infantil com Ensino Fundamental (Municipal)

12 Escolas de Ensino Fundamental (Municipal)

3 Escolas de Ensino Fundamental com Educação de Jovens e Adultos (Municipal)

12 Escolas de Ensino Fundamental com Ensino Médio (Estadual)

5 Escolas de Ensino Fundamental com Ensino Médio e EJA (Estadual)

1 Escola de Ensino Médio com Educação Profissional (Estadual)

1 Escola de Educação de Jovens e Adultos (Municipal)

- Cultura – (Equipamentos de cultura esporte e lazer no município)

1 Biblioteca: Tem somente uma e abre de segunda a sexta

2 Quadras de esportes

1 Parque Municipal

- Atividade econômica

A região central de (FM) é servida de comércios de rua, lojas de eletrodomésticos, móveis, bancos, prefeitura, delegacia, terminal de ônibus, fórum, cartório e escritórios de serviços, fundamentais para a população local. Cada bairro tem um pequeno comércio para atender a população do seu entorno (mercado, farmácia, salões de beleza etc.)

- Saúde

1 Hospital Estadual

1 Santa Casa

1 UPA – Unidade de pronto Atendimento

Com relação aos equipamentos de cultura, esporte e lazer de Francisco Morato o entrevistado padre William expressa sua percepção:

Por ter um trem na cidade então acredito que até as autoridades públicas tem essa acomodação porque tendo trem no quintal de casa a maioria vai para São Paulo nos Shoppings, agora praças para lazer e tudo mais ...é nas cidades vizinhas, eu vejo muito eles irem para Franco da Rocha que é uma cidade bem estruturada e Jundiaí que também é uma cidade bem estruturada que tem parques temáticos algo que realmente atrai.

Numa outra perspectiva a entrevistada Elisângela faz a relação da mobilidade e o acesso ao lazer em Francisco Morato:

A gente tem um parque e as vezes a galera pensa assim 'meu' eu vou ter que pagar uma condução do meu bairro até o centro e do centro até o parque, então o que a galera faz, eles se reúnem em tribo e aí eles vêm a pé as vezes quase uma hora de caminhada porque não tem grana pra pagar o ônibus e quando chega aqui já tá cansado, coitados, para curtir o parque. Eu acho que quanto mais política pública tiver voltada ao acesso da população e descentralizada melhor, então, assim pra gente que mora aqui no bairro do Vassouras eu acho que esse parque veio pra cá até por isso, porque aqui tem o maior número populacional, acredito que tenha sido pensado dessa forma, é bacana, mas a gente tem que pensar que a cidade de Francisco Morato é uma cidade que infelizmente esse ano não tivemos IBGE, mas passa de 175.000 habitantes e que faz com que a gente necessite de políticas públicas voltadas pra nossa cidade. Então assim, o parque é um desejo da população e se vier mais parques mais a população vai ficar feliz, porque a gente sempre ouve principalmente que a galera da periferia não curte parque, teatro, isso é uma mentira muito feia, a gente curte, a gente quer parque a gente quer teatro a gente quer acesso à cultura e ao lazer. O parque já está aqui há quase um ano e antes tinha o CEU das Artes e a população zela cuida, então é uma mentira uma falácia isso que a gente periférica não gosta de cultura. A molecada sai daqui para ver exposição no MASP na Av. Paulista, meu filho com os colegas foi para Franco da Rocha visitar o MAOC Museu de Arte Osório Cesar, a gente da periferia ama arte e cultura, mas infelizmente não tem e não é valorizada em nosso município.

O Parque da Criança foi construído num espaço onde já funcionava um CEU - Centro de Esporte Unificado das Artes, depois veio a UBS - Unidade Básica de Saúde, o CRAS - Centro de Referência de Assistência Social e virá também a Guarda Municipal e uma creche. Para Elisângela,

O Vassouras vai se tornar um complexo gigante e faz com que a população não incha o centro de Morato, porque descentralizou e com isso veio o supermercado, farmácias e isso fez com que a nossa região do Vassouras tornasse uma região bem bacana. Mas infelizmente não é a realidade do resto da cidade, isso faz com que a gente entenda o quanto é importante que as políticas públicas acessem os bairro, porque cria mobilidade nesses bairros né. A gente teve aqui uma sorte muito grande, porque eu trabalhei no bairro Parque Paulista e lá não

tem praça, imagina isso, não tem nem uma praça para eles se reunirem pra se divertir! Morato é bem amplo e tem de tudo.

Quando se relaciona os números do Censo escolar sobre as matrículas no ensino médio, os baixos salários da população e a mobilidade urbana, fica claro que não é possível falar de educação e trabalho sem relacionar com a mobilidade urbana, tudo está interligado. A fala do entrevistado Adriano mostra bem as consequências dessa relação,

Eu acredito que Morato é bem deficiente na educação, nós só temos uma escola técnica, isso é pouco, as empresas querem contratar pessoal com qualificação, por exemplo, as indústrias de Jundiaí não pegam gente de Francisco Morato, primeiro porque eles querem com o ensino superior, até para operar uma máquina, depois porque Morato tem o problema do trem sempre ter problema. Eu trabalhei lá e entrava as 7h da manhã, tinha que sair daqui de Morato as 4:30h para não chegar atrasado, a mobilidade pra lá é muito difícil, porque o parque industrial de Jundiaí é afastado da região próximo à estação de trem, chegando na estação precisa pegar um ônibus ir até o terminal e de lá pegar outro ônibus para chegar no parque industrial, você leva mais tempo do que se fosse trabalhar em São Paulo. Cajamar costuma contratar gente de Morato, aqueles que não tem uma profissão ou que estão entrando agora para trabalhar, tipo meu primeiro emprego, pois como tem muita empresa de logística e para esse trabalho de carregar e descarregar caixa eles não exigem qualificação.

O entrevistado Edson reforça a informação dos indicadores sobre a educação no município, a falta de qualificação gera mão de obra barata, por isso uma boa parte das pessoas não conseguem empregos que pagam melhor e ganhando pouco não tem dinheiro para estudar, é um círculo vicioso que reproduz a pobreza.

Morato não tá na prioridade do governo municipal, estadual nem federal isso há praticamente 60 anos, uma coisa muito importante, nós não temos uma única faculdade, temos uma Escola técnica (Etec) mas não temos uma Fatec, não temos Senai, Sesi, nada do Sistema S. Então nós estamos assim praticamente abandonados à própria sorte, a rede de trem ferroviários se fosse melhor, melhoraria muito a qualidade de tempo do transporte da pessoa que sai de Francisco Morato e vai até a Luz ou Barra Funda, a tarifa apesar de muitas empresas pagar o vale transporte mas muitas pessoas trabalham de forma autônoma e não tem esse direito, e não é barato pagar R\$10,00 reais de transporte, se for só o trem e se tiver que pegar o ônibus já é R\$20,00 reais. Tem gente de Francisco Morato que ganha R\$50,00 reais por dia, essa pessoa vai gastar R\$20,00 de condução e sobra R\$30,00 reais e aí compra um saco de arroz de R\$25,00 acabou seu dinheiro, ou seja, trabalhou o dia inteiro para comprar um saco de arroz, muito difícil né!

Na mesma linha de raciocínio dos outros entrevistados o padre Willian fala que a rede educacional de Francisco Morato está caminhando, evoluindo, mas ainda é insuficiente frente a demanda da população.

Nós estamos vendo a construção de mais escolas e mais creches buscando o planejamento educacional no município, mas ainda falta muito para atender a demanda. Você vê muitos jovens ainda que estão desorientados e com problemas, somando com o conselho tutelar vemos que há uma evasão escolar muito grande, muitos alunos muitos jovens que não frequentam a sala de aula né, e o conselho tutelar tem esse trabalho atuante mas de conflito pela desestrutura familiar, pela vulnerabilidade da pobreza, a gente vê que os jovens vão desistindo dos estudos, tem que procurar trabalho mais cedo para ajudar a sustentar em casa, ajudar a família, então tem essas dificuldades. E falta também escolas como Fatec, Sesi, Sebrae que pudessem estar somando com as escolas e com os professores, isso aqui não temos. Falta qualificação profissional, falta cursos profissionalizantes, sem isso acaba sendo realmente mão de obra bem barata. Aqui não têm faculdade não tem algo nesse sentido, então fica muito caro ter que sair da cidade pra poder promover isso.

Analizando essa fala do entrevistado é possível identificar vários pontos que são importantes para o desenvolvimento profissional, social e econômico das pessoas residentes em Francisco Morato. A falta de creche acarreta para as mulheres que na maioria das vezes assume a responsabilidade pelos cuidados das crianças menores, vários obstáculos no mercado de trabalho prejudicando sua inserção e seu desenvolvimento profissional.

É preciso ter creche pública, escolas técnicas e faculdades de qualidade para todos, assim, as crianças se desenvolvem melhor e as mães continuam suas trajetórias profissionais, os jovens continuam seus estudos e se preparam melhor para o mercado de trabalho. É preciso que a mobilidade urbana esteja acessível a todos e facilite os deslocamentos nos diferentes percursos dentro da cidade e para fora dela sem perder tempo e sem onerar o custo para a população. As soluções para esses problemas envolvem a administração municipal na sua totalidade.

A entrevistada Elisangela reforça as opiniões dos entrevistados com relação ao baixo nível do ensino no município e a necessidade de ter que sair da cidade para buscar qualificação e ter melhores oportunidades no mercado de trabalho, faz também uma observação sobre o trabalho infantil no município,

Os nossos meninos ainda precisam sair daqui para conseguir se qualificar, então assim curso tecnológico, superior, todos esses cursos eles precisam sair daqui para ter oportunidade, porque se ficar aqui

não vai ter oportunidade. Eu acho que a educação é a única arma possível que a população periférica tem, e eu sinto que o ensino tem que minimamente potencializar a sociedade, porque quando esse povo não pensa você consegue controla-lo, então assim, quando a gente tem acesso à educação até mesmo a educação não formal, eu acredito muito nos cursinhos populares, nessa forma de educação que coloca a gente para pensar e para refletir eu não consigo ver isso dentro das escolas, aí a gente cria pessoas que são funcionais e que são capacitadas para operacionalizar, muitas vezes nem precisa ter terminado o ensino médio, vão para logística, telemarketing, não precisa pensar apenas operar e produzir, terceirizando o terceirizado gerando mão de obra barata. Pra sair daqui depende do transporte depende de ter dinheiro para pagar a condução, e os jovens não têm dinheiro. Francisco Morato é uma cidade na qual eu fiz um trabalho bem bacana para comprovar pro poder público que aqui existe trabalho infantil, o trabalho infantil em Francisco Morato é árduo tiram nossas crianças e adolescentes das escolas!

Outro ponto diz respeito a evasão escolar principalmente no ensino médio, conforme os dados apresentados pelo Censo escolar 2020, no município tiveram (8.971) matrículas no ensino infantil, no ensino fundamental (26.097) matrículas e no ensino Médio (6.907), é possível observar que muitos jovens não concluem o ensino médio e saem da escola para trabalhar e ajudar no sustento da família, normalmente vão trabalhar em atividades que não exige qualificação profissional.

Nesse sentido a exclusão não se dá somente no ensino médio, até mesmo a escola técnica acaba excluindo o jovem da sala de aula, conforme aponta a entrevistada Elisangela,

Imagina um jovem que precisa trabalhar desde os 14 anos de idade e para seleção da ETEC ele precisa passar por uma prova ou ter as melhores notas no ensino do Estado, esse moleque que trabalha essa menina que trabalha ou que tem filho muito cedo eles não vão ser selecionados, isso vai excluindo e precarizando esse jovem, aí ele não tem a experiencia ele não tem a qualificação e ele vai ficando pra trás infelizmente, é a reprodução da pobreza pela educação.

Se a cidade não oferece empregos e qualificação profissional, sair dela para conquistar melhores oportunidades de trabalho e melhorar sua escolaridade depende entre outras coisas de uma mobilidade urbana acessível financeiramente.

Analisando Francisco Morato pelos indicadores, o IDHM,2010 (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) faz um levantamento por município considerando os indicadores de longevidade, renda e educação, esse indicador varia de 0 a 1 quanto mais próximo de 0, pior é o desenvolvimento humano do município, quanto mais próximo de 1, mais alto é o desenvolvimento do município. Morato é a

cidade com menor IDH da região metropolitana de São Paulo está na classificação (0,703) em relação ao Estado de São Paulo que ocupa a posição (0,783).

É possível perceber na tabela 1 pelos indicadores do IDHM que houve pequeno aumento em todos os índices para o município de Morato, porém ainda são baixos se comparados ao IDHM do Estado de São Paulo.

Tabela 1 - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e seus componentes – Francisco Morato – SP

IDHM e componentes	1991	2000	2010
IDHM Educação	20,204	0,397	0,647
% de 18 anos ou mais com fundamental completo	17,60	29,99	50,78
% de 5 a 6 anos de escola	21,57	46,51	91,78
% de 11 a 13 anos finais do fundamental regular seriado ou fundamental completo	40,35	74,20	86,93
% de 15 a 17 anos com fundamental completo	16,24	40,50	70,74
% de 18 a 20 anos com médio completo	9,38	21,23	41,87
IDHM Longevidade	0,667	0,761	0,815
Esperança de vida ao nascer	65,02	70,64	73,91
IDHM Renda	0,644	0,615	0,659
Renda per capita	441,28	368,46	483,98

Fonte: PNUD, IPEA e FJP

Outro indicador é o (IPRS) - Índice Paulista de Responsabilidade Social, como indicador de desenvolvimento social e econômico, foi atribuído aos 645 municípios do Estado de São Paulo, classificando-os em 5 grupos.

O IPRS oferece uma radiografia da situação socioeconômica dos municípios.

Os quadros 3 e 4 apresentam os indicadores utilizados na composição e na formação dos grupos do IPRS, em cada dimensão.

Quadro 3 - Composição do IPRS segundo os indicadores

RIQUEZA	LONGEVIDADE	ESCOLARIDADE
➤ PIB <i>per capita</i> (25%) ➤ Remuneração dos empregados formais e benefícios previdenciários (25%) ➤ Consumo residencial de energia elétrica (25%) ➤ Consumo de energia elétrica na agricultura, no comércio e nos serviços (25%)	➤ Mortalidade perinatal (30%) ➤ Mortalidade infantil (30%) ➤ Mortalidade de pessoas de 15 a 39 anos (20%) ➤ Mortalidade de pessoas de 60 a 69 anos (20%)	➤ Proporção de alunos da rede pública com nível adequado nas provas de Língua Portuguesa e Matemática ▪ No 5º ano do ensino fundamental (31%) ▪ No 9º ano do ensino fundamental (31%) ➤ Taxa de atendimento escolar na faixa de 0 a 3 anos (19%) ➤ Taxa de distorção idade-série no ensino médio (19%)

Fonte: Extraído da Fundação Seade

Quadro 4 - Formação dos grupos do IPRS com a nova nomenclatura

NOVOS NOMES PARA OS GRUPOS	RIQUEZA	LONGEVIDADE	ESCOLARIDADE
DINÂMICOS =	ALTA	+	MÉDIA <u>ou</u> ALTA
DESIGUAIS =	ALTA	+	BAIXA LONGEVIDADE <u>e</u> MÉDIA / ALTA ESCOLARIDADE <u>ou</u> BAIXA ESCOLARIDADE <u>e</u> MÉDIA / ALTA LONGEVIDADE
EQUITATIVOS =	BAIXA	+	MÉDIA <u>ou</u> ALTA
EM TRANSIÇÃO =	BAIXA	+	BAIXA LONGEVIDADE <u>e</u> MÉDIA / ALTA ESCOLARIDADE <u>ou</u> BAIXA ESCOLARIDADE <u>e</u> MÉDIA / ALTA LONGEVIDADE
VULNERÁVEIS =	BAIXA	+	BAIXA LONGEVIDADE <u>e</u> BAIXA ESCOLARIDADE

Fonte: Extraído da Fundação Seade

A partir da décima edição quatro inovações importantes foram incorporadas ao IPRS:

Primeira inovação: o IPRS passa a utilizar os dados do Produto Interno Bruto – PIB, substituindo o Valor Adicionado, o que melhora a cobertura da estimação das atividades desenvolvidas em cada município.

Segunda inovação: os dados de remuneração dos empregados formais foram agregados aos dos benefícios previdenciários recebidos pelos aposentados e pensionistas de cada município, melhorando a estimação dos recursos disponíveis para consumo por parte da população.

Tabela 2 - Índice Paulista de Responsabilidade Social - Estado de São Paulo e Municípios de São Paulo e Francisco Morato - 2014-2018

2014				
Municípios do ESP	Grupo	Riqueza	Longevidade	Escolaridade
Estado de São Paulo	-	46	70	45
Francisco Morato	Vulneráveis	25	65	33
São Paulo	Desiguais	51	71	40

2016				
Municípios do ESP	Grupo	Riqueza	Longevidade	Escolaridade
Estado de São Paulo	-	44	72	51
Francisco Morato	Vulneráveis	23	65	41
São Paulo	Desiguais	49	73	47

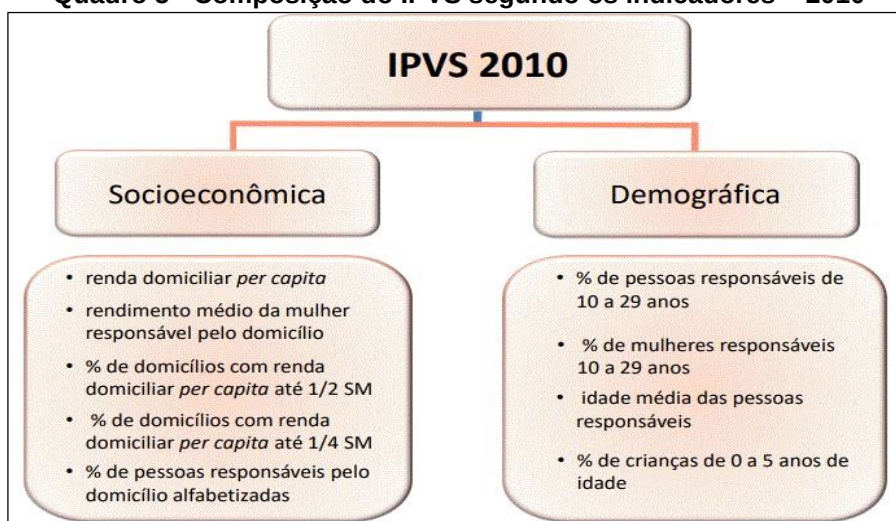
2018				
Municípios do ESP	Grupo	Riqueza	Longevidade	Escolaridade
Estado de São Paulo	-	44	72	53
Francisco Morato	Vulneráveis	24	64	46
São Paulo	Desiguais	49	73	51

Fonte: Fundação Seade

O Índice Paulista de Vulnerabilidade Social, (IPVS) elaborado pela Fundação Seade, leva em conta não apenas a renda, mas também os diversos fatores como escolaridade, saúde, arranjo familiar, possibilidades de inserção no mercado de trabalho, acesso a bens e serviços públicos que determinam a situação de vulnerabilidade social de uma população.

O IPVS fornece a localização das áreas que abrigam os segmentos mais vulneráveis dentro de cada município.

Quadro 5 - Composição do IPVS segundo os indicadores – 2010



Fonte: Extraído da Fundação Seade

Os sete grupos do IPVS resumem as situações de maior ou menor vulnerabilidade às quais a população se encontra exposta (Quadro 6)

Quadro 6 - Critérios de classificação do IPVS - 2010

Grupo	Dimensões		IPVS 2010
	Socioeconômica	Demográfica	
1	Muito alta	Famílias jovens, adultas e idosas	Baixíssima vulnerabilidade
2	Média	Famílias adultas e idosas	Vulnerabilidade muito baixa
3	Média	Famílias jovens	Vulnerabilidade baixa
4	Baixa	Famílias adultas e idosas	Vulnerabilidade média
5	Baixa	Famílias jovens em setores urbanos	Vulnerabilidade alta
6	Baixa	Famílias jovens residentes em aglomerados subnormais	Vulnerabilidade muito alta
7	Baixa	Famílias idosas, adultas e jovens em setores rurais	Vulnerabilidade alta

Fonte: Extraído da Fundação Seade

Em relação aos indicadores demográficos (2010) para o município de Francisco Morato, a idade média dos chefes de domicílios era de 43 anos e aqueles com menos de 30 anos representavam 19,3% do total. Dentre as mulheres responsáveis pelo domicílio 20,0% tinham até 30 anos, e a parcela de crianças com menos de seis anos equivalia a 10,2% do total da população. (Fundação Seade)³

³ Para saber mais consultar o site: <http://ipvs.seade.gov.br/view/pdf/ipvs/mun3516309.pdf>

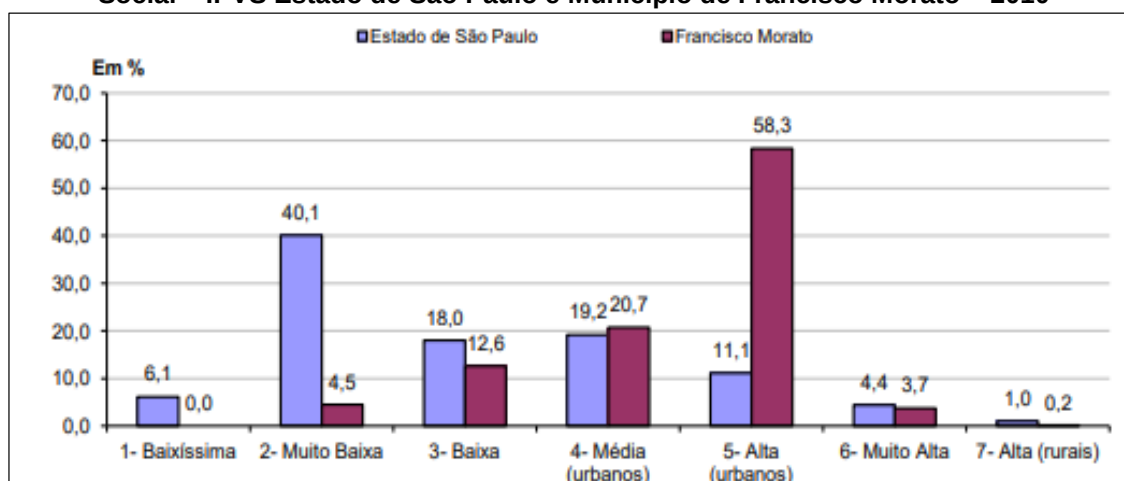
Quadro 7 - Indicadores que compõem o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social – IPVS para o Município de Francisco Morato – 2010

Indicadores	Total	Índice Paulista de Vulnerabilidade Social						
		1 - Baixíssima	2 - Muito baixa	3 - Baixa	4 - Média (urbanos)	5 - Alta (urbanos)	6 - Muito alta (aglomerados subnormais)	7 - Alta (rurais)
População (nº abs.)	153.494	-	6.963	19.274	31.746	89.468	5.729	314
População (%)	100,0	-	4,5	12,6	20,7	58,3	3,7	0,2
Domicílios particulares	43.712	-	2.212	5.782	8.835	25.216	1.584	83
Domicílios particulares permanentes	43.678	-	2.211	5.781	8.831	25.188	1.584	83
Número médio de pessoas por domicílio	3,5	-	3,2	3,3	3,6	3,5	3,6	3,8
Renda domiciliar nominal média (em reais de agosto de 2010)	1.391	-	2.124	1.550	1.359	1.323	1.058	1.176
Renda domiciliar <i>per capita</i> (em reais de agosto de 2010)	397	-	675	465	379	373	293	311
Domicílios com renda <i>per capita</i> de até um quarto do salário mínimo (%)	7,3	-	2,6	3,8	7,8	7,9	13,3	16,9
Domicílios com renda <i>per capita</i> de até meio salário mínimo (%)	27,7	-	13,1	20,0	28,1	29,7	40,2	43,4
Renda média das mulheres responsáveis pelo domicílio (em reais de agosto de 2010)	497	-	987	502	543	451	369	491
Mulheres responsáveis com menos de 30 anos (%)	20,0	-	11,0	25,2	10,2	21,6	22,2	27,3
Responsáveis com menos de 30 anos (%)	19,3	-	12,9	24,2	14,4	20,2	23,3	15,7
Responsáveis pelo domicílio alfabetizados (%)	91,1	-	96,7	94,5	89,8	90,6	88,4	80,7
Idade média do responsável pelo domicílio (em anos)	43	-	48	42	45	42	41	46
Crianças com menos de 6 anos no total de residentes (%)	10,2	-	8,1	9,5	9,9	10,6	12,2	7,3

Fonte: Extraído da Fundação Seade, IBGE. Censo Demográfico 2010

As características desses indicadores, no município de Francisco Morato, são apresentadas a seguir no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Distribuição da População, segundo Grupos do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social – IPVS Estado de São Paulo e Município de Francisco Morato – 2010



Fonte: Extraído da Fundação Seade

Francisco Morato agrega 58,3% da sua população no grupo 5 de Alta Vulnerabilidade Social.

3.2 Evolução da ocupação urbana de Francisco Morato e os desafios da mobilidade urbana

Com o desenvolvimento econômico e industrial da cidade de São Paulo nas décadas de 50, 60 e 70 começou a faltar mão de obra para trabalhar nos diferentes setores de atividade econômica. Essa demanda foi suprida pela chegada de muitos migrantes oriundo de diversas partes do país, que se instalava nos cortiços ou vilas de operários em busca dos sonhados empregos nas indústrias. Se por um lado esse fenômeno salvou as indústrias com mão de obra, por outro lado tornou-se um problema na medida que não havia habitação suficiente para os operários e consequentemente infraestrutura e equipamentos urbanos que acolhesse a todos que aqui chegavam. Ferreira (2005) resume com precisão a situação:

O fato é que tal dinâmica elevou o problema da provisão habitacional para a massa operária a patamares em que o mercado não tinha mais condições de – ou sobretudo interesse em – enfrentar. Por isso, no âmbito da provisão habitacional, a lógica populista se repetiria: o período Vargas ficou marcado por introduzir pela primeira vez políticas habitacionais públicas, reconhecendo (ou cedendo às pressões para reconhecer) que o mercado privado não tinha como atender à demanda por moradia e anunciando que o Estado assumia tal função. (Ferreira, 2005, p.11)

Como o interesse do Estado estava voltado para melhorar o desenvolvimento das indústrias e estas em explorar a mão de obra barata perpetuando a hegemonia da elite, entende-se por que o Estado não instituiu exigências que pudessem aumentar a renda dos operários, bem como melhorar a infraestrutura urbana e de moradia. Isto posto, não se criou uma política, pensada e estruturada, para o crescente problema do déficit habitacional, entretanto produziram as condições para que os trabalhadores encontrassem por si próprio seus locais para moradia, deixando de ser um problema para o governo.

Nas décadas de 80 e 90 as grandes cidades passaram a investir em obras com objetivos imobiliários, o que causou uma expulsão da população pobre para as extremidades da cidade, locais sem investimento público e sem a presença do Estado, passando a ter a função de servir de bairros ou cidades dormitório. Nesse processo a mobilidade urbana foi a mais afetada, afastando a residência das áreas onde estão concentrados os empregos. Nesse sentido, a insuficiência ou a inexistência de

serviços de transportes foi um dos principais problemas que afetou a qualidade de vida dos moradores.

Ao ampliar o cenário no tempo, é possível observar na tabela 3 como a população aumentou desde a década de 70 até 2019. Francisco Morato foi o município que mais cresceu em relação aos seus circunvizinhos nesse período, com maior concentração da população a partir dos anos 1991, situação que permanece até os dias atuais.

Tabela 3 - População residente (por mil habitantes) no Estado de São Paulo, Região Metropolitana

Estado de São Paulo e Municípios	População 1970	1980	1991	2000	2010	2019
Estado de São Paulo	17.670.013	24.953.238	31.436.273	36.974.378	41.223.683	44.314.930
Região Metropolitana de São Paulo	8.078.287	12.549.856	15.369.305	14.852.637	19.667.558	20.996.747
Caieiras	15.430	24.980	38.778	70.825	86.389	99.177
Cajamar	10.219	21.795	33.495	50.568	63.989	76.256
Francisco Morato	11.052	28.070	82.276	133.143	154.287	172.283
Franco da Rocha	36.082	50.391	84.912	107.883	131.389	150.151
Mairiporã	19.462	27.380	39.719	59.883	80.755	96.856

Fonte: Fundação Seade

O crescimento econômico e de infraestrutura da cidade de Francisco Morato não se deu no mesmo ritmo que o aumento da ocupação populacional, e um dos impeditivos é o fato do município não ter um polo industrial, o comércio e o serviço da cidade não consegue empregar toda demanda de mão de obra que a cidade tem, por isso a necessidade da mobilidade pendular para outras regiões, principalmente São Paulo.

O fato de o município ter receita e tributos muito baixos faz com que se torne dependente de verbas, convênios e repasses federais e estaduais para a realização das mais básicas obras de infraestrutura como pavimentação, drenagem pluvial, rede de água potável, esgoto, redes de eletricidade, bem como redes de telefonia, internet, tv a cabo e principalmente, falta recurso no município para subsidiar o transporte coletivo. De acordo com os dados do IBGE para 2017, (último dado), a receita do município foi de R\$322.463.64999 e as despesas R\$283.061.88222.

O aumento das receitas e tributos da cidade beneficiaria toda a população, mas não é só isso, segundo o entrevistado Edson as sucessões de governantes no município pouco fizeram para melhorar a qualidade de vida da população,

Morato tem um orçamento muito pequeno para as necessidades que precisa, temos quase 180 mil pessoas para um território de aproximadamente 44 km², é uma cidade muito pequena sem infraestrutura adequada. Morato não conseguiu se desenvolver, por falta de vontade política, os políticos que governaram a cidade nos últimos 50 anos não pensaram em desenvolver o município, mas viram a cidade como uma forma de enriquecimento próprio com loteamentos ilegais. Outra coisa é que pra desenvolver precisa de incentivo, empresas para investir, nós temos mão de obra que abastece outras regiões e porque não abastecer a nossa região? O que a gente precisa é criar condições para que as empresas se instalem aqui, tem uma ideia muito antiga aqui em Morato de se ter um espaço para isso, fica próximo da Estrada Velha de Campinas. (Entrevistado Edson)

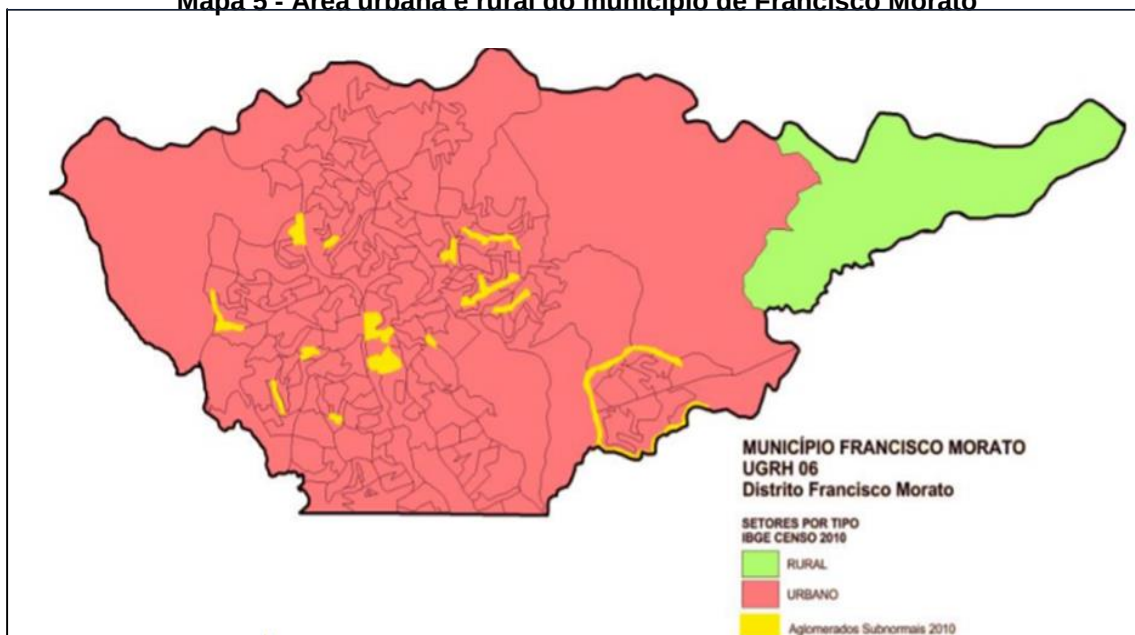
Com a instauração de indústrias e empresas na cidade, garante-se aos munícipes emprego e renda, com menos tempo de deslocamento os trabalhadores teria mais qualidade de vida.

De acordo com a projeção dos dados do Perfil Municipal Paulista para 2021, o crescimento anual da população de Francisco Morato é de 1,22%. Esse aumento é perceptível na fala do Padre Willian que considera ser um desafio para o planejamento da cidade.

Acredito que o desafio está na densidade populacional na construção do município sem planejamento e uma desorganização geográfica muito grande, os bairros sendo construídos clandestinamente nos morros com barracos e com a pandemia agora se agravou muito mais porque as pessoas mais pobres mais vulneráveis estão buscando Francisco Morato como alternativa de moradia, talvez por ser uma cidade ainda mais barata do que Jundiaí e as do entorno né, a cidade não está preparada para tanta gente, uma casa mora 3 a 4 famílias, isso é comum aqui no município e a cidade não comporta pois não foi planejada pra tantas pessoas que hoje estão morando aqui na cidade. Então, a gente vê ônibus extremamente lotados, é uma cidade dormitório que depende muito do trem para o deslocamento para São Paulo e Jundiaí né!

A fala do entrevistado mostra que o aumento da pobreza e da desigualdade social leva as pessoas fazer uso indiscriminado das áreas por vezes impróprias para moradia.

O Mapa 1 retrata a urbanização do município, 99,8% demonstrado na cor rosa é área urbana e apenas 0,2% em verde é área rural.

Mapa 5 - Área urbana e rural do município de Francisco Morato

Fonte: Censo, IBGE 2010

Outro aspecto importante no aumento populacional de Morato é apresentado pelo censo demográfico de 2010, mostra como a migração se deu no município e retrata que o deslocamento dos nascidos na região sudeste tem maior destaque em quantidade de pessoas (112.710) mas em seguida aparece a região nordeste com um número significativo de migrantes (35.813) para o município.

Também é uma cidade com muitos negros e recentemente recebeu imigrantes bolivianos, haitianos e angolanos, esses dados ajuda a compreender o aumento da população no município.

Tabela 4 - População residente em Francisco Morato segundo local de nascimento 2010

Região	Número de pessoas
Norte	234
Nordeste	35.813
Sudeste	112.710
Sul	2.597
Centro Oeste	607
Sem especificação	2.232

Fonte: IBGE – Censo demográfico 2010

Nas palavras da entrevista Elisangela, “o município nunca deixou de receber pessoas e famílias de diferentes estados e nacionalidades”, segundo a projeção do Perfil Municipal Paulista (PMP) sobre ao grau de urbanização para 2021, Francisco Morato está com 99,8% comparado ao Estado de São Paulo de 96,56%. Durante os 56 anos de emancipação esse aumento é constate.

É um município de grande recebimento de pessoas, por exemplo hoje a gente recebe bolivianos, nigerianos, haitianos, quer dizer, muitas são as pessoas que vem pra cidade de Francisco Morato, é como se ela fosse um berço de todo mundo que o centro expulsa, então assim, a população é expulsa de lá e vem para Morato aí a cidade vai inchando só que Francisco Morato incha e com isso precisa ter incentivos de políticas públicas e incentivo financeiro mesmo, porque a gente não tem. (Elisangela)

Nesse contexto de ocupação territorial e integração das pessoas no município se faz necessário a arrecadação de impostos para serem aplicados em políticas públicas e revertidos em melhoraria para a cidade e consequentemente melhorar a qualidade de vida dos moradores. A entrevistada Elisangela comenta,

eu acho que Francisco Morato deveria ter uma organização fundiária no sentido de organizar e regularizar esses imóveis irregulares, muita gente quer pagar seu IPTU, quer estar com seu papelzinho regularizado da sua casa, então essa reforma é necessária até para que o município possa arrecadar dinheiro e também eu vejo a nossa estrutura política com muita concentração de grana na União enquanto os municípios tem que se virar com valores muito pequenos ou com as emendas parlamentares, que é outra coisa que me incomoda muito, então é assim, se o meu município apoia o governo, oba!!! Vai receber grana, se não, o povo padece e isso é muito triste, dói muito pra gente.

Nota-se que própria população entende a necessidade e a importância da regularização dos terrenos e dos imóveis, essa regularização permitirá às pessoas o direito daquilo que já é seu, ou seja, um documento público garantindo a posse do imóvel. O poder público precisa tomar a frente nesta decisão, em contrapartida os valores arrecadados com a cobrança dos impostos reverteram em melhorias para a cidade e dignidade para os moratenses.

Talvez essa percepção esteja vinculada as conversas (plenárias) que a prefeitura vem realizando desde 2017 em diversos locais da cidade convocando a população para discutir os problemas e sugerir soluções de melhorias para seu bairro, essa construção coletiva fortalece o papel político do povo na administração da coisa pública e reforça a presença do poder público nas decisões a serem tomadas. Mas, de fato as mudanças precisam acontecer, sair do papel para que o trabalho não perca sua credibilidade junto a população e não passe somente de promessas de políticos.

3.3 Expansão periférica e ausência do Estado

É fato que a fuga do aluguel, a oferta de imóveis mais baratos, lotes com preços populares e a baixa renda, somados à incapacidade ou ausência de uma política habitacional pública, parecem ser as condições mais explicativas para que o estrato empobrecido da população encontrasse no município de Francisco Morato a solução de moradia barata, dispondo do trem como transporte público acessível.

À medida que esse deslocamento rumo a periferia foi aumentando, concomitantemente foi criando-se mais espaços segregados dentro das regiões periféricas,

[...] que receberam uma população trabalhadora de baixa renda que construiu suas casas em pequenos lotes financiados pelos próprios agentes imobiliários, sem qualquer mediação do poder público, que só posteriormente à venda dos lotes e instalação dos moradores era chamado a prover a área com equipamentos e serviços públicos indispensáveis, tais como, água encanada, iluminação residencial e pública, além de transporte. A construção das casas era geralmente feita pela própria família, nos fins de semana e/ou nas horas livres de algum de seus membros, processo característico do que se denominou “autoconstrução⁴” e que, aos poucos, estendeu-se à produção do entorno das moradias. De fato, também foram providenciadas pelos próprios moradores a construção de guias e sarjetas, a colocação de postes para iluminação pública, além da construção de alguns equipamentos de uso coletivo, como igreja e a escola. (PASTERNAK; BÓGUS 2003, p.7)

Na ausência de planejamento do poder público a própria população assume o papel de abrir ruas, porém é necessário sinalizar os bairros e as ruas da cidade de maneira correta para evitar desperdícios de tempo e dinheiro permitindo às pessoas deslocamentos rápidos e, com menor custo, fato narrado na entrevista do padre William,

o grande desafio são as ruas que não foram planejadas e outras ruas que foram abertas pelos próprios moradores e não se encontra no mapa, é um desafio muito grande até quando a gente liga o GPS para tentar a localização é uma dificuldade enorme porque as ruas e avenidas também não estão registradas e elas não tem nomes, aqui a grande maioria é conhecida por números, rua 8, rua 9, só que se for contar nos bairros você tem mais de 15 ruas com o número 8, dependendo do nome do bairro você fica completamente perdido porque te leva para um lugar e no fim era outro que você deveria ir, então o desafio é um planejamento total da cidade.

⁴ O conceito de autoconstrução proposto por Maricato designa o “processo de construção da casa (própria ou não)” por seus moradores que podem ser auxiliados por parentes, amigos, vizinhos ou por profissional remunerado (MA1994, p. 74).

Em Francisco Morato grande parte das propriedades são autoconstruídas, ou seja, são moradias construídas pelas próprias famílias ou em mutirões (mobilização de indivíduos, coletiva e gratuita, para execução de serviço que beneficie uma comunidade), geralmente nos fins de semana, essa solução de construção de moradia tornou-se predominante em diversos bairros do municípios de Francisco Morato.

O processo de autoconstrução traz em si a marca da segregação socioespacial, fato confirmado na fala da entrevistada Ana, ao ser questionada sobre motivos de ter vindo morar em Francisco Morato, ela relata:

Eu morava na Vila California perto de São Caetano, o motivo da gente vir morar aqui em Francisco Morato é porque lá a gente pagava aluguel e na época nós viemos passear aqui porque tinha pessoas conhecidas que moravam aqui e aí acabou que a gente comprou um terreno aqui. Contratamos um pedreiro pra construir e a gente vinha pra ajudar, carregar os blocos, carregar latas de areia pro pedreiro que ficava durante a semana né, aí no final de semana a gente vinha porque a gente não tinha dinheiro pra pagar ajudante de pedreiro, nós mesmo que era os ajudante, foi bem puxado viu, vinha sábado voltava a noitezinha e no domingo vinha de novo e voltava no final da tarde porque segunda feira tinha que trabalhar, se imagina como a gente tava segunda feira com os braços, muito cansada de carregar material.

A fuga dos aluguéis e o sonho da casa própria mais uma vez é mencionado como o principal motivo que trouxe a família da entrevistada Elisângela para Francisco Morato, conforme declara,

Como os terrenos aqui em Morato tinha um preço acessível, eu sou filha de nordestina, de uma família matriarcal, de mãe solos e a gente morava no bairro de Pirituba e a patroa da minha mãe disse que já era hora dela buscar um terreno porque o aluguel em São Paulo era muito caro e como já tínhamos parentes aqui em Francisco Morato, e uma parente da minha mãe falava pra ela vem pra Francisco Morato que aqui os terrenos são baratinhos e nessa época pagava-se o terreno em boletos foi essa facilidade que fez a minha mãe vir pra cá.

A respondente Allana veio de Sergipe para morar em Francisco Morato quando tinha 4 anos de idade, e conta que:

Meus pais vieram para Francisco Morato porque já tinha um tio que tinha uma casa aqui em Morato, então eles vieram para morar na casa dele até se estabilizar e aí ficou aqui em Morato mesmo, meu tio saiu foi para outro lugar, mas eles continuaram. Moramos 17 anos (2000 a 2017) de aluguel e aí em meados de 2017 nós compramos um apartamento aqui em Morato mesmo do CDHU. Meus pais se separaram, aí minha mãe perdeu o emprego, e aí com o valor do FGTS

conseguimos comprar o apartamento para sair do aluguel, meu pai já não estava mais aqui.

Esse relato apresenta uma situação muito comum em Morato, cujo morador que é um migrante de outros estados ou da própria região metropolitana de São Paulo acolhem seus parentes em sua residência, até que se estabilizem financeiramente e sigam suas vidas independentes.

Esta rede de apoio entre os parentes e amigos tem um grande significado, para alguns, a liberdade de sair do aluguel quando conseguem comprar sua casa ou mesmo construí-la, para outros, ter condições de pagar um aluguel acessível e deixar de viver de favor e na precariedade.

Quando questionada sobre o local de nascimento, o motivo que levou a escolher Francisco Morato para morar e o tempo de residência no município a participante teve dificuldade em precisar sobre o tempo que está morando no município, nesse caso exigiu dela uma lembrança clara do momento da migração, como conta em seu relato:

Hummmm...Na verdade, eu quase nasci em Francisco Morato, minha mãe é do Norte, mas foi morar em Morato aí ela casou viveu lá e aí a gente mudou várias vezes e depois voltava, então, acredito que passei minha vida toda em Francisco Morato, eu nasci em Caieiras dá última vez que eu vim pra cá já tem uns 26 anos direto. Na verdade, quando eu vim morar dessa última vez a minha mãe já morava e tinha ganho um terreno da Prefeitura né, aí como eu tava com quatro crianças pequenas e não tinha onde ficar aí minha mãe cedeu para eu construir no terreno que ela morava e a partir daí eu vim morar também, (entendeu?). (Adriana)

Mais uma vez é a ajuda mútua que socorre as pessoas em situações de vulnerabilidade social, sem ter lugar para morar e com filhos pequenos a solução veio da mãe que já tinha sido ajudada pela Prefeitura com a doação de um terreno para construir sua casa.

No caso do entrevistado Edson, considera que a história de Francisco Morato se confunde com a dele:

Eu venho de uma família extremamente pobre que conseguiu encontrar aqui um canto para criar a família, então eu nasci aqui e nunca saí, tenho uma relação muito forte com o município e tenho esse desejo de ver melhorar a cidade, eu nunca quis sair daqui porque a primeira coisa é a barreira econômica, muitas pessoas que eu conheço que tiveram uma condição melhor saíram de Francisco Morato, hoje com a minha profissão eu consigo trabalhar em alguns

lugares, tenho uma facilidade melhor, mas para além da questão econômica tem a questão da cidade que a gente tem envolvimento com muitas pessoas desde familiares e amigos, então minha vida se confunde com a de Francisco Morato.

A partir do processo de urbanização nas grandes cidades, a população de trabalhadores com baixo poder aquisitivo procuraram refúgio em municípios distantes da região central, sem levar em conta a falta de estrutura do município para absorver com o mínimo de condições esses trabalhadores (as), o importante era o local para morar o resto vinha depois.

Essa situação é confirmada por (KOWARICK, 2000, p.22) ao afirmar,

Trata-se de um conjunto de situações que pode ser denominado de espoliação urbana, ou seja, a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso à terra e à moradia apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução dos trabalhadores e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho ou, o que é pior, da falta deste. Na Grande São Paulo, são inúmeras as manifestações dessa situação espoliativa, que vão desde as longas horas despendidas nos transportes coletivos até a precariedade de vida nas favelas, cortiços ou casas autoconstruídas em terrenos geralmente clandestinos e destituídos de benfeitorias básicas, isto para não falar da inexistência das áreas verdes, da falta de equipamentos culturais e de lazer, da poluição ambiental, da erosão e das ruas não pavimentadas e sem iluminação.

Refletindo sobre o processo de urbanização das cidades metropolitanas Kowarick (1979) remete as origens da periferia a meados dos anos 40, quando a construção de vilas operárias no Brás, Mooca e Belém não era mais tão promissora para os industriais, em função da valorização dos terrenos fabris e também do aumento de mão de obra para o trabalho na cidade, e o custo da moradia é transferido para o Estado, dessa forma surge no cenário urbano o que passou a ser designado de “periferia”: aglomerados distantes dos centros, clandestinos ou não, carentes de infraestrutura, onde passa a residir crescente quantidade de mão-de-obra necessária para fazer girar a maquinaria econômica.

Ampliando o campo de discussão sobre a periferia, Raquel Rolnik e Nabil Bonduki (1982) mostraram que há não um, porém vários padrões de ocupação da periferia, destacam a periferia a partir da aquisição da moradia popular, vinculada à reprodução da força de trabalho da população de baixa renda. São processos que ocorrem a partir do acesso diferencial à propriedade privada. Os autores destacam a indiscriminada utilização do termo: em uma perspectiva geográfica a partir da

distância do centro e, numa perspectiva sociológica na configuração de espaços de reprodução da força de trabalho. Nesse sentido, procuram formular uma definição mais precisa, conceituando a periferia como “parcelas do território da cidade que têm baixa renda diferencial, pois, assim, este conceito ganha maior precisão e vincula, concreta e objetivamente, a ocupação do território urbano à estratificação social”. (BONDUKI; ROLNIK 1982, p.147).

Os autores expõem esse critério de definição, no qual vincula os sujeitos de acordo com a possibilidade de aquisição de moradia, salientando que a distância não é definidora pois, próximo aos centros, existem zonas de baixa renda diferencial e, em áreas distantes, zonas de alta renda diferencial. Exemplo disso são os condomínios fechados que proliferam nas áreas mais distantes, mas com outros valores incorporados.

De acordo com (Torres, et al, 2003, p.98) a sociologia tem analisado estes espaços urbanos ocupados por grupos sociais como periferias – “espaços socialmente homogêneos, esquecidos pelas políticas estatais, e localizados tipicamente nas extremidades da área metropolitana”, argumentam que os espaços urbanos ocupados pelos mais pobres, caracterizados como periferias, são localizados normalmente nos contornos da área metropolitana e que, no passado era comumente esquecidos pelas políticas públicas.

Nesse processo de periferização Mautner (1999) chama atenção para o significado do conceito social e complementa: geograficamente periferização significa às margens ou franjas da cidade. Sociologicamente, significa o local onde moram os pobres em contraposição à parte bem estruturada da cidade, pois a periferia é socialmente segregada, o valor da terra é muito baixo e seus moradores a reconhecem como uma apropriação desigual do espaço urbano.

Em todas as análises, a preocupação comum entre os autores (Kowarick,1979); (Bonduki; Rolnik, 1982); (Costa, 1984); (Mautner,1999); (Torres, et al, 2003); e (Pasternak; Bógus, 2003) é a ausência do Estado na formação das periferias vinculada as condições socioeconômicas da população que passa a ocupá-la.

Esse processo de formação das periferias não foi exclusivo da cidade de São Paulo, estava presente em outras regiões metropolitanas do país, porém de maneira menos intensa. Bógus e Pasternak (2004) chama a atenção para essa não exclusividade e dizem:

Cabe lembrar que a expansão periférica não foi um fenômeno unicamente paulista, no que diz respeito às áreas urbano-metropolitanas, tendo se constituído numa das características mais marcantes do processo de urbanização em todas as regiões brasileiras, até fins da década de 1980. Em todas elas as taxas de crescimento populacional dos municípios-núcleo nas áreas metropolitanas, que são também capitais estaduais, foram sistematicamente inferiores às dos demais municípios do entorno, produzindo regiões metropolitanas adensadas e com grandes contingentes de população pobre. (BÓGUS e PASTERNAK, 2004, p.2)

Ainda sobre esse período da expansão periférica na cidade de São Paulo fins da década de 1980 e 2000, as professoras Suzana Pasternak e Lúcia Maria Machado Bógus (2003), em seu trabalho "Continuidades e Descontinuidades na Cidade dos Anéis", dividiu a cidade em cinco anéis (central, interior, intermediário, exterior e periférico). Elas demonstram que, enquanto a população no anel central diminuiu 2,05% entre 1991 e 2000, no mesmo período a área mais periférica da cidade cresceu 2,71%. Além dos terrenos baratos, a construção de grandes avenidas e a facilitação de transporte, principalmente por ônibus ou trem, empurrou ainda mais os habitantes de baixa renda para longe do centro da cidade. "Os conjuntos enfatizaram a expansão da periferia", diz as autoras. "E, para rematar o círculo de expulsão, a partir da década de 80 as favelas invadiram espaços vazios e se multiplicaram".

Por isso Ojima (2007), destaca que a periferização não trata necessariamente da expansão do urbano no espaço, mas do processo de segregação socioespacial que acontece na metrópole e, dessa forma, destaca o modo de produção na sociedade capitalista como agente organizador do espaço urbano, reduzindo consideravelmente as determinações sociais e culturais dos agentes sociais.

Nesse sentido Villaça (2001, p. 142) argumenta que uma das características mais marcantes da metrópole brasileira é a segregação dos bairros residenciais das distintas classes sociais, criando-se sítios sociais muito particulares. E essa situação é bem fácil de se observar pela cidade, basta dar uma volta para perceber a diferenciação entre os bairros, tanto no que diz respeito ao perfil da população, quanto às características urbanísticas, de infraestrutura, de conservação dos espaços e equipamentos públicos etc. [...] a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões ou conjuntos de bairros da metrópole."

É possível distinguir ainda entre a segregação “voluntária” e a “involuntária”. A primeira refere-se àquela em que o indivíduo ou uma classe de indivíduos busca, por iniciativa própria, localizar-se próximo a outras pessoas de sua classe. A involuntária, ao contrário, é aquela em que as pessoas são segregadas contra a sua vontade, por falta de opção. Ambos os tipos “são as duas faces de uma mesma moeda: à medida que uma acontece, a outra também acaba acontecendo”. (Villaça 2001, p.147),

Nessa perspectiva, a segregação é realizada de acordo com a estratificação social imposta pelas condições sociais e econômicas. É sobre isso que a entrevista do respondente Edson trata

Meus pais vieram para cá nos anos de 1968 ou 1969 junto com meus avós, quando o município tinha acabado de se emancipar de Franco da Rocha, mas ainda era chácara, então a história da minha família e da minha vida se confunde com a história de Morato, das pessoas que vieram pra cá numa pobreza gritante, a minha família conta que eles vieram de Minas Gerais pra cá em busca de uma condição de vida melhor, mas antes de vir moraram no Paraná e eram privados de alimentos viviam como miseráveis, trabalhavam numa fazenda o ano todo colhendo algodão e compravam no armazém da fazenda, no final do ano tinham que fazer uma prestação de conta do que tinha consumido, no final ficavam devendo para o fazendeiro, posso dizer que sou filho de uma família que trabalhou na modalidade de trabalho escravo, e minha família não é uma exceção aqui em Francisco Morato, é claro que hoje mudou muito mas a grande maioria ainda hoje nesse município são pessoas extremamente pobres. Minha família vem dessa história, então é daí que sou forjado de uma família de retirantes que fugiram num caminhão de madrugada da fazenda que trabalhavam para vir para Francisco Morato.

Ainda sobre a perspectiva da segregação, para Marques (2005, p. 42-45) a segregação provoca uma menor sociabilidade do indivíduo da periferia o que reduz a sua rede de contatos, restringindo, portanto, as várias oportunidades de acesso ao emprego, a outros grupos sociais, a espaços físicos e sociais da metrópole; restringe ainda as oportunidades de mobilidade social o que perpetua a sua situação de pobreza.

A fim de não romper com esse vínculo a entrevistada Ana, mesmo precisando se deslocar para locais bem distantes de Francisco Morato para trabalhar, enfrentado muito tempo de viagem e utilizando vários modais de transporte, prefere sair do seu município, pois para ela é a única forma de ver coisas diferentes, gente diferente além do que a cidade de Morato tem a oferecer:

E eu gosto de trabalhar para lá sabe, (Moema, Brooklin, Pinheiros, Vila Madalena) é uma forma de ver outras coisas diferentes, gente diferente e saí um pouco de Morato.

Quando as condições socioeconômicas melhoram, a tendência das pessoas é se mudarem de Francisco Morato, vão para Jundiaí como diz o padre Willian ou para São Paulo conforme relato do entrevistado Edson:

Na minha família tenho parente que conseguiu entrar na Universidade Federal do ABC e hoje está muito bem do ponto de vista tanto profissional como econômico e meteu o pé de Francisco Morato, ele falava: Morato não tem nada o que eu vou fazer aqui, eu quero viver eu preciso de uma série de coisas que aqui não tem. Hoje ele mora no centro de São Paulo ele vai para o trabalho de bicicleta não usa carro, na questão da mobilidade urbana ele ganhou mais qualidade de vida.

Outro aspecto que independe da vontade dos moradores de Francisco Morato, mas tem relação com a ausência do Estado e está associado diretamente com a mobilidade urbana é a questão da saúde. Francisco Morato sofre com a falta de profissionais da área médica e por isso as pessoas recorrem a outros municípios para fazer tratamento especializado, quando isso ocorre é necessário omitir o local de moradia para ser atendido. Conforme a narrativa de Adriana:

Eu não uso o hospital de Francisco Morato devido que não tem médico pra passar né, sempre que procuro médico nunca tem, então, por isso eu tenho que me deslocar para São Paulo. O município não atende a minha necessidade, e quando passa no médico, o médico nem olha na sua cara, (entendeu). Eu faço tratamento de saúde em São Paulo, faço com o endereço da casa da minha irmã, no Hospital eu digo que moro aqui, em Vila Penteado, Freguesia do Ó, faço como moro aqui (entendeu).

A entrevistada Adriana tem a mobilidade reduzida que é definida como a pessoa que tem dificuldade de movimentação, gerando, assim, redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção. A mobilidade reduzida pode ser permanente ou temporária por problemas de saúde, a entrevistada conta com bengala para se locomover tornando seu trajeto muito mais difícil.

Já a entrevistada Ana traz em seu relato lembranças de como era difícil a mobilidade urbana para atendimento médico no município, porém, sua percepção atualmente é que está muito melhor, diferente da percepção da respondente Adriana.

Se a gente fosse para Franco da Rocha a cidade vizinha quando chegava lá às vezes você corria o risco de não ser atendida porque o

endereço era daqui de Francisco Morato, (entendeu), aí quando chegava lá em Franco da Rocha a prioridade era atender os que morava em Franco da Rocha, isso aconteceu várias vezes. E agora nós temos a Santa Casa, ela desafogou um pouco, melhorou, a prefeita reformou lá e ficou muito legal e aí no governo passado começaram a construir uma UPA⁵ essa UPA ficou abandonada, começaram, mas não terminaram ficou abandonada e a gente continuava no sufoco de ir para Franco da Rocha, mas continuava com aquela burocracia de atendimento, (você entendeu), mesmo assim a gente era atendido. Mas agora (noooooossa) melhorou muito com essa UPA que fizeram, agora mesmo foi inaugurado acho que no final de dezembro/2019 eu não me lembro mas já foi pra esse ano 2020 mas muito boa, você chega lá se é atendido, um atendimento melhor, um atendimento eu posso falar para você, até humano, (você entendeu), e aí assim a gente tá aí com as melhorias muito grande, aí fizeram o hospital também aqui próximo chamado Lacais um hospital muito bom de referência para causas urgentes, então a mobilidade pra ir no hospital eu acho que a gente tá bem servido tanto a Santa Casa, a UPA e esse hospital próximo aqui também.

O município recebeu uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA) em 2020. Do lançamento da política pública na área da saúde em 2003 até 2020 se passaram 17 anos, período em que a população se locomoveu para outros municípios para buscar atendimento médico.

Conforme comenta a entrevistada Ana, “[...]um atendimento eu posso falar para você, até humano”, esse trecho da fala da entrevistada na verdade se efetivou no sentido contrário, o que mais ocorre no atendimento médico é a falta de empatia, entre profissionais da saúde e pacientes, o atendimento humanizado que deveria ser regra essencial é relatado como casos isolados de bom atendimento, então o que deveria ser regra virou exceção.

Quando Ana se refere ao passado (não tão distante assim) em relação aos dias atuais, expressa com alívio o fato de não precisar se deslocar para outro município

⁵ UPA é a unidade de urgência e emergência para serviços de média a alta complexidade, um meio-termo entre centro de saúde e hospitais, com mais recursos do que um posto de saúde. A gravidade do risco, e não a ordem de chegada, determina a rapidez com que o paciente será atendido. Funciona diariamente 24 por dia, inclusive nos fins de semana. e poder resolver grande parte das urgências e emergências, como pressão e febre alta, fraturas, cortes, infarto e derrame. Com isso, ajudam a diminuir as filas nos prontos-socorros dos hospitais. A UPA inova ao oferecer estrutura simplificada, com raio-X, eletrocardiografia, pediatria, laboratório de exames e leitos de observação. Nas localidades que contam com UPA, 97% dos casos são solucionados na própria unidade. Quando o usuário chega às unidades, os médicos prestam socorro, controlam o problema e detalham o diagnóstico. Eles analisam se é necessário encaminhar a um hospital ou mantê-lo em observação por 24 horas. As UPAs fazem parte da Política Nacional de Urgência e Emergência, lançada pelo Ministério da Saúde em 2003, que estrutura e organiza a rede de urgência e emergência no país, com o objetivo de integrar a atenção às urgências. <http://pac.gov.br/infraestrutura-social-e-urbana/upa-unidade-de-pronto-atendimento/sp/10>

em busca de atendimento médico “eu acho que a gente tá bem servido agora, tanto a Santa Casa, a UPA e esse hospital próximo aqui também”.

Mas na realidade essas três unidades de saúde ainda são insuficientes para atender uma população de 176000 habitantes, e com isso, diminuir os deslocamentos para atendimento médico.

Ao mesmo tempo que existe o espírito de luta de participação da população por melhores condições na qualidade de vida, existe também um sentimento de resignação demonstrado na frase da entrevistada Ana,

de tudo que eu já passei tanto eu como as pessoas que moram aqui né, melhorou bastante a gente não pode reclamar muito.

O entrevistado padre William demonstra otimismo nas melhorias para a cidade e diz assim:

Eu acredito que a cidade está discutindo nessa nova gestão e estamos todos muito confiantes, abriu a participação da população para opinarem sobre suas prioridades no Planejamento Participativo Anual (PPA) que é votado de dois em dois anos, da mesma forma como está sendo discutida a Lei de Orçamento da cidade abertamente com audiências públicas em todos os bairros para o povo poder participar e votar nas suas prioridades, que por enquanto são: saúde, educação, segurança e mobilidade nessa sequência.

Outro aspecto interessante proferido pela entrevistada Allana relaciona-se a um comparativo sobre o valor dos imóveis de Francisco Morato em relação aos de Jundiaí e expressa que:

o valor dos imóveis daqui de Morato é o mesmo preço do município de Jundiaí, aí você fala: são cidades muito diferentes pra ter o mesmo preço de imóvel, o mesmo preço!! , então Morato tá supercaro, supercaro, supercaro!!!, tudo aqui parece mais caro, eu não entendo isso, por ser um município periférico como conseguem deixar as coisas tão caras?

O aumento do custo de vida para os mais pobres, o baixo poder aquisitivo e a falta de concorrência se somam a outros problemas comuns a todo bairro distante das regiões mais centrais. O entrevistado Edson confirma essa percepção,

As salas comerciais aqui são muito caro, gira em torno de 2000 reais uma sala pequena, é um absurdo de caro!!!

Na visão dos respondentes sobre os valores dos imóveis, seja para comprar como para locação tanto residencial como comercial é alto perante a baixa qualidade dos imóveis e dos locais onde se encontram, mas trata-se da única oportunidade de associar moradia a outras importantes necessidades para sobrevivência de pessoas com baixa renda.

Apesar dos problemas observados pelos participantes da pesquisa com relação ao custo de vida para morar em Francisco Morato, é possível identificar que os entrevistados desenvolveram um sentimento de pertencimento ao município e adquiriram identidade com o local, construíram relações afetivas e sociais, se envolveram em projetos sociais de ajuda ao próximo e de melhoria na qualidade de vida dos habitantes num espaço delimitado pelos próprios moradores.

Nesse sentido o entrevistado Jonathan diz:

Eu tenho um grupo que eu participo, é um projeto social, enfim é várias atividades que a gente desenvolve, uma delas é a de distribuição de alimentos para as pessoas em situação de rua e, antes da pandemia eu também dava aula no cursinho popular, porém esse ano eu não estou dando aula. Como a gente mora aqui há tanto tempo a gente acaba se esforçando um pouco pra fazer alguma coisa pra mudar né!

Outro aspecto questionado e que tem relação com a capacidade de se ajudarem fortalecendo uma cadeia de apoio mútuo na periferia, foi identificado ao perguntar para entrevistada Allana sobre o que ela costuma realizar em seu tempo livre.

Meu tempo livre eu uso pra ir à igreja é o único lugar que eu saio, tem muita programação, e meu lugar de sair aos domingos é ir para o asilo com o pessoal da igreja, a gente passava o dia no asilo, fazia visita no orfanato também. Nessa pandemia eu estou sentindo falta deles, a gente não pode fazer visitas né!

Na realidade quem ganha pouco se locomove pouco para realizar atividades de lazer, conforme relatado, o tempo livre é ocupado com a religiosidade e com projetos sociais promovidos pela própria igreja que normalmente estão próximos aos seus domicílios. Nesse caso o tempo livre é ocupado com trabalho voluntário, pois apesar de sentir prazer no que faz o tempo não está livre, está condicionado a uma ordem, a uma hierarquia, um controle do horário e das atividades.

O relato da entrevistada Ana quando questionada sobre o que faria se tivesse mais tempo livre ela diz:

Ah...se eu tivesse mais tempo eu faria um curso, de panificadora de confeitaria, gostaria de fazer alguma coisa para ajudar os idosos, faria alguma coisa pro próximo.

A expressão tempo livre é recente, e foi utilizada por Adorno para substituir o ócio, e trata da distinção do tempo não livre, ou seja, o tempo de trabalho. “O tempo livre é acorrentado ao seu oposto” (Adorno, 1995: p.70). Dessa forma, Adorno mostra que o tempo livre é apreendido como mera extensão do trabalho, e representa uma relação de continuidade a este.

Numa outra vertente de pensamento o sociólogo italiano Domenico de Masi autor do livro “O Ócio Criativo” escrito em 2000, considera que o tempo livre deve ser dividido em 3 partes: primeira parte deve ser dedicada a nós mesmos, ao cuidado com o nosso corpo e com a nossa mente; a segunda parte deve ser dedicada a família e aos amigos e a terceira parte deve ser dedicada a coletividade, contribuindo para a sua organização civil e política.

Pode-se dizer que os entrevistados dessa pesquisa não usam seu tempo livre de forma integral, todos se encaixam em uma ou duas das partes elaboradas por De Masi (2000).

As atividades realizadas no tempo livre dos entrevistados estão vinculadas principalmente a exercer uma atividade para ajudar o próximo, em outras palavras considerando a definição de Adorno (1995), trabalho voluntário ou trabalho não remunerado é “mera extensão de trabalho”.

3.4 Consequências de uma urbanização desordenada

Fotografia 3 - Lotes irregulares



<http://www.franciscomorato.sp.gov.br/site/artigo/noticia/1533>

Conforme foram realizadas visitas em Francisco Morato e tomando contato com a realidade da cidade, visivelmente a precariedade de infraestrutura se revelou. O município é uma região de terreno acidentado, com muitos morros e áreas de risco, as residências foram construídas de forma aglomerada, de dois andares, mas sem acabamento, somente em tijolo aparente, ainda tem esgoto a céu aberto em muitos bairros, com ruas estreitas e sem asfalto. Nota-se nos bairros uma grande quantidade de crianças e adolescentes nas ruas, Francisco Morato tem pouca referência de espaços públicos de lazer e cultura. Num município precário e com dificuldade de deslocamento a população tende a ficar segregada em seus bairros de moradia.

A preocupação é crescente com a ocupação em áreas irregulares colocando a vida das pessoas em risco, pois são lugares suscetíveis a enchentes ou deslizamentos, principalmente em época de chuvas. Entende-se por lote irregular o terreno que, mesmo tendo registro no Cartório de Registro de Imóveis, não cumpre com todos os requisitos que são estabelecidos pela Prefeitura local para aquela área, como infraestrutura de saneamento, ligação de água e documentação condizente.

Nesse seguimento, outro aspecto importante é a precária participação do poder público, relatado na entrevista sobre a morosidade para solucionar os problemas enfrentados diariamente pelos moradores, as melhorias são conquistadas por meio de muita luta, debates, e de comprometimento da Prefeitura e do Estado, mas que nem sempre são cumpridas. A entrevistada Ana mora há 26 anos no mesmo endereço e desde então vem solicitando à Prefeitura o asfaltamento da rua,

A única coisa que eu continuo insatisfeita é que minha rua não é asfaltada e aí quando chove fica muita lama na porta, se tem que ir beirando o quintal do vizinho pra conseguir passar, (entendeu), é a coisa que eu continuo insatisfeita. Na minha rua não tem nada, não tem guia, não tem calçada, não tem nada, inclusive nós fomos lá na Prefeitura, tem anos que eu tô correndo atrás da prefeita junto com os vizinhos pedindo o asfaltamento aqui na rua. É assim, ela virou uma rua sem saída, porque antes eles (prefeitura) botavam sempre um obstáculo pra não asfaltar, mas hoje eles não podem mais colocar obstáculo, eu tava ficando sem rua porque quando chovia ia desbarrancando a rua e conforme vai desbarrancando vai diminuindo a rua, (entendeu), então mal dava para passar um carro por esse motivo aí foi aonde a gente começou a conversar muito e nós fizemos a linha de frente aqui junto com os moradores, fizemos um muro de arrimo do nosso bolso compramos o material fizemos o muro de arrimo e a Prefeitura sempre reclamava que não podia fazer e (tal) e nós correndo atrás até que ela (prefeita) falou que ia entrar se nós entrasse com o mutirão ela ia ajudar no maquinário e com o material, aí o que nós tínhamos que fazer nós fizemos, inclusive ela vai vir aí no dia

23/10/20 e a gente quer conversar com ela pra ver o que ela vai falar agora, esse ano eu sei que não vai fazer nada porque já tá terminando o ano né, mas a gente quer uma resposta porque se o problema era esse nós resolvemos, fizemos tudo do nosso bolso, é uma rua pequena, então a gente quer uma resposta dela. Porque quando ela entrou na Prefeitura ela conhece a rua, cobreí dela, que quando ela entrou veio aqui e falou pra gente que vai fazer, vai fazer... eu sei que tinha outras prioridades, nós cedemos uma prioridade para um rapaz que tinha um filho deficiente, e quando o filho dele tinha convulsão tinha que sair com a criança nos braços porque a rua não era asfaltada a gente deu prioridade para eles, mas agora nós estamos querendo a nossa entendeu, porque é uma rua pequena (você entendeu) nós estamos dispostos os vizinhos todos entrar com a mão de obra (e entendeu), então eu sonho ainda eu sei que não dá cem por cento mas no ano que vem, torcendo aí pra gente pisar no asfalto que se encontra com o outro asfalto que passa lá em cima.(Ana)

Conforme relata o entrevistado Edson, existe morosidade também nas obras que dependem de verbas estaduais,

A estação de trem que temos hoje em Francisco Morato pra muitas pessoas de aço e concreto é algo simbólico, quase uma década ou mais que as pessoas estavam esperando a inauguração desta estação que desse o mínimo de dignidade no deslocamento da população. É engraçado que as pessoas passam olham, tiram fotos, as pessoas ficam satisfeitas em ver que na cidade dela foi construída uma estação de trem, mesmo que seja algo que ela não consegue se apropriar daquilo mais só pelo fato de estar ali naquela estação nova, virou quase um monumento. E acabou de ser inaugurada e quando chove molha tudo lá dentro é um caos sabe, tanto dinheiro investido, mas já está assim e pior, se não consertam e vai piorando. Aí você olha aquilo e vê que é uma coisa bacana que deveria ter sido entregue há 10 anos é entregue com problemas de estrutura.

Num primeiro momento os moradores acreditam e se sentem felizes com as transformações anunciadas pelo poder público na região, acreditam que vão trazer benfeitorias para melhorar as condições de vida, mas com o passar do tempo as expectativas vão diminuindo junto com a lentidão e as justificativas sobre a não realização das obras que tanto faria a diferença na qualidade de vida das pessoas.

Passados algumas décadas as consequências da formação desordenada da cidade de Francisco Morato se intensificaram, pois, uma vez construída sem planejamento, torna-se mais difícil alterar o que já está implantado e os efeitos são sentidos pela população, um exemplo é quando chove com intensidade, ocasionam um acúmulo muito grande de água e as galerias pluviais não conseguem absorver toda enxurrada invadindo residências, prédios públicos, afetando o transporte individual e coletivo, sem falar dos deslizamentos de terras comprometendo as vidas

e as moradias de uma parcela empobrecida da população, reféns de sua própria condição de pobreza.

A entrevistada Allana desabafa:

A nossa cidade foi construída sem respeitar nada da natureza do que era ela, e assim, a gente tá brigando o tempo todo com a natureza sem entender que ela vai continuar seguindo seu ciclo, vai continuar chovendo, se nós não nos adaptarmos a esse processo vai continuar ocorrendo as mesmas coisas, os processos de enchentes. Gastamos para remediar o desastre o que vai sendo deteriorado por esse processo de enchente, mas não nos preparamos, a gestão muitas vezes não gasta seu dinheiro em se preparar para quando isso acontecer ter uma estrutura que comporte isso, como foi o caso do piscinão que durante tanto tempo não funcionou era depósito de lixo.

As fotos abaixo foram retiradas do jornal “Novo Dia” de 05/02/2020, representa o que a participante diz em sua entrevista com relação ao período em que o piscinão ficou servindo de depósito de lixo. Segundo o (Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado) DAEE, para restabelecer a capacidade total de retenção das águas da chuva, o piscinão passará por desassoreamento e limpeza geral, e, após esse procedimento, estará novamente apto a captar e reter as águas das chuvas e as que ali são direcionadas pelo sistema de captação de água das ruas em seu entorno e de bairros próximos àquela região. O Reservatório Retenção de Picos de Cheias TG-03 (piscinão), começou a ser construído em 2007 e só foi entregue à população com seu destino correto em 2018.

Fotografia 4 - Piscinão de Francisco Morato desativado e sujo



Fonte: <https://novodianoicias.com.br/2020/02/piscinao-de-morato-esta-sendo-desassoreado-e-limpo/>

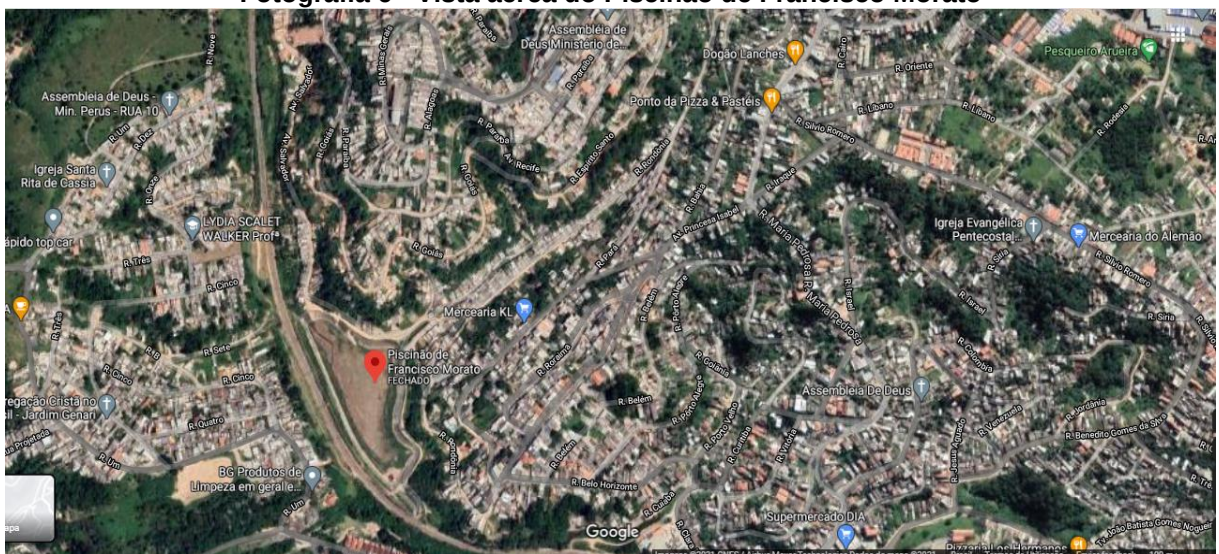
Fotografia 5 - Piscinão de Francisco Morato desassoreado e limpo



Fonte: <https://novodianoicias.com.br/2020/02/piscinao-de-morato-esta-sendo-desassoreado-e-limpo/>

Há muitas décadas a população de Francisco Morato convive com alagamentos e enchentes, o piscinão não garante que não haverá mais enchentes no município, mas amenizará bastante os efeitos das chuvas.

Fotografia 6 - Vista aérea do Piscinão de Francisco Morato



Fonte: <https://www.google.com/maps/>

As consequências da chuva numa região sem infraestrutura dificultam a mobilidade das pessoas, esse cenário é vivenciado pela entrevistada Ana quando narra as dificuldades para se locomover quando chove, questionada sobre se a falta do asfalto já a impediu de sair de casa para realizar suas atividades ela diz com muita indignação:

Noooooossa!!!! várias vezes!!!!, nossa!!!!, aqui na minha rua mesmo, eu não tenho asfalto na minha rua, (ééé) de eu sair de casa e quantas quedas eu já levei não só eu como outras pessoas as que moram aqui vizinha, da gente sair com um sapato na bolsa quando chega no asfalto a gente tira aquele sapato e coloca dentro de uma sacolinha coloca dentro da bolsa e quando chega no serviço lava, (entendeu), até hoje é isso. Tem transporte pra estação, tem o ônibus, mas demora muito pra passar, hoje usa muito aqui, como se fala, é tipo lotação, (se entendeu), as pessoas que tem carro pequeno faz taxi, (se entendeu), é o que ajuda a gente, um passa pro outro, é mais barato que a passagem do ônibu que é \$4,60 e a lotação é \$4,00 reais (valores referentes ao segundo semestre de 2020).

Por conta da geografia acidentada, as casas construídas em diversas áreas de ocupação irregular nas margens dos córregos e locais suscetíveis a erosão e deslizamento de terra correm maior risco de acidentes.

No entanto, somente conscientizar as pessoas sobre os perigos que existem em determinados locais como encostas, áreas de aterro e margens de rios e córregos não basta, quando a realidade é de pobreza e exclusão social, se as pessoas não têm outra possibilidade de escolha e de acesso a uma moradia digna e segura são nessas áreas de risco que elas vão se fixar. É notório que o processo de regularização dessas áreas não é algo simples cuja solução é trivial de se fazer, ao contrário pois envolve muitos interesses conflituosos, todavia, são dificuldades existentes que necessitam de ações efetivas por parte do poder público. Por consequência, não são exclusivamente as questões naturais que castigam a cidade, existem outras de caráter político, social e econômico.

As fotos a seguir nos mostram a autoconstrução e ocupações irregulares.

Fotografia 7 - Autoconstrução - predominante por todos os bairros



Fonte: www.perfilmorato.com.br

Sobre isso a arquiteta e urbanista Raquel Rolnik, (2002) esclarece,

Os assentamentos precários são também objeto de investimentos pela gestão pública cotidiana: ela incorpora lentamente essas áreas à cidade, regularizando, urbanizando, dotando de infraestrutura, mas nunca eliminando a precariedade e as marcas da diferença em relação às áreas que já nascem regularizadas. Essa dinâmica tem alta rentabilidade política, pois dessa forma o poder público estabelece uma base política popular, de natureza quase sempre clientelista, uma vez que os investimentos são levados às comunidades como “favores” do poder público. As comunidades são assim convertidas em reféns, eternamente devedoras de quem as “protegeu” ou “olhou para elas”. Essa tem sido uma das grandes moedas de troca nas contabilidades eleitorais, fonte da sustentação popular de inúmeros governos. (ROLNIK, R., 2002, p.19)

Fotografia 8 - Ocupações próximas de áreas de alto risco



Fonte: perfilmorato.com.br

Fotografia 9 - Ocupação em área de risco – deslizamento de terras



Fonte: <https://fotospublicas.com/>

Fotografia 10 - Ocupações próximas à ferrovia



Fonte: www.perfilmorato.com.br

O município está inserido na sub-bacia Juqueri-Cantareira, os rios que cruzam a cidade são os ribeirões Tapera Grande e Euzébio Matoso. O sistema de drenagem natural do município é composto, principalmente, pelo Ribeirão Eusébio, Córrego Macuco e Córrego Tapera Grande.

Segundo informações contidas no Plano Municipal Específico dos Serviços de Saneamento Básico – drenagem Urbana - da Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos (SSRH, 2018) e pela Prefeitura de Francisco Morato - UGRHI 6, o córrego Ribeirão Eusébio passa por parte do Bairro Jardim Alegria, e apresenta pontos de inundação na Rua das Gaivotas, Avenida Ouro Preto e Avenida Itabirito. No encontro do Ribeirão Eusébio com o Córrego Macuco sofre com inundações frequentes em dias de chuvas intensas.

De acordo com informações do Grupo Executivo Local (GEL)⁶, tanto o Ribeirão Eusébio como o Córrego Macuco estão assoreados, ocasionando diversos pontos de inundação em Francisco Morato e em Franco da Rocha. Os bairros que têm em seu

⁶ Com o objetivo de melhorar a prestação do serviço de saneamento e a qualidade de vida da população, a Arsesp e a SIMA uniram esforços para a organizar e prestar esse serviço essencial à saúde pública da população e ao meio ambiente. Ao município compete designar uma equipe técnica responsável para compor o Grupo Executivo Local (GEL) que fornecerá as informações necessárias e acompanhará o desenvolvimento dos trabalhos para execução estudo. “Esses planos visam garantir a prestação dos serviços de saneamento básico de forma articulada com as demais políticas públicas. O objetivo é alinhar e promover o adequado desenvolvimento sustentável das cidades e a melhoria da qualidade de vida da população. Serão avaliados riscos epidemiológicos, ambientais, hidrológicos, socioeconômicos e as causas das deficiências apontadas nos sistemas de água e esgoto, além de modernizar os planos e torná-los compatíveis com a realidade.” Para saber mais consultar arsesp.sp.gov.br.

perímetro um córrego, como o bairro Jardim Alegria, Jardim Silvia, Jardim Vassouras e outros pontos da cidade apresentam constantemente deslizamentos de terra.

Nas últimas décadas houve enchentes e diversos pontos de alagamentos no município, conforme retratado em algumas fotos.

Fotografia 11 - Estragos causados pelas fortes chuvas no Jardim Silvia



Fonte: agenciabrasil.ebc.com.br

Fotografia 12 - Vista aérea de Francisco Morato



Fonte: Folha de São Paulo/2016

(<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/03/1749270-chuva-e-medo-levam-morador-a-deixar-francisco-morato-apos-duas-decadas.shtml>)

A canalização deficiente dos córregos e ribeirões, somado a falta de bocas de lobo para receber as águas que escoam pelas vias desta região acarreta inundações e paralisa o transporte para a população. As fotos que seguem denunciam os desafios que a cidade tem para solucionar.

Fotografia 13 - Enchente - região central de Francisco Morato



Fonte: Clima tempo, 2017

(<https://www.climatempo.com.br/noticia/2017/01/16/semana-com-tempo-instavel-em-sp-6585>)

Fotografia 14 - Rua Gerônimo Caetano Garcia - córrego passa entre as lojas



Fonte: SSRH, 2018

Na região central estão localizados a estação de trem, o terminal de ônibus, grande parte do comércio e serviços, e a própria prefeitura da cidade que também sofre com as enchentes. Com o piscinão funcionando esses impactos diminuíram em 2020, é perceptível à população o esforço da prefeitura em agilizar o processo de limpeza das ruas centrais assim que a chuva cessa, diminuindo o transtorno que a população enfrenta nesses dias de chuvas intensas.

A entrevistada Allana avalia a situação dessa forma:

Os rios não comportam as águas quando chove forte. A maioria deles a prefeitura soterrou, os rios são canalizados, mas não sei se eles calcularam a área de vazão né, porque não tem por onde escapar, o piscinão foi durante muito tempo local de depósito de lixo então também não comportava a água, então a gente tinha esse problema de enchente corriqueiramente. Hoje em dia amenizou, nas últimas chuvas amenizou, eu comecei a observar que até a política de limpeza da cidade começou a ser mais rápida, esse processo amenizou um

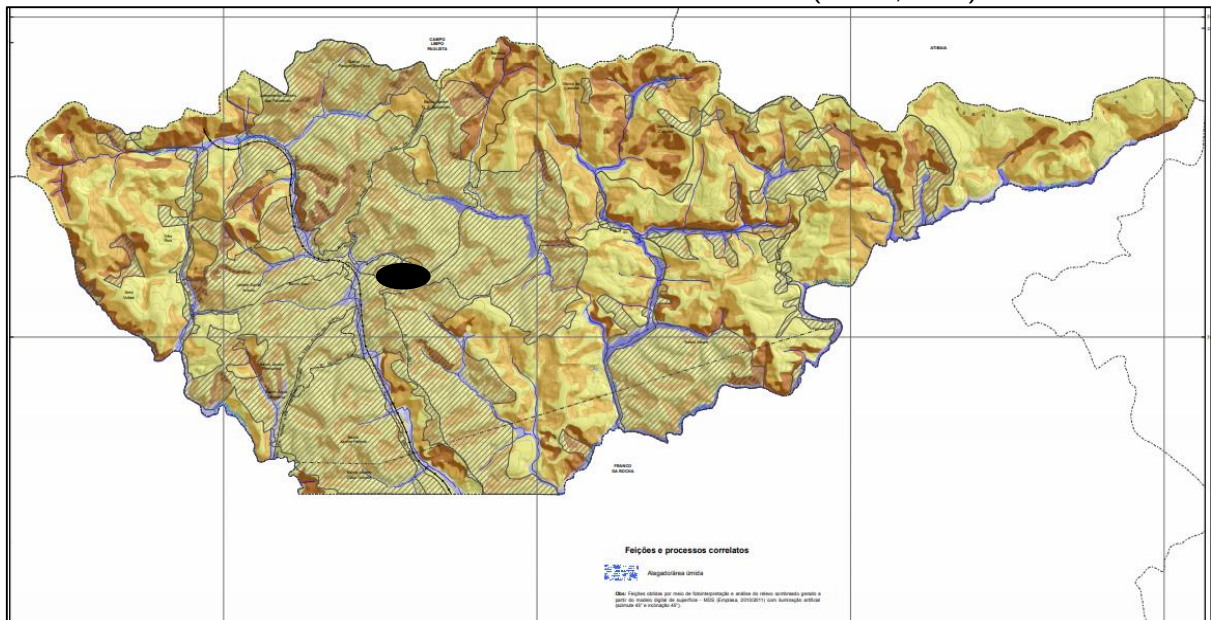
pouco, mas ainda ocorre, com menor frequência que ocorria tempos atrás.

Outra coisa foi o calçadão, uma parte que tinha durante muito tempo um riozinho eles fizeram um calçadão lá enorme, o motivo foi a questão das compras para favorecer o comércio, mas não se importando com a natureza, e sem se importar com a questão da enchente do que acontece ali no centro. Por ser a parte que mais alaga nenhum comércio conseguiu sobreviver, se foi essa estratégia de favorecer o comércio, o comércio que tinha ali não conseguiu ficar, tínhamos o banco do Brasil teve que se mudar porque não aguentou a quantidade de enchente, as lojas que muitas sofreram perderam muita mercadoria quando enchia e assim gerou desemprego junto com isso a instabilidade, todo comércio da região que vai contribuindo no final para conta geral.

O comércio que era entorno da estação hoje começou a expandir para os bairros para regiões que não alaga, mas o centro da cidade é o principal local do comércio e é o local que mais alaga.

Observa-se que a parte onde se encontra o centro de Francisco Morato representada no mapa pela figura oval na cor preta identifica a parte mais baixa da cidade concentrando o maior volume de água das chuvas e consequentemente causando alagamentos nessa área.

Fotografia 15 - Geografia de Francisco Morato
Secretaria de Saneamento e Recursos Hídricos (SSRH, 2018)



Fonte: <http://rigeo.cprm.gov.br/xmlui/bitstream/handle/doc/15174/CSFranciscoMorato.pdf?sequence=1>

4 MOBILIDADE URBANA E SUA RELAÇÃO COM A DESIGUALDADE SOCIAL

Este capítulo se propõe a apresentar como a mobilidade urbana se relaciona com a desigualdade social, principalmente no que se refere a pobreza e a exclusão social.

4.1 Mobilidade urbana e sua relação com a pobreza

A mobilidade é um tema que está presente nos atuais debates dos estudos econômicos, e mostram que a população de baixa renda é mais atingida com a ineficiência de um transporte precário e de alto custo, comprometendo boa parte da renda dos trabalhadores.

Mas o fundamental nesses debates é discutir que a falta de mobilidade urbana e de investimentos em transportes públicos limita as pessoas a exercerem seu direito de ir e vir e fundamentalmente de acessarem as oportunidades de trabalho que lhe garanta melhores condições de emprego e renda, estudo, lazer, saúde, cultura etc., contribuindo para ampliar o abismo ainda existente na qualidade de vida entre aqueles que tem mais e os que tem menos renda, agravando os níveis de desigualdade social.

Em vista disto, as leituras estatísticas e econômicas sobre mobilidade urbana, correm o risco de tornar oculta as suas dimensões sociais, políticas e territoriais, pois as necessidades de deslocamentos não são as mesmas entre as pessoas e os lugares que residem.

A renda da pessoa ou da família é afetada pela mobilidade urbana, a falta de emprego no município gera maior custo com o transporte público para ir trabalhar ou procurar emprego em outras regiões com mais oportunidades de trabalho.

A saúde é afetada pela mobilidade urbana, normalmente a população empobrecida tem mais problemas de acesso aos serviços de saúde pela escassez de hospitais no município, recorrendo a outras regiões para situações que necessita de cuidados especializados.

O saneamento básico é afetado pela mobilidade urbana, no que se refere ao destino inadequado do lixo, drenagem dos rios e córregos e limpeza dos bueiros, prejudicando os deslocamentos dos transportes e das pessoas quando chove e ocorre enchentes.

A educação é afetada pela mobilidade urbana, por falta de escolas técnicas e faculdades no município as pessoas precisam se deslocar para outras regiões em busca de qualificação.

O lazer é afetado pela mobilidade urbana, o município é carente de áreas de lazer, assim o deslocamento por transporte público para outras regiões é a única saída, porém, com a tarifa elevada são poucos os que saem do município.

A segurança é afetada pela mobilidade urbana, a falta de segurança expõe as pessoas ao risco de violência, a espera pelo transporte em bairros distantes da presença da justiça oficial causa nas pessoas um sentimento de insegurança e abandono do poder público.

Enfim, a mobilidade urbana permeia todas as atividades que envolve a vida das pessoas, quanto maior é a segregação socioespacial dos mais pobres, mais dependentes essas pessoas se tornam de deslocamentos para efetivar suas atividades básicas. O Observatório das Metrópoles afirma que o desenvolvimento urbano não pode ser desassociado das políticas de transporte, entre outras áreas prioritárias. Há estudos que mostram que o investimento em transporte coletivo é uma alternativa para o desenvolvimento econômico.

A pobreza enquanto uma categoria de análise social pode ser estudada a luz de diversos autores e várias linhas de pesquisa. Na área da economia (HOFFMANN, 1998); (LAVINAS, 2002) e ROCHA (2006) afirmam que pobreza significa viver numa situação em que não se tem recursos suficientes para viver dignamente ou pior ainda, não tem condições mínimas para suprir as necessidades básicas de sobrevivência.

Para Hoffmann, (1998) um procedimento usual para determinar a linha de pobreza consiste em obter, inicialmente, o valor de uma cesta de alimentos que atenda às necessidades nutricionais das famílias, levando em consideração os alimentos usuais das famílias de baixa renda. Em seguida esse valor é multiplicado por um coeficiente, tendo em vista as despesas necessárias com moradia, vestuário, transporte, saúde, educação etc.

Na mesma linha de pensamento Lavinias (2002) numa definição criteriosa diz que, podemos definir pobreza como um estado de carência, de privação, que pode colocar em risco a própria condição humana. Ser pobre é ter, portanto sua humanidade ameaçada, seja pela incapacidade de esforços e meios em prol da satisfação de tais necessidades.

Rocha (2006) discute a medição da pobreza, por intermédio do recurso “linha de pobreza” que separam os não-pobres dos pobres. De acordo com a autora a pobreza deveria ser definida não só a partir da insuficiência de renda, mas também pela falta de acesso ou pelo acesso precário às necessidades básicas complementares como saúde, habitação, educação etc.

Numa perspectiva geográfica, segundo Negri (2008), a população de baixa renda residente em uma região periférica significa,

muito mais do que apenas ser segregado, significa ter oportunidades desiguais em nível social, econômico, educacional, renda, cultural. Isto quer dizer que um morador de um bairro periférico pobre tem condições mínimas de melhorar socialmente ou economicamente. Implica, na maioria dos casos, em apenas reproduzir a força de trabalho disponível para o capital. Mas por que isso acontece? Acontece porque a maioria dos investimentos públicos é voltada para os bairros da classe de mais alta renda e, como os bairros da classe de baixa renda localizam-se em sua maioria longe do centro e das classes altas, os investimentos públicos acabam chegando – quando chegam – de maneira bastante precária. E isto se reflete nos índices de instrução, de saúde, entre outros. Infere-se, portanto, que estas pessoas estão fadadas a perpetuar o ciclo vicioso da pobreza, da miséria, da violência, aliada à falta de um Estado capaz de suprir todas as necessidades dessa população. (NEGRI, 2008, p. 136)

Dessa forma, quanto maior é a urbanização das áreas periféricas por uma população de baixa renda, maior é a necessidade de deslocamentos com transporte público, essas pessoas estão segregadas espacialmente e suas condições de mobilidade são limitadas, ao contrário da população com maior renda, usam prioritariamente o automóvel para se deslocarem.

Isso é percebido no perfil dos entrevistados (Edson-Advogado, Elisangela-Assistente Social, Adriano-Engenheiro de produção e Agnaldo-Geógrafo) para exercerem suas atividades laborais no próprio município de Francisco Morato ou fora dele, o deslocamento é realizado por automóveis próprios. A justificativa em optar pelo automóvel ao invés do transporte público é a falta de ônibus, a demora, o desconforto e o valor alto da passagem, segundo os entrevistados apesar do trânsito que fica caótico nos períodos das 6h às 8:30 e a tarde das 17:30 às 19h dificultando a circulação nesses horário tanto para sair do município como para circular dentro dele, ainda assim eles consideram que compensa usar o carro próprio.

Ainda nessa perspectiva territorial, a pobreza se expressa na segregação espacial dos mais pobres para as regiões periféricas da cidade de São Paulo, no caso

de Francisco Morato um município periférico e pobre, caracterizado pela baixa oferta de serviços públicos, ausência de infraestrutura básica e principalmente com problemas de transporte coletivo.

Segundo Marques (2005), esses elementos influenciam fortemente as possibilidades de alcançar bem individual e coletivo. Em outras palavras a relação entre segregação e pobreza produz, a desigualdade de acesso às oportunidades do mercado de trabalho, aos bens e espaços da cidade e aos benefícios advindos das políticas públicas. Em razão disso pode-se dizer que, a população nessa condição tem maior probabilidade de permanecerem e reproduzirem a pobreza.

Na perspectiva da cidadania Telles (2001, p.51), afirma que “[...] na ótica da cidadania, pobre e pobreza não existem. O que existe, isso sim, são indivíduos e grupos sociais em situação particulares de negação de direitos”.

A abordagem dessa autora, a partir da perspectiva da cidadania, introduz duas situações diversas de negação e privação de direitos que perpassam a questão social: por um lado, o pobre atado pelo destino ao mundo das privações, e, de outro, o cidadão que reivindica e luta por seus direitos. Segundo Telles refere-se, assim, de “[...] duas figurações opostas e excludentes da questão social”.

Complementando, para Costa (2001, p.32), a pobreza constitui um problema de cidadania. [...] por isso, a pobreza e algumas outras formas de exclusão social constituem um verdadeiro e relevante problema político. Não se trata, pois, de um problema periférico da sociedade, mas de uma questão central para um conceito moderno de democracia.

A contribuição de Pedro Demo para o entendimento da pobreza está em sua obra *Pobreza e Política*, (1998, p.20), o autor considera que “pobreza política é aceitar um Estado avassalador e prepotente”, “[...] conviver com um estado de impunidade, de exceção, de privilégio, em vez de um Estado de direito,” [...] não reivindicar direitos, mas os pedir, os suplicar, os esperar passivamente. É pobreza política entender o Estado como patrão ou tutela [...]”.

Continuando, o autor discute a ausência da conscientização política,

Pobreza não pode ser definida apenas como carência. Se assim fosse, não teria causas sociais. Talvez uma definição razoável seja aquela que a entende como “repressão do acesso às vantagens sociais”, denotando com isso que faz parte da dinâmica dialética da sociedade, que divide-se entre aqueles que concentram privilégios e aqueles que trabalham para sustentar os privilégios dos outros. Ser pobre não é

apenas não ter, mas ser coibido de ter. Pobreza é, em sua essência, repressão, ou seja, resultado da discriminação sobre o terreno das vantagens. (DEMO, 1998, p. 10)

Milton Santos (1979), chama a atenção dizendo que na maioria dos estudos sobre pobreza, são apresentadas definições estatísticas, que são levados em conta apenas critérios econômicos e de renda. Mas, como o próprio autor observa, [...] um indivíduo não é mais pobre ou menos pobre porque consome um pouco menos ou um pouco mais. A definição de pobreza deve ir além dessa pesquisa estatística para situar o homem na sociedade global à qual pertence, portanto, a pobreza não é apenas uma categoria econômica, mas também uma categoria política acima de tudo. Estamos lidando com um problema social. (SANTOS, 1979, p.10)

Nesse sentido definir a pobreza apenas como a insuficiência de renda para que uma família tenha suas necessidades básicas satisfeitas parece ser um enfoque muito simplista para o tamanho do problema, gerando uma compreensão parcial do fenômeno, sem levar em consideração vários aspectos de privações e carências.

Dentre as demais possibilidades de abordar a pobreza evidenciam-se aquelas que buscam identificar suas causas, com foco na relação entre produção de riquezas e os mecanismos de apropriação social, outras apontam seu caráter moral e religioso em detrimento do reconhecimento a premissas relativas à igualdade de direitos sociais e outras que identificam a pobreza no âmbito dos direitos regulados a partir do mundo do trabalho.⁷

Pode-se dizer que a pobreza não é só uma situação econômica decorrente de poucos recursos financeiros, mas de escolhas políticas que fazem das pessoas pobres cada vez mais pobres, pela dificuldade de não terem acesso aos bens e serviços que deveriam ser assegurados para todos os cidadãos.

É o que acontece quando a mobilidade se torna um fator limitante às pessoas que moram longe dos locais de maior atividade econômica, tornando desigual a oportunidade por uma vaga no mercado de trabalho, além de comprometer a produtividade por causa do cansaço e pelo tempo gasto até chegar ao seu destino, implicando a possibilidade de ascensão social e melhoria na qualidade de vida.

⁷ Entre esses estudos destacam-se as produções do IPEA e Fundação Getúlio Vargas - FGV.

A pesquisa de campo traduz essa realidade vivida pelo respondente Jonathan quando relata: “A CPTM costuma dar alguns problemas então já tive alguns problemas para sair de Francisco Morato porque o trem não estava funcionando”.

Quando solicitado para avaliar o que pensa a respeito dessa situação ele fala:

É complicado porque acaba atrapalhando toda a minha rotina né tanto no trabalho como a faculdade, acaba me impedindo de sair daqui e ir para São Paulo porque tanto o estudo como o trabalho fica em São Paulo, então se não tem esse transporte eu não faço, simplesmente essas atividades é interrompida. Tanto para sair daqui de Francisco Morato como para voltar também né, porque eu já tive problemas de ir trabalhar de manhã e chegar à noite eu não conseguir voltar pra casa ou demorar o dobro do tempo ou o triplo do tempo pra conseguir voltar também.

Ao fazer o questionamento “você acha que se o transporte fosse melhor você teria mais chances para melhorar de vida?” Jonathan se manifesta assim: “

Então, melhorar de vida não no sentido financeiro, eu acho que isso não mudaria muita coisa até porque a questão da acessibilidade, o transporte possibilita a acessibilidade a muitas áreas de São Paulo, porém, agora em questão de qualidade de vida com certeza, em relação a poder descansar mais se o transporte fosse mais rápido, a questão de estresse também, se o transporte não tivesse tantos problemas se ele não apresentasse tantas manutenções, falhas técnicas etc. isso melhoraria sim, mais na questão da minha saúde física e mental, poder descansar, ter mais calma para resolver as coisas, poder aproveitar melhor esse tempo. Mas o trem está melhorando, devagar, mais tá diminuindo os incidentes sim.

Na percepção do entrevistado o cansaço decorrente de um transporte coletivo ineficiente poderia ser recompensado se tivesse melhor qualidade, no entanto reconhece que existe melhorias no transporte sobre trilhos da Linha 7 Rubi – Jundiaí ao Brás – pois as falhas no funcionamento dos trens metropolitanos estão diminuindo.

Outra observação importante é o fato de o entrevistado não atentar para a relação entre melhoria financeira e melhoria na qualidade de vida, para ele mesmo se o transporte fosse melhor não mudaria a situação monetária, na sua percepção existe acessibilidade para vários locais em São Paulo não sendo isso um problema ou uma questão que influenciasse na melhoria da vida financeira, mas enfatiza que teria uma grande influência sobre sua qualidade de vida principalmente para descansar o físico e a mente.

Nesse caso a questão não está na acessibilidade do transporte, pois mesmo em condições precárias o transporte existe, o problema reside no fato da maior parte

da população de Morato não terem dinheiro suficiente para pagar os deslocamentos diários e sendo assim, deixam de ter acesso aos locais com maior possibilidade de empregos e de melhorar financeiramente sua condição social.

Numa linha de raciocínio diferenciada a entrevistada Allana, responde à pergunta “você acha que se o transporte fosse melhor você teria mais chances para melhorar de vida?”, de outra perspectiva, e diz o seguinte:

Sim, se o transporte fosse melhor teria mais chances para melhorar de vida, veja como você vai conseguir uma melhoria na condição de vida se você não tem o trabalho e acesso à educação, educação de qualidade! E se isso depende do transporte como conseguir mediar isso? Então o transporte está totalmente ligado a chances de melhoria de vida e a qualidade dela.

Quando realizada a mesma pergunta para Adriana, “você acha que se o transporte fosse melhor você teria mais chances para melhorar de vida?” ela responde:

Com certeza!!! Porque vai facilitar mais a vida das pessoas, as pessoas vão ter mais tempo né, com certeza melhoraria bastante, no meu caso eu faria uma academia para a minha própria saúde.

Tanto Adriana como Jonathan, consideram que se o transporte fosse melhor sua qualidade de vida relacionada à saúde melhoraria bastante.

Já Allana relaciona o transporte público de qualidade a melhoria de vida através do trabalho e da educação, fazendo a seguinte reflexão:

Em questão de tempo e distância, avaliando porque alguns dias consigo fazer o trajeto em quarenta e cinco minutos e outros dias faço em uma hora e quinze minutos o mesmo trajeto. Se fosse melhor e se fosse esse tempo menor, no meu dia estou falando de trinta minutos praticamente, ida e volta teria uma hora a mais, de descanso ou uma hora que eu posso investir ou que eu conseguiria chegar em algum curso que eu desejo e que pela distância do local de trabalho não daria, quando eu trabalhava em São Paulo eu não conseguia fazer muitas coisas que eu desejava porque nesse cálculo de trajeto não dava.

Na questão da educação/trabalho de assumir aulas em outra escola, não dá, não dá porque uma escola é muito longe da outra e se eu tiver que esperar um ônibus pra chegar naquela escola eu não vou conseguir chegar, então essas aulas eu deixo de assumir por conta disso. Eu poderia ter pegado nessa última atribuição mais aulas, mas pela questão de estar em Caieiras, o tempo de trajeto que levo até lá no caso o bairro das Laranjeiras é muito grande, se eu perco um ônibus eu deixo de ter duas aulas a mais. Pra conseguir chegar mais cedo no ponto e não perder aquele ônibus e conseguir chegar na outra escola a tempo eu tive que pegar menos aula, senão eu corro o risco

de perder aquele ônibus porque tenho que pegar o trem e pegar um ônibus pra ir e corro o risco de chegar no outro lugar atrasada. Então pra não correr o risco eu deixo, se eu deixo de trabalhar eu deixo de ganhar, é pouco, é pouco, mas se a gente for contar de pouquinho em pouquinho no final falta para alguma coisa né.

Por exemplo na questão de trabalho, é por isso que muitos lugares não aceitam quem mora em Francisco Morato, eles dão preferência para quem mora na região, então muitas vezes você deixa de conseguir um trabalho que nem é pela sua qualificação, mas pelo local que você mora, que você reside, então influência super, no caso de Morato na linha 7 mega influência.

Como pode-se observar, até este ponto do trabalho a segregação da população pobre que foi expulsa da cidade, adensou os bairros e municípios dormitórios distantes de serviços básicos e essenciais para o cotidiano das pessoas, é o caso de Francisco Morato, especialmente nos sistemas de transportes, não acompanhou o crescimento na mesma velocidade que aumentou sua ocupação populacional.

4.2 Mobilidade urbana e sua relação com a exclusão social

Em determinados grupos sociais a pobreza gera maior desigualdade social que gera maior exclusão social, nessa perspectiva a mobilidade urbana tem um papel fundamental sobre a população que se encontram nessa situação.

A mobilidade pode minimizar as desigualdades sociais, se a condição para o deslocamento for:

- de valor acessível para as pessoas com baixa renda sem comprometer parte importante do seu ganho com o transporte,
- se for mais rápido a fim de que o tempo não seja desperdiçado no trajeto e ser mais bem aproveitado com outras atividades de estudo, lazer, consumo e convívio familiar e,
- se for integrador nos diferentes modais, justamente para garantir o alcance a vários pontos da cidade com o custo de uma passagem.

Diferente da realidade atual, a mobilidade tal como pretendida aqui, traria inclusão das pessoas com mais oportunidades para trabalho e estudo, aspectos fundamentais para diminuição das desigualdades, bem como saúde, cultura e lazer proporcionando melhor qualidade de vida aos cidadãos.

Aldaíza Sposati (1999), considera a exclusão como negação da cidadania, estabelece uma importante distinção conceitual entre pobreza e exclusão. Segundo a

autora enquanto a pobreza refere-se à impossibilidade de obtenção de bens e serviços, a exclusão social está associada à impossibilidade de aquisição de outros elementos de ordem social e comportamental, estando os excluídos submetidos e expostos a problemas como o desemprego, a restrita capacitação, a baixa renda, a precarização da saúde, da habitação e do transporte, a perda de identidade familiar e comunitária, bem como diversas outras formas de violência, onde se inclui a insegurança.

A entrevistada Ana confirma o que Sposati (1999) pontuou acima, no quesito distância das oportunidades de emprego e transporte público, e como a mobilidade urbana interfere no momento de contratação do empregado dizendo:

Além de ser longe, eu moro em Francisco Morato, eu já fui trabalhar em Moema em Ibirapuera, as pessoas acham longe a distância e os patrões as vezes não querem pagar duas conduções só quer dar uma condução. Assim da minha casa até a estação tenho que pegar uma condução, chegando na estação eu tenho que pegar o trem, desço na Luz e faço baldeação até a Santa Cruz depois pego a linha Lilás para pegar outro trem até o bairro de Moema, e chegando em Moema eu tenho que ir a pé andando porque a patroa não vai querer pagar outra condução, então a gente tem essa dificuldade da distância do trabalho, aí quando você arranja o trabalho e tá tudo certinho eles perguntam mora aonde? Em Francisco Morato, nossaaaaa é muito longe , vai chegar atrasada, porque as vezes o trem também tá com problema e atrasa, aí tem essa dificuldade pra gente aqui, porque aqui até hoje as pessoas costuma chamar aqui de cidade dormitório porque a gente sai de manhã bem cedinho pra trabalhar e só chega a noite pra dormir, pela distância a gente se cansa mais na condução do que no trabalho, de tanta condução que você pega, você sai do trem entra no metrô, sai do meto entra no trem e é assim,(entendeu), e já fiquei sem trabalhar por isso.

Quando questionada se ela tinha alguma estratégia para diminuir o valor do custo com o transporte, prontamente diz que anda a pé, mas demonstra uma preocupação com a violência e a falta de segurança ao caminhar sozinha, avaliando que muitas vezes é necessário analisar o custo-benefício e verificar o modo mais seguro, mesmo que tenha que arcar com esse custo.

Olha só, se eu for a pé tem que sair de casa uns quarenta minutos a uma hora mais cedo e ir adamando (se entendeu), mas aí depende do horário porque as vezes a gente sai cedinho e ainda tá escuro, é perigoso ir na pista (se entendeu), aparece muita gente que não trabalha e aproveita a oportunidade que vai a mulher sozinha pra assaltar (se entendeu), então as vezes tem coisa que as vezes não compensa, já acostumei, então eu vou tirar do meu próprio bolso pra ir trabalhar ser descontada na minha diária pra não ir a pé, já

aconteceu, quando a patroa compreende a distância que eu moro, aí ela fala assim pra mim, não tem problema Ana você pode chegar as 9h e sai as 17h, aí pra mim tá ótimo, porque to indo no claro tem muita gente que me acompanha, é um caminho só e todo mundo desce pra estação, (se entendeu) se não, eu tenho que pegar uma condução de qualquer jeito, pra ir até a estação e depois outra até o trabalho.

Ainda sobre estratégias utilizadas para economizar com o transporte em Francisco Morato a entrevistada Elisangela considera,

Eu acho o transporte público de Morato muito caro, pelo preço que a gente paga poderia ter mais conforto mais acessibilidade, ter mais ônibus nas linhas, por exemplo, quando eu venho de carro da minha casa até meu trabalho eu gasto no máximo 20 a 25 minutos, quando eu uso o transporte público eu gasto 1h, por causa da espera do ônibus, essa questão do tempo é bem complicada. Eu acho que tudo aquilo que não é competitivo, acomoda, e aqui em Morato só tem uma empresa de ônibus, então vira monopólio, a questão da melhoria fica no tempo deles e não na necessidade da população. Quanto ao deslocamento das pessoas em Francisco Morato, aqui a gente tem um hábito, mas não é um hábito porque a gente quer é por necessidade, de andar muito a pé, mesmo sendo uma cidade de morros as pessoas andam muito a pé porque não tem dinheiro para pagar a condução, a gente vê muito as pessoas carregando peso, crianças no colo, mas andando a pé por causa do valor da passagem. Hoje existe no município o transporte por aplicativo as pessoas formam grupos para chamar o carro e assim baratear a corrida, então assim as pessoas criam estratégias, por exemplo se eu moro lá no morro, eu desço a pé pra estação porque é descida pra economizar e na hora de voltar que eu tenho que subir porque é morro aí eu pago a passagem, isso é muito comum aqui.

Quanto mais afastado a pessoa está do centro de Morato maior será sua imobilidade. Os bairros distantes em que os ônibus não conseguem transitar por ser uma região acidentada é justamente onde se concentra mais gente, os pontos de ônibus são distantes da residência e as pessoas precisam andar a pé para conseguir uma condução ou decidir fazer todo percurso caminhando.

Umas das queixas dos entrevistados é o alto custo da tarifa em relação, a condução não confortável, poucos ônibus na linha, intervalo entre um ônibus e outro muito grande, ônibus já sai do ponto final ou inicial lotado sem condição de entrar mais ninguém. Segundo a percepção dos entrevistados a viagem nem é tão longa, mas o trânsito faz da viagem muito demorada.

Segundo a entrevistada Allana “somente a empresa 99 tem autorização para trabalhar na região”.

A entrevistada reconhece que quando o aplicativo chegou no município valia a pena contratar o serviço pois o valor pago por viagem sairia mais barato em relação ao ônibus e seria uma alternativa para não ir a pé, mas com o passar do tempo o valor da corrida ficou muito caro e já não é mais vantajoso, assim o que parecia ser uma concorrência ao transporte público deixou de ser em pouco tempo, “pegar transporte por aplicativo somente de vez em quando”, declara a entrevistada.

Ainda sobre estratégia para diminuir o custo com o transporte a fala do padre Willian demonstra outra preocupação que diz respeito a falta de regularização dos motociclistas e a falta de fiscalização do poder público

Eu vejo muito a dependência de moto, é uma cidade de muitos morros e falta planejamento e até uma campanha educativa. Porque você vai vendo os jovens e adolescentes sem carta de motorista sem preocupação nenhuma, mas já adquirindo moto, eles não tem o poder econômico para requerer um carro que é muito caro, então eles recorrem as motocicletas, então eu vejo uma cidade com muitas motocicletas, mas também de uma tremenda irregularidade, muitos jovens vão nessa facilidade de adquirir a moto, é mais barata, para se locomoverem por Morato que tem essa geografia de morros e tudo mais...tem bairros muito distantes do centro e de outros locais, aí é uma maneira que eles utilizam para poder sair de casa, eu vejo muitas bicicletas, mas a motocicleta em primeiro lugar e depois o trem.

Outro problema que a cidade enfrenta é não ter o bilhete único e nem interligação que ajudaria muito no deslocamento das pessoas, mas ainda existe outro tipo de mobilidade utilizada normalmente em cidades do interior, mas ainda existe em Morato o transporte por animal, conforme comenta o entrevistado padre Willian

Aqui em Francisco Morato a população não tem aquilo que as outras cidades têm que é o bilhete único, que você pode descer num certo terminal e pegar outro ônibus, não, aqui se você está num bairro e que ir para outro você tem que pegar dois ônibus, não tem uma interligação, isso não existe na cidade. E você acredita que aqui tem muito cavalo, porque é uma cidade interiorana que se desenvolveu com a tecnologia e com a globalização só que o povo não conseguiu acompanhar. Então quando se anda nos bairros distantes você encontra muitas casas com cavalos e inclusive somando com a cultura existente no município da cavalgada, porque nesses bairros de fronteiras a maioria das casas moram caseiros e eles utilizam os cavalos, ainda permanece com essa mobilidade, frequentemente você vê as pessoas andando de cavalo e de charrete na cidade.

Diante do exposto pode-se considerar que para além da baixa renda a exclusão está presente na discriminação social e socioespacial da população que gasta mais com deslocamentos por residirem distante dos locais de trabalho, já é sabido pelas

pesquisas em orçamento familiar que entre os mais pobres o item que pesa no orçamento da família é o transporte público, indicando por si só uma exclusão social.

A exclusão social ou processos sociais excludentes, existem no Brasil desde os tempos da Colônia, passando pelo Império, Repúblicas Velha e Nova até os dias atuais. Portanto trata-se de um assunto bem presente em nossa sociedade.

A partir da década de 1990, a noção de exclusão social ganhou um espaço ampliado nos estudos da área das ciências sociais. O debate acerca das percepções sobre exclusão social passa a ser relevante, principalmente quando levado em conta que políticas públicas vêm sendo formuladas a partir do que se entende por exclusão social.

Mas antes de tudo, é importante saber, segundo Dupas (1998, 2000), que o debate sobre exclusão social surgiu na Europa na esteira do crescimento dos sem-teto e da pobreza urbana, da falta de perspectiva decorrente do desemprego de longo prazo, da falta de acesso a empregos e rendas por parte de minorias étnicas e imigrantes, da natureza crescentemente precária dos empregos disponíveis e da dificuldade que os jovens passaram a ter para ingressar no mercado de trabalho, “[...] a exclusão seria em sua essência multidimensional, incluindo uma ideia de falta de acesso não só a bens e serviços, mas também à segurança, justiça e a cidadania, ou seja, relaciona-se a desigualdades econômicas e políticas, culturais e étnicas, entre outras”. (Dupas 2000, p.20).

Ainda, segundo o autor, os principais aspectos em que a exclusão social se apresenta, diz respeito: à falta de acesso ao emprego (desemprego de longo prazo, regular, precário e parcial), a falta de equipamentos públicos essenciais, a falta de educação de qualidade, à falta de segurança e justiça, no acesso à moradia digna e serviço comunitário, e a exclusão dos direitos humanos em geral.

Sem dúvida alguma, o Brasil confirma, infelizmente, uma enorme desigualdade na distribuição de renda e elevados níveis de pobreza. Um país tão desigual, exposto ao desafio histórico de enfrentar uma herança de injustiça social, que excluiu parte significativa de sua população do acesso a condições mínimas de dignidade e cidadania.

Partindo dessa constatação o texto pretende trazer contribuições que ajudarão entender primeiro a noção de exclusão social e na sequência sua relação com a mobilidade urbana.

Os autores Martins, (1997 e 2002), Demo (1998), Sposati (1999) e Sawaia (2001) compartilham na mesma perspectiva, que a análise da noção de exclusão é dada pela ótica da contradição.

Os sociólogos José de Souza Martins (1997) e Pedro Demo (1998) são críticos do conceito de exclusão social, no que diz respeito a quebra dos vínculos sociais e propõem novos elementos para pensar a exclusão social.

Avaliando a exclusão social a partir das características da sociedade capitalista moderna o teórico (Martins, 1997, p.10) analisará o uso da terminologia e sua banalização, “como se os muitos aspectos problemáticos da realidade social estivessem à espera de quem os batizasse, lhes desse nome e não estivessem à espera de quem lhes descobrisse os significados ocultos e ocultados, os mecanismos invisíveis da produção e reprodução da miséria, do sofrimento, das privações”.

Para Martins (2002) “a sociedade que exclui é a mesma que inclui e integra”. O problema da exclusão nasce com a sociedade capitalista e é típico dela, mas justamente com o problema da inclusão. Trata-se de duas faces da mesma moeda, dois momentos diferentes de um só processo. O autor aponta ainda que “ao invés de a palavra expressar uma prática, rica aliás, ela acaba induzindo a uma prática, pobre aliás, que “[...] rigorosamente falando, não existe exclusão: existe contradição, existem vítimas de processos sociais, políticos e econômicos excludentes, existe o conflito pelo qual a vítima dos processos excludentes proclama seu inconformismo, seu mal-estar, sua revolta, sua esperança, sua força reivindicativa e sua reivindicação corrosiva”. (Martins, 1997, p.14)

Em concordância com Martins (1997), Sawaia (2001, p.8-9) entende que a exclusão social é processo complexo e multifacetado, ou seja, uma configuração de dimensões materiais, políticas, relacionais e subjetivas. Trata-se de um processo dialético, pois só existe em relação à inclusão. “Não é uma coisa ou um estado é processo que envolve o homem por inteiro e suas relações com os outros.”, “a sociedade exclui para incluir e esta transmutação é condição da ordem social desigual, o que implica o caráter ilusório da inclusão”. Para essa autora, estamos todos incluídos de alguma forma, decente ou não, digno ou não, no circuito reprodutivo das atividades econômicas, sendo que a grande maioria se encontra inserida por intermédio da insuficiência e das privações, que se desdobram para fora do econômico, o que caracteriza a “dialética exclusão/inclusão”. Na sequência, a autora também afirma que a dialética exclusão/inclusão não se explica somente pela via

econômica, mas sim, por formas de legitimação social e individual que “manifestam-se no cotidiano como identidade, sociabilidade, afetividade, consciência e inconsciência”

Martins (1997) faz um alerta dizendo que o rótulo acaba se sobrepondo ao movimento que parece empurrar as pessoas, os pobres, os fracos, para fora de suas “melhores” e mais justas e “corretas” relações sociais, privando-as dos direitos que dão sentido a essas relações. Quando, de fato, esse movimento as está empurrando para “dentro”, para a condição subalterna de reprodutores mecânicos do sistema econômico, reprodutores que não reivindicam nem protestem em face de privações, injustiças e carências.

O autor reforça que é preciso, pois, estar atento ao fato de que, mudando o nome de pobreza para exclusão, podemos estar escamoteando o fato de que a pobreza hoje, mais do que mudar de nome, mudou de forma, de âmbito e de consequências. [...] temos de admitir que a ideia de exclusão é pobre e insuficiente. Ela nos lança na cilada de discutir o que não está acontecendo exatamente como sugerimos, impedindo-nos, portanto, de discutir o que de fato acontece: discutimos a exclusão e por isso, deixamos de discutir as formas pobres, insuficientes e, às vezes, até indecentes de inclusão.

Segundo Martins (1997, p.21-22) a nova desigualdade separa materialmente, mas unifica ideologicamente. Já as novas categorias sociais geradas pela exclusão degradam o ser humano, retiram-lhe o que é historicamente próprio – a preeminência da construção do gênero humano, do homem livre num reino de justiça e igualdade. Recobrem e anulam o potencial de transformação das classes sociais e, por isso, tendem para a direção contrária, para o conformismo, para o comportamento anticivilizado e reacionário da reoligarquização do poder, do renascimento dos privilégios de alguns como contrapartida da privação de muitos, da violência privada, da nova modalidade de clientelismo que é o clientelismo ideológico derivado da colonização do imaginário do homem comum, especialmente dos pobres, através do consumismo dirigido.

O conformismo imobiliza as pessoas frente a injustiça e a opressão, mas o inconformismo possibilita a reinvenção de novos caminhos que levam à emancipação e são, certamente, questões que dependem diretamente da luta em favor da cidadania, luta a ser vencida somente mediante a construção de novos padrões de justiça e inclusão social. Nessa perspectiva o entrevistado Edson relata,

Durante um tempo a gente fica na militância mas cansa, a gente fala sozinho parece um louco porque as pessoas se calam, acredito que isso não é um processo normal, se não, vou achar que o nosso povo é preguiçoso e acomodado e não é, nosso povo trabalha demais e talvez pela exaustão do trabalho no dia a dia que é submetida a mulher principalmente não tem energia para que consiga se dedicar a outra coisa porque ela já está exausta por conta do trabalho, por conta da família, por conta da violência dentro da própria casa muitas vezes proferida pelo marido, filho ou da mãe para com os filhos.

Outro crítico do conceito de exclusão social é Pedro Demo (1998), do seu ponto de vista, a exclusão social é um problema estrutural das sociedades capitalistas, pois é produzida pela própria lógica do sistema que promove a desigualdade social. As causas desse problema, segundo ele, não são de ordem puramente econômica e, sim, sobretudo, política. Em sua visão, é impraticável falar de exclusão sem a conotação política que a envolve intrinsecamente.” É muito difícil incluir os pobres, quando não se sabe, ou não se quer saber, a maneira pela qual foram excluídos” (DEMO,1998, p.33) para ele a exclusão social é um problema muito mais de ordem política do que econômica.

O autor destaca que a exclusão não está relacionada somente com a pobreza econômica, enfatiza a questão política da pobreza, afirmando: “[...] o cerne mais duro da pobreza é político. Exclusão social não é só não dispor de bens essenciais, é sobretudo, não conseguir alçar-se à condição de sujeito capaz de comandar seu destino. Nega-se não só acesso material, mas principalmente a autonomia emancipatória.” (DEMO, 1998, p.36).

De acordo com o autor a carência material é a face externa da exclusão política. A caracterização da pobreza a partir de números mensuráveis relativos à carência material, obscurece o "cerne político da pobreza" ou o que o autor chama de "pobreza política". Ser pobre não é apenas não ter, mas sobretudo ser impedido de ter, o que aponta muito mais para uma questão de ser do que de ter. (DEMO, 1998 p.2)

Sposati (1999) considera difícil chamar o termo exclusão sem que se pense, imediatamente, na pobreza. A pobreza e a exclusão social estão intimamente relacionadas, o conceito de exclusão social amplia o conceito de pobreza, para além da produção de bens e serviços. Se por um lado a pobreza é carência, privação e falta de renda a exclusão pode ser entendida também como discriminação e estigmatização.

Para a autora, o excluído pode ser o que tem sexo feminino, cor negra, opção homossexual, é velho etc., isto não significa que o pobre não possa ser discriminado por ser pobre, mas a exclusão inclui o abandono, a perda de vínculos, o esgarçamento das relações de convívio, que necessariamente não passam pela pobreza. A exclusão social inclui, além da insuficiência de renda, a discriminação social, a segregação espacial, a não-equidade e a negação dos direitos sociais. A exclusão social é, desse modo, uma situação de privação não só individual, mas coletiva.

Em conformidade com Demo (1998), Sposati (1998) afirma que as situações de exclusão seriam caracterizadas pela carência de serviços públicos essenciais, impossibilidade de reivindicação dos direitos sociais, falta de participação política, viver em situações de violência ou sob precárias condições de vida. Nesse sentido, Sposati (1999) sugere a instalação de padrões mínimos de dignidade humana que devem ser garantidos pelo Estado e que esses respectivos padrões devem consolidar e regular tais garantias, no entanto a efetivação é consequência das exigências e pressões da sociedade civil

Outro autor que também questiona o conceito de exclusão social é (Castel, 1998), para ele, a exclusão social impossibilitaria a visualização de um processo mais amplo e nenhum indivíduo ou grupo social poderia ser excluído e colocado à margem das relações sociais. Por esse motivo, o autor defende o conceito de [...] desfiliação, significando uma ruptura de pertencimento, de vínculo societal. "Efetivamente, desafiado é aquele cuja trajetória é feita de uma série de rupturas com relação a estados de equilíbrio anteriores, mais ou menos estáveis, ou instáveis". Estão aqui consideradas as populações com insuficiência de recursos materiais e aquelas fragilizadas pela instabilidade do tecido relacional, não somente em vias de pauperização, mas de desfiliação, ou seja, perda de vínculo societal. "O que chamei de desfiliação não é o equivalente necessariamente a uma ausência completa de vínculos, mas à ausência de inscrição do sujeito em estruturas que têm um sentido".

Em outras palavras, para Castel (1998) a desfiliação é definida com uma ruptura de pertencimento, encarando como se houvesse anteriormente uma situação de equilíbrio então inconstante, tanto pela falta de recursos materiais como nas relações sociais, portanto, não se trata de entrar na pobreza, mas de perder os vínculos com a sociedade que a delimita.

Sobre esse aspecto o depoimento da entrevistada Ana com relação a perda de vínculos familiares e a ruptura com os lugares que costumava frequentar confirma a discussão apontada por Castel (1998),

Taí, você tocou num ponto muito importante, porque os meus parentes eles moram longe, uma mora em Osasco outros moram em Mauá (se entendeu) outros moram na Vila California em São Caetano, então assim, pra mim sair de casa pra ir visitar um parente eu tenho que me programar bem e sair cedo de casa porque você chega na estação no final de semana que é um dia que o trem devia tá bom pra você visitar um parente pra dar tempo pra você aproveitar aquele dia e vir embora, você não tem isso.

Você chega na estação aí o trem leva 40 minutos pra sair (se entendeu) e vai chegando nas outras estações vai parando, fica cinco minutos numa estação, fica mais cinco na outra quando você vai chegar no destino que você quer, no caso eu vou até Mauá eu já gastei daqui até Mauá uma hora e meia quase duas horas, quando chega na estação de Mauá eu tenho que esperar mais quarenta minutos para aparecer um ônibus pra mim chegar na casa do meu irmão, quando eu vou chegar na casa do meu irmão é quase meio dia, meio dia e meio, então você perde muito tempo na condução pra passear, então você tem vontade de sair mas também na mesma hora você pensa de ir e já tá pensando na volta pra casa, ou você almoça na casa do seu parente e conversa meia hora ali e já pensa no retorno, (se entendeu), porque você vai chegar em casa à noite.

Então você não aproveita o final de semana pra ir passear na casa de amigos pra ir pra num parque tipo do Ibirapuera, no parque Vila Lobos no parque da Água Branca, você perde muito tempo na condução então você acaba não saindo de casa. Vou falar pra você desde quando eu moro aqui desde 1994 eu nunca mais fui no parque do Ibirapuera. No museu do Ipiranga que eu gostava muito quando eu era solteira. No parque da Água Branca eu nunca fui pelo motivo da condução, vontade de sair a gente tem mas quando pensa na condução, se você está trabalhando chega o final de semana quando você pensa de pegar o trem pra visitar um parente você tá acabada e não tem mais vontade de sair.

Nesse diálogo com a entrevistada é possível perceber a fragilidade dos vínculos familiares e sociais em decorrência de uma mobilidade urbana ineficiente, a perda desses vínculos que são tão importantes para o convívio familiar e social segrega as pessoas em seus guetos, imobilizando-a em seu espaço local.

A carência de mobilidade urbana e a exclusão social estão associadas à impossibilidade de aquisição de outros elementos de ordem social e comportamental, ficando a população empobrecida submetida e exposta a problemas como o desemprego, a pouca capacitação, a baixa renda, a precarização da saúde, da habitação e do transporte, a perda de vínculos familiares, a escassez de lazer, esporte e cultura, bem como diversas outras formas de violência, onde se inclui a insegurança.

Nas palavras de Sposati (1999), a exclusão social inclui, além da insuficiência de renda, a discriminação social, a segregação espacial, a não-equidade e a negação dos direitos sociais. A exclusão social é, desse modo, uma situação de privação não só individual, mas coletiva.

Enfim, uma mobilidade urbana deficiente, aliada a segregação periférica e ao baixo poder aquisitivo da maioria das pessoas residentes nesta região, contribui para ampliar a condição de exclusão social e reprodução da pobreza.

De acordo com o exposto até agora a pobreza e a exclusão social têm se intensificado ao longo do tempo e deixado cada dia mais evidente sua concretização no espaço urbano pois trata-se de situações que envolve a informalidade, a irregularidade, a ilegalidade, a baixa escolaridade, a baixa renda, a raça, o sexo, a origem, e principalmente, a falta de voz para essa população.

5 A LABUTA DOS MORATENSES NOS DESLOCAMENTOS DIÁRIOS

Propõe-se neste capítulo mostrar como os moradores de Francisco Morato enfrentam as dificuldades ao saírem de casa para trabalhar, estudar ir ao médico ou realizar atividades de lazer aos fins de semana: alto custo da passagem, a demora do transporte no ponto de ônibus ou na estação de trem, a distância do local de moradia para os locais de trabalho ou lazer e por fim o cansaço acumulado do dia a dia que acaba desestimulando as pessoas saírem de casa.

5.1 Os problemas enfrentados no dia a dia pela insuficiência de transporte

Uma parceria entre o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana, e o Instituto Pólis, resultou na seguinte discussão:

Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de Mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito. (Instituto Pólis, 2005)⁸

De acordo com o Observatório das Metrópoles (2015, p.290), três fatores são fundamentais para entender a questão da mobilidade urbana: primeiro a piora das condições de mobilidade urbana e sua relação direta com o bem-estar das pessoas; segundo os modelos de urbanização e organização socioespacial afetam diretamente as condições de mobilidade e terceiro refere-se à organização do sistema de mobilidade que, por ser um aspecto central da organização socioespacial dos espaços

⁸ Para saber mais consultar: <https://polis.org.br/publicacoes/mobilidade-urbana-e-desenvolvimento-urbano-conheca-o-anteprojeto-de-lei-da-politica-nacional-de-mobilidade-urbana/>

metropolitanos, provoca efeitos diversos sobre as condições de vida e de reprodução social, a exemplo das oportunidades no mercado de trabalho.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, que teve suas diretrizes instituídas pela Lei 12.587/2012, determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem Planos de Mobilidade com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada.

A partir de 2015 o transporte foi inserido no catálogo dos direitos sociais no Art. 6º da Constituição Federal, “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”, e, para garantir o direito de “transporte”, são necessários dados e estudos para propor políticas públicas de mobilidade urbana.

Na legislação brasileira está garantido uma política pública hipoteticamente eficiente quando o assunto é mobilidade urbana. Existem leis que auxiliam na melhoria da mobilidade nas cidades, como:

- o Estatuto das Cidades;
- a Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012 - institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e afirma nos parágrafos seguintes que:

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. (Estatuto das cidades)

- a Lei 13.089 – sancionada em 12/01/2015, conhecida como Estatuto da Metrópole, tem como objetivo promover a integração de ações entre os municípios que formam uma metrópole, em parceria com os governos Estadual e Federal. Essas ações teriam funções públicas de interesse comum, ou melhor, que seja inviável para um município realizar sozinho ou que cause impacto em municípios vizinhos. São exemplos: transporte público, saneamento básico, habitação e destinação final de lixo. (Estatuto da Metrópole)

- a recente Lei 13.683/18, que trouxe pequenas alterações nas duas leis anteriores.

Essas leis obrigam os municípios a terem um Plano de Mobilidade Urbana que atenda as condições por exemplo de ciclovias e ciclofaixas, sustentabilidade no transporte público, asfaltamento das ruas e calçadas em boas condições para o pedestre andar, iluminação pública, proteção de áreas ambientais, entre outros.

Sendo assim entende-se que a mobilidade urbana é a capacidade de atender as necessidades da sociedade de se deslocar livremente a fim de realizar as atividades desejadas. Portanto, um plano de mobilidade urbana, deverá constar que o deslocamento deve ser descomplicado, com menor custo e maior rapidez proporcionando melhor qualidade de vida às pessoas.

Francisco Morato já dispõe de uma série de leis que discorrem sobre a organização e coordenação dos modos de transportes, de serviços e de infraestruturas, que são reguladoras do plano de mobilidade. O Plano de Mobilidade Urbana de Morato tem como objetivos reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (Plano de governo de Francisco Morato, 2021-2024)

Mas entre a idealização do Plano de Mobilidade Urbana e a realidade vivenciada pelos moradores existe muito a se fazer.

Com o crescimento da população em Francisco Morato, aumentou também as demandas por vários serviços como a educação, saúde, habitação, trabalho, estudo, lazer e principalmente um transporte público acessível a toda população. Mas há pouco investimento público no transporte coletivo, deixando a margem os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de deslocamento.

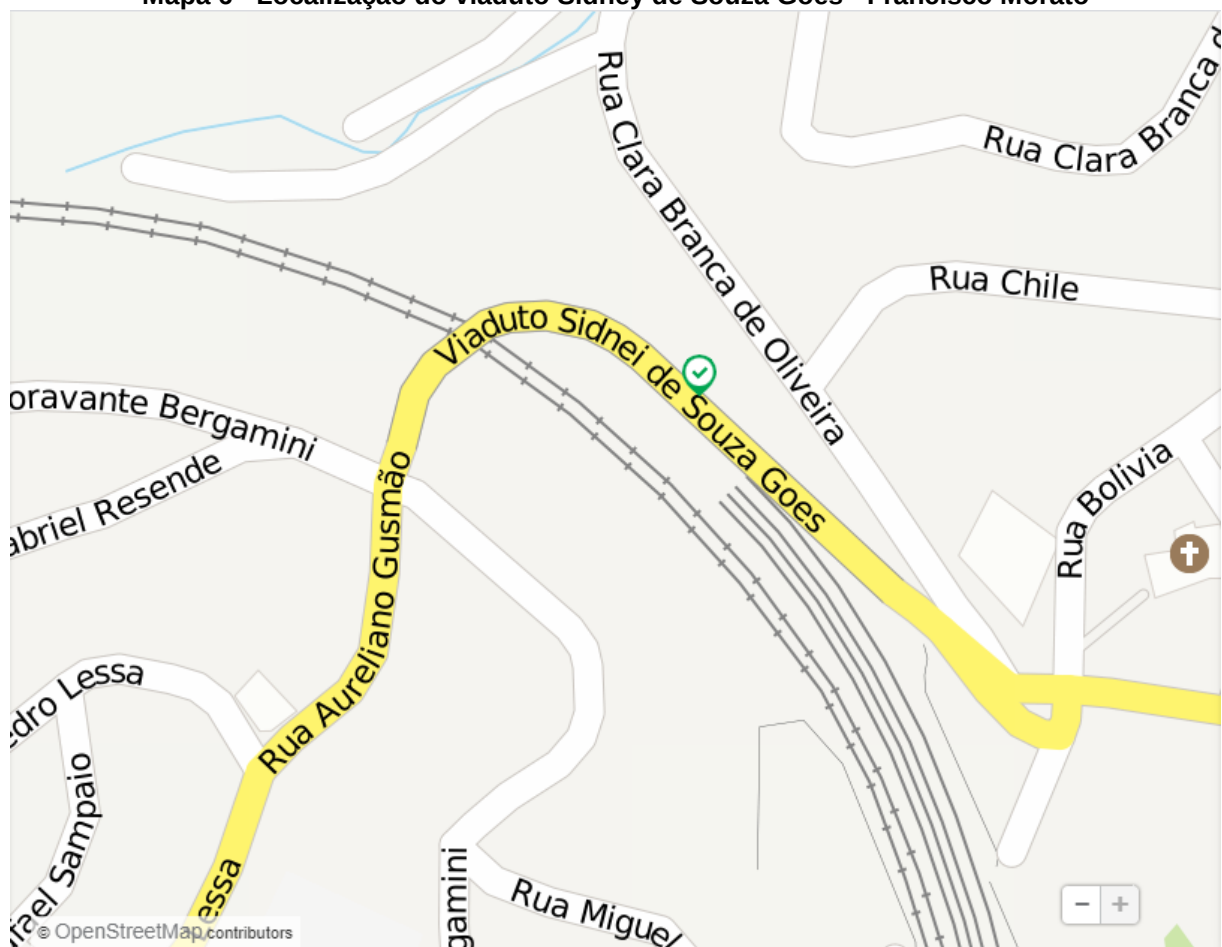
Se entende que a mobilidade urbana é um desafio para o município e deve ter prioridade para atender a toda população.

Na pesquisa de campo ao questionar se a participante havia deixado de sair de casa para trabalhar, estudar ou procurar trabalho por problemas com o transporte público a entrevistada riu e disse:

Já!!!!, pra estudar, eu tinha dificuldade para ir para Jundiaí, não tinha como, tinha que ser de trem, no caso como eu estudei em Campo Limpo, e quando chovia muito os trilhos alagavam então o trem quase não conseguia passar, cheguei ir pra faculdade e eu ver praticamente os trilhos submersos, eu pensava vou pegar esse trem e já volto porque se chover mais um pouco ele não vai passar, aí não tem como voltar pra casa, isso sentido Jundiaí, sentido São Paulo também pela questão dos trens, quando chove alaga, principalmente por alagar o centro da cidade é muito difícil, nos anos que eu morei no bairro de Santo Antônio e lá não tinha outra saída que não fosse passar pelo centro pela parte que estava alagada em frente da estação, não tinha saída não tinha como sair de Francisco Morato, hoje não mudou muita coisa. (Allana)

A divisão da cidade pela ferrovia é motivo de transtorno para os moradores que estão localizados no lado leste pois a única forma de atravessar para o lado oeste e ter acesso ao trem, ao terminal de ônibus, ao comércio e aos serviços é através do Viaduto Sidney de Souza Góes, por isso, o trânsito é sempre muito intenso na cidade, causando demora nos deslocamentos.

Mapa 6 - Localização do viaduto Sidney de Souza Góes - Francisco Morato



Fonte: https://moovitapp.com/sao_paulo

Destaca-se que as linhas de ônibus fazem o trajeto centro-bairro e vice-versa, onerando o bolso da população pois a lógica do transporte não permite itinerário entre os bairros obrigando os passageiros a pegar mais de uma condução se tiver que ir a outros bairros. Essa forma de organizar o transporte na cidade não otimiza o tempo da viagem e não cumpre o que está garantido na Constituição, “o transporte é um direito social”, excluindo parte da população de pegar o ônibus pois o valor da tarifa é muito alto, restando, portanto, o deslocamento a pé.

O transporte sobre trilhos é o único modo de deslocamento para a maioria dos moradores do município, se houver qualquer intercorrência nos trilhos este transporte deixa de funcionar prejudicando centenas de pessoas que dependem dele para trabalhar, estudar, ir ao médico etc.

Mas este não é o único impedimento para se deslocar em Francisco Morato, o principal motivo é a falta de dinheiro, seguido da falta de transporte, falta calçamento e falta ruas asfaltadas, a entrevistada Adriana se apoia em uma bengala pois tem dificuldade em caminhar. Quando questionada se o transporte de Francisco Morato atendia a suas necessidades ela enfaticamente diz:

Não, na verdade não! No meu caso se o transporte fosse mais próximo de casa, porque até eu chegar no ponto ou na estação demora, pra muitos não é, mas pra mim que não aguento andar ele já se torna muito longe né, pra pegar o trem pra pegar o ônibus, que nem agora no momento eu estou aqui em São Paulo na casa da minha irmã porque eu passo no médico aqui, então o que eu tenho que fazer para ir embora, eles me dão o dinheiro pra mim tá indo de carro porque eu não aguento andar então tenho que estar indo de carro pra ir embora. Várias vezes deixei até de ir ao médico por falta de dinheiro.

Nesse caso a mobilidade urbana tem relação com o trajeto que o ônibus percorre, priorizando as principais avenidas, sem levar em conta que se adentrasse nos bairros facilitaria muito a vida das pessoas pela proximidade do ponto de ônibus com sua residência. Nem sempre o ponto está próximo a residência, as pessoas precisam andar um bom trajeto a pé até o ponto de ônibus e passar por longo tempo de espera, nem todos os pontos têm cobertura e banco para sentar-se. Cabe ao município organizar o serviço de transporte público e coletivo pensando na população que se beneficia dele.

Quando questionada sobre como ela se sente com essa situação, expressa em um tom de voz mais baixo:

Eu acho assim uma humilhação, revoltante porque você não poder ir num médico por esse motivo, as vezes eu empresto dinheiro de alguém, eu tenho o benefício LOAS agora, comecei a receber esse ano em março/20, então antes eu tinha o Bolsa Família de \$87,00, quem vive com \$87,00, então é muito humilhante.

As políticas públicas no Brasil utilizam critérios diferentes e contraditórios para inclusão das pessoas nos programas de transferência de renda, por exemplo, a linha de inclusão no Programa Bolsa Família (PBF) é de R\$ 89,00, já a linha de inclusão no Benefício de Prestação Continuada (BPC) é de $\frac{1}{4}$ do salário-mínimo, para o ano vigente (2021) era de R\$ 261,25. Isto quer dizer que algumas pessoas que são consideradas pobres para o PBF não o são para o BPC.⁹

Questionada se ela se utiliza de alguma estratégia para economizar com o transporte ela diz:

Ah sim, vou te dar um exemplo hoje, me aconteceu uma coisa, eu tenho mania de guardar um dinheirinho pra quando eu precisar, só que o que acontece, eu to com muito problema de memória, aí minha irmã foi pegar uma cesta básica que estavam dando aqui e pegou meu RG quando ela abriu meu RG viu que tinha \$20,00, (risos) é assim, é coisa que eu guardo pra numa hora que eu precisar eu tenho, só que depois eu esqueço. Então agora com a minha dificuldade de locomover, em Morato em ando mais de 99, então assim, as vezes meus filhos me dá, ou como eu falei eu guardo pra na hora da necessidade eu ter, é assim, e as vezes não dá pra guardar e aí deixa de fazer, não tem como. Uma pessoa que me ajuda muito é o meu vizinho, mas tem hora que eu penso assim: toda vez que eu precisar vou nele vou pedir? ele diz sempre que se precisar pode pedir, mas eu tenho vergonha, e as vezes eu deixo de fazer.

Minha dificuldade pra andar é muito grande, uma que eu tenho obesidade e outra é minhas pernas, eu tenho muita dificuldade pra andar, então eu não saio de casa. Eu faço parte da igreja, mas por esse motivo eu estou indo menos justamente por motivo de transporte, quando dá o pastor busca ou ele paga o 99 pra mim tá indo, mas eu não fico pedindo sempre não. Até que não é caro, dependendo do horário, se torna caro pra gente que não tem, mas na verdade não sai caro, mas isso se for de 99.

Pra ir de ônibus é muitooooo caro, muito caro, em Morato é muito caro, muito, tá um absurdo. Vale mais a pena ir de 99, tem lugar que se você for de 99 você economiza bem mais.

Uma observação importante nesse relato é referente a uma espécie de “poupança”, a entrevistada guarda dinheiro em casa para ser usado somente quando for muito necessário, essa prática de poupar dinheiro com o pouco dinheiro que tem

⁹ Os valores dos programas Bolsa família e BCP foram alterados de acordo com o ano desta pesquisa, 2020.

é comum entre as pessoas mais pobres já prevendo que situações inesperadas podem acontecer.

É possível perceber também um sentimento de vergonha em ter que pedir ajuda para seus conhecidos para fazer atividades básicas como ir à igreja ou ao médico, e demonstra o quanto é humilhante estar submetida a um programa de política pública com um ganho tão pequeno que a impossibilita de ter sua independência financeira para sobreviver com dignidade. Isso posto, pode-se observar que a falta de dinheiro acarreta não só privação material, mas tem relação com o sentimento de injustiça, de exclusão, de vergonha por não poder realizar atividades básicas.

Essa situação leva aos poucos ao rompimento dos vínculos sociais, excluindo do convívio na sociedade e segregando a pessoa dentro do espaço da casa, como bem relatado pela entrevistada. Esse é um aspecto do qual a exclusão a longo prazo pode contribuir para que a pessoa empobrecida e periférica se coloque numa posição de inferioridade e de submissão, sentimentos que estão para além da pobreza material.

Com relação as dificuldades de embarcar e desembarcar no transporte ela diz:

Eu subo os degraus do ônibus com muita dificuldade, é muita dificuldade pra subir e muita dificuldade pra descer, uma vez eu caí porque é dificultoso pra sair pra descer porque eu uso bengala e eu não consigo ficar muito tempo em pé, tenho que sentar, não aguento.

Nota-se claramente o quanto a entrevistada se sente constrangida com a falta de acessibilidade ao transporte público e com a falta de dinheiro para se locomover com mais conforto. Nesse caso o transporte público precisa garantir acessibilidade nos coletivos para transportar pessoas com mobilidade reduzida com qualidade e segurança.

Outro dado extremamente importante é quanto ao desrespeito dos motoristas de ônibus em relação aos idosos e pessoas com deficiência, as queixas estão no fato do motorista não ter paciência para esperar a acomodação dessas pessoas que tem dificuldade em se equilibrar dentro do ônibus com ele em movimento, ocasionando quedas com lesões, fora os xingamentos dirigidos a esses passageiros pelos motoristas de ônibus.

É importante destacar que quando se fala no direito de locomoção das pessoas com deficiência, dos idosos e outras comorbidades, faz-se necessário entender que

não deve ser respeitado apenas o direito de ir e vir, mas principalmente o direito de existir, que só é alcançado através do respeito.

Quanto mais pobre, mais dependente do transporte público a pessoa está. Nesse sentido é fundamental reconhecer que a mobilidade urbana é uma condição estratégica e essencial para a inclusão das pessoas.

Observa-se que o centro da capital paulista, circunscreve não só uma área de comércio variados e prestação de serviços diversos, como também dispõe de uma oferta maior de empregos, atraindo não somente aqueles que vivem nas regiões mais próximas ao centro, como aqueles que moram distantes, nas periferias. Para conseguir as oportunidades encontradas no centro da cidade os trabalhadores de Francisco Morato enfrentam, cotidianamente muitas dificuldades para chegar ao destino e depois ao retornar às suas moradias.

Nesse cenário, o fato de residir distante de onde se concentra a maior disponibilidade de empregos pode ser considerado como algo negativo, as empresas não admitem mas preferem contratar funcionários que morem mais perto do trabalho, sem falar do tempo desperdiçado no deslocamento, tempo valioso que o trabalhador poderia usar para fazer um curso e melhorar sua qualificação profissional, ou uma atividade física ou de aproveitar com a família, o fato é que a proximidade física entre o local de moradia e as oportunidades de trabalho é um fator levado em consideração na contratação de uma pessoa e na escolha da moradia.

Quando questionada se a entrevistada já teve que omitir o local de moradia por causa do transporte que usa, Ana relatou que.

Assim, as casas que já trabalhei eu sempre falei a verdade logo pra saber a distância, mas eu já perdi emprego pela distância pelo local que eu moro, por ser a única opção de condução ser o trem, e o trem dá muito problema, eu acho que ainda hoje em muitos lugares tem esse constrangimento de falar assim você mora onde? Em Francisco Morato...ahhhh não vai dar não, a gente quer uma pessoa que more mais perto (entendeu), um dia eu fui trabalhar em Moema e a patroa me perguntou onde eu morava aí eu falei aí ela ficou assim pensando...e falou nossa Ana é muito longe né, mas eu me interessei no emprego aí eu falei assim a senhora tá achando que é muito longe por eu chegar atrasada? ela falou não, eu fico pensando assim que você tem que sair muito cedo, e aí eu acabei falando pra ela: olha dona Marislei quando a gente precisa não tem distância eu to precisando trabalhar, se a senhora tá preocupada com o horário de eu chegar tarde, ela falou não é pelo horário de você chegar tarde não, é pela distância porque a única condução que você tem pra vir até aqui é o trem.

Allana diz que também nunca omitiu, mas desconfia que já perdeu várias oportunidades de emprego por conta do local de moradia

Nunca fiz isso, eu não, mas conheço muitas pessoas que já fizeram, de pegar o endereço com outra pessoa pra conseguir emprego porque se você fala que é de Morato não pegam, talvez por isso eu não tenha conseguido muitos empregos, não sei, mas eu nunca omiti, nunca coloquei um lugar que não seja de fato onde eu moro, mas conheço muitas pessoas que para conseguir emprego já colocaram que moravam em outros locais porque se soubessem que era daqui de Morato. por conta do trem que dá muito problema eles não pegavam. Por exemplo na empresa que eu trabalhava quando eu entrei tinha bastante gente de Morato depois de um tempo eles começaram a tirar algumas pessoas, alguns amigos que eu indicava não conseguiam porque eu já trabalhava ali, já sabiam que teriam muito problema na questão do transporte.

Já a entrevista Adriana diz que teve que omitir seu local de residência para passar em médico,

Eu faço tratamento médico pra cá aí eu coloco o endereço daqui da casa da minha irmã na Vila Penteado, eu faço como moro aqui. Eu não uso o hospital de Francisco Morato devido que não tem médico, aqui não tem médico pra passar, sempre que eu procuro médico nunca tem, então por isso que eu tenho que me deslocar para São Paulo, então o município não atende a minhas necessidades e quando passo no médico o médico simplesmente nem olha na tua cara.

É importante salientar que, é dever do Estado e não um favor, proporcionar o mínimo de condição para que a população pobre e periférica possa ter dignidade quando necessitar de cuidados médicos. Como se não bastasse ter que enfrentar os limites físicos com relação à saúde, os limites econômicos com relação a falta de dinheiro para locomoção, ainda tem que enfrentar a falta de empatia no atendimento aos mais necessitados.

Independente do motivo para omitir o local de moradia ou arcar com as consequências em assumir o local onde mora, uma coisa é certa, o constrangimento de justificar sua condição como se fosse culpado pela escolha do local de residência e não uma situação de sobrevivência.

Essa visão liberal de pensar que todos partem das mesmas condições, e desse modo, cabe ao indivíduo a responsabilidade por seu sucesso ou fracasso é uma falácia incutida na cabeça das pessoas, para justificar a ausência do Estado e de políticas públicas que beneficie a população empobrecida.

Com relação a distância do local de moradia e o local de trabalho o que mais se escutou nas entrevistas com as pessoas que moram na cidade de Francisco Morato é: *“eu sei a hora que eu saio de casa, mas não sei a hora que volto”*, as pessoas precisam sair de casa com muitas horas de antecedência para não correr risco de chegar atrasado no seu local de trabalho, já para voltar é outra incógnita.

A matéria de capa do jornal G1 – Bom dia Brasil – edição do dia 19/11/2014 traz em destaque que “Paulistanos que moram longe do emprego perdem 20 dias no trânsito”¹⁰, nas contas de um site especializado em empregos de média qualificação, as pessoas levam cerca de três horas por dia para ir e voltar do trabalho. Quem trabalha perto de casa leva uma hora. A diferença de duas horas por dia em 240 dias úteis dá 490 horas, o equivalente a 20 dias de trabalho no ano.

Outra pesquisa muito importante sobre “Trabalho e Renda”, divulgada em 19/02/2019, pela Rede Nossa São Paulo (RNSP) e pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE – Inteligência)¹¹, retrata que o tempo médio de deslocamento dos paulistanos na ida e volta ao local de trabalho é de 1h43min. Apenas 7% deles levam até 30 minutos; 11%, de 30 minutos a 1 hora; 28%, de 1 hora a 1h30min; 13%, de 1h30min a 2h; e 22%, mais de 2 horas. Outros 15% afirmam trabalhar em casa e, portanto, não precisam fazer esse deslocamento. Ou seja, 63% dos paulistanos gastam mais de 1 hora no trajeto casa-trabalho-casa.

Em 20/01/2020 o jornal El País, traz uma matéria realizada por Felipe Betim cujo título é “Ser preterido em oportunidades de emprego por viver longe do centro de São Paulo”¹², resultado de um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) cujo título é “Ser preterido em oportunidades de emprego por viver longe do centro de São Paulo”, apresentam a relação entre desigualdade e falta de oferta de transporte público em grandes cidades. O estudo mostra que na capital paulista, ricos têm 9,5 vezes mais chances de se deslocar a pé ao trabalho.

As reportagens (2014, 2019 e 2020) revelam que o problema continua o mesmo, as pessoas de baixa renda moradoras da periferia estão em desvantagem

¹⁰ Para saber mais consultar o site: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2014/11/paulistanos-que-moram-longe-do-emprego-perdem-20-dias-no-transito.html> Acesso em 30/04/21

¹¹ Para saber mais consultar o site: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/02/19/28-dos-desempregados-da-cidade-de-sao-paulo-sao-jovens/> Acesso em 25/05/2020

¹² Para saber mais consultar o site: <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-01-20/ser-preterido-em-oportunidades-de-emprego-por-viver-longe-do-centro-de-sao-paulo.html> Acesso em 30/04/21

para conseguir melhores oportunidades no mercado de trabalho devido a mobilidade ineficiente dos transportes coletivos, entre outras necessidades básicas.

Ao questionar o participante Jonathan sobre sua percepção quanto ao tempo gasto no trajeto de casa para trabalho e estudo, diz:

Acho muito tempo que a gente acaba perdendo e se a gente não tem uma atividade no trem por exemplo eu não consigo estudar dentro do trem, tem alguns textos da faculdade que são complicados, então é um tempo perdido simplesmente não dá para desenvolver outra atividade dentro do trem, então por exemplo quando eu ia pra faculdade, eu estudava no Butantã então são mais de duas horas de ida e mais de duas horas pra voltar, então são no mínimo quatro horas, é muito tempo gasto dentro do transporte. Não consigo ler porque os textos são um pouco complicados, quando é literatura ok dá pra ler e até passa o tempo mais rápido, porém quando é leitura acadêmica é impossível utilizar esse tempo, tanto porque é muito cheio, as pessoas falam muito alto enfim, não é um bom lugar para estudar.

Questionado sobre se lhe sobrasse mais tempo livre o que faria, Jonathan diz:

Então agora eu estou tendo essa experiência, como estou trabalhando home office e tendo as aulas *on-line*, estou tendo quatro horas a mais da minha vida, então geralmente ou eu utilizo pra descansar porque era uma rotina cansativa ou então para estudar, é um dos dois ou descansar ou estudar, e é um bom tempo se a gente pensar em relação a 24 horas ter quatro horas a mais de tempo livre é ótimo.

Nesse contexto a relação segregação socioespacial e mobilidade afetam significativamente a vida das pessoas e mostra o quanto os investimentos em transportes públicos são primordiais para que as pessoas com baixa renda possam ter acesso a novas oportunidades de emprego e estudo.

Diante de tantas dificuldades em se locomover muitas pessoas só trabalham e não estudam, e não é porque não há escola, mas porque não sobra tempo para estudar.

Nas famílias em que os principais responsáveis precisam trabalhar para o sustento da casa, deixam de acompanhar adequadamente o crescimento e a educação das crianças pela falta de tempo, saem muito cedo para trabalhar e retornam muito tarde da noite para casa. Outras pessoas deixam de fazer um acompanhamento médico correto não apenas porque não tem vagas nos hospitais, mas porque é difícil chegar às unidades de saúde de referência.

Os reflexos da mobilidade influenciam a vida de todos que necessita se locomover para trabalho, estudo ou outra atividade específica, principalmente para os trabalhadores que usam o transporte público de massa nos horários de maior fluxo.

O excesso de passageiros, o empurra-empurra para entrar e conseguir um lugar para sentar é motivo de muitas brigas dentro do transporte, a falta de conforto faz das viagens um sacrifício todos os dias. Uma outra fala muito comum nas conversas com os entrevistados dessa pesquisa é: *“quando eu chego no trabalho já estou cansada(o)”*, o estresse que a pessoa passa até chegar em seu destino a deixa exausta, esse cotidiano influencia nas relações interpessoais, na produtividade, na concentração etc.

5.2 Mobilidade para lazer nos fins de semana

O final de semana são os dias que normalmente as pessoas usam para o lazer, mas a diminuição do transporte dificulta essa atividade, ficar horas esperando a condução tanto para ir quanto para voltar desestimula as atividades de lazer.

Em Francisco Morato há pouquíssimos equipamentos de lazer e por isso as pessoas sentem necessidade de sair nos fins de semana para outras regiões para desfrutar de algum tipo de lazer e cultura.

No levantamento sobre os equipamentos de cultura, esporte e lazer no município foi possível verificar que Francisco Morato é muito carente em entretenimento para a população, nesse sentido o entrevistado Adriano considera:

Eu acho que ao invés do município ter apenas um parque municipal, que é legal é bonito, é grande, mas é longe pra maioria das pessoas, pra quem mora perto beleza acordar e ter um parque como esse pra ir, mas não serve a toda população de Morato. Por exemplo, a cidade é dividida em duas partes pela ferrovia, o pessoal do lado que não é do parque precisa pegar um ônibus até a estação de trem e depois do terminal até o parque, só aí já são duas conduções para ir e duas para voltar, ou seja, quatro conduções, se for com mais criança que paga passagem já fica inviável o passeio. Então eu acho que deveria ter também em cada bairro pelo menos duas quadras de esporte, não precisa ser grande não, poderia aproveitar as praças e colocar aqueles equipamentos de ginástica e brinquedos, isso já iria melhorar bastante a qualidade de vida das pessoas, pois as pessoas não têm como se deslocar gastando tanto. Os ônibus de Morato só fazem o trajeto centro-bairro, não atravessa de um bairro para o outro e isso faz a pessoa gastar mais com condução, não tem outro jeito, sempre tem que vir até a estação e depois pegar outro ônibus.

A distância entre local de moradia e a região central da capital paulista que concentra diversos equipamentos públicos de lazer e cultura é um fator limitante e desmotivador para as pessoas que moram em Francisco Morato, o tempo que se gasta no deslocamento influencia na decisão de sair ou não sair de casa para usufruir dessas atividades.

Como expõe o entrevistado Jonathan:

Se for para eu sair daqui de Morato, eu vou gastar duas horas para chegar na Av. Paulista, pra ter um pouco de lazer e voltar e gastar duas horas para voltar pra minha casa, é muito cansativo e dependendo da atividade não vale a pena para mim, então prefiro ficar em casa. Como aqui em Morato o lazer é limitado, em São Paulo tem mais possibilidades seria interessante ir para São Paulo, mas com relação ao tempo muitas vezes eu deixo de ir, a maioria das vezes deixo de ir.

Ao ser indagado sobre o que costuma fazer nos fins de semana, Jonathan diz:

Agora na pandemia geralmente eu fico em casa mesmo, assisto alguma série ou leio, aproveito para brincar com meu cachorro alguma coisa do tipo. Eu não estou pegando transporte desde quando começou a pandemia, eu tive que ir para São Paulo somente umas duas vezes e com relação antes da pandemia eu não ficava muito aqui em Morato, no máximo pra desenvolver algum projeto social, mais com relação a lazer é bem difícil ficar por aqui. Procurava algum lugar em São Paulo ou Franco da Rocha, que agora tem um parque municipal, eu procurava ir para o município vizinho ou para São Paulo. É um parque municipal, tem umas atividades sendo desenvolvidas lá ou caminhar ou andar de bicicleta ou as vezes tem jogo de futebol lá, então geralmente eu vou pra lá porque é mais perto bem mais perto que São Paulo ou se não tivesse opção eu ia pra São Paulo.

A atividade cultural nesse período de pandemia se restringiu em assistir televisão e leitura, antes da pandemia se a opção fosse deslocar-se para São Paulo a distância percorrida gira em torno de 49 Km até a capital paulista, muito distante do lugar de moradia. A outra opção está no município vizinho de Franco da Rocha que oferece espaço verde com equipamentos esportivos e culturais concentrados no parque municipal deste município.

O mesmo questionamento foi feito a entrevistada Elisangela, sobre o que costuma fazer nos fins de semana com seu tempo livre, ela diz:

Eu saio muito pouco, sou muito bairrista, muito caseira, saio muito a trabalho, mas o meu lazer é ficar em casa, eu curto muito ler, até no

parque eu vou muito pouco, é ficar com a família em casa, almoço de domingo, mais sair é muito pouco.

Você me fez uma pergunta difícil de responder, porque meu olhar e agora me coloco nesse lugar também, eu acho que Francisco Morato tem um povo muito trabalhador mas que não considera arte e cultura como política pública e principalmente de prevenção eu acho que a gente é considerado o povo que trabalha, e só trabalhar adoece, acho que a gente precisa entender que parques, teatros, bibliotecas, espaços de lazer, praças, conviver com a comunidade é prevenção, a gente ainda tá condicionado ao não direito, a gente não vê a arte a cultura o lazer e os momentos de distração como direito como saúde mental, então pra não sair daqui eu quero ver Francisco Morato como um polo de arte e cultura.

Perguntado ao entrevistado Jonathan como ele se locomove e o que acha do valor gasto com o transporte nos fins de semana para ter um pouco de lazer:

Nos finais de semana é andar a pé mesmo, como eu disse não costumo utilizar o transporte municipal e agora nem pra São Paulo tenho ido mais, agora é só caminhando mesmo. Quanto ao valor gasto com o transporte considera: justo, justo não é, porque é um dinheiro que eu poderia estar gastando com o meu próprio lazer ao invés de gastar para chegar lá, mas eu acho que se levar em consideração por exemplo se eu fosse utilizar outro tipo de serviço que não fosse o público, ou um carro particular ou Uber eu gastaria muito mais então é um preço acessível do transporte público.

O entrevistado não acha justo ter que pagar a condução para sair de casa e desfrutar do lazer em outro município pois considera que o dinheiro gasto com a condução poderia ser gasto consigo mesmo no próprio local escolhido para realizar a atividade de lazer, porém ao comparar o valor da tarifa seja do ônibus ou do trem com o gasto que o automóvel particular ou de aplicativo tem, considera o valor do transporte público acessível. É importante refletir sobre esse dado apontado pelo entrevistado pois muitas pessoas deixam de sair nos fins de semana para lazer porque só tem o dinheiro para ir e vir, falta dinheiro para fazer uma refeição ou qualquer outra necessidade que apareça.

O fato de pagar passagem para se divertir nos fins de semana passa ser um problema, por exemplo uma família composta por dois adultos e duas ou mais crianças que pagam passagem, o custo com o transporte passa a ser o definidor para a escolha do passeio, além do gasto com alimentação que inevitavelmente poderá ter.

Sem contar que “há também um prejuízo cultural, no que diz respeito ao modo como essas pessoas passam a enxergar o mundo e qual sua consciência objetiva de seu estado de segregado socialmente e espacialmente.” (Negri, 2008, p. 138).

A percepção de que usar o carro próprio ou que o valor da corrida do transporte por aplicativo é acessível também é uma percepção relativa, se olhar apenas para uma parte da população, aquela que pode bancar o carro próprio ou aquela que pode pagar pelo transporte por aplicativo.

Considerando que boa parte dos usuários do transporte coletivo só tem o dinheiro contado da passagem do ônibus ou do trem é comum em Francisco Morato as pessoas formarem grupos para dividir o valor da corrida cobrada pelo carro de aplicativo afim de não gastar além do que já pagaria pelo transporte coletivo. Exige por parte das pessoas um jogo de cintura para não extrapolar a verba que normalmente é separada todo mês para custear o transporte mensal.

O transporte de pessoas por carro de aplicativos é tratado como uma alternativa para a mobilidade urbana. No caso de Francisco Morato o uso deste tipo de transporte é mais utilizado dentro do próprio município. Porém conforme mencionado pela entrevistada Allana,

Quando a empresa 99 chegou em Morato o valor cobrado nas viagens compensava, contudo não é mais a realidade atual, o valor aplicado a viagem neste tipo de transporte não é mais convidativo, principalmente se a distância a ser percorrida é curta.

Neste cenário, as pessoas não utilizam nem o ônibus e nem o transporte por aplicativo nas suas viagens por considerarem muito caro em relação ao trajeto percorrido e fazem o percurso andando a pé.

Outra constatação diz respeito ao trânsito e o tempo de viagem que os motoristas e passageiros levam para chegar e sair de determinada região da cidade de Morato, soma-se carros particulares, ônibus, motocicletas e carros de aplicativo, todos querendo se locomover por espaços congestionados, o resultado é engarrafamento, poluição, lentidão, estresse, cansaço, irritação e demora na locomoção.

Allana compartilha da mesma percepção que Jonathan e considera acessível o valor da passagem de trem, mas faz ressalvas quanto ao valor do transporte coletivo municipal por achar muito caro e cita como exemplo a iniciativa realizada pela prefeitura de Jundiaí, cobrando uma tarifa única e bem menor no domingo oportunizando a população usufruir do lazer oferecido pela cidade.

Não acho assim tão caro se falar do trem, você pega o trem e o metrô com \$4,40, você vai de um lado pro outro com \$4,40, falando do trem

eu acho que compensa, assim a questão de onde você pode chegar com \$4,40. Dentro do município não vou pra lugar nenhum porque não tem lazer, tá construindo um parque agora, mas ainda não tem, tem uma sorveteria a La Fione que é conhecida e é a mais barata, (risos) e só, aí agora tem outras sorveterias que abriram, hamburgueria, mas é tão pouco!!! aí você fala: lazer nesse lugar não dá, você vai comer alguma coisa e volta mas pra descansar não tem.

Tá construindo lá o parque que é bem longe do centro, então é um ônibus pra ir pra lá e a gente vai ver se vai demorar muito pra chegar até lá, esse transporte entre bairros não sei se vai compensar, vamos ver quando abri.

Em relação fora do município pelo trem é bacana, compensa e você consegue ir para muitos lugares com \$4,40, porém quanto a comodidade, se vou ter que levar alguma coisa ou se eu for comprar lá fica muito caro. Meus amigos por exemplo que namoram ou são casados e vão fazer um passeio romântico e vai de trem, é chato (risos) é muito chato, aí nesse quesito não compensa nesse quesito é difícil.

Por exemplo em Jundiaí dia de domingo a passagem de ônibus é \$1,00, eu entro dentro do terminal e aí eu pago \$1,00, eu círculo Jundiaí inteiro passando de terminal em terminal com um real, isso é justo para incentivar o lazer.

Aqui é totalmente ao contrário quando chega no final de semana os ônibus demoram muito mais do que na semana e aí não tem prazer em fazer lazer. Se eu vou gastar mais tempo esperando o transporte do que com o tempo que estaria lá e eu ainda tenho que estar me preparando até o momento do transporte chegar pra que eu consiga ter um momento de lazer e na hora da volta eu ter que me preocupar com isso novamente, porque dependendo do horário que for tenho que ficar parada no ponto uns quarenta minutos esperando ônibus ou vou ter que andar uma distância muito grande, aí eu penso: eu estava no meu período de descanso, e ainda eu vou chegar em casa cansada provavelmente por conta do transporte, ahhhh Morato não tem incentivo a isso, fora que nessa questão de preço a distância é muito curta se comparar com o tamanho de Jundiaí, lá de fato se eu for a pé eu vou chegar morrendo do outro lado e eu pago o preço mínimo, e ainda tem qualidade, nunca tive que pegar um ônibus lotado que não conseguisse sentar, aqui é difícil eu pegar um ônibus que eu consiga sentar, eles esperam vários trens chegar para encher o ônibus e sair.

É curioso observar que entre os entrevistados que não possui carro existe um esforço para se locomover com o transporte público nos fins de semana, já os entrevistados que possuem carro não saem nos fins de semana, só utilizam o automóvel para trabalhar durante a semana.

Considerando que o lazer é um direito de todos, o poder público necessita proporcionar espaços adequados a este fim a todos seus moradores, deve-se atentar que os trabalhadores muitas vezes não possuem renda o suficiente para usufruir de grandes parques ou clubes privados. Dessa forma os parques, praças e centros culturais públicos são importantíssimos para o lazer das pessoas de baixa renda.

Francisco Morato oferece aos seus habitantes poucos espaços públicos de lazer como parques, centros culturais, praças, teatros e centros de eventos. Até mesmo os espaços privados como é o caso da sorveteria e hamburgueria citada pela entrevistada como espaços de lazer se tornam acessíveis apenas à população que pode pagar por este serviço. O lazer faz parte das necessidades sociais, uma vez que, proporciona às pessoas momentos de descontração e socialização com outros indivíduos, principalmente em espaços acessíveis a toda população.

A entrevistada sugere como exemplo de transporte acessível e de qualidade o modelo implantado no município de Jundiaí, com uma tarifa única e reduzida que venha estimular as pessoas a usufruir do lazer aos domingos.

No caso de Francisco Morato a mobilidade para lazer nos fins de semana não conta com incentivo por parte do poder público e nem pela concessionária que administra o transporte coletivo, aumentando a segregação das pessoas no seu local de moradia.

Com relação ao valor da passagem do transporte sobre trilhos os entrevistados Jonathan e Adriana reconhecem que a tarifa cobrada para se locomover de trem é acessível, pois de acordo com sua lógica, o percurso que o trem faz compensa o valor que é pago, a queixa está relacionada à distância que os equipamentos de cultura e parques tem em relação ao local de residência. É incontestável que o poder público precisa direcionar seu olhar para a periferia no que diz respeito a reduzir as distâncias dos serviços de lazer e divertimento criando espaços de cultura e recreação diminuindo as desigualdades de acesso e aumentando as oportunidades de participação de toda a população em atividades de entretenimento.

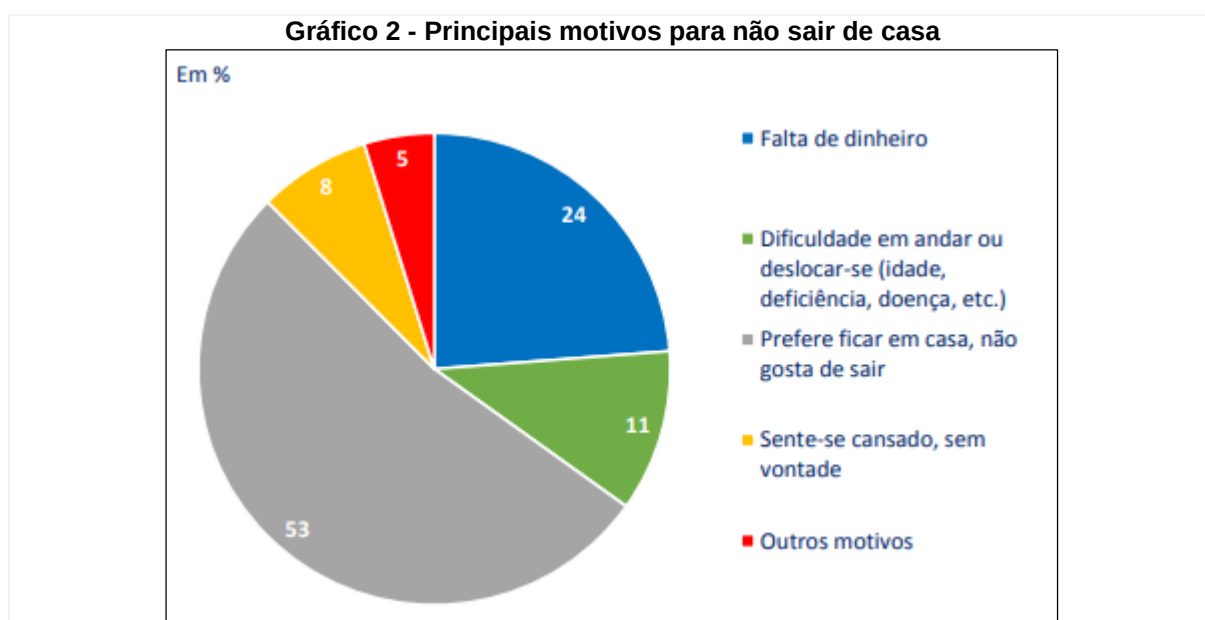
Utilizando os dados apresentados pela pesquisa da Fundação Seade sobre Mobilidade Urbana e comparando com as respostas dos entrevistados foi possível verificar as semelhanças sobre a mobilidade urbana em Francisco Morato e a mobilidade urbana das pessoas que residem na capital paulista.

De acordo com a pesquisa da Fundação Seade, na cidade de São Paulo em 2019 entre os principais motivos das pessoas não saírem de casa está na falta de dinheiro (24%), seguida de dificuldade em deslocar-se e sentir-se cansado. Outra parcela bem grande (53%) das pessoas prefere ficar em casa, não gosta de sair.

As entrevistas qualitativas realizadas com os moradores de Francisco Morato confirmam essa realidade apresentada na pesquisa realizada pelo Seade, ressaltando a falta de dinheiro como um dos quesitos mais importante, pois o município está

localizado a 49 km da região central de São Paulo onde quase tudo acontece, sendo assim, exige maior número de condução para qualquer atividade que se pretenda fazer, sem contar que a condução em Morato é mais cara em relação ao município de São Paulo.

Outro aspecto diz respeito ao meio de transporte que é muito demorado, seja por falta de ônibus ou trem ou por problemas como quebra dos modos de transporte, trânsito etc., consumindo uma parte importante do dia para realizar as atividades. A consequência é a desmotivação, as pessoas preferem ficar em casa se ocupando com os cuidados da casa, com os animais de estimação, com a família, atividades religiosas ou descansando.



Fonte: Fundação Seade

A pesquisa da Fundação Seade mostra que fora das idas ao trabalho e ao local de estudo, os principais destinos das pessoas são para o comércio nas imediações de casa, visitas a parentes e amigos e atividades de lazer, como ir a bares e shoppings.

No caso dos moradores de Morato o predomínio também é para os destinos relacionados ao comércio do dia a dia, por ser uma cidade dormitório as pessoas deixam para realizar as compras de modo geral no próprio comércio local principalmente aos fins de semana. Na sequência estão as atividades religiosas, a maioria dessas atividades são realizadas a pé, confirmando os dados da Fundação

Seade, que apontou a maioria dos deslocamentos são realizados a pé (42,5%) e parte deles de carro (28%).

O município de Francisco Morato não tem Shopping Center onde grande parte dos jovens gostam de frequentar nos fins de semana, essa é uma demanda dos moradores da cidade.

Gráfico 3 - Principais destinos da população do Município de São Paulo



Fonte: Fundação Seade

Segundo levantamento, o uso de corridas por aplicativos representa só (2,8%), as atividades religiosas como cultos, missas e outras, somam (15,7%). Contudo (8%) saem para ir ao cinema, teatro, shows ou biblioteca, e (10%) sai de casa para se exercitar ou fazer esportes. Visitar parentes e amigos obteve (32,6%) da população entrevistada na RMSP.

Os entrevistados Adriano, Elisangela e Edson não saem de casa aos fins de semana para realizar atividades de lazer e cultura ou para as atividades religiosas apesar de ter automóvel e não depender de condução pública. Quando realizado esse questionamento os entrevistados se colocaram numa situação de espanto, e disseram: “Nossa nunca tinha parado pra pensar nisso, eu não faço nada pra me distrair”, eles ficam em casa, descansando, aproveitam para ficar com a família, preparam o almoço de domingo, assistem televisão, leem e estudam.

Outro destaque apontado é que o acesso à cultura e lazer é um privilégio de poucos, enquanto o centro da cidade em São Paulo concentra as mais variadas opções de lazer, a população da periférica tem enfrentado horas para esperar o transporte público e depois mais horas na viagem para chegar ao destino e usufruir

do direito aos espaços verdes aos equipamentos de cultura e aos espaços esportivos. Quanto mais distante é o município ou o bairro da região central, menos opções culturais existem.

Enquanto na região central, administrada pela subprefeitura da Sé, há 147 salas de teatro, 53 de cinema e 38 museus, sem contar a quantidade de parques públicos, no município de Francisco Morato por exemplo não há nenhum desses espaços. Portanto, os mais pobres e segregados espacialmente, são limitados em suas condições de mobilidade.

A percepção assertiva dos entrevistados, é que no centro da cidade estão as melhores oportunidades de emprego, estudo, infraestrutura de lazer e cultura, bancos e hospitais, em contraste com a periferia principalmente quando se trata de serviços “não-prioritários”, como áreas de lazer, atividades de cultura e ações para jovens e idosos.

Isso se reafirma na fala da entrevistada Allana quando questionada sobre como se locomove nos fins de semana para atividades de lazer:

É muito incomodo, assim se você vai sair com a família pensa que a família toda tem que pegar ônibus depois tem que pegar um trem que não é confortável pra eu chegar a algum lugar, depois voltar nesse processo cansado. Eu já desisti de ir pra alguns lugares, vou me cansar mais no transporte se eu for, então é melhor descansar em casa do que curti outros lugares e passar por tudo isso. Sem ter carro, por exemplo pra ir a uma praia pra um parque no transporte público, geralmente você vai pra um parque fazer um piquenique ou alguma coisa assim, você não vai querer levar um monte de mochila um monte de coisa no transporte e onde vai deixar?, não dá, aí você vai pra praia um monte de transporte que você tem que pegar, você demora um dia inteiro pra chegar, já acabou seu tempo de folga, ou se você trabalha a semana inteira e só tem o final de semana e pensar que você tem que limpar a casa, então o lazer eu acho muito difícil com o transporte público.

A fala da entrevistada reforça a ideia da exclusão pela segregação, ou seja, quanto mais afastado se está da região central que possui melhor infraestrutura de equipamentos para o entretenimento, maior é a dificuldade para chegar nesses lugares, são diversas razões que pesam na decisão de sair de casa, seja pela falta de transporte, ou por ser muito demorado, muito cheio, viagem cansativa, o custo muito alto principalmente quando se pretende sair com a família, falta de dinheiro para gastar no local e a própria distância até o destino desejado, todos esses fatores dificultam o acesso ao lazer. Esses motivos têm colocado a questão da mobilidade urbana como

tema central no debate sobre a melhoria da qualidade de vida das pessoas nas cidades.

Dessa forma, a mobilidade é um meio fundamental para o desempenho cotidiano das atividades econômicas e sociais das pessoas residentes das cidades, das periferias, dos aglomerados urbanos e das regiões metropolitanas, não tem como pensar em cidades e metrópole sem pensar na mobilidade, ou seja, se entende a mobilidade urbana como importante instrumento de combate à pobreza e ao mesmo tempo de acesso a inclusão social.

5.3 Mobilidade urbana e o custo do transporte

No caso de Francisco Morato a ferrovia tem uma relevância no deslocamento casa-trabalho/estudo para a Região Metropolitana de São Paulo, considerando que com apenas uma passagem para ir e outra para voltar é possível o deslocamento para diferentes regiões permitindo a empregabilidade da força de trabalho Moratense e a continuidade dos estudos para os jovens. Segundo a entrevistada,

Qualquer lugar que a gente trabalha tem que pegar o trem, se você vai pra Barra Funda é de trem, se vai pra Pirituba é o trem, e é o mesmo trem que sai daqui ele vai passando em todas as estações até o Brás, não tem pra onde correr. (Ana)

A Constituição de 1988 determinou que o transporte urbano é responsabilidade dos governos locais, em 1989 o Governo Federal, decidiu lançar o programa de descentralização dos sistemas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos CBTU e em 1994 criou a Companhia Paulista de Transporte Metropolitano (CPTM), a partir daí, a CPTM assumiu o controle do transporte sobre trilhos na RMSP e completou a unificação do sistema de transporte ferroviário, que herdou da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa).

A rede de transporte sobre trilhos da CPTM conta com 260,8 Km de extensão e 89 estações em operação, distribuídas em seis linhas, atendendo 22 municípios da RMSP. Tratando-se de transporte sobre trilhos, a cidade conta com 363 quilômetros de extensão da malha metroriária, com 6 linhas e 79 estações. Já a linha amarela do metrô funciona a partir de Parceria Público-Privada, com operação da Via-Quatro.

Os trens, administrados pela CPTM, contam com 273 quilômetros de linhas e 94 estações. A título de comparação: a cidade de Nova York, a maior rede do mundo,

conta com 24 linhas e mais de 460 estações. Em Paris, são 16 linhas, distribuídas em 214km. Pequim, na China, é servida por 17 linhas de metrô, em 465km. Os números evidenciam o descompasso do Brasil em relação a outros países, inclusive um de economia emergente, como é o caso da China. (ANPTrilhos,2018)¹³

Mapa 7 - Itinerários das linhas de trem da CPTM e Metrô de São Paulo

¹³Para saber mais consultar: https://anptrilhos.org.br/wp-content/uploads/2018/08/ANPTrilhos_livro_Formadores_Opiniao_web.pdf. Acesso em 20/06/2020.

Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network



Legenda Legend

	Linha 1 - Azul	METRÔ
	Linha 2 - Verde	METRÔ
	Linha 3 - Vermelha	METRÔ
	Linha 4 - Amarela	VIAQUATRO
	Linha 5 - Lilás	VIAMOBILIDADE
	Linha 7 - Rubi	CPTM
	Linha 8 - Diamante	CPTM
	Linha 9 - Esmeralda	CPTM
	Linha 10 - Turquesa	CPTM
	Linha 11 - Coral	CPTM
	Linha 11 - Coral - Expresso Leste	CPTM
	Linha 12 - Safira	CPTM
	Linha 13 - Jade	CPTM
	Expresso Aeroporto	CPTM
	Connect Aeroporto	CPTM
	Linha 15 - Prata	METRÔ
	Expresso Turístico	CPTM
	Ponte ORCA - tarifada	EMTU



Utilize o código ao lado para obter a versão digital deste mapa e outros conteúdos. Consulte no site das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas.
Please use the QR Code to get the digital version of this map and other contents. Address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours and line interchange information.

	Corredor Metropolitano de Ônibus	EMTU
	Trecho do viário com tráfego compartilhado	EMTU
	Terminal Metropolitano de Ônibus	
	Estação	
	Estações com elevador	
	Integração - gratuita	
	Integração - tarifada	
	Integração - gratuita: Horário Especial (veja no site: METRÔ/CPTM)	
	Terminal Rodoviário	
	Bicicletário	
	Estacionamento de Carro Integrado	
	Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclô	

Informações úteis Useful Information

CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100
VIAMOBILIDADE	www.viamobilidade.com.br	0800 770 7106



Fonte: CPTM

O modo predominante de transporte para locomoção dos passageiros a partir da região de Francisco Morato é o trem, o motivo das viagens está voltado

principalmente para o trabalho, depois estudo, saúde e lazer atividades realizadas fora do município. O ônibus municipal faz o trajeto do centro de Morato aos bairros.

Com relação ao modal de ônibus coletivo na cidade existe uma característica peculiar em Francisco Morato que se dá pelo fato de existir apenas uma empresa de ônibus circulando dentro do município, a Auto Ônibus Moratense Ltda., única responsável pelo transporte municipal da cidade, segundo a entrevistada Elisângela “a falta de concorrência provoca muitos abusos inclusive a justificativa de que algumas regiões no município não tem valor lucrativo aos donos de empresas de transporte”.

De acordo com (Gomide, 2006, p.247),

Outro aspecto que vale a pena ser destacado é a ausência de mecanismos de competitividade dentro do quadro de delegação dos serviços à iniciativa privada – a maioria das empresas operadoras de transporte coletivo urbano nunca foi submetida a processos de concorrência pública sob critérios de eficiência, como recomenda a legislação de concessões de serviços públicos em vigor. Isso, sem dúvida, tem impactos nos preços e na qualidade dos serviços, pois não se tem certeza de que são as melhores empresas que detêm as atuais delegações dos serviços.

No que concerne à política tarifária, esta pode ser mais bem aproveitada com vistas a promover o acesso como, por exemplo, a adoção de tarifas com descontos nos horários entre picos, em que os serviços de transporte coletivo operam com capacidade ociosa. Tais medidas possibilitariam a movimentação de pessoas atualmente excluídas, como aquelas que procuram trabalho e que precisam se deslocar na cidade durante o horário comercial.

Os custos com transporte têm impactos significativos sobre o orçamento das famílias de baixa renda. A matéria do portal G1, por Daniel Silveira em 04/10/2019, alertava para o estudo realizado pelo IBGE com o título “Peso do transporte no orçamento familiar ultrapassa o da alimentação pela primeira vez, aponta IBGE”¹⁴.

Segundo os dados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) realizada em 2018, as despesas de consumo das famílias com transporte ultrapassam os gastos com alimentação no Brasil. Historicamente, os gastos com habitação são os que mais pesam no orçamento das famílias brasileiras.

Ao ser indagado sobre o que achava do valor da passagem para ir trabalhar, estudar e sobre quais estratégias utiliza para diminuir o custo com o transporte, o entrevistado Jonathan diz:

¹⁴ Para saber mais consultar site: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/10/04/peso-do-transporte-no-orcamento-familiar-ultrapassa-o-da-alimentacao-pela-primeira-vez-aponta-ibge.ghtml>

Com relação ao trem ok, devido à distância ter acesso a baldeações com o metrô eu acredito que seja um preço ok, não é nem caro, mas nem barato é um preço acessível. Porém com relação ao transporte municipal com certeza é muito caro, eu por exemplo não utilizo, como eu moro uns 15 a 20 minutos da estação de trem eu nunca uso ônibus, a menos que eu esteja extremamente cansado, eu vou caminhando. O transporte em Francisco Morato é mais caro que o da CPTM e Metrô, se eu não me engano a tarifa aqui é \$4,60 e o transporte da CPTM é \$4,40 e tanto o tempo quanto a distância do transporte municipal é muito reduzido, eu por exemplo gastaria 5 a 6 minutos dentro do ônibus pra chegar na estação, então não vale a pena.

Quando questionado sobre a espera por transporte, ele diz:

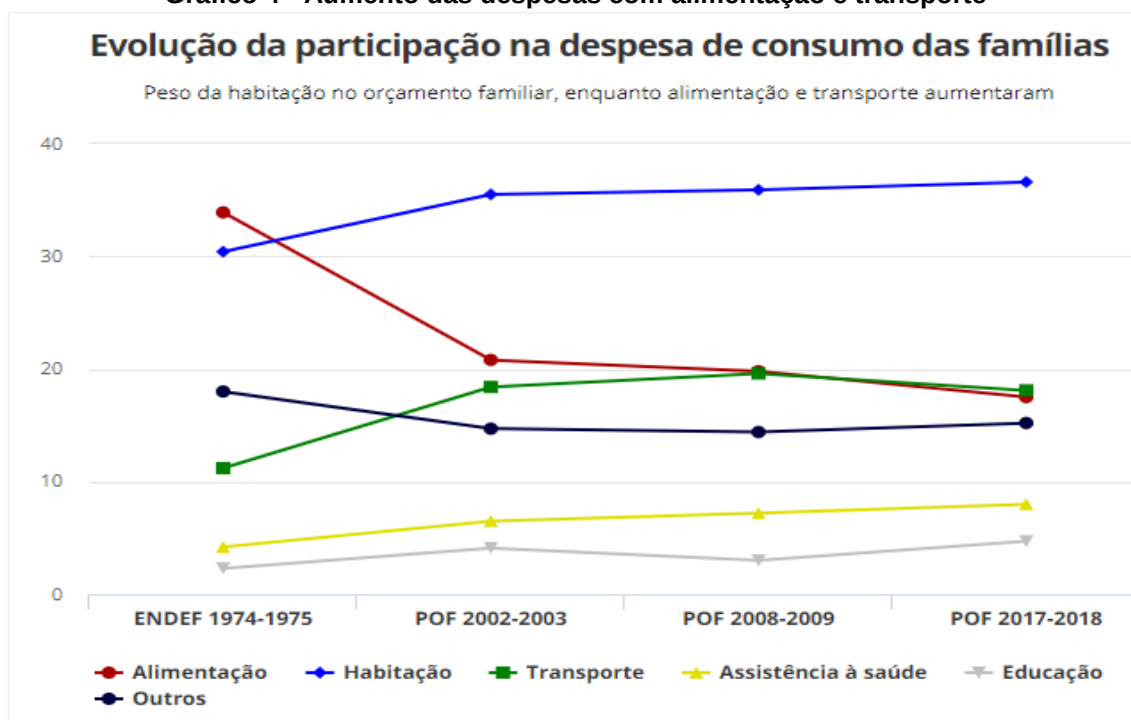
Como eu tenho acesso a duas linhas de ônibus, porque eu moro na divisa de dois bairros então tenho acesso a duas linhas, então o tempo é um pouco menor, porém mesmo assim ele demora um pouquinho de 15 a 20 minutos o seu intervalo. Dependendo do horário ele vai cheio, em horário de pico sim, fora isso dá até para sentar.

Segundo a POF a alimentação aparecia em segundo lugar, sendo superada pela primeira vez no ano passado (2018) pelo transporte. Esta foi a terceira edição da POF, que substituiu o Estudo Nacional da Despesa Familiar (Endef), realizado entre os anos de 1974 e 1975.

Em outras palavras, a despesa com transporte assume, assim, a segunda colocação em maiores gastos das famílias do país, perdendo apenas para habitação — que representa 36,6% do orçamento familiar. Os dados da POF apontam para entraves de mobilidade urbana no Brasil. Com problemas no transporte público, as famílias com renda entre nenhum e dois salários-mínimos alocam boa parte de sua verba para compra de gasolina, aquisição de veículos e transporte urbano.

O gráfico 4 mostra o aumento das despesas com alimentação e transporte no orçamento das famílias brasileiras.

Gráfico 4 - Aumento das despesas com alimentação e transporte



Fonte: IBGE, 2018

A POF foi realizada entre julho de 2017 e julho de 2018 em todo o território nacional, a pesquisa teve como principal objetivo levantar informações sobre a composição orçamentária familiar, além de permitir maior entendimento sobre as condições de vida da população. A pesquisa é feita por meio da aplicação de questionários em domicílios selecionados. A partir das informações coletadas nesses domicílios, são utilizadas metodologias estatísticas para ampliar os resultados a toda a população.

Essas informações se tornam importantes para dimensionar a desigualdade social, como reprodução da pobreza e da exclusão social que atualmente acontece nas grandes metrópoles, causadas, sobretudo, pela privação do acesso aos meios de transporte coletivo pelas populações mais carentes.

Outra pesquisa muito importante sobre “Trabalho e Renda”, divulgada em (19/02/2019) pela Rede Nossa São Paulo (RNSP) e pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE – Inteligência)¹⁵, revelou que metade dos paulistanos (48%) diz que não existem oportunidades de emprego na região onde moram. Para

¹⁵ Para saber mais sobre “Trabalho e Renda”, pesquisa divulgada em (19/02/2019) pela Rede Nossa São Paulo (RNSP) e pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE – Inteligência) consultar o site: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/02/19/28-dos-desempregados-da-cidade-de-sao-paulo-sao-jovens/>

42% dos entrevistados, há algumas oportunidades de trabalho perto da própria casa, e para somente 4% dos paulistanos existem muitas oportunidades. O coordenador-geral da pesquisa da Rede Nossa São Paulo, Jorge Abrahão destaca a baixa distribuição de emprego na cidade de São Paulo e que este é um modelo existente em muitas outras cidades, concentrando a possibilidade de emprego em uma determinada zona.

Nesse sentido quando questionado ao entrevistado Jonathan se ele tivesse que procurar trabalho, em que regiões ou bairros da cidade daria preferência para trabalhar, ele diz o seguinte:

Eu procuraria na região que eu trabalho que é ali na Av. Paulista, é uma região relativamente segura e o transporte é bem acessível, então é uma boa região, porém se eu pudesse escolher de fato na minha área de estudo eu preferia trabalhar em Morato, com certeza, mas infelizmente eu não tenho essa opção, principalmente a atividade que eu realizo hoje, que é área financeira só que eu trabalho num agência de viagens, então agência de viagens aqui em Morato não tem, então não poderia trabalhar aqui.

Exatamente como apontado pela pesquisa a falta de oportunidade de trabalho no município onde reside desloca as pessoas cada vez mais para regiões distantes do seu local de moradia em busca de oportunidade de emprego.

Com a crise econômica avançando, fica claro que os deslocamentos das pessoas de baixa renda estão diretamente associados ao trabalho que, quando formalizado, garante a elas o subsídio do vale transporte fornecido pela empresa. Mas os trabalhadores informais não têm esse benefício causando uma enorme dificuldade para sair de casa em busca de uma vaga de emprego. Atualmente segundo os dados da Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios Contínua (PNAD-Contínua) realizada pelo IBGE, a taxa de informalidade chegou a 37,4% da população ocupada ou (30,7 milhões de trabalhadores informais) no trimestre de maio a julho de 2020. No trimestre anterior, a taxa foi 38,8% e, no mesmo trimestre de 2019, 41,3%.

6 MOBILIDADE PENDULAR DA POPULAÇÃO SITUADA NA SUB-REGIÃO NORTE DA (RMSP)

Propõe-se mostrar a importância da mobilidade para melhoria de vida das pessoas residentes em Francisco Morato, entendendo que a provisão de transporte público é um instrumento de combate à pobreza, focando principalmente, os impactos da mobilidade para trabalho e estudo. Além de São Paulo, destino certo dos moradores de Morato para trabalhar é importante identificar para que outras regiões se deslocam os trabalhadores e por isso elegemos a sub região norte, municípios circunvizinhos de Francisco Morato.

6.1 A importância da mobilidade para melhoria de vida dos Moratenses

Conforme os dados apresentados sobre migração e deslocamento do IBGE, foi no ano de 1970 que o censo demográfico iniciou estudos sobre a questão de deslocamento, caracterizado pela pergunta “município onde trabalha ou estuda”. No censo demográfico de 1980, manteve a questão “município em que trabalha ou estuda”. Em 1991 esta pergunta não foi incluída no questionário e a supressão fez falta nas análises do mercado de trabalho sendo solicitada sua inclusão no próximo censo demográfico. No censo de 2000 foram introduzidas definitivamente as investigações sobre deslocamento. Em 2010 a questão sofreu um desdobramento em dois blocos distintos: um para trabalho e outro para estudo.

Se apropriando das informações do último censo este capítulo tem por objetivo essencial, analisar os deslocamentos pendulares da população situada na Sub-Região Norte da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) pelos motivos de trabalho e estudo, a partir de informações obtidas do banco de dados da Pesquisa Censitária realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2010, último censo no país.

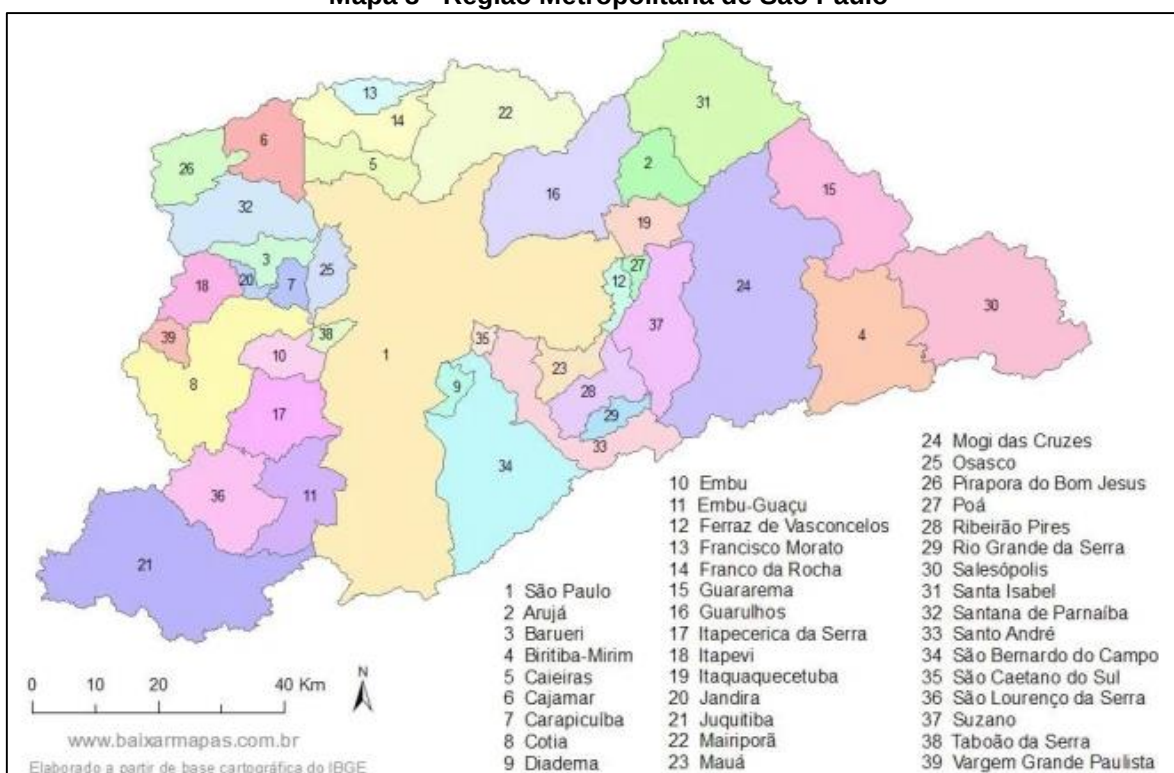
A partir de estudos realizados pela Emplasa¹⁶, foi elaborada e aprovada a proposta de reorganização da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) através da Lei Complementar Estadual 1.139 de 2011. Essa reorganização agrupa os trinta e

¹⁶ A Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano SA (Emplasa) é uma instituição pública vinculada à Secretaria Estadual de Governo, responsável pelo planejamento regional e metropolitano do Estado de São Paulo.

nove municípios em cinco sub-regiões, com o Município de São Paulo integrando todas as sub-regiões: Norte, Leste, Sudeste, Sudoeste e Oeste. Possuindo uma área de 1.521,11 Km² e concentrando uma população de 12.176.866 segundo dados da Emplasa para o ano de 2018.

De acordo com IPEA, a sub-região norte, à exceção de Mairiporã, caracteriza-se pela presença de municípios de pequena extensão territorial e por ser a de menor porte populacional da RMSP, totalizando 517.675 habitantes (Censo 2010), 2,6% do total metropolitano.

Mapa 8 - Região Metropolitana de São Paulo



Fonte: Emplasa, 2011

As tabelas 5 e 6 mostram que o crescimento populacional por várias décadas foi até maior que o próprio Estado de São Paulo e a partir de 2010 esse crescimento se manteve estável, uma das hipóteses pode ser o adensamento urbano.

Tabela 5 - População residente no Estado de São Paulo, Região Metropolitana de São Paulo e municípios selecionados 1970 – 2019 em números absolutos

Estado de São Paulo e Municípios	População					
	1970	1980	1990	2000	2010	2019
Estado de São Paulo	17.670.013	24.953.238	31.436.273	36.974.378	41.223.683	44.314.930
Região Metropolitana de SP	8.078.287	12.549.856	15.369.305	17.852.637	19.667.558	20.996.747
Caieiras	15.430	24.980	38.778	70.825	86.389	99.177
Cajamar	10.219	21.795	33.495	50.568	63.989	76.256
Francisco Morato	11.052	28.070	82.276	133.143	154.287	172.283
Franco da Rocha	36.082	50.391	84.912	107.883	131.389	150.151
Mairiporã	19.462	27.380	39.719	59.883	80.755	96.856

Fonte: Fundação Seade

Tabela 6 - População residente no Estado de São Paulo, Região Metropolitana de São Paulo e taxas anuais de crescimento 1970 – 2019 em porcentagem

Estado de São Paulo e Municípios	Taxas Anuais de Crescimento Populacional				
	1970/80	1980/91	1991/00	2000/10	2010/19
Estado de São Paulo	3,51	2,12	1,82	1,09	0,81
Região Metropolitana de São Paulo	4,50	1,86	1,68	0,97	0,734,94
Caieiras	4,94	4,08	6,92	2,01	1,55
Cajamar	7,87	3,98	4,68	2,38	1,97
Francisco Morato	9,77	10,27	5,49	1,48	1,23
Franco da Rocha	3,40	4,86	2,70	1,99	1,49
Mairiporã	3,47	3,44	4,67	3,04	2,04

Fonte: Fundação Seade

A totalidade dos municípios desse subgrupo apresentou no último decênio (2000/2010) taxas de crescimento anual (2,02% a.a.) superiores às da Região Metropolitana (0,98% a.a.) e, à exceção de Francisco Morato, no âmbito sub-regional, a mesma tendência é seguida pelos demais municípios.

Contando com quase 518 mil habitantes, segundo dados do Censo 2010, essa sub-região representa (2,6%) da população metropolitana. Entre os 14 municípios da RMSP com população inferior a 100 mil habitantes. Por outro lado, o agrupamento total dos municípios de Franco da Rocha e Francisco Morato, os mais populosos, atinge pouco mais de 286 mil pessoas, (55%) do total sub-regional, evidenciando onde se dá a concentração demográfica na sub-região.

É importante destacar que apesar do estudo estar focado na pendularidade a partir do município de Francisco Morato, será analisado a mobilidade urbana no

contexto da sub-região norte, composta pelos municípios Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Cajamar e Mairiporã.

A Região Metropolitana de São Paulo abriga a principal metrópole nacional, São Paulo, centro de decisões políticas do Estado. Além disso, concentra serviços diversificados e especializados, com destaque para as áreas de telecomunicações, cultura, educação, saúde, transportes e gastronomia. É, ainda, centro gerencial e administrativo, abrigando sedes de empresas transnacionais. Nesse sentido, Ântico (2005) considera que os movimentos pendulares mais intensos estão em áreas de maior concentração da população, tornaram-se um importante aspecto a ser considerado na dinâmica urbana metropolitana.

Se por um lado a grandiosidade desses números marcado pela intensa riqueza e pelo dinamismo econômico e populacional da região atrai as pessoas de várias regiões com a perspectiva de melhores oportunidades de emprego e de escolaridade, por outro lado produz fortes desigualdades sociais por conta da heterogeneidade espacial, vale a pena destacar que os deslocamentos se dão por vários motivos, mas sem dúvida alguma, a maior justificativa é trabalho e estudo.

A vista disso, a mobilidade pendular¹⁷ desempenha um papel significativo enquanto veículo de interações sociais colocando em circulação grande número de pessoas, que deixam diariamente seus municípios de residência para realizar atividades em outras localidades fomentando os espaços urbanos, produzindo fluxos e gerando novas possibilidades e demandas em diferentes espaços regionais, consequentemente, de transformação social.

Nesse sentido a mobilidade pendular é definida como a condição que permite o deslocamento diário das pessoas em uma cidade, com o objetivo de desenvolver relações sociais e econômicas. Ônibus, trem, metrô, carros, a pé e por bicicleta fazem parte das soluções de mobilidade entre as pessoas. “Os movimentos pendulares estão relacionados a um processo mais amplo de ocupação, estruturação e expansão da RMSP”. (Ântico,2005, p.112)

Atualmente, verifica-se que esses deslocamentos ocorrem entre distâncias cada vez maiores entre a origem e o destino, revelando o avanço do processo de ocupação do espaço de grandes concentrações urbanas, as distâncias no ir e vir são

¹⁷ O conceito, chamado pelo IBGE de “movimento pendular”, é feito por aquelas pessoas que viajam para outra cidade diariamente e voltam para seu município no final do dia para dormir. Sua intensidade é usada para determinar como as cidades se relacionam.2015

amenizadas pelo avanço da tecnologia nos transportes para agilizar o tempo despendido no deslocamento, associado ao avanço e o aumento das vias de acesso que nem sempre cumpri esse papel.

Essa facilidade para se locomover a longas distâncias com menor custo monetário para pagar o transporte pode contribuir nas escolhas das pessoas quando nomeiam um local para residir, “[...] a localização urbana é um tipo específico de localização: aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores. [...] na localização, as relações se dão através dos transportes, das comunicações e da disponibilidade de infraestrutura.” (VILLAÇA, 2005, p.23)

Nessa perspectiva, as análises sobre mobilidade pendular passam a ser extremamente importantes dado que podem contribuir para a organização dos espaços urbanos na oferta de serviços adequados à população como em gerar informações sobre o ir e vir entre os municípios. “Quantificar e qualificar esses movimentos populacionais explicita grande parte das tendências de distribuição da atividade econômica e da localização da moradia no território dessa área metropolitana. Isso possibilita traçar suas relações com o processo de desenvolvimento metropolitano, que reproduz e se expande através de desigualdades sociais.” (ÂNTICO, 2005, p.111)

Atualmente com o cenário econômico e social em crise, o desemprego é um fator que desestabiliza a vida das pessoas, sem dinheiro para pagar o transporte e procurar trabalho muitos trabalhadores tende a realizar suas atividades de maneira informal com mais incidência no comércio de pequeno porte e no comércio de rua/ambulante, serviços de pedreiro etc. dentro do município ou nos municípios vizinhos. Dessa forma as oportunidades de conseguir um trabalho com ganho maior vão ficando cada vez mais difícil, e com o transporte caro as pessoas deixam de sair do município para procurar trabalho. Segundo padre Willian,

Então, a gente vai vendo que o nosso público acaba realizando serviços de casa, serviços de pedreiro, de servente, muitas diaristas, muitos vendedores de rua, realmente falta oportunidade.

Com base nos resultados do Censo de 2010 quanto aos deslocamentos entre municípios para trabalho e estudo, percebe-se a relevância da informação para qualificar tais fluxos e compreender os nexos que se estabelecem entre os municípios.

6.2 Deslocamentos para trabalho

Neste tópico pretende-se analisar quais as implicações do emprego e da moradia nos deslocamentos diários para o trabalho, neste aspecto o questionário do censo, 2010 traz um bloco que avalia o “Deslocamento para trabalho” – variáveis (6.60), (6.61) e (6.62). Vários estudos mostram que com o crescimento econômico e o aumento das ocupações, as pessoas buscam maior proximidade entre os locais de trabalho e residência, mas quando isso não é possível resta à população buscar moradia em regiões muito distantes dos centros urbanos.

No caso de Francisco, considerada uma cidade dormitório, ou seja, um município para moradia e não para trabalho, faz com que uma grande parcela dos moradores precise buscar trabalho fora de seus limites e se desloquem principalmente para São Paulo. Essa divisão entre local de residência e local de trabalho gera uma urgência de mobilidade urbana com foco nas necessidades dos menos favorecidos que precisam do transporte público para seu deslocamento. Entendendo que a provisão de transporte público é um instrumento de combate às desigualdades sociais, principalmente quando seu uso é para trabalho e estudo.

De acordo com Cunha (1995) os movimentos pendulares refletem não apenas o distanciamento progressivo entre o lugar de moradia e o de trabalho, fruto da não-coincidência dos padrões de distribuição da população e da atividade econômica e social, mas também elementos ligados à forte segregação espacial da população.

Na mesma linha de raciocínio (ÂNTICO, 2004) afirma que o processo de ocupação e expansão da metrópole, ligado ao crescimento de áreas do entorno metropolitano, que abrigam grande parte da população sem condições de residir nas áreas mais centrais e valorizadas, aliado à maior concentração de atividades produtivas em determinados espaços centrais, principalmente do Município de São Paulo, explica a maioria dos deslocamentos pendulares ocorridos na RMSP.

Assim, com o desenvolvimento de um padrão locacional de ofertas no mercado imobiliário em áreas mais afastadas e desvalorizadas, os trabalhadores pendulares utilizam como estratégia residir nos locais mais acessíveis financeiramente, percorrendo maiores distâncias para chegar ao município de trabalho.

O problema que se cria a partir dessa decisão ou imposição de morar em locais cada vez mais distantes das regiões centrais é que, quanto maior for a distância entre

a residência e o trabalho, maior será o custo desse deslocamento, seja por ter que pegar mais de uma condução ou seja pela distância no trajeto.

A inexistência ou a precariedade na oferta dos serviços e as altas tarifas do transporte público, restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres, seja na procura de emprego ou no deslocamento ao local de trabalho.

Ao debruçar sobre os dados do Censo, 2010 – tabela 7 - observa-se que dos cinco municípios abrangidos na sub-região norte, Francisco Morato é a região que mais faz deslocamentos para trabalho (63,20%) da população economicamente ativa está no mercado de trabalho como ocupada e realizando deslocamentos pendulares.¹⁸

Tabela 7 - Proporção da população residente ocupada na Sub-região Norte/SP segundo mobilidade pendular

População ocupada	Caieiras	Cajamar	Francisco Morato	Franco da Rocha	Mairiporã
Mobilidade Pendular	46,90	24,10	63,20	52,10	24,30
Não Pendular	52,30	75,50	36,20	47,40	75,10

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010

Para uma melhor avaliação dentre as pessoas ocupadas, isolamos quem faz deslocamento para outros municípios diferentes da região que reside, daqueles que não fazem deslocamento para trabalhar.¹⁹

A análise será realizada com os indivíduos que se deslocam do seu domicílio de residência para trabalhar em outro município, e retornam diariamente para sua casa, conforme mostra a tabela 8.

¹⁸ A variável do Censo/2010 utilizada para mensurar essa questão foi V641." Na semana de 25 a 31/07/10, durante pelo menos 1 hora, trabalhou ganhando em dinheiro, produtos, mercadorias ou benefícios."

¹⁹ Para não pendular agrupamos quem "Trabalha no próprio domicílio" e quem trabalha "Apenas neste Município, mas não no próprio domicílio".

Tabela 8 - Município e unidade da federação ou país estrangeiro que trabalha, segundo município de residência em número abs.

Município de residência	Em que município e unidade da federação ou país estrangeiro trabalha					Total
	No próprio domicílio	Apenas neste município, mas não no próprio domicílio	Em outro município	Em país estrangeiro	Em mais de um município ou país	
Caieiras	496	1696	1956	0	33	4181
Cajamar	509	1505	649	0	8	2671
Francisco Morato	848	1504	4112	0	30	6494
Franco da Rocha	1075	1505	2852	1	27	5460
Mairiporã	776	1958	853	0	20	3607
Total	3704	8168	10422	1	118	22413

Fonte: Censo, 2010

As tabelas 8 e 9 referem-se a pergunta do questionário do Censo 2010 no Bloco “Deslocamento para o trabalho” variável (V0660) “Em que município e unidade da federação ou país estrangeiro trabalha?”. A alternativa “No próprio domicílio” foi isolada da análise uma vez que esses trabalhadores não fizeram deslocamento para trabalho pois exercem sua atividade econômica em sua própria residência.

Tabela 9 - Município e unidade da federação ou país estrangeiro que trabalha, segundo município de residência e retorno para casa diariamente

Retorna do trabalho para casa diariamente		Em que município e unidade da federação ou país estrangeiro trabalha			Total
		Apenas neste município, mas não no próprio domicílio	Em outro município	Em país estrangeiro	
Sim	Caieiras	1688	1894		3582
	Cajamar	1491	622		2113
	Francisco Morato	1496	3896		5392
	Franco da Rocha	1477	2704		4181
	Mairiporã	1927	800		2727
	Total	8079	9916		17995
Não	Caieiras	8	62	0	70
	Cajamar	14	27	0	41
	Francisco Morato	8	216	0	224
	Franco da Rocha	28	148	1	177
	Mairiporã	31	53	0	84
	Total	89	506	1	596
Total	Caieiras	1696	1956	0	3652
	Cajamar	1505	649	0	2154
	Francisco Morato	1504	4112	0	5616
	Franco da Rocha	1505	2852	1	4358
	Mairiporã	1958	853	0	2811
	Total	8168	10422	1	18591

Fonte: Censo, 2010

Visualiza-se em números absolutos os dados apresentados na tabela 9 e constata-se pelo número total que os municípios que fazem maior pendularidade para trabalho são Francisco Morato (5.392), Franco da Rocha (4.181) e Caieiras (3.582), seguindo em menor quantidade os trabalhadores dos municípios de Mairiporã (2.727) e Cajamar (2.113).

Nota-se que os deslocamentos mais curtos apontado na alternativa “Apenas neste município, mas não no próprio domicílio”, ou seja, daquelas pessoas que trabalham no mesmo município de residência, são menores em relação aos deslocamentos para “Em outro município”.

Do total de (9.916) trabalhadores distribuídos nos cinco municípios da amostra, que exercem sua atividade econômica “Em outro município”, merece destaque Francisco Morato com (3.896) seguido por Franco da Rocha (2.704) e Caieiras (1.894) das pessoas realizando deslocamento e retornando do trabalho para sua residência diariamente, Francisco Morato tem o equivalente a mais de um terço dos deslocamentos em relação ao total. Na outra ponta e em menor quantidade está o município de Mairiporã (800) e Cajamar com (622) trabalhadores fazendo esse movimento pendular.

Esses números refletem como a mobilidade influencia a vida dos moradores que precisa se deslocar para trabalhar, principalmente a população que reside longe dos locais de trabalho e que usam o transporte público de massa para este fim todos os dias.

Tabela 10 - Tempo gasto para deslocamento de casa para o trabalho por município, segundo o município que trabalha

		Qual é o tempo habitual gasto de deslocamento de sua casa até o trabalho					Total
Em que Município e unidade da federação ou país estrangeiro trabalha	Município	Até 05 minutos	De 06 minutos até meia hora	Mais de meia hora até uma hora	Mais de uma hora até duas horas	Mais de duas horas	
Apenas neste município, mas não no próprio domicílio	Caieiras	221	1106	312	39	10	1688
	Cajamar	129	888	404	65	5	1491
	Francisco Morato	187	851	305	131	22	1496
	Franco da Rocha	138	862	354	106	17	1477
	Mairiporã	220	1162	455	78	12	1927
	Total	895	4869	1830	419	66	8079
Em outro município	Caieiras	6	299	634	791	164	1894
	Cajamar	14	150	280	144	34	622
	Francisco Morato	6	199	949	2096	646	3896
	Franco da Rocha	6	251	815	1330	302	2704
	Mairiporã	4	111	350	287	48	800
	Total	36	1010	3028	4648	1194	9916
Total	Caieiras	227	1405	946	830	174	3582
	Cajamar	143	1038	684	209	39	2113
	Francisco Morato	193	1050	1254	2227	668	5392
	Franco da Rocha	144	1113	1169	1436	319	4181
	Mairiporã	224	1273	805	365	60	2727
	Total	931	5879	4858	5067	1260	17995

Fonte: Censo, 2010

A tabela 10 mostra o tempo médio gasto no deslocamento da casa até o trabalho dos residentes na sub-região norte que trabalha “Apenas neste município, mas não no próprio domicílio”, de “Cinco minutos até meia hora” somam (5.764) trabalhadores, compondo a maioria dos deslocamentos nesse período.

Para quem leva de “Meia hora até uma hora” tem-se no total (1.830) pessoas, para os que gastam “Mais de uma hora até duas horas” (419) e para quem gasta “Mais de duas horas” (66) pessoas.

Francisco Morato tem (1.496) pessoas trabalhando “Apenas neste município, mas não no próprio domicílio”, sendo que aproximadamente dois terços da população pesquisada gastam “Cinco minutos até meia hora” em seu deslocamento. Esses dados mostram que quando o trabalho está próximo da residência o deslocamento é rápido e, portanto, o ganho para o trabalhador é altíssimo em termos de saúde, sociabilidade, educação, econômico etc.

A tabela 10 também mostra que os deslocamentos realizados “Em outro município” ganham destaque para um maior tempo no deslocamento da casa até o trabalho. Do total de (9.916) pessoas (3.028) gastam “Mais de meia hora até uma

hora” para chegar no seu emprego e (4.648) trabalhadores gastam “Mais de uma hora até duas horas” no deslocamento da residência até o trabalho.

Essas informações mostram que os moradores da sub-região norte gastam quase duas horas no trajeto casa-trabalho e mais duas horas do trabalho-casa, um tempo que na maioria das vezes não é aproveitado no deslocamento.

Ainda sobre as distâncias entre trabalho e trabalhador o fato de morar longe das regiões centrais onde se concentra maiores oportunidades de empregos pode depor contra o trabalhador, apesar de não ser uma condição imposta pelas empresas, sabe-se que existe uma preferência na contratação de pessoas que morem mais perto do trabalho, fato que aumenta a dificuldade na colocação ou recolocação no mercado de trabalho para milhares de pessoas residentes nas periferias distantes dos centros metropolitanos.

Mas para onde esses trabalhadores se deslocam?

Tabela 11 - Mobilidade Pendular entre os Municípios de origem, segundo seu destino

Caieiras		Cajamar		Francisco Morato		Franco da Rocha		Mairiporã	
Barueri	194	Barueri	345	Barueri	162	Barueri	115	Caieiras	125
Cajamar	577	Caieiras	157	Caieiras	1461	Caieiras	3040	Franco da Rocha	517
Francisco Morato	566	Jundiaí	1395	Cajamar	424	Cajamar	705	Guarulhos	615
Franco da Rocha	1638	Osasco	351	Campinas	141	Campo Limpo Paulista	235	São Paulo	6518
Jundiaí	913	Santana de Parnaíba	1556	Campo Limpo Paulista	421	Guarulhos	133		
Mairiporã	139	São Paulo	2082	Franco da Rocha	2196	Jundiaí	2229		
Osasco	549			Guarulhos	172	Osasco	565		
São Paulo	14150			Jundiaí	3736	São Paulo	18729		
				Osasco	687				
				Pompeia	103				
				Santo André	131				
				São Paulo	29386				
				Várzea Paulista	372				

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010

A Tabela 11 destaca a mobilidade pendular de origem para seu destino entre os municípios circunvizinhos e principalmente o deslocamento para São Paulo.

O moradores do município de Caieiras se desloca para oito municípios, (Barueri, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha Jundiaí, Mairiporã, Osasco e

São Paulo), porém Franco da Rocha (1.638) e São Paulo (14.150) são os que recebem mais Caierenses.

Já os trabalhadores de Cajamar têm como destino (Barueri, Caieiras, Jundiaí, Osasco, Santana de Parnaíba e São Paulo) os municípios que mais recebe trabalhadores de Cajamar são Jundiaí (1.395), Santana de Parnaíba (1.556), seguido por São Paulo (2.082).

As pessoas que residem Franco da Rocha se locomovem para (Barueri, Caieiras, Cajamar, Campo Limpo Paulista, Guarulhos, Jundiaí, Osasco e São Paulo), mas principalmente com volume maior para os municípios de Jundiaí (2.229) Caieiras (3.040), e São Paulo (18.729).

Mairiporã tem seu fluxo concentrado em (Caieiras, 125), (Franco da Rocha, 517), (Guarulhos, 615) e exercendo liderança máxima na mobilidade pendular, São Paulo, (6518) deslocamentos diários.

Francisco Morato tem o maior espriamento no fluxo de pessoas que se deslocam para trabalhar, divididos em 13 municípios diferentes, (Barueri, Caieiras, Cajamar, Campinas, Campo Limpo Paulista, Franco da Rocha, Guarulhos, Jundiaí, Osasco, Pompeia, Santo André, Várzea Paulista e São Paulo), com destaque os deslocamentos para (Caieiras, 1.461) trabalhadores, (Franco da Rocha, 2.196), (Jundiaí, 3.736) e (São Paulo, 29.386) trabalhadores se dirige à capital paulista, a maior mobilidade pendular da sub região norte.

Sobressaem os trajetos com origem em Franco da Rocha, Caieiras, Osasco, Jundiaí, Santo André e São Paulo, esses municípios apresentam características de acessibilidade semelhantes, pois são circunvizinhos ou estão interligados por importante sistema de transporte público, como é o caso da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) para Jundiaí, ABC, Região de Osasco, Mogi das Cruzes, além da possibilidade de fazer transferência para o Metrô e ter acesso a outras localidade da cidade de São Paulo. Os demais municípios utilizam a malha rodoviária para o deslocamento.

Analisando a mobilidade pendular na tabela 11 percebe-se que o destino para São Paulo é predominante a todos os municípios da sub-região norte que tem como característica a longa distância até o centro da cidade, fato que contribui para as pessoas passarem mais tempo fora de casa.

São Paulo é o principal foco de mobilidade pendular em razão da grande oferta de trabalho proporcionada por sua extensa base econômica, recebendo diariamente

a maior parcela dos ocupados. Segundo o Censo, 2010, cerca de 70.865, representando (67,3%) dos trabalhadores se deslocam para São Paulo, os demais municípios recebem muito pouco trabalhadores, Jundiaí (7,9%), Osasco (2,1%) e Santana de Parnaíba (1,7%), os municípios que constituem a sub-região norte tem destaque para Caieiras (4,5%) e Franco da Rocha (4,2%) os outros municípios da região somam (4,0%). Os demais municípios que fazem parte da Macro Metrópole Paulista 2.073 representam (2,0%), os municípios que não fazem parte da MMP 1.138 (1,1%) e sem informação (0,7%).

Se por um lado esses dados confirma a dimensão da Região Metropolitana de São Paulo na geração de postos de trabalho e na obtenção de renda, numa outra perspectiva observa-se que geralmente as áreas mais distantes das regiões centrais como é o caso de Francisco Morato, concentra uma população de baixa renda, essa região não tem indústria que fomenta o emprego e melhore a renda dos seus habitantes, então, o que existe são apenas algumas atividades mais imediatamente ligadas à sua reprodução, como bares, pequenos mercados, pequenos comércios, enquanto o grosso do comércio e dos serviços procuram zonas centrais, onde estão seus principais consumidores.

A tabela 12 trata de comparar em número e porcentagem os trabalhadores de 18 anos ou mais de idade ocupados entre 2000 e 2010, segundo sua territorialidade. Os municípios de Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Mairiporã e Cajamar, nesta sequência, concentra a maior população em idade ativa, nos dois períodos de medição do censo (2000 e 2010) na medida que a população cresce consequentemente aumenta a participação da população economicamente ativa.

Tabela 12 - Número e porcentagem de trabalhadores ocupados de 18 anos ou mais de idade - 2000-2010, segundo as territorialidades

Territorialidades	População econ. ativa 2000	População econ. ativa 2010	Com carteira 2000	Com carteira 2010	% sem carteira 2000	% sem carteira 2010	% conta própria 2000	% conta própria 2010
Brasil	71488388	89464856	38,02	46,47	22,4	19,33	24,48	21,73
São Paulo	17087356	20921411	50,4	59,64	19,88	14,75	20,36	18,47
Caieiras (SP)	32223	44819	52,22	60,92	19,6	14,62	19,69	17,34
Cajamar (SP)	22478	29694	62,78	71,17	16,52	13,06	16,17	11,81
Francisco Morato (SP)	53848	69172	51,69	64,43	25,88	15,8	15,71	15,01
Franco da Rocha (SP)	48214	60244	51,64	61,1	20,08	15,31	14,99	14,73
Mairiporã (SP)	27799	38198	38,93	51,29	26,41	17,77	24,49	22,65

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Pnud Brasil, Ipea e FJP, 2020.

Verificando a proporção no aumento dos trabalhadores com carteira assinada entre 2000 e 2010, constata-se que Franco da Rocha (9,46%), Cajamar (8,39%) e Caieiras (8,7%), se comparados ao Estado de São Paulo (9,24%) e Brasil (8,45%) seguiram na mesma tendência de crescimento, exceto Francisco Morato (12,74%), Mairiporã (12,36%) que se destaca com aumento de trabalhadores com carteira assinada acima da média.

Inversamente acontece com a diminuição dos trabalhadores sem carteira assinada, como é o caso principalmente de Francisco Morato (10,8%) e Mairiporã (8,64%), na mesma proporção que cresceu os empregos com carteira teve uma diminuição dos empregos sem carteira para as décadas de 2000 e 2010, seguidos por Caieiras (4,98%), Franco da Rocha (4,77%) e Cajamar (3,46%), Estado de SP (5,13%) e Brasil (3,07%).

No caso dos trabalhadores conta-próprias a diminuição dessa categoria entre 2000 e 2010 foi: Cajamar (4,36%), Caieiras (2,35%), Mairiporã (1,84%), o destaque ficou para Francisco Morato com (0,7%) e Franco da Rocha (0,26%) uma diminuição muito baixa em relação ao Estado de São Paulo (1,89%) e Brasil (2,75%).

Diante dessas informações percebe-se o crescimento da população economicamente ativa para o mercado de trabalho e conseqüentemente o aumento dos deslocamentos para trabalho.

6.3 Deslocamentos para estudo

Analisar a mobilidade pendular para estudo independente da mobilidade para trabalho só foi possível no censo de 2010, cujo tema teve desdobramento na captação dos deslocamentos para estudo e para trabalho.

Em 2000 a variável (4.27) questionava “Em que Município e Unidade da Federação ou País estrangeiro trabalha ou estuda?”

1 - Neste Município

2 - Não trabalha, nem estuda

Em 2010 o censo incluiu um bloco para captar - Deslocamento para estudo variável (6.36) - “Em que Município e Unidade da Federação ou País estrangeiro frequenta escola (ou creche)?”

1 - Neste município

2 - Em outro município

3 - Em país estrangeiro

Para realizar a análise sobre deslocamento para estudo agregou-se as variáveis sobre idade, escolaridade e sexo, utilizando a base de microdados do censo demográfico de 2010. Utilizando o software SPSS extraiu-se os dados referentes aos cinco municípios que compõem a Sub-região Norte de SP (Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha e Mairiporã) e a partir da seleção de análise, estatística descritivas, frequências e tabela de referência cruzada foi possível fazer os cruzamentos necessários para entender o perfil e a mobilidade pendular das pessoas que residem nesses municípios selecionados.

Não é o foco deste tópico do trabalho analisar as pessoas que estão fora ou nunca frequentaram escola pois a abordagem é sobre pendularidade de estudantes, no entanto, um dado importante a saber sobre essa população residente na Sub-região Norte, (49,7%) do sexo masculino e (50,3%) feminino não estavam estudando no momento da pesquisa, mas já frequentaram as salas de aula e para aqueles-que não estudam e nunca frequentaram uma escola soma-se (52,4%) masculino e (47,6%) feminino.

Para analisar a pendularidade dos alunos para estudo, agregamos essa categoria em grupos de idade com quatro anos de diferença facilitando a compreensão dos deslocamentos por faixa etária conforme demonstrado na tabela 13.

Percebe-se que o grupo etário de maior expressão compreende os alunos que têm de 20 a 24 anos de idade (9,5%), seguido por aqueles que têm entre 25 e 29 anos (9,4%), depois estão os de 15 a 19 anos (9,1%), os que têm 30 a 34 anos (8,8%), a faixa de 35 a 39 anos (7,8%) e por fim, os estudantes de 40 a 59 anos que somam juntos (22,5%). Nota-se que existe uma diminuição de deslocamento para estudo a partir da faixa das pessoas com 30 a 34 anos e segue diminuindo ano a ano. Pode-se observar que boa parte dos estudantes em Francisco Morato tendem a cursar até o ensino médio, mas a sequência dos estudos para o nível superior tem outra dinâmica e outras implicações para sua efetivação.

Pode-se inferir que para o último grupo de 45 anos em diante, representa as pessoas que estão retornando à sala de aula seja para conclusão dos estudos fundamental, médio ou superior.

Tabela 13 - Número e proporção de estudantes que fazem deslocamento para estudo, segundo faixa etária com intervalo de 4 anos nos municípios da Sub-região Norte, 2010

Idade dos estudantes com intervalo de 4 anos	N	%
00-04 anos	38893	7,5
05-09 anos	41858	8,1
10-14 anos	49850	9,6
15-19 anos	46879	9,1
20-24 anos	49015	9,5
25-29 anos	48828	9,4
30-34 anos	45558	8,8
35-39 anos	40261	7,8
40-44 anos	35828	6,9
45-49 anos	31619	6,1
50-54 anos	27482	5,3
55-59 anos	21726	4,2
60-64 anos	16060	3,1
65-69 anos	9377	1,8
70-74 anos	6367	1,2
75 anos e mais	8073	1,6
Total	517675	100,0

Fonte: Censo, 2010

Na tabela 14, consta os dados referentes a pendularidade para estudo nos municípios com a pergunta “Em que Município e Unidade da Federação ou País estrangeiro frequenta escola (ou creche)?” e como alternativas: “Neste município”, ou seja, no próprio município de residência do estudante, em “Outro município”, quando a instituição de ensino se localizava em outro município diferente do qual o aluno residia e em “País estrangeiro”.

Cerca de 22.262 pessoas estudam em um município diferente daquele que residem, o que representa (14%) do total de residentes em circunstância de mobilidade pendular, conforme os dados apresentado na tabela 14. É possível verificar que todos os municípios da amostra estudada registram um número maior de estudantes que frequentam escola no próprio local de residência.

Destaque para o município de Francisco Morato, (90%) dos alunos não fazem deslocamento para outras regiões a fim de estudar, ou seja, estudam no mesmo município que residem, esse fato se deve entre outros fatores a Lei 11.700, a partir de janeiro de 2009 todas as crianças com mais de 4 anos de idade terão o direito de

estudar na escola mais próxima de casa. A Lei nº 11.700, acrescenta a norma ao texto da lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, (LDBEN) no capítulo quatro que assegura “vaga na escola pública de educação infantil ou de ensino fundamental mais próxima de sua residência a toda criança a partir do dia em que completar quatro anos de idade.” Desta forma, a instituição de ensino deve incluir a proximidade da residência do aluno como um dos critérios de prioridade para a matrícula, assim como é prioritária a matrícula dos alunos com deficiência.

Chama atenção na tabela 14 para o dado que mostra a existência de apenas 35 discentes estudando em país estrangeiro equivalente a (0,1%).

Tabela 14 - Movimento pendular por Município e unidade da federação ou país

Municípios	Neste Município	%	Em outro Município	%	Em país Estrangeiro	%
Caieiras	21262	81,3	4900	18,7	0	0,0
Cajamar	17763	83,4	3536	16,6	0	0,0
Francisco Morato	44326	89,9	4963	10,1	35	0,1
Franco da Rocha	32446	86,1	5223	13,9	7	0,0
Mairiporã	21444	85,5	3640	14,5	0	0,0
Total	137241	86,0	22262	14,0	42	0,0

Fonte: Censo 2010

Analisando a tabela 14, notamos que (86,9%) dos alunos estudam no município de residência, ao passo que (10,1%) se deslocam para estudar em outro município diferente daquele que reside.

Essa pendularidade ocorre em direção a 67 municípios do estado de São Paulo, sendo que, 29 municípios estão localizados na Macro Metrópole Paulista, conforme tabela 15. O maior fluxo tem como destino o município de São Paulo (55,2%) seguido de Jundiaí (7,9%) e Santana do Parnaíba (4,2%). Dentro dos municípios da Sub-região Norte, Franco da Rocha atrai (7,9%) dos alunos e Caieiras (4,7%).

Com relação à mobilidade entre os municípios e São Paulo, constatou-se pelos dados apurados que (78,3%) dos deslocamentos que são realizados para estudar, se concentram em municípios diferentes daqueles que compõem a área estudada (Caieiras, Cajamar, Franco da Rocha, Francisco Morato e Mairiporã) e somente (28,7%) faz deslocamento dentro da própria sub-região norte.

Tabela 15 - Número e proporção de deslocamentos para estudo segundo município de residência

Município	N	%	Município	N	%
Adamantina	11	,1	Mogi das Cruzes	36	,2
Alfredo Marcondes	10	,0	Monte Alegre do Sul	9	,0
Andradina	11	,1	Nazaré Paulista	9	,0
Araras	13	,1	Osasco	161	,8
Atibaia	222	1,1	Ouro Verde	11	,1
Barra Bonita	12	,1	Paraíso	13	,1
Barretos	9	,0	Pariquera-Açu	12	,1
Barueri	77	,4	Penápolis	11	,1
Botucatu	20	,1	Pinhalzinho	10	,0
Bragança Paulista	83	,4	Piracicaba	42	,2
Braúna	11	,1	Piraju	21	,1
Caieiras	968	4,7	Pirapora do Bom Jesus	53	,3
Cajamar	383	1,9	Pirassununga	11	,1
Campinas	62	,3	Pompéia	12	,1
Campo Limpo Paulista	784	3,8	Presidente Venceslau	11	,1
Carapicuíba	22	,1	Ribeirão do Sul	11	,1
Clementina	8	,0	Ribeirão Preto	9	,0
Colina	27	,1	Santana de Parnaíba	868	4,2
Cosmópolis	6	,0	Santo André	30	,1
Cosmorama	8	,0	Santos	9	,0
Cruzeiro	21	,1	São Bento do Sapucaí	10	,0
Diadema	12	,1	S. Bernardo do Campo	51	,3
Engenheiro Coelho	10	,0	São Caetano do Sul	20	,1
Fernandópolis	10	,1	São Carlos	11	,1
Francisco Morato	556	2,7	São Paulo	11285	55,2
Franco da Rocha	1615	7,9	Serra Azul	13	,1
Guarulhos	589	2,9	Socorro	11	,1
Itatiba	67	,3	Sorocaba	27	,1
Jaguariúna	10	,0	Sumaré	23	,1
Jundiaí	1623	7,9	Taboão da Serra	3	,0
Mairiporã	186	,9	Várzea Paulista	11	,1
Matão	9	,0	Vinhedo	20	,1
Mauá	21	,1	Ignorado	108	,5
Mir.do Paranapanema	6	,0	Total	20429	100,0

Fonte: Censo, 2010

A tabela 16 apresenta em número absoluto que o maior movimento pendular para estudar é em direção a São Paulo e de forma mais dispersa entre os municípios vizinhos.

Tabela 16 - Movimento pendular para estudo do município de residência para municípios de estudo em números - 2010

Município de estudo	Município de residência					Total
	Caieiras	Cajamar	Francisco Morato	Franco da Rocha	Mairiporã	
Caieiras				816		816
Cajamar	207					207
Campo Limpo Paulista	122	107	328	227		784
Francisco Morato				478		478
Franco da Rocha	214		1252			1466
Jundiaí	276	830	274	242		1622
Mairiporã	124					124
S. de Parnaíba		847				847
São Paulo	3469	932	2211	2304	2368	11284
Atibaia					222	222
Guarulhos					350	350
Total	4412	2716	4065	4067	2940	18200

Fonte: Censo 2010

Quem reside em Caieiras se desloca para estudar em seis municípios diferentes, Cajamar, Campo Limpo Paulista, Franco da Rocha, Jundiaí, Mairiporã e São Paulo.

Os estudantes de Cajamar se movem para Campo Limpo Paulista, Jundiaí, Santana de Parnaíba e São Paulo.

Francisco Morato tem estudantes se deslocando para Campo Limpo Paulista, Franco da Rocha, Jundiaí e São Paulo.

Em Franco da Rocha a pendularidade está para Caieiras, Campo Limpo Paulista, Francisco Morato, Jundiaí e São Paulo.

O movimento pendular dos estudantes residentes em Mairiporã está mais concentrado em São Paulo, Atibaia e Guarulhos.

Tabela 17 - Proporção da população com nível de instrução, segundo município da Sub-região Norte - 2010

Município	Sem instrução e Fundamental Incompleto	Fundamental	Médio completo e Superior Incompleto	Superior Completo
		Completo e Médio Incompleto		
Caieiras	50,1	15,0	27,6	7,0
Cajamar	57,1	15,0	22,6	4,2
Francisco Morato	61,5	17,5	18,2	1,9
Franco da Rocha	58,9	15,5	21,2	3,7
Mairiporã	51,4	20,2	20,1	7,8

Fonte: Censo, 2010

Observando a tabela 17 é possível fazer algumas constatações a respeito do nível de instrução da população na sub-região norte, percebe-se que mais da metade dos estudantes se encontra sem instrução ou com o fundamental incompleto, ou seja, nunca frequentaram a escola ou cursaram alguns anos do primeiro ao quinto ano de ensino fundamental sem completar esse nível de ensino.

Para quem cursou o ensino fundamental completo ou iniciou o médio, o percentual é proporcional para todos os municípios.

A proporcionalidade passa a ficar diferente a partir do ensino médio completo, Caieiras tem mais alunos com o ensino médio completo em relação aos outros municípios (27,6%), comprovando os dados do IPRS para essa cidade em relação a educação que está acima da média do Estado.

Cajamar vem na sequência com (26,3%) concluintes.

Franco da Rocha é o terceiro município com (21,2%) de pessoas com nível de instrução médio completo e superior.

Mairiporã é o penúltimo município com (20,1%) concluintes do ensino médio.

Por último aparece Francisco Morato com (18,2%) dos alunos com ensino médio completo ou superior incompleto.

A proporção do nível de instrução “Sem instrução e Fundamental Incompleto” para o nível “Fundamental completo e médio incompleto” tem uma diminuição de até (40,0%) das pessoas, esse número talvez seja explicado pela soma daquelas pessoas que nunca frequentaram a escola mais os que frequentaram e evadiram e as crianças de 0 a 4 anos em fase da educação infantil.

Quando saem do “Fundamental completo e médio incompleto” e vão para o “Médio completo e superior incompleto” verifica-se que o percentual se eleva dando indício de que as pessoas seguem seus estudos rumo a concluir o ensino médio e iniciar o curso superior.

Como já visto anteriormente os estudantes dessa amostra fazem pouco deslocamento para estudo e isso é possível de verificar juntando os dados apresentados na tabela 17 com os percentuais de estudantes por nível de instrução, percebe-se que a partir do fundamental os estudantes seguem os estudos até o ensino médio no mesmo município de residência a exceção fica para Francisco Morato com (0,07%) de crescimento de um nível de ensino para outro, ou seja, muitos estudantes deixaram de estudar nesse caminho. Mairiporã se manteve sem acréscimo dos níveis de instrução.

Se as pessoas não fazem deslocamento para estudo resta a cada município o compromisso de proporcionar uma educação de qualidade na formação dos seus cidadãos afim de prepará-los para as oportunidades que surgirão. Agora, se a educação não tiver qualidade e as pessoas não tiverem como se deslocar para procurar em outros locais escolas com ensino de melhor qualidade o círculo vicioso da reprodução da pobreza está instalado.

Em Francisco Morato a pendularidade se dá predominantemente para aqueles que estão cursando o ensino superior pois no município não existe universidades, logo é necessário o deslocamento para outros locais com maior oferta desse nível de ensino, na medida em que se eleva o nível de escolaridade aumenta as chances de novas oportunidades no mercado de trabalho, nesse sentido a mobilidade pendular é um dos fatores fundamentais para dar continuidade aos estudos.

De acordo com os dados da tabela 17 o afinilamento para a etapa do ensino superior é drasticamente grande conforme demonstrado pelos percentuais: Mairiporã (7,8%) das pessoas tem o curso superior, na sequência vem Caieiras com (7,0%), em seguida Cajamar com (4,2%) de pessoas com curso superior, Franco da Rocha tem (3,7%) da população com curso superior e por fim Francisco Morato na última colocação com (1,9%) de sua população com curso superior. Os dados confirmam que a baixa renda está atrelada ao nível de instrução de sua população.

6.4 Considerações sobre a mobilidade em Francisco Morato

O aumento nos deslocamentos diários traz uma série de problemas decorrentes do transporte ineficiente e caro. A partir da pesquisa de campo realizada com os moradores de Francisco Morato, essa realidade vivenciada pelos respondentes é relatada a cada questionamento.

Os entrevistados foram questionados sobre os pontos positivos e negativos em relação ao transporte público que eles usam no seu cotidiano.

Para melhor compreensão e aproveitamento das respostas foi solicitado que avaliassem cada modal separadamente, primeiro o ônibus que utilizam em Francisco Morato e depois com relação ao trem que faz o trajeto para outras localidades.

Com relação aos pontos positivos relacionados ao modo de transporte por ônibus em Francisco Morato, as respostas foram muito rápidas quase sem parar para

pensar todos foram logo dizendo: “eu não avalio nada de positivo nos ônibus de Morato”. O quadro 8 sintetiza as respostas apresentadas ao questionamento.

Quadro 8 - Pontos positivos e negativos no transporte

Pontos positivos no transporte (ônibus)	Pontos negativos no transporte (ônibus)
• Não tem pontos positivos	Estresse/ nervosismo/desconforto • muito tempo de espera no ponto de ônibus • pouco ônibus na linha • sempre cheio, lotado • viajar em pé, sem lugar para sentar-se • não tem horário certo para passar • sem fiscalização no ponto final/inicial • ruas com muitas curvas e buracos • muito trânsito com engarrafamento • o ônibus não para em frente à estação, tem que andar para pegar o trem • falta de ônibus nos fins de semana • a lotação já sai cheia do ponto final e não para nos demais pontos, pois não tem como embarcar mais ninguém Valor da passagem • valor alto da passagem em relação a distância percorrida • não tem integração com o trem • a tarifa do ônibus é mais cara do que o valor que se paga no trem • Só existe uma empresa de ônibus em Morato (falta concorrência) Preparo dos motoristas de ônibus • não entendem a dificuldade das pessoas com deficiência • não respeitam deficientes e idosos • trata a pessoas com muita estupidez • não tem paciência e correm muito • tem muito motorista que xinga • não espera você sentar e sai arrancando o ônibus com tudo, • muitos acidentes como quedas de passageiros ao entrar e sair do ônibus Empatia das pessoas • não é todo mundo que dá o lugar pra gente sentar • falta de respeito • falta de educação porque a gente sabe que é nosso direito Transporte alternativo (Lotação) • Valor da passagem é mais barata que o ônibus • Para em frente à estação
Pontos positivos no transporte (Trem)	Pontos negativos no transporte (Trem)
• Valor da passagem é acessível • Respeito aos lugares reservados a deficientes • Rápido	• viajar em pé • sempre lotado/cheio • tem muito camelô vendendo as coisas dentro do trem • as pessoas falam muito alto

Pontos positivos no transporte (Trem) <i>continuação</i>	Pontos negativos no transporte (Trem) <i>continuação</i>
	• quebra de equipamento na via, triplica o tempo da viagem por conta disso • tem que sair bem mais cedo para não se atrasar

Fonte: elaborado pela autora

A pesquisa também questionou a respeito das expectativas do entrevistado(a) sobre o impacto que a mobilidade urbana teria na diminuição das desigualdades sociais com a seguinte pergunta: Se a mobilidade urbana fosse diferente do que é hoje ela teria o poder de diminuir as desigualdades sociais?

Jonathan:

Sem dúvida!!! deveria haver um planejamento de onde as pessoas trabalham e moram para tentar facilitar essa contratação. Mas por exemplo se não tivesse tantos problemas na linha 7 Rubi, talvez as pessoas não levassem tantas advertências, ou mesmo que não demorassem tanto, talvez a contratação ficasse mais fácil. Até a questão do vale transporte também, que diminuiria talvez se o preço fosse mais acessível ou pelo menos do transporte municipal se fosse um pouco mais barato talvez diminuísse e fosse mais atrativo contratar as pessoas quer moram em Francisco Morato e Franco da Rocha que são cidades dormitórios e precisam realmente sair para São Paulo e pra Jundiaí para procurar emprego. Então essa questão do transporte principalmente pra gente ela é muito significativa, porque a gente depende disso, como aqui a maior parte dos empregos são ligados ao comércio e não consegue suprir, não consegue emprego pra todo mundo, então a maioria da população Moratense tem que sair pra São Paulo, então a questão do transporte com certeza faria toda a diferença pra diminuir as desigualdades.

Allana:

Sim com certeza!!! é feito uma verificação social a partir do local que você vive, por exemplo em determinadas empresas não é avaliado se você pode se você tem condições se você tem estudo pra você assumir determinado cargo, as vezes você tem mais estudo que o outro, mas mora em Morato, a primeira coisa que eles vê é o local onde mora que está no meu currículo, não contratam pessoas dessa região. Não importa se é qualificado ou não, então há uma segregação do espaço, já ouvi isso: nossa você mora em Morato aquele lugar que só tem enchente?

Então há uma segregação do espaço e dentro da questão empregatícia nesse transporte que nós utilizamos essa segregação vai além dos desastres naturais que vão impactar na questão da mobilidade do transporte, por impactar o transporte aí que fica realizada essa segregação, além de toda essa questão de formação do município, questão socioeconômica, além disso ela foi acentuada pela falta de mobilidade.

A indústria aqui no município é outro exemplo disso, eles (prefeitura) falam que não tem saída, a saída é apenas pelo trevo, alí já tem muito trânsito também, não tem saída pra caminhão pra gente ter uma parte industrial no município, então é uma questão de mobilidade, não é pública, mas é de transporte também.

Então a mobilidade seria um diferencial pra oportunidade de emprego, desenvolvimento pro município, pro município ser visto de outra forma, porque ele é visto por esse movimento pendular, conhecido por ser uma cidade dormitório, nós ainda temos esse movimento pendular as pessoas saem pra trabalhar em outros lugares e voltam pra cá, na sua grande quantidade elas não precisariam sair daqui se fosse desenvolvida a saída para o transporte.

Ana:

Ahhhh com certeza... com certeza... com certeza teria (como diminuir as desigualdades) por que tem muita gente que mora mais longe do que eu, e eu vou repetir pra você, eles saem andando a pé porque não tem o dinheiro para pagar a condução, eles andam bastante porque só tem o dinheiro do trem. Mas se tivesse um jeito, um transporte pra ir até a estação com a diminuição da passagem, nossa ia melhorar muita coisa pra gente, muita, muita mesmo!

Adriana:

Eu acho que sim, acho que melhoraria a desigualdade não só pra mim, mas pra muita gente melhoraria muito, porque tem gente que mora muito longe do centro e tem que se locomover a pé, porque nem todo mundo tem condições de pagar o preço que é, então muita gente anda muito, muito a pé em Morato, por motivo do preço, não poder pagar não só o ônibus como o trem também, muitas pessoas tem dificuldade pra isso, eu acho que melhoraria muito se mudasse e pra ajudar as pessoas também.

Elisangela:

Sim, porque a gente teria mais tempo para se permitir a lazer, cultura, tempo com os filhos ler um livro, qualidade de vida, ver as pessoas, eu acho que é muito isso, essa é a resposta, a gente teria o trabalho e a falta de mobilidade no simbólico faz a gente fazer 24 horas virar 28 e a gente fica exausto, eu acredito que a essa mobilidade faria com que a gente tivesse mais tempo com o filho mais tempo pra estudar, pra aprender, pra curtir, pra namorar, pra ir ao teatro no cinema, teria mais tempo para viver e não para sobreviver.

Edson:

Eu acredito que sim, porque primeiro o valor, pois o valor já limita as pessoas a uma série de coisas, se pra eu trabalhar eu já gasto isso agora você imagina se eu vou sair daqui de Francisco Morato e vou até o Parque do Ibirapuera em São Paulo, não vou...isso vai me custar

muito, vai me custar o ônibus municipal, vai me custar o transporte sobre trilhos e mais um ônibus lá em São Paulo capital, então isso daí cria barreiras invisíveis mas tá posta, aí eu não frequento parques, cinemas, teatros, bibliotecas e coisas dessa natureza. Então a questão cultural não existe pra nós aqui, e não existe por várias naturezas, a questão econômica pra pagar o transporte é a mais forte. Mas implica que as informações nem chegam para o Moratense, a gente não sabe por exemplo onde estão todos os Sesc, quais são os projetos ou programas que são gratuitos, todos esses serviços públicos pra população de Francisco Morato é como se tivesse em outro país que pra ir tem que atravessar um mar um oceano pra chegar até lá. Não adianta achar que todo mundo tem acesso a tudo, não sabe por que não quer, é mentira !!!, é como se tivesse todo mundo gritando num mesmo lugar eu vou conseguir ouvir tudo e depurar tudo e ver aquilo que eu preciso, não!!!, a informação não é decodificada.

A realidade é que as pessoas levantam 5 horas da manhã pega o transporte público e viaja 2h para chegar no trabalho, trabalha 8 a 9 horas e aí leva mais 2 horas pra voltar, essa pessoa quando chega em casa ela só quer descansar porque no outro dia de novo cedo ela vai pra mesma rotina. É o que falo o indivíduo teria que ter essas coisas aqui no município e não ter que sair daqui, se deslocar como ele se desloca todos os dias pra trabalhar, o que ele quer é descansar, ter uma descontração ali no bar que tá próximo da casa dele ou ir na igreja né, a gente mede a pobreza do município tanto do ponto de vista intelectual ou econômico pela quantidade de bares e igrejas, quanto mais bares e igrejas tiver naquele município ele é mais pobre, porque a pessoa não tem absolutamente nada e o que resta é no final do dia ou da semana é ir a igreja para aqueles que tem alguma fé ou quem não tem isso como prática vão para o bar e ambos voltam anestesiados, um volta anestesiado pela fala do padre ou do pastor e outro volta anestesiado pelo álcool, enfim os dois voltam embriagados pra suas casas pra ter mais uma semana de trabalho árduo e assim vão vivendo até o dia de descansar, morrer pra alguns é descansar.

Padre Willian:

Acho que sim, eu vejo que uma mobilidade que diminua as desigualdade é aquela em que envolve as crianças os jovens a família, acredito no sistema de liberdade de democracia de oportunidades para todos, porque se a gente tivesse uma boa mobilidade no município para todos e não para poucos onde todos pudessem ter acesso aos parques aos ginásios esportivos ao comércio ao mercado a padaria a farmácia, uma mobilidade que pensasse a família, pensasse no bairros distantes uma mobilidade que pudesse melhorar inclusive a qualidade de vida das pessoas, e ganhar mais tempo com a sua família, porque se a gente conseguisse isso a família também ganha com isso, porque é uma questão econômica, social, familiar e até mesmo a questão religiosa, muitos querem ir para seus templos sagrados que ficam no centro pois nas periferias não tem, então sofrem até na questão religiosa, as vezes vai uma pessoa só representar a família na igreja por que não tem condições de ir toda família naquele templo, sai um valor econômico muito grande se forem

todos. Então veja como a mobilidade abrange o econômico, o social, o religioso e o familiar, tá tudo ligado com a mobilidade.

De acordo com os respondentes para diminuir as desigualdades sociais e de oportunidades é preciso um transporte acessível financeiramente, ou seja, que caiba no bolso da população, que não seja visto como um problema a ponto do indivíduo ser recusado a uma vaga de emprego ou até ser demitido pelos atrasos causados pelo transporte ineficiente, diminuir as distâncias entre emprego e empregado, valorizar a qualificação das pessoas não causando desvantagem em função do local de moradia. Atrelado ao aspecto econômico o município precisa investir em atividades de cultura esporte e lazer para a população não precisar se deslocar para outros municípios.

Nessas falas ressaltam-se um ponto muito importante a respeito do acesso as tecnologias e a internet, o acesso à informação não é só um clique no computador, pois nem todas as pessoas decodificam essa tecnologia, diante desse mundo digital grande parte dos moratenses estão excluídos e isso pode agravar a desigualdade de oportunidades, se não houver soluções a disparidade da desigualdade social aumentará.

Os entrevistados ressentem pelo fato de o município não ter a possibilidade de se expandir economicamente para melhorar a situação de emprego e renda da população, seja com a construção de um polo industrial ou com iniciativas como cooperativas, feiras artesanais, turismo, reciclagens etc., porém a falta de acesso as rodovias que liga aos grandes centros comerciais é o maior problema colocado até o momento, esse é outro problema a ser solucionado no município.

Outro ponto nevrálgico do transporte municipal de Francisco Morato é o preço abusivo da passagem, a população é penalizada com valor muito alto da tarifa, por isso andam muito a pé todas as vezes que precisam sair de casa para realizar suas atividades, não se trata de uma escolha, mas de falta de alternativa e está relacionado ao baixo poder aquisitivo. Quanto maior a distância percorrida a pé por falta de dinheiro para pagar a passagem do transporte público, maior é o tempo que as pessoas ficam ausentes de casa e deixam de realizar atividades básicas e essenciais a sua sobrevivência.

Segundo Gomide, (2006, 243-244) a privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação

espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os mais pobres possuem menor acessibilidade urbana, já que o raio de alcance físico dos equipamentos sociais e oportunidades de trabalho fica restritos à sua capacidade diária de caminhada. No caso de Morato está restrito também a capacidade de bancar o transporte coletivo para atingir esses equipamentos e oportunidades de trabalho.

Outra questão que a pesquisa de campo investigou: Se você pudesse mudar a forma como o transporte está hoje, o que você mudaria? Como seria o transporte ideal para você?

Ana:

Continua sendo um ônibus que fosse até a estação, mas que fosse um ônibus barato que compensassem a gente pegar o ônibus, ou se tivesse integração do ônibus com o trem, aí compensava, porque de onde eu moro pra ir até a estação é caro, \$4,60 muito caro, então a gente vive nesse dilema pra ter uma condução barata pra todo mundo, não precisar vir andando pela pista se arriscando a ser assaltado, porque tem direto (se entendeu), as vezes em época de inverno tá muito nublado, você quase não vê as pessoas aí o risco de assalto é muito grande, atropelamento na pista, então se tivesse uma integração pra gente usar o bilhete único e usar no trem, nossa...ia ser uma benção. Com relação ao trem se saísse um trem e encostasse outro, pra gente não ir que nem sardinha, se saísse um trem e encostasse outro seria uma maravilha.

Sem tirar o mérito de que caminhar é benéfico a saúde, o fato é, para os entrevistados a alternativa andar a pé vem carregada de outros desafios entre os quais: a necessidade de sair mais cedo de casa, quando ainda está escuro e correr o risco de ser assaltado pois o caminho é deserto, escuro e sem policiamento, risco de ser atropelado na avenida por falta de sinalização adequada, a falta de calçadas obriga as pessoas a caminharem pelas ruas e avenidas. Andar a pé para essas pessoas é mais um sacrifício que um benefício.

Na perspectiva da respondente Ana o transporte ideal seria, o cidadão ao sair de sua casa embarcasse em um ônibus coletivo e, ao chegar na estação da CPTM, fizesse a integração com o trem pagando apenas uma passagem. Para ela essa medida iria melhorar a qualidade de vida da população uma vez que as pessoas não teriam que andar um percurso longo a pé, diminuindo o custo com o transporte tornando-o menos oneroso no bolso do trabalhador e trabalhadora.

Outro aspecto interessante é com relação a diminuição dos assaltos, dado que com o cartão do bilhete único integrado ao trem as pessoas reduziram a quantidade de dinheiro transportado e principalmente com a integração economizaria bastante no final do mês.

Com relação ao tempo de partida entre as composições existe uma mudança significativa anunciada no site oficial da CPTM²⁰: “A partir desta quinta-feira (17/09/20), os passageiros da CPTM que utilizam a Linha 7-Rubi todos os dias contarão com mais um benefício, todos os trens que partem de Jundiaí farão viagens diretas até a estação Brás, sem a necessidade de fazer transferência na recém-inaugurada estação Francisco Morato. A medida reduzirá em cerca de 10 minutos o tempo de viagem até a capital paulista. As composições que saírem de Jundiaí para o Brás utilizarão a plataforma 2 de Francisco Morato. No sentido inverso, os trens atenderão pela plataforma 1. “Além do ganho de tempo nas viagens, os passageiros também serão beneficiados porque não precisarão circular pela estação quando precisarem fazer a transferência”, explica Vagner Rodrigues, Gerente Geral de Operação da CPTM.

De acordo com a matéria, o fim da transferência em Francisco Morato para quem sai das estações que atendem a extensão da Linha 7-Rubi beneficiará 22 mil pessoas diariamente. Essa mudança vai de encontro ao que a entrevistada havia sugerido para melhorar o tempo entre as partidas dos trens rumo ao seu destino.

Retomando o questionamento sobre como seria o transporte ideal para você?

Adriana descreve dessa forma:

Eu acho que o preço e colocar a condução mais próxima das pessoas e dar suporte pra pessoas poderem andar de ônibus, porque tem pessoas que sai 3h da manhã de casa pra pegar o primeiro trem e chega tarde, então acho que melhoraria essa parte, porque eu sou o tipo de pessoa que não penso só em mim, eu tenho essa dificuldade de andar, mas não sou só eu que tem dificuldade, então a gente tem que pensar nas outras pessoas também.

Para a entrevistada existem duas necessidades a serem ajustadas uma é a distância entre os pontos de parada dos ônibus e isso seria corrigido com um planejamento adequado realizado pela própria empresa que tem a concessão do

²⁰ Para saber mais, consultar o site: <https://www.cptm.sp.gov.br/noticias/Pages/CPTM-encerra-transfer%C3%A2ncia-em-Francisco-Morato-para-passageiros-que-viajam-de-Jundia%C3%AD-para-o-Br%C3%A1s,-na-Linha-7.aspx>

transporte coletivo. A segunda necessidade está relacionada à possibilidade de pagamento da tarifa com valor acessível para a população de baixa renda que depende fundamentalmente desse modo de transporte para realizar seus deslocamentos.

Allana descreve que o transporte ideal seria assim:

Vou dividir em dois pontos: dentro do município essa questão da mobilidade colocar um valor que fosse condizente com as condições do transporte que não fosse tão caro assim como é hoje e a outra é a questão do viaduto aqui dentro da cidade pra que esse trânsito fosse diminuído que é uma questão que tem sido conversada, eles tem um projeto de construção de um outro viaduto, mas o viaduto vai amenizar a questão que liga os dois lados da cidade, mas não vai diminuir a questão do trânsito porquê de qualquer forma as pessoas vão ter que passar por ali para chegar no outro viaduto, então só vai dividir o trânsito dentro dos viadutos, eu acho que talvez um viaduto do outro lado da cidade, não que eu parei pra estudar como seria essa estrutura mas acho que se amenizasse aquela parte seria melhor. Em relação ligando o município a São Paulo pela questão industrial seria o polo industrial construído nessa saída ligando Morato e Franco da Rocha. Falando agora do trem seria a questão do tempo que ele leva pra chegar em Caieiras porque ele vai tão lentamente nesse trajeto durante a semana, quase parando.

A entrevistada considera o valor da tarifa elevado em relação à qualidade do serviço ofertado. Essa percepção ganha destaque principalmente quando a fala vem das classes D e E, o alto valor das tarifas é um dos principais motivos apontados pelos entrevistados que causou a substituição do ônibus por outros modos de transporte, no caso de Francisco Morato predominantemente andar a pé.

Outro dado de percepção da entrevistada diz respeito a um conceito mais amplo de mobilidade urbana, que envolve obras de infraestrutura urbana na cidade, e aponta a construção de um viaduto como uma solução para a melhoria do trânsito dentro do município. Nesse sentido as obras de infraestrutura urbana voltadas para a mobilidade das pessoas dariam mais fluidez na circulação dos principais eixos viários da cidade, que apresentam elevado volume de tráfego, velocidade extremamente reduzida em diversos pontos e cita como exemplo o trecho que vai do centro da cidade até a delegacia cujo percurso é curto, mas o tráfego é intenso.

Mesmo com melhorias na Rodovia Tancredo Neves, antiga estrada velha de Campinas, tal estrada não comporta trânsito pesado. Visando resolver esse problema a prefeitura cogita criar uma alça de acesso para a rodovia Fernão Dias, o que pode possibilitar a criação de um parque industrial considerando grandes áreas livres perto

dessa região. Essa obra permitirá a ligação de Morato à capital paulista bem mais rápido, e com maiores oportunidades de trabalho na região.

Ainda, como sugestão sobre a construção de um polo industrial em Francisco Morato, seria uma alternativa que proporcionaria melhor mobilidade das pessoas e das mercadorias produzidas neste parque industrial com curto espaço de tempo, com segurança e com um custo acessível aos trabalhadores e trabalhadoras, gerando emprego/renda e progresso aos municípios que congrega a sub-região norte (Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Mairiporã e Cajamar).

A entrevistada Elisângela argumenta que

a maior fonte de renda de Francisco Morato está no comércio nada além do comércio, por isso todo mundo tem que sair daqui para trabalhar e fortalecer outros municípios por não termos um polo industrial. Somos uma cidade pobre!! Já que ainda não existe esse polo industrial para gerar emprego e renda, que tivesse em Morato outras formas de geração de emprego e renda para que a mobilidade das pessoas melhorasse, como cooperativas locais onde principalmente as mulheres pudessem trabalhar mais próximo de seus filhos, Francisco Morato poderia ter incentivo turístico, aqui tem um público muito grande de pessoas nordestinas poderia ter feiras de artesanato, cooperativas de reciclagem, tantas outras formas que pudessem gerar renda dentro do próprio município, que o comércio pensasse na contratação de pessoas da cidade porque a gente vê pessoas que vem de longe trabalhar aqui enquanto aqui tem tantas pessoas desempregadas, ajudaria muito gente aqui.

Tanto Allana como Jonathan compartilham a ideia e sugerem a construção de um segundo viaduto em Francisco Morato, interligando o lado leste e oeste que são separados pela ferrovia. Com um trânsito caótico o segundo viaduto diminuiria bem essa questão da mobilidade dentro da cidade.

A fotografia 16 mostra a maquete com a localização de onde será construído o novo viaduto entre o Jardim Nossa Senhora Aparecida e Parque Santana.

Fotografia 16 - Maquete do novo viaduto a ser construído entre o Jardim Nossa Senhora Aparecida e Parque Santana - Francisco Morato



Fonte: Prefeitura de Francisco Morato

Para Jonathan o transporte ideal seria dessa forma:

Com certeza teriam mais ônibus e mais trem disponíveis durante os horários de pico, eu acho que isso é o mínimo, ainda mais quando a gente fala de uma pandemia que a gente pensa que as pessoas podem morrer se tiverem uma contaminação em massa como já aconteceu antes, mas que agora vem diminuindo mas ainda assim é um risco, então se aumentasse a quantidade de transporte tanto ônibus como trem e metro nos horários de pico pra diminuir a quantidade de pessoas dentro de um único lugar seria interessantíssimo.

É necessário também desenvolver o gosto a importância de transportes alternativos como a bicicleta, hoje a gente não tem uma ciclo faixa e é difícil pensar numa ciclo via quando fala de Morato porque as ruas, elas já não são largas elas não foram projetadas para ter muitos carros passando, então a cidade toda tá saturada, então a gente teria que pensar na questão das ciclo faixas, a questão das calçadas, elas são horríveis em Francisco Morato, não tem acessibilidade para cadeirantes, para pessoas com deficiência visual não tem uma indicação, a questão da sinalização também aqui em Morato é muito falha, existe somente no centro e somente em alguns pontos localizados, bem poucos, então aqui em Francisco Morato pela

questão de não ter sido planejada daria um pouco mais trabalho pra gente tentar organizar ou reorganizar tudo isso mas essas questões são muito relevantes. Aumentar a quantidade dos ônibus dos trens nesse horário de pico, a questão do calçamento, a ciclo faixa é importante. Enfim, acho que um segundo viaduto aqui em Francisco Morato interligando o lado leste e oeste que são separados pela ferrovia pra desafogar um pouco o viaduto, o único viaduto que é a única ligação que existe em Francisco Morato de um lado para o outro eu acho que já diminuiria bem nessa questão da mobilidade da cidade.

Um dos pontos retratado pelo entrevistado ao ser questionado como seria o transporte ideal para ele, mostra sua indignação com a superlotação dos transportes públicos em momento de pandemia principalmente em horários de pico, ou seja, maior fluxo de pessoas dentro dos transportes coletivos. Apesar da recomendação de se evitar o transporte público muita gente em Francisco Morato precisa se deslocar e não dispõe de outros meios além do ônibus e do trem. Nesse contexto de pandemia, fica mais evidente a importância dos modos coletivos de transporte principalmente para as pessoas de menor renda.

Para o coordenador do Observatório de Mobilidade Urbana da Universidade Federal de Santa Catarina, Bernardo Meyer, o transporte coletivo traz riscos de contaminação. “Se considerarmos o transporte aeroviário, o transporte sobre trilhos, metrô, trens e principalmente o transporte público de ônibus, nós vamos observar que eles têm uma capacidade de contaminação muito grande, porque aglomeram pessoas vindas de diferentes localidades. Elas sentam, pegam nas coisas, conversam, falam ao celular, respiram”, o risco é muito grande.²¹ (Agência Brasil - Publicado em 09/08/2020 - 11:45 por TV Brasil – Brasília)

De acordo com a percepção do entrevistado e confirmado pelo coordenador do Observatório da Mobilidade, as pessoas temem contrair o vírus dentro do transporte público, nesse caso as mudanças operacionais realizadas pelos governos estaduais e municipais no transporte público, como redução na circulação de ônibus, trens e metrô, não esteve de acordo com a demanda, havendo, portanto, aumento nas lotações dos transportes públicos particularmente nas periferias de grandes cidades como São Paulo. A lógica é essa, se diminui a quantidade de veículos, aumenta a quantidade de pessoas por viagem, ou seja, maior probabilidade de contaminação.

²¹ Para saber mais consultar: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2020-08/transporte-em-tempos-de-coronavirus-e-tema-do-caminhos-da-reportagem>

Outro aspecto, refere-se ao modo de transporte realizado por bicicleta, para o entrevistado é necessário desenvolver o “gosto e a importância pela bicicleta”. Mas observa que existe muita dificuldade no próprio município para implantar esse modo de transporte. Nem todas as ruas de Francisco Morato são asfaltadas, as ruas são esburacadas e estreitas, não tem calçamento e as poucas calçadas não têm acessibilidade para cadeirantes, deficientes visuais ou com mobilidade reduzida. Esse cenário reflete que o município está um passo atrás da construção de uma ciclo faixa, antes de tudo é necessário o asfaltamento das ruas para em seguida construir uma ciclo faixa na qual os ciclistas possam circular com tranquilidade e em segurança. Não basta incentivar o uso da bicicleta se o município não tem infraestrutura nenhuma para a efetivação dessa mobilidade.

O maior fluxo de pessoas andando a pé é manhã e noite, horários que as pessoas vão trabalhar e retornam para suas casas, o uso da bicicleta nesses horários implica num outro problema que seria a construção de um bicicletário para guardá-las entre os períodos manhã e noite.

Complementando essa percepção sobre como a mobilidade melhora a vida das pessoas em Morato, o padre Willian diz:

Uma mobilidade planejada, com mais avenidas e ruas, acredito que deveria ter projetos de bicicletários no município, dos bairros para a estação e da estação para os terminais públicos, eu acredito que campanhas educativas para motoristas de motocicletas e condutores de animais, abertura de empresas de concorrência para poder ter outra empresa de transporte público para que uma fizesse concorrência com a outra, aí o povo ganharia também, só uma empresa cria acomodação, acho que a regularização de perueiros, regularização de Uber, 99, acredito que deve-se ter mais calçadas porque a cidade sofre de calçamento, não tem, se tivesse uma campanha de calçamento porque as pessoas tem uma procura muito grande de via de pedestre para caminhar de casa até a estação e da estação até a casa, isso acontece muito aqui.

De acordo com os entrevistados existem uma falta de planejamento que não é um problema atual de Morato, a cidade foi construída de forma não planejada, mas a falta de calçamento adequado, a falta de ruas bem-sinalizadas e transporte com acessibilidade, não atinge somente quem é cadeirante, deficientes visuais, pessoas com mobilidade reduzida, os idosos, pessoas com crianças de colo, obesos e crianças, mas igualmente a todos os usuários, que podem se machucar tropeçando em buracos se arriscando para atravessar as ruas e avenidas sem a devida

sinalização e até cair dentro do transporte público ao subir ou ao descer do ônibus, problema que afeta toda população. Aliado a essas questões o transporte deveria ser acessível às pessoas deixando a decisão de andar a pé para cada um e não pela falta de condição financeira.

Por fim, o entrevistado Edson elenca vários pontos ao ser questionado como seria o transporte ideal para ele:

Primeiro demanda muito investimento, então vamos pensar numa utopia, afinal a gente vive de sonhos, se a gente não sonhar a vida perde a graça né. O ideal seria que a gente tivesse metrô que chegasse até Francisco Morato ou até Jundiaí o último ponto dessa linha chamada linha 7 Rubi, então a primeira coisa é isso metrô da Barra Funda até Jundiaí. Segundo, pensando que esse transporte de trem seja como a gente vê em São Paulo, transporte rápido e adequado O terceiro ponto é ter uma política que viabilizasse tanto para as pessoas como para as empresas diminuísse essa distância dos polos que estão o emprego porque a gente tá gastando tempo da nossa vida, estamos gastando dinheiro, as políticas têm que trazer mais indústrias, mais empresas para o município. Melhorar a internet que pela educação vai facilitar que as pessoas se conectem com o mundo, então em algum momento no futuro esse impedimento físico que é a mobilidade urbana do ponto de vista do ônibus do trem ou do carro ele vai diminuir porque aí eu não vou precisar me deslocar para a outra ponta, tem que ter tecnologia e tem que ter educação para todos, assim acho que seria o ideal de mobilidade.

7 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS

As entrevistas permitiram verificar o quanto é importante a mobilidade urbana para as pessoas que residem no município de Francisco Morato.

As questões que nortearam as conversas foram muito esclarecedoras do ponto de vista dos eixos enumerados na metodologia da pesquisa. Nesse sentido, o objetivo é a partir da percepção dos entrevistados analisar a importância da mobilidade urbana para diminuir as desigualdades sociais e melhorar a qualidade de vida da população Moratense.

Essa análise só foi possível embasando-se no referencial teórico que sustentou a construção desse trabalho e elucidou a escrita de cada capítulo. A análise não se baseou estritamente nas transcrições das entrevistas, mas também nas impressões e observações registradas durante as conversas, fundamentais para entender como a mobilidade urbana se relaciona com o cotidiano das pessoas num contexto de desigualdades sociais.

A literatura qualificou e quantificou a construção desse estudo contudo, a pesquisa de campo coroou com seu olhar sociológico e crítico as situações excludentes de uma gente de baixo poder aquisitivo que anda a pé por falta de dinheiro para pagar a condução, que carrega o sapato na bolsa para trocar na estação de trem quando chove e as ruas viram um lamaçal, que sente a falta de emprego, sente o preconceito por morar onde é possível pagar, sente a ausência de direitos, se sentem limitados nas escolhas de onde trabalhar, sentem carência de cultura e lazer, sentem falta de educação de qualidade e qualificação profissional, sentem a ausência do estado e do abandono social.

Essas pessoas são o retrato de muitas outras no meio da multidão de brasileiros que residem nas periferias e são cerceados em sua mobilidade urbana. Nesse sentido a tese defendida é que a mobilidade urbana é uma das respostas para diminuir o fenômeno da desigualdade social. No instante que aumenta as chances das atividades sociais básicas de emprego, estudo e lazer para as pessoas de baixa renda e periférica, a sua condição social também se amplia e consequentemente melhora sua qualidade de vida.

Apresenta-se doravante a análise de cada eixo formulado no roteiro de perguntas:

Motivos que o (a) levou morar em Francisco Morato

No que concerne a motivação para morar no município de Francisco Morato, fica claro que a fuga dos aluguéis é o principal motivo, seguido pelo baixo custo do transporte sobre trilhos (trem). Na maioria das entrevistas as pessoas chegaram ao município porque vieram visitar um parente ou amigo que já morava em Morato, e a partir daí sentiram a viabilidade de se comprar um terreno e assumir a autoconstrução da casa nos fins de semana com ajuda de um pedreiro, amigos e parentes.

Outro fato importante é que a aquisição do novo local de moradia nem sempre foi analisado levando-se em conta a falta de infraestrutura do município, a grande distância até o centro da região metropolitana, o valor do transporte municipal além da tarifa do trem, o foco estava no alívio em não mais pagar aluguel que comprometia boa parte da renda familiar.

Os entrevistados na sua maioria já moravam em municípios pertencentes RMSP com exceção de dois participantes que vieram de outro estado. O tempo de residência no município se confunde com a própria idade da pessoa, muitas vezes com dificuldade para discernir entre local de nascimento e tempo de residência em Morato considerando-se moradores desde tenra idade.

Estratégia para gastar menos com o transporte público

Deixar de ir trabalhar ou frequentar a escola, perder a oportunidade de ir procurar trabalho, perder uma entrevista de emprego ou deixar de ir a uma consulta médica são exemplos de situações enfrentadas pelos entrevistados que moram em Morato. No entanto, a falta de dinheiro é o mais grave de todos os problemas que impedem as pessoas de saírem de casa e por isso a estratégia normalmente usada é andar a pé o quanto for possível, para economizar e diminuir o impacto financeiro que o transporte tem na renda familiar. Quando a mobilidade é cara, insuficiente e demorada, o jeito é andar a pé!

Outros fatores que dificulta a mobilidade urbana dos Moratenses é a escassez de transporte coletivo, tornando o intervalo entre as partidas muito demorada, normalmente a lógica usada pelos fiscais de ônibus para liberar as partidas dos ônibus é a lotação do veículo, os entrevistados contam que o ônibus só sai do ponto final ou inicial quando ele está lotado, muito cheio mesmo de passageiros, causando outro problema, pois dessa forma o motorista não para em todos os pontos do seu itinerário porque o ônibus não comporta mais ninguém dentro dele.

Assim, os passageiros que estão no meio do caminho não conseguem embarcar e desistem de esperar pelo próximo ônibus, visto que já sabem que não vai ser diferente e optam por andar a pé.

O município conta com apenas uma empresa de ônibus prestando esse serviço à população propiciando-a exclusividade do transporte de massa.

Se por um lado isso é um bom negócio para a empresa, não se pode dizer a mesma coisa para a população e principalmente para os trabalhadores que precisam deste modo de transporte para desenvolver suas atividades diárias, o fato é, como diz a entrevistada citando o ditado popular “ruim com ele, pior sem ele”. Não tendo para quem reclamar só resta as pessoas aceitarem o transporte do jeito que está ou recusar usá-lo e assumir o ônus de caminhar a pé mesmo em dias de chuva onde algumas ruas viram um lamaçal e outras sofrem com alagamentos, como é o caso do centro de Morato, onde se localiza a estação de trem, as enchentes são uma rotina no município.

A outra possibilidade para a mobilidade urbana dentro do município é o transporte por aplicativo, porém este também segue a mesma lógica da empresa de ônibus, só tem uma empresa operando em Morato, de acordo com depoimento da participante o preço da corrida desse modo de transporte aumentou bastante e na maioria das vezes não vale a pena, pois encarece muito no final das contas.

Outra estratégia encontrada é esperar juntar algumas pessoas e cotizam o valor da viagem do transporte por aplicativo, essa é uma tática, porém nem todos dispõe do dinheiro para participar restando fazer todo trajeto a pé.

É muito comum a cena de pessoas subindo os morros com crianças de colo, sacolas pesadas e com comorbidade andando a pé por falta de dinheiro para pagar a condução.

Com acesso restrito aos meios de transporte por falta de dinheiro os entrevistados mapeiam a distância que consideram possível caminhar e seguem a pé ao seu destino, essa é a estratégia mais usada pelos moradores de Francisco Morato para economizar com transporte público. A consequência dessa mobilidade ineficiente diminui a possibilidade de oportunidades tanto para trabalho como para estudo e acesso aos equipamentos sociais.

Segundo a respondente existe a possibilidade de algumas pessoas usarem seus veículos e oferecer carona cobrando um valor menor que a tarifa do ônibus e o carro por aplicativo, mas isso só para os conhecidos.

Outra estratégia para economizar com o transporte apontado na entrevista é o grande número de motocicletas, se justifica a quantidade de motocicletas por tratar-se de um bem mais acessível financeiramente comparado ao automóvel, mas o grande problema são os motoristas muito jovens e muitos deles não tem habilitação para pilotar, segundo depoimento do entrevistado.

Francisco Morato ainda tem o transporte por charrete e por cavalo, causando grande preocupação pois a cidade não comporta em suas ruas estreitas cheias de carros, motocicletas e pessoas esse tipo de transporte.

Diante dos problemas caudados pela mobilidade ineficiente as pessoas vão criando estratégias para reduzir o custo no orçamento, já apertado normalmente, driblando a falta de transporte na cidade que no final das contas fica no encargo da população o papel que deveria ser do poder público local e da administradora do transporte municipal.

Mobilidade e uso do tempo

Ficou nítido na fala dos entrevistados um certo desânimo, cansaço quando esse tema foi abordado, disseram que gastam muito tempo para chegar ao destino, as pessoas gastam em média mais de duas horas para ir e mais duas horas para voltar do trabalho, isso considerando um dia normal, mas se ocorrer chuvas, quebra de equipamentos nas vias, ou qualquer outra interferência esse tempo é ainda maior, sem contar que tanto o ônibus municipal como o trem são demorados e cheios, muitos ambulantes vendendo diferentes produtos dentro do trem, falatório excessivamente alto e o trajeto muito longo.

Um aspecto interessante observado nos entrevistados é o gosto pela leitura, quando é possível eles procuram mergulhar na literatura e acham até, que o tempo passa rapidinho, a exceção ficou com o entrevistado Jonathan que demonstra sua insatisfação pois precisava ler seus textos da faculdade que considera complicados, complexos e precisaria de concentração, algo impossível dentro do trem.

É curioso observar como as pessoas não param para pensar e quantificar o tempo que se gasta na mobilidade pendular morando na periferia e distante da região metropolitana, como sua qualidade de vida melhoraria se parte desse tempo gasto no trajeto fosse revertido para aliviar o cansaço físico e elevar os conhecimentos, visto que estudar é algo apontado por todos como a única forma de ter ascensão social.

Considerando que gastam no mínimo 4h por dia na mobilidade pendular para trabalho e/ou estudo o questionamento foi o que fariam se esse tempo estivesse sobrando. Os entrevistados fazem uma pausa quase como se parasse para deixar os pensamentos fluírem, manifestando com sorriso e dizem que fariam diversas coisas como estudar, fazer cursos, cuidar do corpo e da saúde fazendo atividade física, ter uma melhor convivência com sua família ou acompanhar o crescimento dos filhos e poder ajudar o próximo. Mas para isso é necessário tempo disponível, e é exatamente o que falta para essa população que mora tão distante das áreas de maior dinamismo econômico, fica claro nessa pesquisa que é urgente para o poder público aproximar o trabalho do trabalhador criando centralidades mais perto da periferia com locomoção digna e com preço justo. Os entrevistados demonstram que mesmo com tantas dificuldades não são acomodados com sua condição social, só precisam de condições favoráveis para realizar seus projetos de vida.

Ainda nessa conversa os entrevistados apontaram que o tempo livre que dispõe é nos fins de semana, (sábado e domingo) justamente nesses dias a quantidade de transporte na cidade diminui consideravelmente desestimulando as pessoas a saírem de casa para circularem pela cidade e aproveitar os espaços e equipamentos públicos que oferecem cultura, esporte e lazer gratuitos a população. Sair aos fins de semana é sinônimo de cansaço e preocupação com o retorno para casa.

A segregação socioespacial e a falta de mobilidade nos fins de semana contribuem para um distanciamento dos parentes e amigos que moram em outros locais, os entrevistados relatam que visitar parentes ou amigos é uma atividade que não acontece frequentemente, pois até chegar na casa deles já se passou metade do dia, e precisam se preocupar com a volta pra casa, visto que acordam muito cedo na segunda-feira para trabalhar, normalmente o sábado é reservado para os cuidados com a casa e por isso deixam para sair no domingo, quando saem, enfim esse tipo de passeio se torna raridade. Mesmo aqueles entrevistados que possui automóvel, normalmente só o usam para trabalhar e não para sair nos fins de semana.

Sabe-se que esse distanciamento é prejudicial por vários motivos, as relações de parentesco e de amizade fortalece os laços de carinho de atenção, aumenta as possibilidades de novas oportunidades de emprego por indicação e de ajuda em diversas situações, ou seja, essa rede de apoio é o que falta na vida de muitas pessoas para que sintam que não estão sozinhos.

Em suma, cabe ao poder público alterar a maneira como o transporte é organizado nos fins de semana, garantindo a mobilidade urbana das pessoas com a mesma regularidade da semana, pelo menos, tanto nos horários como na quantidade de veículos circulando pela cidade, oportunizando a população periférica e pobre o direito de ter melhor qualidade de vida.

Mobilidade para lazer

É com sentimento de tristeza e desgosto que se ouve em todas as falas a ausência de espaços de lazer, equipamentos de cultura, quadras de esporte, ou seja, entretenimento. O município é muito carente de espaços destinados para esse fim. Os entrevistados se ressentem por não poder ir para o centro da cidade de São Paulo e visitar o Parque Ibirapuera o Parque Vila Lobos, o Museu do Ipiranga, andar na Av. Paulista, visitar a praia, pelos mesmos motivos já listados: ficam muito tempo no ponto de ônibus ou na estação de trem esperando a condução, o trajeto é longo e a condução é demorada, além disso a falta de dinheiro para bancar a condução faz as pessoas desistirem de passear. Segundo o relato da entrevistada, desde 1994 nunca mais visitou o Parque do Ibirapuera, local que ela costumava frequentar constantemente antes de se mudar para Francisco Morato. O entrevistado jovem esclarece que além de gastar mais com condução do que normalmente gasta na semana pois os passeios geralmente são em locais diferentes dos que fazem durante a semana para trabalhar e estudar, isso demanda muitas vezes mais condução para chegar ao destino. Mas não só isso, também tem o fato de que no passeio precisa gastar para se alimentar, então essa conta não fecha no fim do mês. Se o passeio envolve a família a situação piora, o gasto com condução é muito maior e mesmo que leve a alimentação, coisa que segundo eles, não é legal fazer, ainda assim sempre tem que comprar uma água ou um refrigerante e isso é um gasto, se tem criança então, o passeio vai sair bem caro.

A falta de dinheiro impossibilita a mobilidade urbana. As pessoas são impedidas de circularem pela cidade e aproveitar os espaços e equipamentos gratuitos disponíveis para quem quiser, ou melhor, quem puder. Não adianta ter gratuidade se o cidadão periférico e pobre não consegue chegar até ele. O valor da passagem no transporte público durante os fins de semana deveria ter um valor diferenciado, oportunizando que essa população possa de fato ter seu direito de participar da cultura e do lazer da cidade.

No caso dos mais jovens uma possibilidade é andar a pé nos fins de semana e ir até o município vizinho de Franco da Rocha, lá tem um parque municipal e o entrevistado mais jovem não se intimida com a caminhada a pé para usufruir desse espaço que considera muito gostoso, uma das entrevistadas prefere o município de Jundiaí e conta que o transporte nos fins de semana nesse município é de \$1,00 (um real) a partir do terminal, segundo ela vai para qualquer bairro pagando esse valor, contou que essa iniciativa da prefeitura foi para proporcionar a população maior oportunidade para sair de casa e ter lazer.

No caso das pessoas mais velhas que foram entrevistadas e tem dificuldade em se locomover, estas preferem não sair de casa pois teria que contratar o carro de aplicativo e para isso não sobra dinheiro.

Outro local muito frequentado pelos entrevistados são as igrejas que geralmente estão nas proximidades de casa e por isso vão a pé. A presença nesse local religioso não é só pelos cultos pregados, mas pela atividade social realizada pelos seus membros. Foi relatado que fazem diversos trabalhos de ajuda ao próximo como: visitar asilos, orfanatos, entregar comida aos moradores de rua e até dar aulas em curso pré-vestibular aos adolescentes que procuram a entidade, tudo custeado pela própria igreja. O fato de estarem próximos de suas residências, conhecer as pessoas que participam e ter acolhimento, faz da igreja um espaço de integração social entre as pessoas e passa a ser um ponto de encontro aos fins de semana.

Influência do transporte no trabalho e na moradia

Segundo as falas dos entrevistados quando perguntam onde você mora, os comentários após saber que é em Francisco Morato se iniciam, “é naquele lugar que quando chove tem enchente”, “nossa você atravessa a cidade!”, “você só tem o trem para sair de lá?”, “aqui só pagamos uma condução pra ir e outra pra voltar”, “você sai que horas de casa pra não chegar atrasado?”, “o trem da linha 7 Rubi quebra demais!”, “o atendimento médico é só para moradores desta região, se quiser esperar para ver se consegue ser atendido, espere!”, esses são alguns exemplos dos motivos para não contratar ou deixar de atender num hospital localizado fora do município os moradores de Morato.

Conforme desabafa uma entrevistada, “eles nem querem saber se você é qualificado ou não para exercer a função, a primeira coisa que querem saber é onde

você mora”, denotando que o local de residência faz a diferença na contratação e contribui para a segregação socioespacial.

Omitir o local de moradia é uma forma de não ser descartado de um processo seletivo ou de um atendimento médico em outro município.

A ideia de não falar onde mora é algo que em Morato é passado de pai para filho, como é o caso do jovem participante, quando foi procurar seu primeiro emprego a recomendação de seu pai foi exatamente não dizer onde mora, apenas que é na zona norte, demonstrando que a segregação socioespacial é um impeditivo na busca de trabalho.

Pior ainda para os trabalhadores com baixa qualificação profissional, como é o caso da entrevistada que é doméstica diarista, em uma entrevista de emprego foi questionada sobre seu local de moradia, ela não mentiu e disse que morava em Francisco Morato, a “patroa” elencou vários motivos sobre sua localidade, mas a entrevistada contornou e disse que precisava trabalhar e a patroa podia ficar tranquila que ela não iria chegar atrasada no serviço, assumindo pra si uma responsabilidade que depende muito mais de uma gestão do setor de transporte do que do trabalhador que além de morar na periferia sofre com a falta de um transporte decente para se locomover.

Para os trabalhadores de baixa renda que estão desempregados é comum ter que renunciar às suas necessidades de transporte para conseguir um emprego, aceitando a condição de receber menos condução do que realmente usa diariamente, ou seja, aceita bancar do seu próprio bolso a diferença a mais da condução que necessita fazer, ou simplesmente anda a pé longos percursos para economizar com o transporte.

A entrevistada ao dar sua palavra e garantir a contratante que o fato de morar longe não vai impedir de fazer seu trabalho e nem chegar atrasada, implica sair muito cedo de casa para cumprir o acordo. Outra preocupação constante com quem precisa sair muito cedo de casa e vai a pé até a estação de trem é com os assaltantes. A falta de segurança leva os moradores principalmente as mulheres a traçar estratégias para se defender, por exemplo, esperar outras pessoas para andarem juntos o percurso até a estação.

Mas quando acontece de não ter companhia para caminharem juntos ou se a pessoa tem algum problema de saúde que impede a caminhada, a saída é apelar pelo transporte coletivo, carona paga, lotação ou transporte por aplicativo, mas todas essas

opções são pagas com o dinheiro do trabalhador(a), gerando custo no orçamento familiar. Foi possível perceber o quanto é importante economizar cada centavo e nesse sentido se tivessem o benefício da integração (ônibus mais trem) essa situação seria diferente.

Por causa da violência e da insegurança a entrevistada não tem outra opção a não ser pagar do seu próprio bolso mais uma condução onerando seu orçamento, mas só assim se sente segura para cumprir seu acordo com a “patroa”.

Outro agravante para os trabalhadores de baixa renda e com pouca qualificação, diz respeito ao fato de que normalmente exercem trabalhos informais como autônomos ou sem carteira assinada, sem direito ao benefício do vale transporte.

O vale transporte concedido em São Paulo não é aceito em Francisco Morato, não há como sair do trem e usar o mesmo bilhete no ônibus de Morato, não há integração. Os trabalhadores sentem os efeitos da falta de integração nos diferentes modais, comprometendo parte importante da renda familiar com transporte coletivo, em Morato o valor da passagem é mais caro para circular dentro do município do que a passagem de trem, com trajeto maior, de Morato até São Paulo.

Na percepção de alguns participantes da pesquisa sobre a relação do transporte e melhoria de vida, todas as respostas foram afirmativas mas com focos diferentes, alguns disseram que a melhoria se daria na qualidade de vida com relação a saúde física e mental, com melhoria do transporte diminuiria o tempo gasto no trajeto e sobraria tempo para desenvolver diversas atividades e pensar com calma sobre as decisões que precisa tomar no dia a dia, para outros a melhoria de vida viria financeiramente, conforme revela esse trecho da entrevista, “como você vai conseguir uma melhoria na condição de vida se você não tem o trabalho e acesso à educação de qualidade, para isso precisamos de transporte”. O transporte está totalmente associado as chances de melhoria de vida.

Essa reflexão está em consonância com o objetivo geral desta tese, ou seja, no instante que aumenta as chances das atividades sociais básicas de emprego, estudo e lazer para as pessoas de baixa renda e periférica, a sua condição social também se amplia e conseqüentemente melhora sua qualidade de vida.

Opinião sobre o transporte coletivo

Foi questionado aos participantes da pesquisa como avaliavam os principais meios de transporte utilizados por eles ao saírem de casa (trem e ônibus) desassociando em pontos positivos e pontos negativos. Em todas as entrevistas foi unanime a opinião referente ao ônibus que circula em Francisco Morato, um sonoro “não tem nada de positivo pra falar”. Para não ficar nessa primeira impressão a avaliação iniciou-se pelo trem, transporte mais utilizado pelas pessoas que moram nessa região e precisam se locomover para outros lugares.

Com relação a esse modo, os entrevistados apontaram como principal ponto positivo o valor da passagem do trem e justificaram que tanto pela distância que percorre como por possibilitar a transferência para outros ramais de trem e para o metrô. Considerando a faixa salarial da população residente no município (até três salários-mínimos) e sendo as viagens a trabalho o principal motivo de deslocamento, faz todo sentido a avaliação positiva nesse quesito sobre o valor da tarifa do trem.

Em contrapartida o que mostrou ser negativo foi o intervalo entre os trens, consequência de plataformas muito cheias correndo risco de se machucar quando o trem chega e abre as portas, todos se empurram para conseguir um assento e ter um pequeno descanso até o destino, uma vez que a maioria das pessoas descem nas últimas estações Luz e Brás. A duração dessa viagem é aproximadamente uma hora quando está tudo normal mas, se acontecer qualquer problema nos trilhos, por exemplo: quando chove e precisa reduzir a velocidade por precaução, quando a energia elétrica é interrompida por roubo dos fios, quando há discussões entre os guardas que patrulha a estação e os ambulantes que trabalham vendendo seus produtos dentro do trem, quando tem usuário na via e etc. o tempo da viagem é bem maior com lotação máxima de passageiros que divide o espaço com vendedores ambulantes, pessoas falando muito alto, com música alta, sermões de evangélicos enfim, desconforto total.

Com relação a avaliação dos ônibus que circulam dentro do município, as críticas negativas foram muitas:

Estresse/ nervosismo/desconforto

- muito tempo de espera no ponto de ônibus
- pouco ônibus na linha
- sempre cheio, lotado
- viajar em pé, sem lugar para sentar-se
- não tem horário certo para passar

- sem fiscalização no ponto final/inicial
- ruas com muitas curvas e buracos
- muito trânsito com engarrafamento
- o ônibus não para em frente à estação tem que andar a pé para pegar o trem
- falta de ônibus nos fins de semana
- o ônibus sai do ponto final ou inicial abarrotado
- o ônibus não para nos pontos pois já está lotado

Valor da passagem

- valor alto da passagem em relação a distância curta
- não tem integração com o trem
- a tarifa do ônibus é mais cara do que o valor que se paga no trem
- Só existe uma empresa de ônibus em Morato (falta concorrência)

Preparo dos motoristas e cobradores de ônibus

- não entendem a dificuldade das pessoas com deficiência
- não respeitam deficientes e idosos
- trata a pessoas com muita estupidez
- não tem paciência e correm muito
- tem muito motorista que xinga
- não espera a pessoa sentar e sai arrancando o ônibus com tudo
- muitos acidentes como quedas de passageiros ao entrar e sair do ônibus

Empatia das pessoas

- não é todo mundo que concede o lugar para os passageiros com necessidades especiais, grávidas ou idosos para sentar-se, mesmo sendo um direito constitucional
- falta de respeito
- falta de educação

Transporte alternativo (Lotação, carona e 99)

Pontos positivos

- Valor da corrida fica mais barato se cotizarem com mais pessoas, se for sozinho no carro não compensa pois o valor é alto.
- Para em frente à estação

Diante dessa avaliação percebe-se que a população paga o preço pela falta de planejamento que marcou o processo de urbanização da cidade de Francisco Morato,

com sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo causando impactos negativos na vida de quem mora no município.

Mobilidade para diminuir as desigualdades

Analisando as respostas dos participantes sobre a questão: Se a mobilidade realizada por transporte público fosse diferente do que é hoje, teria o poder de diminuir as desigualdades de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde?

Pode-se afirmar que todos responderam com plena convicção que seria possível diminuir as desigualdades. A relação entre segregação socioespacial e população de baixa renda produz a desigualdade de acesso às oportunidades no mercado de trabalho, a educação, aos bens e serviços, aos equipamentos públicos de cultura e lazer e ao direito de vivenciar os espaços da cidade.

A clareza dos entrevistados é impressionante, segundo as falas para diminuir as desigualdades se faz necessário um transporte acessível financeiramente, ou seja, que caiba no bolso da população, no caso das pessoas que moram em Francisco Morato andar a pé para ir trabalhar não é uma escolha é falta de alternativa e está relacionado ao baixo poder aquisitivo.

O ponto crucial da mobilidade urbana em Francisco Morato é o preço abusivo da passagem do ônibus, a população que não tem alternativa é penalizada com o valor muito alto da tarifa.

Essa privação dos transportes de massa afeta principalmente a população mais empobrecida intensificando a desigualdade sociais contribuindo para a reprodução da pobreza que excluem socialmente as pessoas que estão distantes das regiões centrais das cidades.

Portanto é imprescindível que essa situação seja revertida a fim de melhorar a condição social dos mais pobres.

Expectativas sobre um transporte ideal

A pesquisa também questionou a respeito das expectativas dos entrevistados sobre: Como seria o transporte ideal para você?

Na perspectiva dos respondentes o transporte ideal seria aquele que o cidadão ao sair de sua casa não tivesse que andar muito para embarcar em um ônibus coletivo e, ao chegar na estação da CPTM, fizesse a integração com o trem pagando menos pelas duas viagens.

Essas medidas aparecem como uma solução para melhorar a qualidade de vida da população: mais transporte, condução menos lotada e com menor custo. Andar a pé por prazer e não como estratégia para economizar dinheiro.

É possível observar que para os respondentes existem dois pontos primordiais a serem combinados, um é a grande distância entre os pontos de parada dos ônibus e o outro é o valor da tarifa em relação à distância percorrida. Essa percepção ganha destaque principalmente porque segundo os entrevistados a distância percorrida não justifica o valor cobrado, esse é um dos principais motivos apontados pelos entrevistados para a substituição do ônibus por outros modos de transporte, no caso de Francisco Morato predominantemente andar a pé.

É interessante observar como as pessoas percebem que a mobilidade urbana no município vai além do deslocamento pendular e citam como solução a construção de um viaduto que ligasse o lado leste ao oeste sobre a linha do trem, melhorando o trânsito dentro da cidade. Dessa forma a mobilidade das pessoas teria maior fluidez na circulação dos principais eixos viários do município que atualmente apresenta elevado volume de tráfego e velocidade extremamente reduzida em diversos pontos.

O deslocamento realizado por bicicleta na concepção dos entrevistados é muito importante, mas muito difícil de se implementar como meio de transporte no município. Observa que nem todas as ruas de Francisco Morato são asfaltadas, as ruas são esburacadas e estreitas, não tem calçamento, não tem ciclo via, não tem espaço reservado para guardar as bicicletas e seguir viagem de trem, ou seja, usar a bicicleta nesse cenário é pôr a vida em risco de morte ou de sequelas irreversíveis causadas por atropelamento ou ter a bicicleta roubada.

Outro ponto que merece destaque tanto quanto a falta de calçamento adequado, ruas bem-sinalizadas, lombadas e transporte digno, é a acessibilidade do cadeirante, deficientes visuais ou com mobilidade reduzida, os idosos, pessoas com crianças de colo, obesos e crianças, que podem se machucar tropeçando em buracos se arriscando para atravessar as ruas e avenidas sem a devida sinalização e até cair ao subir ou ao descer do ônibus ou dentro deles, considerando que os motoristas de ônibus em Morato não são tão cuidadosos quanto a essa população.

Essas entrevistas foram realizadas em período de pandemia da Covid-19, e a preocupação dos participantes é justamente a falta de distanciamento social dentro dos transportes coletivos com superlotação. Apesar da recomendação de se evitar o transporte público a grande maioria dos trabalhadores em Francisco Morato precisa

se deslocar e não dispõe de outros meios além do ônibus e do trem. As mudanças operacionais realizadas no transporte público, como redução na circulação de ônibus, trens e metrô, comprometeu o tão precário transporte já existente em períodos normais, aumentando o risco de contrair o vírus.

Por fim, a mobilidade ideal seria aquela que fosse acessível financeiramente, ou seja, com integração entre os vários modais e uma tarifa que caiba no orçamento dos trabalhadores, que não fosse tão demorada a ponto de roubar parte importante do tempo das pessoas em seus deslocamentos e que tivesse mais transporte com qualidade afim de propiciar conforto durante as viagens, essas medidas só resultarão efeitos positivos se forem implementadas juntas pois estão todas interligadas.

Entrevista com o Vereador Prof.º Agnaldo Vidali

Para entender melhor como a mobilidade urbana está sendo pensada e discutida, bem como quais as medidas sobre mobilidade estão sendo aplicadas à cidade de Francisco Morato, foram realizadas 5 (cinco) perguntas ao vereador do partido (PMN) Prof. Agnaldo Vidali, que gentilmente as respondeu agregando uma perspectiva do setor público.

Pensando no conceito sobre mobilidade urbana, ou seja, a capacidade de se locomover pelo espaço, percebe-se que existe uma distância enorme entre o que se fala e o que se faz no sentido de políticas públicas para melhoria do transporte na locomoção da população periférica e pobre. Os entrevistados vivenciam cotidianamente uma condução lotada, escassa e cara, as mídias sociais, jornal, tv e até nos discursos políticos denuncia-se essas cenas tão corriqueiras, porém as pessoas sabem que na prática pouca coisa é realizada para a melhoria do transporte público e coletivo.

Nesse sentido as perguntas que se seguem visam apresentar a percepção do vereador sobre as ações e desafios para melhorar a mobilidade urbana em Francisco Morato.

1- Qual o papel da mobilidade urbana na luta pela desigualdade de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde?

É fundamental. Em cidades como Francisco Morato o deslocamento seguro e correto das pessoas é imperativo para boa qualidade de vida. A cidade apresenta grande índice de vulnerabilidade urbana e isso impacta no acesso às oportunidades de emprego e renda. Afeta também nas oportunidades de formação. Alunos moratenses

chegam gastar 360 minutos em conduções para o deslocamento de ida e vinda para suas formações. Certamente é um tempo que com a correta mobilidade urbana o aproveitamento escolar seria melhor. O mesmo pode ser dito em relação ao trabalhador. Lutar contra a desigualdade social é permitir que o transporte seja melhorado, a segurança nas calçadas devidamente garantida e o deslocamento digno e para todos.

2- Quais os desafios que a mobilidade urbana enfrenta em Francisco Morato?

Podemos destacar os desafios relacionados a falta de integração, dificuldade das vias que são estreitas, calçadas inacabadas ou até mesmo a inexistência delas. Dado o seu desenvolvimento sem o devido planejamento urbano, a cidade não conta com iniciativas que possam facilitar adequadamente o deslocamento dos pedestres através de transporte não motorizado, por exemplo por bicicletas. Por ter uma geomorfologia bastante acidentada, seu agravamento se torna ainda maior. A cidade pode ser considerada populosa para sua área habitável e possui dificuldades de investimentos. Atualmente transpor a ferrovia férrea é uma das maiores dificuldades do trânsito local. A cidade é seccionada pela linha férrea e a saída para as principais rodovias necessariamente é feita pelo oeste da cidade, causando grande movimentação.

3- Quais os avanços e o que falta realizar para melhorar a mobilidade da cidade e dos Moratenses?

Avançamos sobretudo em áreas que receberam calçamento e pavimentação asfáltica. Considerando que mobilidade urbana é um conceito para além da pavimentação, é necessário falarmos da melhoria da sinalização de trânsito, da organização de calçadas sobretudo para atender pessoas com deficiência e melhoria no transporte. Recentemente tivemos a inauguração de uma importante estação de trens da CPTM, no entanto não tivemos a iniciativa de um bicicletário, o que significaria um importante incentivo.

4- Qual sua avaliação sobre a mobilidade da cidade de Francisco Morato?

Avalio que a cidade precisa continuar melhorando, como tem acontecido nos últimos anos. Temos um longo caminho, mas a largada já foi dada, principalmente nos últimos quatro anos. É necessário desenvolver um planejamento que envolva de fato as melhorias das novas tecnologias urbanas. Atualmente temos uma dificuldade gerada

num passado que relaciona com as 3 últimas décadas. O Crescimento desordenado e o formato de uso e ocupação do solo trouxeram grandes impactos que são facilmente encontrados no cotidiano. Portanto, avalio que precisa melhorar e requer intervenções de pesquisas de vários campos, como da sociologia, urbanismo, arquitetura, geografia e engenharia. Será fundamental para os devidos ajustes.

5- O que caracterizaria uma mobilidade urbana de qualidade?

Podemos relacionar com a mobilidade urbana sustentável e que valorize todos os tipos de transporte. Incentivar ciclovias, calçadas devidamente organizadas para todos pedestres e transporte público de qualidade são fatores principais do conceito. Em Francisco Morato é importante criar um padrão cultural no respeito às calçadas, permitindo que os munícipes possam se deslocar com segurança e conforto. Cada município é responsável por novas soluções na questão da mobilidade urbana ligadas ao paisagismo, áreas sinalizadas e seguras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção dessa tese de doutoramento partiu do propósito de discutir a mobilidade urbana e sua relação com as desigualdades sociais no município de Francisco Morato. Os dados oficiais que caracterizam o município dentro de um padrão, periférico, pobre, sem infraestrutura e com índices muito baixos em educação foram comprovados na pesquisa empírica. O processo de urbanização foi desordenado, faltou planejamento e hoje o município sofre as consequências. Os moradores vieram e continuam chegando para fixar residência no município fugindo dos altos aluguéis.

Para compreender a dimensão do questionamento que foi realizado junto aos moradores sobre sua percepção no que diz respeito se a mobilidade realizada por transporte público fosse diferente do que é hoje, ela teria o poder de diminuir as desigualdades de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde, a percepção das pessoas foi que sim, diminuiria as desigualdades sociais e justificaram tal afirmação de várias formas, cada entrevistado percebe a relação da mobilidade com a desigualdade partindo de suas vivências.

Os objetivos específicos foram desenvolvidos na construção dos capítulos da tese dando suporte para apresentar e discutir os problemas decorrentes da urbanização desordenada em Francisco Morato, constatando que quanto maior é a segregação socioespacial mais dependentes as pessoas se tornam de deslocamentos para efetivar suas atividades básicas. Na sequência contextualizou-se a mobilidade urbana e sua relação com a desigualdade social, a partir dessa contextualização, apresentou-se, de uma forma geral, a relação da pobreza e da exclusão social como consequência da periferização apontando a mobilidade como possibilidade de melhoria de vida das pessoas. Por fim, analisou-se o contexto da segregação socioespacial e sua relação com a mobilidade pendular principalmente para trabalho e estudo principais aspectos para a melhoria da condição de vida das pessoas, apresentou-se as dificuldades de deslocamentos dentro do próprio município e para outras regiões, como também o alto custo de morar longe das atividades econômicas, sociais e de lazer. Propôs-se mostrar a importância da mobilidade para melhoria de vida das pessoas residentes em Francisco Morato, entendendo que a provisão de transporte público é um instrumento de combate à pobreza, focando principalmente,

os impactos da mobilidade para trabalho e estudo. Além de São Paulo, destino certo dos moradores de Morato para trabalhar foi importante identificar para que outras regiões se deslocam os trabalhadores e para isso elegeu-se a sub região norte, municípios circunvizinhos de Francisco Morato.

Ao final do trabalho foi possível confirmar a hipótese, de fato, se o transporte público passar a oferecer melhores condições para acesso aos equipamentos de uso coletivo (saúde, educação, serviços etc.) e para os locais de maior atividade econômica (melhores ofertas de emprego), amplia-se as oportunidades e reduz as situações de exclusão social e reprodução da pobreza. Nesse sentido a mobilidade pode diminuir as desigualdades sociais, mas para isso algumas condições são fundamentais conforme retratado no decorrer do trabalho: a condição para o deslocamento precisa ser de valor acessível para as pessoas com baixa renda sem comprometer parte importante do seu ganho com o transporte, precisa ser mais rápido a fim de que o tempo não seja desperdiçado no trajeto e ser mais bem aproveitado com outras atividades de estudo, lazer, consumo e convívio familiar e precisa ser integrador nos diferentes modais, justamente para garantir o alcance a vários pontos da cidade com o menor custo. Nesse sentido entende-se que a mobilidade é um importante instrumento de combate a reprodução da pobreza e de promoção de uma vida mais digna.

Este estudo descreveu relações entre construtos teóricos a partir de uma amostra de moradores no município de Francisco Morato. Consequentemente, não é possível estender os resultados obtidos para o município como um todo. Esta pesquisa foi conduzida entre os moradores por meio de uma entrevista em profundidade. Sob o ponto de vista estatístico, quando uma amostra é formada por procedimentos de seleção não aleatórios dos respondentes não se pode garantir a representatividade dos resultados com relação à população-alvo. Além disto, a participação voluntária dos respondentes pode gerar um viés de auto seleção nos resultados. Entretanto, a não representatividade da amostra não significa necessariamente que os resultados sejam inválidos, mas que não se pode afirmar isto estatisticamente. O tamanho da amostra de respondentes pode ser visto como pequeno, o que constitui outra limitação da pesquisa.

Durante o período de coleta das entrevistas o país estava em estado de alerta considerando o volume de pessoas contagiadas pelo coronavírus, apesar das

entrevistas ter sido realizadas por telefone encontrou-se algumas dificuldades para as pessoas participarem da pesquisa, as dificuldades foram desde baixa conexão com a internet, instabilidade com o sinal de *wi fi*, barulho de vendedores anunciando seus produtos pelo auto falante, latidos de cachorro, crianças gritando nas brincadeiras e disponibilidade de tempo das pessoas, no entanto, vencido esses obstáculos conseguiu-se bons resultados com a amostra realizada.

Com base nas constatações da pesquisa de campo, foi possível identificar alguns aspectos que a cidade de Francisco Morato precisa enfrentar para ter uma mobilidade urbana como instrumento para diminuir as desigualdades sociais, proporcionando melhor qualidade de vida aos seus cidadãos.

Nesse sentido segue uma síntese do que foi analisado na construção desse trabalho e que servirá de parâmetro para continuidade da investigação em trabalhos futuros:

- Ajustar as tarifas do transporte coletivo urbano às possibilidades de pagamento da população de baixa renda sem comprometer parte importante do seu ganho com transporte;
- Melhorar principalmente a qualidade dos serviços ofertados, aumentando a quantidade do transporte coletivo, diminuindo o tempo de espera e diminuindo a lotação de passageiros, propiciando maior conforto na viagem a fim de que o tempo não seja desperdiçado em longas viagens, sendo bem aproveitado com outras atividades de estudo, lazer, consumo e convívio familiar;
- Integração nos diferentes modais justamente para garantir o alcance a vários pontos da cidade com o custo de uma passagem;
- Ampliar o benefício do vale transporte à população que está desocupada e procurando trabalho ou que exercem trabalhos informais e não tem direito ao vale transporte;
- Promover capacitação aos funcionários de transporte público no que se refere a respeitar a garantia dos direitos estabelecidos na Constituição Federal para todos os cidadãos usuários do transporte público de passageiros;
- Levar para os bairros equipamentos de lazer, esporte e cultura permitindo mobilidade urbana entre os bairros com uma tarifa menor para que todos possam usufruir;

- Pavimentar as ruas e calçadas, bem como sinalizá-las para melhorar a segurança e a qualidade de vida da população;
- Construir ciclo vias e bicicletários, incentivando o uso da bicicletas como meio de transporte;
- Fazer parcerias com o sistema “S” para melhor qualificar a mão de obra moratense, assim as pessoas não precisarão se deslocar para outros municípios;
- Por último, criar incentivos para a construção de um polo industrial em Francisco Morato, essa alternativa proporcionaria novas oportunidades de trabalho com o desenvolvimento da indústria, serviços e comércio, serviços públicos, lazer, saúde e educação, gerando empregos/renda e progresso aos municípios que congrega a sub-região norte (Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Mairiporã e Cajamar).

Esse dinamismo vai além de diminuir o tempo no trânsito e otimizar a rotina das pessoas, mas a região passará a demandar infraestrutura, serviços e emprego à população residente, que atualmente é dependente das centralidades consolidadas da cidade de RMSP.

O maior problema que Francisco Morato enfrenta para a realização desse polo industrial é a falta de infraestrutura, a cidade não atrai investidores porque não tem infraestrutura e outros aspectos básicos que são essenciais como educação, saúde, segurança e mobilidade urbana para tornar uma cidade economicamente interessante e não se investe em infraestrutura porque não tem recursos próprios e nem de investimentos que venham de fora, seja da iniciativa privada ou dos governos estadual e federal.

A pesquisa mostrou que a falta de priorização do transporte público para a população pobre e periférica, compromete significativamente os tempos das viagens realizadas de ônibus ou de trem. No caso de Francisco Morato o alto valor da tarifa do transporte público, a frequência diária de deslocamentos e o baixo poder aquisitivo da população não deixa alternativa senão andar a pé como estratégia para economizar com o transporte.

Andar a pé como estratégia para economizar dinheiro implica em dobrar o cuidado para não se acidentar, pois conforme constatado pela pesquisa a cidade carece de pavimentação das ruas, sinalização das vias e de trânsito e falta de calçadas para os pedestres.

Por fim, o diferencial desta pesquisa foi ouvir as pessoas, e constatar nas entrevistas de campo que a solução para diminuir as desigualdades sociais passa por conciliar o planejamento urbano de desenvolvimento de empregos, melhoria na educação, saúde e lazer com planejamento da mobilidade urbana. Sem este comprometimento não se chegará a lugar algum!

REFERÊNCIAS

ADORNO, Theodor. Palavras e sinais – modelos críticos 2. Petrópolis: Editora Vozes, 1995, p. 70.

ARAÚJO, A.G.S de; MARISCO, L.M.O. A dinâmica da urbanização desordenada na Favela Sururu de Capote: segregação socioespacial e exclusão social. Revista eletrônica, Para Onde!?, Porto Alegre, v.9, n.2, p.09-18, 2018. Edição Especial: XII ENANPEGE <http://seer.ufrgs.br/paraonde>

ÂNTICO, C. Deslocamentos pendulares nos espaços subregionais da Região Metropolitana de São Paulo. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 14., Anais. Caxambu: Abep, 2004.

Ântico, C. Deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo em Perspectiva, 19(4), 110-120, 2005.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO. <http://www.atlasbrasil.org.br/consulta> Acesso em 11/03/2020.

BÓGUS, Lúcia M.; PASTERNAK, Suzana. A cidade dos extremos. Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú-MG – Brasil, de 20- 24/09/2004.

BONDUKI, Nabil; ROLNIK, Raquel. “Periferia da Grande São Paulo: Reprodução do Espaço como Expediente de Reprodução da Força de Trabalho”. In: MARICATO, Ermínia (Org.). A Produção Capitalista da Casa e da Cidade no Brasil Industrial. São Paulo, Alfa e Omega, 1982, pp.117-154.

BONI, Valdete. QUARESMA, Sílvia Jurema - Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais, In: Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC - Vol. 2 nº 1(3), janeiro-julho/2005, p. 68-80.

BOURDIEU, P. A economia das trocas simbólicas. 6. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2007.

CASTEL, Robert. As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

COMPANHIA PAULISTA DE TRANSPORTES METROPOLITANOS

<https://www.cptm.sp.gov.br/noticias/Pages/CPTM-conclui-entrega-dos-novos-trens-para-a-Linha-7-Rubi.aspx>. Acesso em ago/2019.

COSTA, L.C. Aspectos do processo de produção das periferias da Grande São Paulo. Tese de mestrado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, São Paulo, 1984. 143p.

COSTA, Alfredo Bruto da. Exclusões sociais. 2ª ed, Lisboa: Gradiva, 2001.

CUNHA, J. M. P. Da. A mobilidade pendular: uma contrapartida da migração intrametropolitana. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 6., Anais. Brasília: Anpur, 1995. p. 518-526.

DEMO, Pedro. Charme da exclusão social. Campinas: Cortez Autores Associados, 1998.

DEMO, Pedro. Pobreza Política. Campinas/SP: Cortez Autores Associados, 1998.

DEMO, Pedro. Introdução à metodologia da ciência. S. Paulo: Atlas, 1995.

DUPAS, GILBERTO. A lógica econômica global e exclusão social. São Paulo, IEA-USP, Estudos Avançados 12 (34), 1998.

DUPAS, GILBERTO. Economia global e exclusão social: Pobreza, Emprego, Estado e o futuro do capitalismo. São Paulo: Paz e terra, 2000.

DUARTE, R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre trabalho de campo. Cadernos de Pesquisa, Campinas, n. 115, p. 213-225, 2004.

EMPLASA. Por dentro da Região Metropolitana de São Paulo - RMSP. São Paulo, 2011.

ESTATUTO DA CIDADE E DESENVOLVIMENTO URBANO. Senado Federal Secretaria Especial de Editoração e Publicações Subsecretaria de Edições Técnicas. Edição revisada em agosto/12. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/531047/000954805_Estatuto_Cidade.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em 31/05/21.

ESTATUTO DA METRÓPOLE. Presidência da República Secretaria – Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em 31/05/21.

FERREIRA, J. S W. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. In: Anais do Simpósio Interfaces das representações urbanas em tempos de globalização, realizado em Bauru pela UNESP e SESC Bauru em 21 a 26 de agosto de 2005.

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo de 2010. (micro dados)

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS - SEADE.

FREIRE, Paulo. Pedagogia da Autonomia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

GOOGLE MAPS. Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps/preview>>. Acesso em 02 fev. 2021.

GOMIDE, A. A. Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Texto para Discussão, IPEA, n. 960, 2003.

GOMIDE, A. A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. Políticas sociais: acompanhamento e análise, 12, 242-250.2006.

HOFFMANN, Rodolfo. Distribuição de Renda – Medidas de Desigualdade e Pobreza. Edusp: São Paulo, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil.p.8, 2013.
<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv49781.pdf> Acesso em 10/10/2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Cidades.
<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/francisco-morato/panorama>. Acesso 29/02/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo 2010. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/> Acesso em: 10/02/2019.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. RMBH. Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil – Arranjos Institucionais de Gestão Metropolitana de 2013.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Relatório 1.1. Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil: Arranjos Institucionais de Gestão Metropolitana. Junho 2013. Disponível em: https://ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/rel_1_1_caracterizacao_rmstp.pdf. Acessado em 22/07/2020.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Mapa da exclusão social da cidade de São Paulo – 2000: Dinâmica social dos anos 90. Disponível em: <<http://www.geopro.br/exclusao>>. Acesso em: 22/07/2020.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras – 2019. Disponível em: <http://ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2535_web.pdf>. Acesso em: 30/04/2020

KOWARICK, Lúcio. A espoliação urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1 A espoliação urbana 1979.

KOWARICK, Lúcio. Escritos Urbanos. São Paulo: Editora 34, 2000.

LANGENBUCH, J. A Estruturação da Grande São Paulo. Rio de Janeiro, IBGE, 1971.

LAKATOS, Eva Maria & MARCONI, Marina de Andrade. Técnicas de pesquisa. 3a edição. São Paulo: Editora Atlas, 1996.

MANZINI, E.J. Considerações sobre a elaboração de roteiro para entrevista semiestruturada. In: MARQUEZINE: M. C.; ALMEIDA, M. A.; OMOTE; S. (Orgs.) Colóquios sobre pesquisa em Educação Especial. Londrina:eduel, 2003. p.11-25.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. Fundamentos de metodologia científica. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARICATO, E. Exclusão social e reforma urbana. Propostas, Rio de Janeiro, n.62, set. 1994.

MARICATO, E. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARQUES, Eduardo. Elementos conceituais da segregação, da pobreza urbana e da ação do Estado. In: MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo. São Paulo: segregação, pobreza e desigualdade social. São Paulo: Senac, 2005.

MARTINS, José de Souza. Exclusão Social e a nova desigualdade. 3 ed. São Paulo: Paulus, 1997.

MARTINS, José de Souza. A sociedade vista do abismo: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais. São Paulo: Editora Vozes, 2002.

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DÊAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (Orgs). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EDUSP, 1999; p.244-259.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo: Hucitec, 1999.

Ministério das Cidades. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, março, 2006.

MORIN, Edgar. A entrevista nas ciências sociais, no rádio e televisão. In: MOLES, Abranham, linguagem da cultura de massas: televisão e canção. Petrópolis: Vozes, 1973. p. 115-135

NEGRI, Moisés Silvio. Segregação Socioespacial: Alguns Conceitos e Análises. Coletâneas do nosso tempo, 2008 Ano VII – v. 8 p. 129-153 n ° 8.

Observatório das Metrôpoles. Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana. Série Estudos Comparativos, Rio de Janeiro, n. 1, Observatório das Metrôpoles, 2015.

OJIMA, R.; JR.E. MARANDOLA; R. B.; PEREIRA, R. H. M. A Mobilidade Pendular na Definição das Cidades-Dormitório: caracterização sociodemográfica e novas territorialidades no contexto da urbanização brasileira. In: V Encontro Nacional sobre Migrações, 2007, Campinas. V Encontro Nacional sobre Migrações, 2007

OJIMA, R.; JR.E. MARANDOLA, R. B.; BONIFÁCIO, R.; PEREIRA, R. H. M. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as cidades-dormitório no Brasil. Cadernos Metrôpole, v. 12, n. 24, 2009.

MASI, Domenico de. O Ócio Criativo. Ed. Sextante, 2000.

PASTERNAK, S.; BÓGUS, L. São Paulo: unindo fragmento de uma cidade segregada. In Cadernos Metr pole/ Grupo de Pesquisa PRONEX – número 1. São Paulo: EDUC, 1999.

PASTERNAK, S; BOGUS, L. Continuidades e Descontinuidades na Cidade dos Anéis. Encontro Transdisciplinar População e Espaço. Campinas: ABEP, 2003.

PAUGAM, Serge. O conceito de desqualificação social. In: V ERAS, Maura Pardini Bicudo. (Ed.). Por uma sociologia da exclusão social: o debate com Serge Paugam. São Paulo: Educ., 1999, pp. 63-79.

PNUD – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. Ranking IDHM municípios 2010. Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/Ranking-IDHMMunicipios-2010.aspx>>. Acesso em: 25 jan. 2021.

PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE FRANCISCO MORATO.
<https://www.defensoria.sp.def.br/dpesp/Repositorio/28/Documentos/Legisla%C3%A7%C3%A3o/Planos%20Diretores/Francisco%20Morato.pdf> Acesso em 11/03/2020.

ROCHA, Sonia. Pobreza no Brasil: afinal de que se trata? Rio de Janeiro: FGV, 2006. Migração intrametropolitana e mobilidade pendular: evidências para a região metropolitana do Recife. Estud. Econ., São Paulo, vol.46, n.4, p.823-877, out.- dez. 2016

SANTOS, Milton. Pobreza Urbana. 2  Ed  o. São Paulo: HUCITEC, 1979.

SPOSATI, Aldaíza. Exclusão social abaixo da linha do Equador. In: V ERAS, Maura Padini Bicudo (ed.). Por uma Sociologia da Exclusão social: o debate com SERGE PAUGAM. São Paulo: Educ.: 1999.

SPOSATI, A. Cidade, território, exclusão/inclusão social. Apresentado no Simpósio Geo Brasil 2000. Disponível em < www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/Cidadet.pdf > Acesso em 14/05/2020.

SPOSITO, M. E. B. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas. Revista de Geografia AGB, Dourados, v.4. n.1, p.71-85, set./dez. 1996.

SAWAIA, B. Introdução: Exclusão ou inclusão perversa? In: _____ (Org.). As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social. Petrópolis: Vozes, 2001. p. 7-11.

TELLES, Vera da Silva. Pobreza e Cidadania. São Paulo: USP/Ed.34, 2001.

TORRES, H. G.; MARQUES, E.; FERREIRA, M. P.; BITAR, S. Pobreza e espaço: padrões de segregação em São Paulo. Estudos Avançados 17 (47). São Paulo: USP, 2003.

VÉRAS, M. P. Exclusão social – um problema de 500 anos. In: SAWAIA, B. (Org.). As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social. Petrópolis: Vozes, 2001. p. 27-46

VIDALI, Agnado. A História do Município de Francisco Morato: muito além da cidade-dormitório. 1ª ed. – São Paulo: Ed. Gilberto Araújo Rosa, 2019.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ANEXO I

Roteiro para entrevista com os moradores de Francisco Morato

Identificação do entrevistado

Nome:.....Idade:.....

Bairro que mora:.....

Qual sua escolaridade completa:.....

Você trabalha? (...) Sim (...)Não (...) está procurando trabalho

Ocupação:.....

Você está ciente e autoriza o uso da gravação dessa entrevista para fins acadêmicos?

1-Você sempre morou em Francisco Morato? Há quanto tempo mora aqui, e por que se mudou para cá? O transporte influenciou na sua decisão de vir morar aqui? Por quê?

2- Você já deixou de sair de casa para ir trabalhar, estudar ou para procurar trabalho por causa do transporte? Quais foram os motivos? O que você acha disso? Por quê?

3- Você já deixou de sair de casa para fazer qualquer coisa por considerar o valor da tarifa do transporte muito caro? O que? O que você acha disso?

4- Você usa ou já usou de alguma estratégia para gastar menos dinheiro com o transporte público? Qual(ais)? O que você acha da integração dos transportes?

5 -O que você acha do tempo gasto na viagem para chegar ao seu destino? O que normalmente você faz para passar o tempo? Se te sobrasse mais tempo durante o dia o que faria?

6- O que você faz no seu tempo livre? Para onde costuma ir?

7- Você costuma utilizar o transporte público para passear nos fins de semana ou para ir à igreja ou culto? O que você acha da locomoção nos fins de semana?

- 8- O que você acha do valor gasto em dinheiro para realizar as atividades de lazer?
- 9- Você já teve que omitir o local de moradia por causa do transporte que usa? Por quê? O que você acha dessa situação?
- 10- Se você tiver que procurar trabalho, em que regiões/bairros da cidade você prefere? Por quê?
- 11- Você acha que se o transporte (mobilidade) fosse melhor você teria mais chances para melhor de vida? Por quê?
- 12- Quais transporte você usa no seu dia a dia? Quais os pontos positivos e pontos negativos desse (s) transporte (s)?
- 13- Você acredita que se a mobilidade realizada por transporte público fosse diferente do que é hoje, teria o poder de diminuir as desigualdades de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde? Por quê?
- 14- Se você pudesse mudar a forma como o transporte está hoje o que mudaria? Como seria o transporte ideal para você?

ANEXO II

Roteiro de entrevista com o vereador de Francisco Morato Prof.º Agnaldo Vidalli
(Partido da Mobilização Nacional)

Você está ciente e autoriza o uso dessa entrevista para fins acadêmicos?

- 1- Quais os desafios que a mobilidade urbana enfrenta em Francisco Morato?
- 2- O que caracterizaria uma mobilidade urbana de qualidade?
- 3- Qual sua avaliação sobre a mobilidade da cidade de Francisco Morato?
- 4- Quais os avanços e o que falta realizar para melhorar a mobilidade da cidade e dos Moratenses?
- 5- Qual o papel da mobilidade urbana na luta pela desigualdade de oportunidades para trabalho, estudo, lazer e saúde?

ANEXO III

Planejamento da pesquisa

Conforme afirma Demo (1995, p. 22), a atividade básica da ciência é a pesquisa. Essa afirmação pode ser estranha, porque temos, muitas vezes, a ideia de que a ciência se concentra na atividade de transmitir conhecimento (docência) e de absorvê-lo (discência). Na verdade, tal atividade é subsequente. Antes, existe o fenômeno fundamental da geração do conhecimento. Pesquisa é a atividade científica pela qual descobrimos a realidade, partindo do pressuposto de que ela não se desvenda na superfície. Não é o que aparenta à primeira vista. Ademais, nossos esquemas explicativos nunca esgotam a realidade, porque esta é mais exuberante do que aqueles. Por isso começa-se sempre com uma pergunta, é a dúvida gerada que impulsiona a pesquisa.

De acordo com Boni e Quaresma (2005) “as pesquisas qualitativas na sociologia trabalham com: significados, motivações, valores e crenças, e estes não podem ser simplesmente reduzidos às questões quantitativas, pois que, respondem a noções muito particulares.” (BONI e QUARESMA, 2005, p. 70). Entretanto, os dados quantitativos e os qualitativos acabam se complementando dentro de uma pesquisa. (MINAYO, 1999).

Morin (1973) considera que a entrevista tem como objetivo a informação, porém faz uma distinção entre a natureza da informação, nas ciências sociais enquadra-se num sistema metodológico, hipotético e verificador, mas a informação nos veículos de massa obedece às normas jornalísticas, e, muito frequentemente, tem um fim espetacular. A informação da entrevista científica deve, antes de tudo, interessar um pequeno grupo de pesquisadores. A informação da entrevista nos veículos de massa, interessa um vasto público. A partir de 1940-1945 o emprego das pesquisas de opinião se intensifica, seguida posteriormente para psicologia social exigindo maior rigor metodológico.

Quanto ao rigor Duarte (2004), chama a atenção e afirma que realizar entrevistas de forma adequada e rigorosa não é mais simples do que lançar mão de qualquer outro recurso destinado a coletar informações no campo, porém, para serem realizadas de modo a que forneçam material empírico rico e denso o suficiente para

ser tomado como fonte de investigação, demandam preparo teórico e competência técnica por parte do pesquisador.

Paulo Freire em seu último livro “Pedagogia da Autonomia” (1996) já dizia: “Não há ensino sem pesquisa e pesquisa sem ensino. Esses quefazer se encontram um no corpo do outro”. Nesse sentido entende-se que a pesquisa é uma atividade básica para a construção do conhecimento. “Enquanto ensino continuo buscando, reprocurando. Ensino porque busco, porque indaguei, porque indago e me indago. Pesquiso para constatar, constatando, intervenho, intervindo educo e me educo. Pesquiso para conhecer o que ainda não conheço e comunicar ou anunciar a novidade”. (FREIRE, 1996, p.30-31)

Essa definição mostra que o conhecimento é inacabado e que não existe verdade absoluta, visto que uma descoberta hoje, amanhã será superada por outra, por isso a importância da pesquisa. A pesquisa, como se pode ver, é eternamente contínua e não pode parar.

Com relação ao método Zanell (2006, p.89) afirma que os métodos quantitativo e qualitativo são muito aplicados em pesquisa. O quantitativo utiliza métodos oriundos das Ciências Físicas, da Matemática e da Estatística, caracteriza-se pela adoção de métodos dedutivos e busca a objetividade, a validade e a confiabilidade. Já o método qualitativo utiliza métodos indutivos, objetivando a descoberta, a identificação, a descrição detalhada e aprofundada.

É sabido que cada abordagem possui suas vantagens e desvantagens, e que em muitas pesquisas, as duas abordagens podem e devem se complementar, porém para atingir o propósito deste estudo priorizou-se pelo método qualitativo.

Depois de escolher o método de pesquisa o próximo passo é definir o instrumento de pesquisa, a forma como será coletado os dados, etapa do método de pesquisa em que o objetivo é obter informações da realidade.

O instrumental de pesquisa refere-se à técnica selecionada para obter os dados, tais como: observação, entrevista, questionário, formulário, medidas de opiniões e atitudes, testes, sociometria, história de vida, consulta, medida de material, análise, pesquisa de mercado etc.

Para entender o fenômeno estudado neste trabalho, optamos pela entrevista, Manzini (2003) considera que a entrevista é indicada para buscar informações sobre opinião, concepções, expectativas, percepções sobre objetos ou fatos ou ainda para complementar informações sobre fatos ocorridos que não puderam ser observados

pelo pesquisador, como acontecimentos históricos ou em pesquisa sobre história de vida, sempre lembrando que as informações coletadas são versões sobre fatos ou acontecimentos.

Para MARCONI e LAKATOS (2003), a entrevista é uma técnica de pesquisa que representa um dos instrumentos básicos para a coleta dos dados. Trata-se de uma conversa oral entre duas pessoas, das quais uma delas é o entrevistador e a outra o entrevistado. O papel de ambos pode variar de acordo com o tipo de entrevista. Independente disso, os objetivos de uma entrevista são obter informações importantes e compreender as perspectivas e as experiências das pessoas entrevistadas.

O conceito de entrevista como “uma forma de interação social. Mais especificamente, é uma forma de diálogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação”. Gil (1999, p. 117)

De acordo com Duarte (2004, p.215), as entrevistas são fundamentais quando se precisa/deseja mapear práticas, crenças, valores e sistemas classificatórios de universos sociais específicos, mais ou menos bem delimitados, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explicitados. Nesse caso, se forem bem realizadas, elas permitirão ao pesquisador fazer uma espécie de mergulho em profundidade, coletando indícios dos modos como cada um daqueles sujeitos percebe e significa sua realidade e levantando informações consistentes que lhe permitam descrever e compreender a lógica que preside as relações que se estabelecem no interior daquele grupo, o que, em geral, é mais difícil obter com outros instrumentos de coleta de dados.

Na entrevista em profundidade o pesquisador deve seguir um roteiro de questões previamente definidas, num contexto muito semelhante ao de uma conversa. É fundamental que o pesquisador fique atento para conduzir, no momento que achar oportuno, a discussão para o assunto que o interessa fazendo perguntas adicionais para elucidar questões que não ficaram claras ou ajudar a recompor o contexto da entrevista, caso o entrevistado tenha se desviado do assunto ou tenha dificuldades em entender o que foi perguntado. A entrevista em profundidade é muito utilizada quando se deseja delimitar o volume das informações, obtendo assim um direcionamento maior para o tema, e realizando intervenções a fim de que os objetivos sejam alcançados.

Para Marconi e Lakatos (2003, p. 198) e Gil (1999, p. 118-119) as vantagens e limitações da entrevista baseiam-se em:

Vantagens:

- a. não exige que a pessoa entrevistada saiba ler e escrever; oferece flexibilidade, pois o entrevistador pode esclarecer o significado das perguntas e adaptar-se mais facilmente às pessoas e às circunstâncias em que se desenvolve a entrevista;
- b. possibilita captar a expressão corporal do entrevistado, bem como a tonalidade de voz e ênfase nas respostas;
- c. há possibilidades de conseguir informações mais precisas, podendo ser comprovadas, de imediato, as discordâncias;
- d. possibilita a obtenção de dados referentes aos mais diversos aspectos da vida social, como também a obtenção de dados em profundidade acerca do comportamento humano;
- e. os dados obtidos são suscetíveis de classificação e de quantificação.

Limitações:

- a. os custos com o treinamento de pessoal e para aplicação das entrevistas;
- b. pequeno grau de controle referente a uma situação de coleta de dados;
- c. geralmente ocupa muito tempo;
- d. incompreensão do entrevistador sobre o significado das perguntas;
- e. a falta de motivação do entrevistado para responder as perguntas;
- f. inadequada compreensão do entrevistado do significado das perguntas;
- g. inabilidade ou mesmo incapacidade do entrevistado para responder adequadamente; disposição do entrevistado em fornecer as informações necessárias;
- h. influência exercida, consciente ou inconscientemente, pelo pesquisador, devido ao seu aspecto físico, suas atitudes, ideias, opiniões etc.;
- i. fornecimento de repostas falsas ou retenção de dados importantes receando que a identidade do entrevistado seja revelada.

Nesse sentido Duarte (2004), no decorrer do seu trabalho “Pesquisa Qualitativa: Reflexões Sobre o Trabalho de Campo” discute algumas dificuldades enfrentadas pelos pesquisadores no uso de pesquisas qualitativas:

- ✓ a necessidade de estipular critérios para a delimitação dos sujeitos da pesquisa;
- ✓ a definição do número de entrevistados;

- ✓ a falta de familiaridade do entrevistador com o instrumento de pesquisa;
- ✓ ter o cuidado de não induzir, na pergunta, a resposta do entrevistado;
- ✓ a explicação demasiada da pergunta pode acabar dizendo o que se espera na resposta;
- ✓ dificuldade de se obter respostas condizentes com os objetivos da pergunta;
- ✓ ocorre o risco de a pesquisa perder o foco central, voltando-se para divagações, reclamações e/ou troca de experiências entre o entrevistado e o pesquisador.

Considerando as dificuldades enfrentadas pelo pesquisador, é fundamental entender que o êxito da pesquisa depende do seu trabalho, da sua consciência do alcance social do projeto, e de sua seriedade na execução da tarefa que lhe foi atribuída. Portanto, uma entrevista bem sucedida depende muito do domínio do entrevistador sobre as questões previstas no roteiro. O conhecimento sobre o tema evitará confusões por parte do entrevistador, além do mais, perguntas claras favorecem respostas claras e que respondem aos objetivos da investigação. Nessa pesquisa a tarefa de entrevistar foi atribuída a própria autora do trabalho.

No contato com as pessoas a serem pesquisadas, o entrevistador deve ficar atento a algumas situações de campo:

- ✓ apresentar-se de forma adequada, considerando que as pessoas entrevistadas são de níveis socioeconômicos e culturais muito diferentes;
- ✓ informar sobre a pesquisa e sua importância para a concretização de um projeto acadêmico, buscando despertar o interesse das pessoas em fornecer dados;
- ✓ informar que o áudio da conversa será gravado para posterior transcrição e análise dos dados;
- ✓ evitar constrangimentos, deixando que as pessoas se expressem na sua própria linguagem, sem corrigi-los durante a entrevista;
- ✓ abster-se de fazer comentários quanto às respostas dadas;
- ✓ o entrevistador deve deixar o informante à vontade, a fim de que não se sinta constrangido e possa falar livremente.

Por isso antes de iniciar a entrevista, o entrevistador(a) deve se certificar de que tem todo o material indispensável ao seu trabalho:

- ✓ conexão adequada;
- ✓ roteiro disponível;
- ✓ ambiente silencioso;
- ✓ o volume do equipamento está adequado;

- ✓ explicar, de forma clara e breve, os objetivos da pesquisa, e a forma como será conduzido o questionamento;
- ✓ procurar obter o máximo de informações sobre as questões pesquisadas;
- ✓ não confiar na memória, fazendo todas as anotações que achar relevante para a pesquisa, logo após o término da entrevista;
- ✓ evitar alterações das perguntas, pois elas foram agrupadas conforme o eixo de interesse;
- ✓ evitar o uso de gíria (se a pessoa não entender uma pergunta, tentar esclarecê-la sem mudar o sentido dela);
- ✓ evitar sugerir, induzir ou antecipar as respostas (mesmo que o entrevistado demore a entender ou responder as perguntas);
- ✓ não utilizar as informações já coletadas anteriormente com outros entrevistados para elucidar alguma questão.
- ✓ O entrevistado deve ser informado da possibilidade de novo contato por telefone feita pelo próprio entrevistador (para os casos de melhor entendimento ou esquecimento de alguma questão)
- ✓ Antes de terminar é aconselhável fazer *check list* no roteiro para verificar se foi tudo abordado

Por fim é importante para o êxito do trabalho de campo a confiança passada ao entrevistado.