



## **TRANSPORTES E EXCLUSÃO SOCIAL: COMO TRATAR ESSA QUESTÃO?**

**Andréa J. Ribeiro Mello**

Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ e Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca – CEFET/RJ.

**Licínio da Silva Portugal**

Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ.

### **RESUMO**

O transporte é um dos elos fundamentais da vida em sociedade, pois é a partir dele que as pessoas podem se deslocar e participar das diversas atividades de que desejam. Dessa forma, pode-se dizer que as implicações sociais e comportamentais dos transportes extrapolam a questão do deslocamento em si. Ou seja, características de acessibilidade e de mobilidade acarretam maior ou menor (in) exclusão das pessoas em atividades disponíveis em determinadas localidades. O presente artigo tem como finalidade identificar os elementos dos transportes que exercem influência sobre a possibilidade dos indivíduos participarem de atividades diversas, de acordo com seus interesses, assim como compreender como se dá essa interferência e como essa interação se relaciona com o contexto de exclusão. Para alcançar esse objetivo, essa investigação está ancorada na realização de uma revisão bibliográfica sobre a interface entre transportes e exclusão social. A abordagem escolhida se justifica na medida em que entender essa relação de forma mais profunda é um dos requisitos para suportar medidas eficazes de combate aos diversos tipos de exclusão assim como para desenvolver mecanismos que tragam como resultado uma sociedade mais inclusiva. Como resultado, pode-se destacar que não há medidas pré-estabelecidas para tratar essa questão e que, primeiramente, é preciso observar características peculiares de cada localidade para que, em seguida, se possa identificar os elementos de acessibilidade e/ou mobilidade relacionados à exclusão social para que se planeje o operacionalize as medidas adequadas.

**PALAVRAS-CHAVE:** exclusão social, acessibilidade, mobilidade

### **ABSTRACT**

Transportation is one of the key links of life in society, because it is from this that people can travel and participate in various activities they desire. Thus, one can say that the social and behavioral transport extrapolate the issue of displacement itself. That is, accessibility features and mobility results in higher or lower (in) exclusion of people in the activities available in certain locations. This article aims to identify the factors that influence the transport of the possibility of individuals participating in various activities according to their interests, as well as understand how this interference and how this interaction relates to the context of exclusion. To achieve this goal, this research is anchored in conducting a review on the interface between transport and social exclusion. The approach is justified to the extent that understand this relationship more deeply is one of the requirements to support effective measures to combat several types of exclusion and to develop mechanisms that bring results in a more inclusive society. As a result, it may be noted that there is no pre-established measures to address this and that, first, it is necessary to observe characteristics of each location to which then can identify the elements of accessibility and/or mobility-related social exclusion to which you plan to operationalize the appropriate action.

**KEYWORDS:** social exclusion, accessibility, mobility

## **1. INTRODUÇÃO**

A engenharia de transportes é capaz de influenciar diversos aspectos da vida em sociedade. A possibilidade de se deslocar para realizar atividades diferenciadas é um desses aspectos e está estreitamente ligada às condições do transporte, tanto no que tange aos aspectos físicos como no que tange ao sistema e ao seu gerenciamento como um todo.

Entender essa relação entre os transportes e a participação em atividades diversas passa, necessariamente, pela consideração das dimensões geográfica e social, pois tanto uma dimensão como a outra auxiliam na identificação de situações que podem caracterizar desde uma inserção econômica, social e política plena até uma exclusão total ou parcial.

Considerando-se que a acessibilidade apresentada por determinadas áreas é capaz de facilitar ou dificultar o deslocamento satisfatório das pessoas por qualquer modalidade ou por modalidades específicas, pode-se dizer que essa variável interfere na capacidade de interação das pessoas assim como na possibilidade de estarem inseridas numa dinâmica vigente.

Por outro lado, mesmo com uma acessibilidade satisfatória, dadas as características da dimensão social, é possível que as pessoas, ainda assim, não sejam capazes de utilizar essa vantagem. Características sociais específicas podem impedir o pleno aproveitamento da acessibilidade disponível. Dentre essas, se enquadram a faixa etária da população residente em determinada área, a classe de renda dessa mesma população, as habilidades físicas e intelectuais, a propriedade de automóveis, o gênero e suas peculiaridades, a segurança para o deslocamento, a origem étnica, as crenças etc.

Dessa forma, a acessibilidade e a mobilidade se destacam como variáveis que precisam ser consideradas para qualquer planejamento dos transportes que envolva o combate a exclusão social ou a identificação de mecanismos que permitam uma sociedade mais inclusiva.

Conceber esses mecanismos e dimensioná-los adequadamente são grandes desafios que precisam ser enfrentados. Numa tentativa de contribuir com o debate em torno dessa interface entre transportes e exclusão social, esse artigo foi desenvolvido com base em uma revisão bibliográfica direcionada especificamente às pesquisas que tratam dessa relação. Essa prioridade foi dada em função da necessidade de conhecer mais a fundo como essa dinâmica tem sido tratada para, posteriormente, conseguir entender e interpretar as peculiaridades da situação brasileira que permitam identificar a melhor maneira de tratar essa questão e de contribuir para uma sociedade mais inclusiva.

## **2. O CONCEITO DE EXCLUSÃO SOCIAL**

O debate em torno da interface entre exclusão social e transporte é algo relativamente novo, porém tem sido alvo de interesse crescente tanto no meio acadêmico quanto no âmbito dos planejadores de transporte desde fins dos anos 90, como apontam Cardoso (2007), Preston & Rajé (2007) e Delbosc & Currie (2010), dentre outros. Apesar de uma multiplicidade de trabalhos na área, não há consenso sobre o significado do termo exclusão social e sobre quais os elementos envolvidos nesse contexto.

Preston & Rajé (2007) associam a exclusão social com o grau de participação na sociedade civil tendo-se como extremos opostos a plena participação na sociedade e o isolamento civil, considerando que esse último pode ser exacerbado pela ausência de contatos familiares. Além disso, segundo os mesmos, a exclusão social corresponde a um processo e não a um fim em si mesma e as restrições que impedem essa participação seriam elementos desse processo.

Na literatura técnico-acadêmica, Cardoso (2007) destaca a existência de uma estreita vinculação entre os conceitos de exclusão social, pobreza e segregação urbana, onde esses são tratados como sinônimos. No entanto, em sua perspectiva, a segregação socioespacial só pode ser vista como um componente da exclusão social quando apresenta caráter involuntário. Nessa situação, estariam convergindo a pobreza, a segregação e a exclusão.

Embora também perceba uma ligação clara entre a pobreza e a exclusão social, Church (2000) considera que esta última implica em algo mais amplo, como a falta de habilidade que algumas pessoas e/ou famílias têm para se conectar com as atividades de que necessitam participar amplamente na sociedade.

Gomide (2003) relaciona o conceito de pobreza com a insuficiência de renda e também com a privação do acesso aos serviços essenciais e aos direitos sociais básicos. Para ele, o conceito de exclusão social amplia a questão da pobreza para além da capacidade aquisitiva de bens e serviços. Ou seja, a exclusão social é um elemento da pobreza em sua forma mais ampla.

Em contrapartida, Delbosc & Currie (2010) vêem a exclusão social como uma construção complexa e multidimensional, que corresponde a algo mais amplo que a pobreza.

Stanley & Vella-Brodrick (2009) destacam que a exclusão social lida com a concomitância de uma multiplicidade de problemas, pois embora haja uma ligação estreita entre ela e a pobreza, de acordo com o Relatório da Unidade de Exclusão Social do Reino Unido (SEU, 2003), a exclusão social pressupõe a existência de obstáculos que dificultam ou impossibilitam a plena participação na sociedade ou a obtenção de um padrão de vida decente.

Na perspectiva de MCDonagh (2006), exclusão social equivale a um processo de marginalização cumulativa, onde um grupo de indivíduos ou áreas geográficas não estão inseridos na produção (emprego), no consumo (pobreza), em redes sociais (família, vizinhança, comunidade) na participação política e não possuem qualidade de vida adequada. Dessa forma, amplas barreiras políticas e estruturais a oportunidades diversas também fazem parte da exclusão social.

Há aspectos da exclusão social que a tornam uma privação coletiva, conforme aponta Gomide (2003), seguindo a mesma linha de raciocínio de Sposati (1998, apud Gomide, 2003). Seriam exemplos a discriminação social, a segregação espacial, a não-equidade e a negação dos direitos sociais. Nesse contexto, “a exclusão social é a negação da cidadania”.

Apesar da relevância desse foco na participação social e na cidadania, definir seus elementos e a maneira de intervir nestes para propiciar a inclusão não é uma tarefa trivial. Para Stanley & Lucas (2008), há ainda a necessidade do conceito de exclusão social ser complementado com outros, como os de bem-estar, capital social e saúde psicológica, para gerar uma base teórica capaz de respaldar desenvolvimentos na política social em transportes.

Currie *et al* (2009) também apontam para o elo entre exclusão social e bem-estar e abordam a relação entre esses e as desvantagens sociais em relação à necessidade de transporte.

Percebe-se, a partir do exposto, que embora não haja pleno consenso sobre o conceito de exclusão social, há uma consideração de que esse fenômeno envolve elementos diversos que precisam ser identificados e tratados individual e/ou coletivamente para que se conduza um contexto de exclusão para o de inclusão social. Com base nesse pressuposto, são apresentadas a seguir algumas dimensões que compõem o processo de exclusão social.

### 3. DIMENSÕES DA EXCLUSÃO SOCIAL

As pesquisas que abordam a interface entre os transportes e a exclusão social o fazem retratando-a a partir de suas diferentes dimensões, não ocorrendo, necessariamente, um consenso a respeito de que dimensões fazem parte desse fenômeno.

No caso do Reino Unido, Church *et al* (2000) destacam que as pesquisas que buscavam, até fins dos anos 90 do século XX, estabelecer e/ou entender a relação entre transportes e exclusão social podem ser classificadas em dois tipos de abordagens específicos: o de categorias e o espacial. O primeiro focaliza, especificamente, em padrões de viagens, atitudes e necessidades de grupos sociais específicos em desvantagem em relação ao sistema de transporte enquanto o segundo se concentra nos problemas de acessibilidade de pessoas (tanto em relação a dicotomia rural X urbano como em relação ao baixo acesso ao transporte público dentro e para tais áreas).

“As diferenças e conexões entre essas duas abordagens estão no centro das questões sobre como os recursos de transporte podem ser usados para combater a exclusão social e em que extensão os recursos deveriam ser alocados para beneficiar grupos particulares ou áreas geográficas específicas.” (Church *et al*, 2000).

Delbosc & Currie (2010), no tocante às desvantagens em transporte, destacam que os métodos convencionais de pesquisa associam essas desvantagens a elementos como a localização, a baixa mobilidade ou características sociais, físicas e/ou psicológicas capazes de limitar a mobilidade para grupos particulares. Percebe-se que esses elementos também estariam compatíveis com a classificação mencionada por Church *et al* (2000).

Por outro lado, a identificação dessas desvantagens não é simples. Enquanto a busca de informações a partir de um contato direto com os envolvidos tem a vantagem da não generalização, essa também apresenta como ponto negativo o fato de refletir a percepção e expectativa dos respondentes, que são condicionados por uma experiência de vida. Quando a experiência passada é negativa, tende-se a minimizar os problemas atuais, o que dificulta a clara identificação dos problemas vivenciados por esse grupo de indivíduos.

Outro ponto a ser destacado é que “a exclusão social relacionada ao transporte nem sempre é um processo concentrado espacial ou socialmente” (Preston & Rajé, 2007), o que requer maior cuidado para aquela identificação. Sendo assim, a abordagem que enfatiza, exclusivamente, no aspecto acessibilidade não é, na opinião dos autores, a forma ideal de lidar com o problema. Sua proposta é a construção de uma conceitualização diferenciada tanto espacial como socialmente.

Os critérios propostos por Preston & Rajé (2007) envolvem a acessibilidade por área geográfica específica, a mobilidade para essa mesma área e a mobilidade individual por grupos específicos de indivíduos residentes dessa área, como forma de identificar o grau de exclusão social relacionada aos transportes e as respostas políticas mais apropriadas para cada situação. Isso porque, as manifestações de exclusão ou inclusão podem ser concentradas ou dispersas.

Church *et al* (2000) criticam a abordagem categorial, onde a mobilidade seria o principal elemento, porque dentro de um mesmo grupo social pode não haver homogeneidade em relação a riqueza material ou padrão de atividades, que são elementos que interferem nas necessidades de transporte e nas preferências de acessibilidade. O segundo motivo para a crítica é que a desvantagem em transportes é um problema multidimensional, o que não se leva em conta nas análises focadas em um aspecto do grupo de indivíduos. O terceiro ponto é que esses estudos não levam em conta fatores geográficos detalhados como a relação entre a localização residencial e das atividades.

Para Delbosc & Currie (2010), as medidas de exclusão social incluem as dimensões econômica, social e política. Em seus estudos foram priorizadas as dimensões renda, desemprego, engajamento político, participação em atividades e suporte social. No que tange a problemas de transporte, especificamente, sugerem quatro fatores independentes aos quais esses podem estar conectados: desvantagens em transporte (dificuldades gerais associadas ao uso de qualquer modal), desvantagens da viagem (questões relativas ao transporte público como a disponibilidade em fins de semana, no horário noturno, a frequência), vulnerabilidade/deficiência (ligada à acessibilidade física e a necessidade de auxílio), dependência sobre terceiros (ligada a necessidade de assistência).

Torquato (2004), apesar de considerar a exclusão social como algo mais amplo que a pobreza, enfoca seu trabalho na relação entre os transportes e essa última e, nesse desenvolvimento, destaca as cinco dimensões interdependentes e cumulativas apontadas por Baharoglu e Kessides (2001, apud Torquato, 2004): rendimento/consumo, saúde, educação, seguridade e empregabilidade.

Currie *et al* (2009) estabelecem uma relação entre variáveis como a faixa de renda, a propriedade de automóveis, as condições para o deslocamento pela modalidade a pé e a disponibilidade de transporte público para entender melhor a interface entre exclusão social e transporte.

Levando-se em conta as contribuições destacadas anteriormente, pode-se perceber a complexidade da relação estudada. De acordo com características próprias de cada região/grupo de indivíduos identificam-se dimensões diferenciadas a serem abordadas. Nesse aspecto, os elementos acessibilidade e mobilidade vão estar atrelados ao problema em proporções diversas.

#### **4. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE *versus* EXCLUSÃO SOCIAL**

A relevância de identificar de forma mais completa possível como se dá a relação entre os transportes e a exclusão social está associada à escolha de medidas corretivas eficazes, assim



como de medidas preventivas que estimulem a inclusão social. Dito isso, Church *et al* (2000) colocam em evidência um debate bastante relevante e complexo sobre como os recursos de transporte podem ser usados e em que extensão devem ser alocados entre grupos particulares ou áreas geográficas específicas.

Considerando a afirmativa de Preston & Rajé (2007) de que o processo de exclusão social possui manifestações espaciais importantes, fica evidente a importância de se considerar elementos de acessibilidade nessa análise.

Nesse aspecto, de acordo com Stanley & Vella-Brodrick (2009), o transporte foi uma das primeiras áreas de interesse da SEU e a acessibilidade foi o elemento primário observado com o intuito de identificar maneiras adequadas de atuação sobre a interface transportes-exclusão social. A partir da definição desse elemento primário, a SEU centrou as barreiras à acessibilidade nos seguintes aspectos: o acesso e a disponibilidade físicos ao transporte, o custo do transporte, a localização inapropriada de determinados serviços, a proteção e segurança com relação à criminalidade, os horizontes de viagem.

No entanto, conforme menciona Torquato (2004), a pobreza pode ser vista tanto a partir da inexistência da mobilidade como, dependendo da forma urbana que se apresenta, pela falta de acessibilidade. Essa ausência de acessibilidade pode estar relacionada à inexistência de modos alternativos de deslocamento e/ou à concentração espacial de atividades urbanas em áreas centrais. Comparando mobilidade e acessibilidade no tocante à exclusão social, aquele estudo aponta a falta de acessibilidade como o reflexo mais evidente da privação vivenciada pelos excluídos.

Currie *et al* (2009) quantificam as implicações sociais e comportamentais das condições do transporte público em regiões da Austrália. Assim, a ausência ou o baixo nível de transporte público, a impossibilidade de alcançar atividades pela modalidade a pé e a renda abaixo de A\$500/semana conduzem boa parte das famílias residentes em determinada região a uma “posse de carro forçada”. A compra de dois ou mais carros por essas famílias eleva seus custos com transportes, atingindo mais de 50% de sua renda total e fazendo com que o uso dos automóveis seja quase exclusivo para a atividade de trabalho. Consequentemente, quando comparado ao comportamento de famílias de faixas de renda superiores que possuem dois ou mais carros percebe-se uma mobilidade menor para as famílias de menor faixa de renda. Ou seja, a baixa acessibilidade pode impactar negativamente na mobilidade mesmo para os indivíduos que possuem automóveis, desde que essa posse de carro seja “forçada”.

De acordo com Church *et al* (2000), os gastos com viagens, no caso de Londres, também não se configuram como um bom indicador de mobilidade já que pessoas residentes em áreas distantes do centro de atividades podem ter maiores custos em seu deslocamento e, consequentemente, menor mobilidade.

Delbosc & Currie (2010) destacam em sua argumentação que as desvantagens do transporte podem estar associadas a: localização (distância e/ou tempo de viagem a determinadas atividades), acesso a mobilidade (facilidade com que as pessoas podem acessar modos de viagem diferentes), e limitações de acesso pessoal associadas a características físicas, sociais e psicológicas dos indivíduos (*status* do emprego, posse de carro, renda).

Na perspectiva de Cardoso (2007), a acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e se constitui como um importante indicador de exclusão social, ao lado, entre outros, da mobilidade, da habitação, da educação e da renda. Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana.

Até o momento percebe-se que é inegável a relação entre provisão adequada de acessibilidade e a transformação de um processo de exclusão num processo inclusivo, o que a torna um dos pilares fundamentais do planejamento urbano e de transportes, visando inclusão social e desenvolvimento.

Apesar dessa constatação, de acordo com Church *et al* (2000), a necessidade de acesso a uma série de facilidades assim como de contatos sociais não é uniforme, fazendo com que a composição desse grupo de facilidades possa variar entre as pessoas.

Nessa perspectiva multidimensional, Preston & Rajé (2007) destacam três critérios relevantes na identificação do grau de exclusão social relacionada ao transporte e na indicação de respostas políticas apropriadas. Seus critérios correspondem ao nível de viagens em determinada região como um todo (mobilidade total), ao nível de viagens por grupos específicos de indivíduos (mobilidade individual) e à acessibilidade de cada região. Ou seja, “mais importante do que visualizar a acessibilidade e a mobilidade individualmente é examinar a inter-relação entre as mesmas.” (Preston & Rajé, 2007).

Por outro lado, a partir de uma pesquisa voltada para a região de Detroit, Grengs (2010) propõe, seguindo a mesma lógica de outros trabalhos (Taylor e Ong, Blumenberg e Manville apud Grengs, 2010), que a questão da incompatibilidade espacial seja redimensionada, pois em algumas situações o problema deixa de se relacionar especificamente com a questão espacial para estar estreitamente atrelado a incompatibilidade modal. Em seu trabalho, considera-se que há uma drástica divergência na vantagem relativa entre aqueles que têm acesso a automóveis e aqueles que não os têm, pois a posse de um veículo próprio aumenta a possibilidade de pessoas desempregadas conseguirem se (re) inserir no mercado de trabalho. Para Grengs (2010), a melhor forma de superar esse descompasso espacial para acessar o mercado de trabalho em Detroit, num curto espaço de tempo, é através da aquisição de um automóvel. Sua justificativa é de que o incremento necessário da infra-estrutura exige maior tempo e investimento.

É interessante notar que não há uma única possibilidade de encaminhamento dos problemas relativos à exclusão social e transportes, pois enquanto Grengs (2010) aponta como solução para Detroit o aumento do número de veículos em circulação, Currie *et al* (2009) mencionam que em parte de Melbourne, na Austrália, as pessoas com menor mobilidade não necessariamente são aquelas que não possuem automóveis. Essa limitação se deve à baixa acessibilidade concomitante com um padrão de renda mais baixo, o que impede maiores deslocamentos e viagens para outros motivos que não o trabalho.

O quadro 1 tem a função, dentro desse contexto, de permitir uma visualização clara dos elementos de acessibilidade e dos elementos de mobilidade que podem atuar como

limitadores a uma participação ativa dos indivíduos em atividades diversas da sociedade na qual estão inseridos.

**Quadro 1 – Relação entre Exclusão Social e os Elementos dos Transportes**

| DIMENSÕES DA EXCLUSÃO SOCIAL |  | DIMENSÕES DOS TRANSPORTES  |   |
|------------------------------|--|--|---|
|                              |  | ELEMENTOS DA ACESSIBILIDADE  | ELEMENTOS DA MOBILIDADE   |
| ECONÔMICA                    | RENDA                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifa do Transporte Público</li> <li>• Custos para Habilitação</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Custo de Manutenção dos Automóveis</li> <li>• Preço dos Combustíveis</li> <li>• Preço dos Automóveis</li> <li>• Tarifas de pedágio e estacionamento</li> </ul>           |
|                              | CONDIÇÕES FÍSICAS, PSÍQUICAS E/OU DE SAÚDE | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Condições das calçadas e de acesso aos pontos de parada, às estações e aos terminais de integração</li> <li>• Sinalização Adequada</li> <li>• Disponibilidade de Transporte Público</li> <li>• Distância a ser percorrida</li> <li>• Tempo gasto no percurso</li> <li>• Possibilidade de deslocamento em segurança</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilidade de deslocamento a pé</li> <li>• Disponibilidade de modais adaptados</li> <li>• Disponibilidade de informações sobre modais, trajetos, terminais</li> </ul> |
| SOCIAL                       | GRAU DE INSTRUÇÃO                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidade de informações sobre modais, trajetos, terminais</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidade de profissionais para suporte ao usuário</li> </ul>  |
|                              | EMPREGO                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distância em relação aos principais centros de atividades</li> <li>• Tempo gasto no percurso</li> <li>• Disponibilidade de Transporte Público</li> <li>• Possibilidade de deslocamento por meios não motorizados</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidade de informações sobre modais, trajetos, terminais</li> </ul>  |
|                              | GÊNERO                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilidade de deslocamento em segurança</li> <li>• Tempo gasto no percurso</li> </ul>  |   |
|                              | FAIXA ETÁRIA                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilidade de deslocamento em segurança</li> </ul>   |   |
| POLÍTICA                     | ENGAJAMENTO CÍVICO E/OU ATUAÇÕES POLÍTICAS | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidade de Transporte Público</li> <li>• Possibilidade de deslocamento por meios não motorizados</li> <li>• Distância em relação às atividades</li> <li>• Tempo gasto no percurso</li> </ul>  |   |

**Fonte:** Elaboração própria a partir da compilação de informações disponíveis na referência bibliográfica.

A exclusão social é apresentada no quadro 1 a partir de três dimensões percebidas como representativas dos diversos aspectos tratados nas referências consultadas. Assim, chegou-se a dimensão econômica ao se reunir todos os aspectos que estão relacionados às variáveis renda e consumo. A dimensão social, por outro lado, englobou todos os elementos que poderiam caracterizar grupos distintos de indivíduos e mostrarem-se como limitadores e impeditivos à sua participação em sociedade: aqueles relativos às condições físicas, psíquicas e de saúde, ao grau de instrução, ao perfil profissional e a inserção no mercado de trabalho, as implicações do gênero e da faixa etária. Por último, os elementos relativos à participação política foram considerados na dimensão política e envolvem tanto o engajamento cívico representado tanto no uso do direito ao voto e de ser votado, por exemplo, como pela atuação em organizações políticas diversas: sindicatos, associação de moradores, partidos políticos etc.

Com o suporte do quadro 1, busca-se relacionar as dimensões da exclusão social identificadas com os dois elementos centrais dos transportes – acessibilidade e mobilidade – tendo-se como variável independente a localização das diversas atividades. A acessibilidade funciona como um elemento básico sobre o qual os aspectos de mobilidade devem ser desenvolvidos. Dessa forma, a resposta à situação encontrada é fundamental, mas requer uma análise cuidadosa para se pensar sua operacionalização.

À medida que a acessibilidade se mostre insuficiente, investiga-se que aspectos precisam ser ajustados, que de acordo com o quadro 1, poderiam ser: os custos dos transportes para o cidadão comum, a infra-estrutura física para o uso de qualquer modalidade de deslocamento, a sinalização e a disponibilização de informações aos diversos usuários da infra-estrutura, a oferta de modais diversos em localidades variadas e a segurança no deslocamento.

Ou seja, a partir de um projeto de acessibilidade ampla, os indivíduos sem limitações específicas podem alcançar os padrões desejados de inserção na sociedade civil. A partir de então, a mobilidade passa a ser o elemento diferenciador. Ou seja, se os indivíduos apresentam impossibilidade de usufruir das condições de acessibilidade disponíveis, deve-se investigar o que conduz a essa situação. Pois, nesse momento, surgem os problemas localizados, relativos especificamente a grupos de indivíduos ainda excluídos da sociedade.

Isso porque, a acessibilidade, por si só, pode não ser suficiente para reverter um quadro de exclusão. A adaptação dos modais, da infra-estrutura de calçadas, ruas, terminais de integração, estações, pontos de parada assim como a sinalização e as políticas de subsídio ao usuário podem se mostrar como passos fundamentais para a mobilidade de grupos de indivíduos específicos.

Por outro lado, uma mobilidade privada muito elevada também pode contribuir com a exclusão social através da degradação ambiental, dos impactos adversos na saúde pública, das altas taxas de acidentes, do declínio do transporte público, das mudanças no uso do solo e a da divisão de uma comunidade.

As externalidades provenientes da ampla acessibilidade e da alta mobilidade coletiva e individual precisam ser devidamente pesados de forma que não contribuam para o surgimento de outras formas de exclusão social.

## 5. A PROBLEMÁTICA NA REALIDADE BRASILEIRA

No tocante ao Brasil, um dos países de maior extensão geográfica do mundo, cabe ressaltar que o próprio modelo de industrialização adotado acabou por privilegiar o deslocamento por meio do transporte individual, na medida em que se estabeleceu um vínculo entre o desenvolvimento econômico, a industrialização e a indústria automobilística.

Dado esse contexto, conforme destaca Cardoso (2007), o Brasil se desenvolve com uma ocupação do espaço metropolitano caracterizada por uma crescente periferização. Esse processo contribuiu para que se chegasse aos dias atuais com condições inadequadas de deslocamento de pessoas e mercadorias e com a materialização de territórios e subespaços de exclusão.

Torquato (2004) também destaca essa tendência usual das cidades brasileiras de ocorrência da segregação espacial involuntária para áreas cujo preço do solo é mais baixo em função da total ausência de infra-estrutura urbana, relativamente às áreas mais centrais. Destaca-se, inclusive, que essa tendência ocorre tanto nas metrópoles como nas demais cidades.

Por outro lado, também é possível identificar-se uma segregação dentro de espaços privilegiados com o processo de favelização. Uma localização, que segundo Migon (2004) propicia relativa facilidade de acesso aos serviços e ao centro, comparativamente às periferias dispersas na cidade. A superação de restrições de acessibilidade funciona, nesse contexto, como um elemento motivador para o estabelecimento da moradia na favela.

Percebe-se que a provisão adequada dos serviços essenciais é um instrumento de combate à pobreza e de promoção da inclusão social, mas como menciona Gomide (2003), esse tema é pouco abordado no Brasil, especialmente quando se trata dos serviços públicos de transporte coletivo urbano.

As cidades continuam privilegiando a circulação por meio motorizado e nesse caso, especialmente por transporte individual, o que vem acarretando custos sociais que não são igualmente absorvidos pela população, mas sim impostos à população que já se encontra em desvantagem por residir em áreas de menor acessibilidade.

Nesse aspecto, segundo Vasconcelos (2000), “a distribuição da acessibilidade tem sido caracterizada pela difusão de iniquidades, -...- onde os estratos mais vulneráveis como pedestres, ciclistas e usuários de transporte público têm sido preteridos nos seus anseios de mobilidade.”(Vasconcelos, 2000).

Cardoso (2007) aponta para a deficiência da capacidade instalada, para a ineficiência na operação dos serviços, ou mesmo para a ineficácia dos padrões de uso e ocupação do solo urbano como elementos que agravam a ocorrência de situações de vulnerabilidade social e ambiental.

De acordo com Silva *et al* (1994), esses aspectos, somados à baixa incidência de modos alternativos de transporte que independam de financiamento, além de problemas relacionados à limitada integração física e tarifária entre os diversos modos coletivos, componentes dos sistemas de transporte, resultam num processo de discriminação geográfica.

Dessa forma, a concomitância, no Brasil, de elementos de exclusão social relativos à dimensão econômica, social e política, destacados no quadro 1, que se relacionam negativamente com os transportes tornam a questão mais de acessibilidade do que de mobilidade. A falta de uma infra-estrutura adequada aos meios de deslocamento diversos, a falta de sinalização, a insuficiência de transportes públicos assim como os problemas de segurança juntamente com a característica de dispersão das diversas atividades disponíveis afetam amplamente as possibilidades de deslocamento dos indivíduos.

Assim, a segregação espacial e as condições de acessibilidade impulsionam a acentuação do problema de exclusão social no Brasil. Ao mesmo tempo, ainda há estímulos ao incremento no uso do transporte motorizado individual, o que pode ser visto como um contra-senso diante de uma situação em que o transporte coletivo poderia ser uma das formas de minimizar a segregação espacial existente.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente artigo permitiu identificar que, as condições de acessibilidade e de mobilidade podem influenciar no processo de exclusão social, podendo ser utilizadas tanto no combate à exclusão social como na promoção de medidas inclusivas.

Considerando-se que a interface entre transportes e exclusão assume características distintas, e por isso, não há uma forma de lidar com o problema que possa ser replicada indiscriminadamente, independente de características locais, tratar a questão requer que se considere que cada região apresenta peculiaridades próprias que precisam ser levadas em conta. Isso é válido tanto na análise da problemática como no planejamento e operacionalização das soluções a serem desenvolvidas.

Dessa forma, mostra-se como condição necessária o envolvimento dos *stakeholders* como forma de identificar corretamente as dimensões do problema a serem atacadas, principalmente porque o planejamento de transportes com foco social é algo ainda novo.

Além disso, o planejamento de transportes não pode ocorrer de forma deslocada do planejamento urbano já que a localização de áreas residenciais e de atividades diversas impacta sobre as necessidades de provisão de transportes. No tocante aos aspectos locais emerge a variável acessibilidade, importante fator para que ocorra a inclusão social, pois sua provisão pode contribuir para a (re)inserção de populações periféricas dispersas no contexto socioeconômico mais amplo das grandes cidades. Percebe-se ao longo do estudo que a acessibilidade se mantém como variável central, envolvendo o custo do deslocamento representado principalmente pela tarifa dos transportes públicos, a infra-estrutura física de calçadas, das vias disponíveis para os modais existentes, das condições de acesso dos terminais, estações e paradas de ônibus, a disponibilidade de transportes públicos coletivos, frequência de operação dos transportes, sinalização e segurança.

O problema de se considerar a acessibilidade isoladamente é que esta não capta as diferenças na sociedade, já que as restrições de acessibilidade representam apenas uma das faces da exclusão. Ou seja, tanto a acessibilidade como a mobilidade individual e total de uma determinada região são elementos relevantes no combate à exclusão social. Dessa forma, a inter-relação entre essas faz parte de um novo patamar de planejamento de transportes. Patamar esse ainda não alcançado no Brasil, onde as políticas de transporte, num ritmo ainda atrasado comparativamente aos países desenvolvidos, vêm no transporte individual e no aprimoramento da infra-estrutura específica para esse, a forma de resolver problemas de acessibilidade.

Dessa forma, aplicando os elementos identificados no quadro 1 para o caso brasileiro, pode-se perceber que ainda há grande necessidade de aprimoramento das condições de acessibilidade, pois essas têm funcionado como um dos principais elementos inibidores da participação dos indivíduos na sociedade. Isso se deve tanto ao perfil de dispersão das atividades como a dificuldade de transpor essa barreira por meio de modalidades distintas de deslocamento. Diante do exposto, conclui-se que a exclusão social pode ser bastante reduzida na medida em que se identifique com clareza os elementos que a compõem, como se dá sua interface com os transportes de acordo com características locais, e na medida em que se trace políticas adequadas à realidade identificada, levando-se em conta as experiências positivas e negativas vivenciadas localmente e globalmente.

---

Agradecimentos ao CNPq, Faperj e PIBIC-UFRJ pelo apoio e à Rede Ibero-americana de Estudo em Pólos Geradores de Viagens (<http://redpgv.coppe.ufrj.br>).

#### Referências Bibliográficas

- CARDOSO, L. Transporte Público, Acessibilidade Urbana e Desigualdades Socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Tese de Doutorado. Belo Horizonte: UFMG, 2007.
- CHURCH, A., FROST, M., SULLIVAN, K. Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 2000, **vol.7**, 195-205 .
- CURRIE, G., RICHARDSON, T., SMYTH, P., VELLA-BRODRICK, D., HINE, J., LUCAS, K., STANLEY, J. MORRIS, J. KINNEAR, R., STANLEY, J. Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne - Preliminary results. *Transport Policy*, 2009, **vol.16**, 97-105.
- DELBOSC, A. & CURRIE, G. Transport problems that matter – social and psychological links to transport disadvantage. *Journal of Transport Geography*, 2010, *in press*.
- GOMIDE, A. de Á. Transporte Urbano e Inclusão Social: elementos para políticas públicas. Texto para Discussão nº960. Brasília, IPEA, 2003.
- GRENGS, J. Job Accessibility and the modal mismatch in Detroit. *Journal of Transport Geography*, 2010, **vol.18**, 42-54.
- MCDONAGH, J. Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography*, 2006, **vol.14**, 355-366.
- MIGON, F. R. A Produção do Espaço Diferenciado dentro da Favela: Uma Visão dos Moradores da Maré. I Simpósio de Geografia, Sociedade e Território no Mundo Contemporâneo. Rio de Janeiro: Universidade Salgado de Oliveira, 2004.
- PRESTON, J. & RAJÉ, F. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 2007, **vol.15**, 151-160.
- SEU. Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. UK: 2003. <http://www.socialexclusionunit.gov.uk/publications/reports/html/transportfinal/summary>. Consultado em 10/06/2010.
- SILVA, D., PORTUGAL, L., SANTOS, M. O Sistema de Transporte e a Exclusão Urbana. Rio de Janeiro: ANPET, 2004.



- STANLEY, J. & VELLA-BRODRICK, D. The usefulness of social exclusion to inform social policy in transport. *Transport Policy*, 2009, **vol.16**, 90-96.
- TORQUATO, A. & SANTOS, E. Políticas de Transporte e Pobreza Urbana: Reflexões e Evidências de um Bairro Periférico de Natal. Rio de Janeiro: ANPET, 2004.
- VASCONCELLOS, E. A. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. São Paulo: Annablume, 2000.