

Transporte Público, Gratuito e de Qualidade! Porque percorrer os caminhos da cidade e do campo é um direito de todos!

A situação espacial que ocupamos dentro da cidade está articulada com os processos de segregação que perpassam a história de nosso país: criação de loteamentos para a população de baixa renda assim como a criação de novos espaços de consumo e privatizações de áreas públicas. O uso do espaço público não se dá a partir de uma perspectiva coletiva, mas é dominado por interesses de agentes privados e isso fortalece a segregação dentro da cidade em espaços de ricos e pobres, e em um país de racismo estrutural, em brancos e negros.

Para os residentes da periferia pobre a situação da mobilidade e acesso à cidade é ainda mais grave, visto que os postos de trabalhos (menos remunerados) se encontram em regiões da cidade que detém maior poder aquisitivo. Lá essa população, maioria negra, trabalhará enquanto domésticas, porteiros, pedreiros e prestando serviços terceirizados, como telemarketing e tele entrega, tendo que se deslocarem horas até esses locais.

Na região onde moram não há espaços públicos de lazer, cultura e diversão. A violência urbana, fruto da desigualdade social de nosso país, assola diariamente esses moradores, assediando a juventude na praça ou fechando os bailes funks. A comunidade convive ao mesmo tempo com o tráfico de drogas e com os abusos da Polícia Militar que tem como perfil de assaltante o “preto pobre de periferia”.

Os locais de saúde próximos são Unidades Básicas de Saúde que servem para encaminhamentos e é necessário um meio de locomoção motorizado para ter acesso aos poucos hospitais do SUS que atendem por regiões.

Uma pesquisa realizada em SP mostrou que um portador de deficiência que detinha poder econômico – morava em região central e possuía carro adaptado – tinha maior mobilidade e acesso à cidade do que uma moradora dona de casa de periferia, que além da relação de tempo e espaço até os espaços centrais da cidade, interferia o valor da tarifa do transporte público.

As possibilidades de se locomover pelo espaço se dão a partir dos meios não – motorizados (a pé e/ou bicicleta) ou pelos meios motorizados (públicos e/ou privados, individuais e/ou coletivos). A opção por utilizar algum desses meios tem relação com a extensão territorial do percurso, sofre influência do fator cultural, e é determinada pela situação econômica, nesse sentido a renda dos indivíduos para ter acesso aos bens motorizados. O meio de locomoção utilizado terá desdobramentos na qualidade do transporte, sua eficiência e no tempo do percurso, ou seja, na acessibilidade. Sendo assim afirmamos que nem sempre a mobilidade garante a acessibilidade.

Para tentar equiparar mobilidade com acessibilidade é necessário um transporte público que garanta uma qualidade e segurança no percurso, facilitando o acesso às necessidades de saúde, educação, trabalho, consumo de bens necessários à reprodução da vida da população, principalmente periférica. A mobilidade urbana e acessibilidade também estão relacionados a sociabilidade dos cidadãos. Existe maior interação entre moradores de bairros pobres pela própria organização e estrutura das casas, pela marginalização que sofrem que produz um maior convívio e enraizamento com sua região e comunidade do que em bairros nobres. Contudo esses possuem maior acessibilidade à cidade, e produzem uma auto segregação à espaços que consideram violentos e inseguros.

Faz-se necessário também um planejamento urbano que descentralize áreas de comércio e serviços essenciais, de forma com que os fluxos da população não precisem ir todos a uma área central. Descentralizando os centros urbanos é possível que se pense alternativas de transporte público assim como a desestimular o uso do automóvel.

Conquistar um transporte público de qualidade articulado com a proposta de Passe Livre possibilitará que mais pessoas optem pelo uso desse meio de locomoção não tendo mais a interferência da questão econômica. Quando utilizamos o termo 'qualidade' nos referimos ao conforto, flexibilidade de rotas e horários e maior velocidade. Isso implicaria no tráfego de automóveis circulando, sobretudo nos horários de entrada e saída do trabalho – horários de pico - diminuindo assim o tempo de deslocamento e da qualidade do ar.

Uma pessoa que utiliza o automóvel para se locomover ocupa oito vezes o espaço físico de uma pessoa que utiliza o transporte coletivo, e isso cria uma ocupação desigual do território urbano, diminuindo índice de mobilidade e tendo uma relação direta com a renda.

Educação, transporte, acesso e permanência.

A questão da mobilidade urbana tem relação direta com a educação, em todos os seus níveis, afetando toda a comunidade escolar, em principal, aos/às estudantes.

Em se tratando da evasão escolar, dados demonstram que cerca de ¼ dos estudantes faltam às aulas devido à ausência de condições para custear o transporte. Porto Alegre tem um dos maiores índices de evasão escolar do país, com percentual de 18,70% (“Motivos da Evasão Escolar” – FGV/2009).

Quando observamos a evasão escolar no ensino médio – onde as escolas são distantes da periferia, situadas nas regiões centrais da cidade – a taxa mais que triplica: saltamos de 2,5% dos matriculados para 9,8% daqueles que abandonam os estudos, sendo que expressiva maioria destes faz parte da rede pública (INEP, 2011). No ensino superior, onde além dos gastos com transporte, os estudantes despendem com cópias, livros, alimentação, moradia, etc., a taxa de evasão atingiu 14,4% dos estudantes em 2010 (últimos dados disponibilizados pelo MEC). E daí, vale salientar, que não adianta expandir a entrada no ensino superior sem qualidade e sem dar o suporte necessário para manter os estudantes nele.

As condições de acesso ainda são mais precárias quando tratamos das áreas rurais, pesqueiras, amazônicas e até mesmo das periferias mais distantes. As dificuldades de locomoção são extremas. Quando há transporte, os horários de circulação são enxugados ao máximo e muitas vezes desconectados com os horários da escola. Quando não há, os estudantes têm que caminhar durante horas e em períodos de chuva ficam impedidos de ir à escola, acarretando muitas vezes em abandono do ano letivo. Contudo, todo estudante da Educação Básica residente de área rural ou distante 2km de sua escola tem direito ao transporte gratuito e de qualidade. Porém, o número de alunos que dispõem de transporte escolar corresponde a pouco mais de 17% do total de matriculados que necessitam do transporte escolar (FNDE/UNB, 2012).

As professoras e professores também sofrem com o transporte. Além de lidar com as questões provenientes das faltas e evasão dos/as estudantes, mais de 22% dos/as docentes trabalham em mais de uma escola (Inep, 2011) onde além das dificuldades impostas pelo trabalho, tem seu tempo de deslocamento improdutivo devido aos “malabarismos” necessários para chegar de uma escola à outra, quando por outro lado, há falta de tempo para planejamento, correção de provas, formação, estudos, etc.

Como grande parte da categoria do magistério é composta por mulheres, vale somar nesta conta a intensa jornada destinada à mulher na sociedade, e então, podemos afirmar que os problemas de mobilidade (seja para levar os filhos à escola, no cuidado de idosos, etc) contribuem profundamente para o esgotamento do/a professor/a.

Ao mencionar as questões de gênero e transporte relacionados à educação sublinhamos as dificuldades encontradas pelas funcionárias (ainda mais precarizadas, porque em sua maioria são terceirizadas) e mães que dependem do transporte escolar para seus filhos irem à escola abandonando muitas vezes o trabalho (ou nem o acessando) devido à necessidade de acompanhar os filhos à escola.