



ACESSIBILIDADE NA PERIFERIA DO TRANSPORTE: O CASO DE SANTA CRUZ

Marcos de Oliveira Martins

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Romulo Dante Orrico Filho

Rio de Janeiro
Outubro de 2011

ACESSIBILIDADE NA PERIFERIA DO TRANSPORTE: O CASO DE SANTA CRUZ

Marcos de Oliveira Martins

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA (COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIÊNCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:

Prof. Romulo Dante Orrico Filho, Dr. Ing.

Prof. Enilson Medeiros dos Santos, D. Sc.

Prof^a. Milena Bodmer, D. Sc.

RIO DE JANEIRO, RJ - BRASIL

OUTUBRO DE 2011

Martins, Marcos de Oliveira

Acessibilidade na Periferia do Transporte : O Caso de Santa Cruz/ Marcos de Oliveira Martins. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2011.

XI, 91 p.: 26 il.; 29,7 cm.

Orientador: Romulo Dante Orrico Filho

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, 2011.

Referências Bibliográficas: p. 92-101.

1. Acessibilidade. 2. Exclusão Social. 3. Cultura e Lazer. I. Orrico Filho, Romulo Dante. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título.

DEDICATÓRIA

A minha família, Isabel, Nívea e Jaqueline, que me apoiaram incondicionalmente para a conclusão deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Rômulo, pela sua sabedoria, dedicação e competência que trouxe o conhecimento e refinamento necessário para a conclusão deste trabalho.

Ao corpo docente do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ pelo empenho na transmissão de ensinamentos. Agradecimentos também aos funcionários do Programa, Lucia, Helena, Jane pela atenção e préstimos em momentos difíceis durante o curso.

Aos colegas de mestrado, pelo companheirismo e apoio para tornar as tarefas mais fáceis para todos.

Agradeço também ao Gustavo Gerbasi, que com seu conhecimento e boa vontade para ajudar trouxeram novos pontos de vista para a dissertação.

A Warner Vonk, da iFluxo Consultoria, que além de auxiliar na construção do texto, tornou possível uma parceria com a Omnitrans International, fundamental na produção do trabalho.

A OmniTrans International, e a Peter Kant, que ofereceram suporte a utilização do software.

Aos meus amigos e familiares que de alguma forma me apoiaram.

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc.)

ACESSIBILIDADE NA PERIFERIA DO TRANSPORTE: O CASO DE SANTA CRUZ

Marcos de Oliveira Martins

Outubro/2011

Orientador: Romulo Dante Orrico Filho

Programa: Engenharia de Transportes

Este estudo se insere no tema da acessibilidade e da interação entre transportes e atividades culturais e de lazer. Foi observado que este tipo de acesso não vem sendo priorizado na agenda do planejamento do sistema de transportes e que ele tem relação direta com o tema exclusão social. Pesquisas sobre acesso a artes e atividades culturais são escassas e quando ocorrem confundem-se com outros motivos de viagem, dificultando a sua avaliação e impedem uma compreensão da dimensão total do problema. O trabalho traz evidências de que o acesso a atividades culturais e ao lazer possuem resultados positivos para a inclusão social e que além da participação passiva, como simples expectador do evento cultural, pode existir a participação ativa, produzindo conteúdo e possibilitando progresso cultural e também financeiro. Para realizar esta análise do problema de acessibilidade as atividades culturais e de lazer, o bairro de Santa Cruz no Rio de Janeiro será utilizado como exemplo para avaliação do acesso a estas atividades através do transporte público e analisando esta situação no contexto metropolitano.

Abstract of Thesis presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science (M.Sc.)

ACCESSIBILITY IN TRANSPORT'S SUBURB: THE SANTA CRUZ CASE

Marcos de Oliveira Martins

October/2011

Advisor: Romulo Dante Orrico Filho

Department: Transportation Engineering

This work fits in the subjects of accessibility and the interaction between transport and cultural and leisure activities. It was observed that this kind of access do not take a good part in transport planning and it has a direct relation with social exclusion subject. This work outlines a range of evidences that access to cultural activities and leisure have positive outcomes for social inclusion, and beyond passive participation, as a simple viewer, can exist an active participation, creating, and achieving cultural and financial progress. To perform this analysis of accessibility to cultural and leisure activities problems, the neighborhood of Santa Cruz will be used as basis for evaluate the access to these activities through public transport and analyzing this situation in metropolitan context.

SUMÁRIO

1 . INTRODUÇÃO	1
1.1 - Apresentação do tema	4
1.2 - Objetivo	6
1.3 - Justificativa	7
1.4 - Metodologia	8
1.5 - Estrutura da Dissertação	8
2 -ACESSIBILIDADE	10
2.1 - Definições	10
2.2 - Índices	17
2.3 - Mobilidade	21
2.4 - Rede de Transportes	21
3 . ATIVIDADES CULTURAIS	32
3.1 - Definições	32
3.2 - Atividades culturais	47
3.3 - Participação Criativa/Passiva no processo cultural	54
4 . ÁREA DE ESTUDO: SANTA CRUZ	56
4.1 - Contexto Metropolitano	57
4.2 - Caracterização da área de estudo	63
4.3 - Metodologia	81
5 CONCLUSÕES	88
6 . REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92

Índice de Figuras

<i>Figura 1: Relação entre mobilidade, acessibilidade e comportamento de viagens. Fonte: (Jones, 1981).</i>	15
<i>Figura 2 Medida de acessibilidade baseada no modelo de Hansen</i>	19
<i>Figura 4: Bairros influenciados diretamente pelos ramais Santa Cruz/Deodoro. Fonte (Garcia, 2009)</i>	22
<i>Figura 5: Bairros influenciados diretamente pela linha 1 e 2 do metrô.</i>	23
<i>Figura 6: Resultado da pesquisa realizada em Campo Grande, quanto aos principais problemas. Fonte: (IPP, 2003, p. 23)</i>	24
<i>Figura 7: Pesquisa realizada em Campo Grande quanto a intenção de mudança do local de moradia em função dos pontos negativos. Fonte: (IPP, 2003, p. 23)</i>	24
<i>Figura 8: Bairros influenciados diretamente pelo sistema rodoviário.</i>	25
<i>Figura 9: Gráfico da oferta das atividades ao longo da semana - Santa Cruz</i>	50
<i>Figura 11: Gráfico da oferta das atividades ao longo da semana – Madureira</i>	51
<i>Figura 12: Estrutura de um ECOMuseu (Mattos, ECOMuseu da Serra de Ouro Preto/MG:Morros da Queimada,Santana, São João, São Sebastião e Piedade, 2008, p. 9)</i>	52
<i>Figura 13: Posição do parque Cidade das Crianças em relação Shopping Santa Crua, localizado no centro comercial do bairro.</i>	53
<i>Figura 15 Projeto do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Fonte: (SMU/IPP/SMTR, 2007)</i>	64
<i>Figura 16: O bairro e seus principais eixos viários. Fonte: SMU/IPP/SMTR(2007)</i>	68
<i>Figura 17: O Bairro e seus 59 Subdistritos</i>	69
<i>Figura 18: Freqüência das linhas de ônibus na região Metropolitana do Rio de Janeiro. Fonte: PDTRJ</i>	71
<i>Figura 19: Cobertura da rede de Ônibus</i>	73
<i>Figura 20: Cobertura Rede TEC</i>	74
<i>Figura 21: Cruzamento das coberturas de Ônibus e TECs.</i>	75
<i>Figura 22: Dados operacionais do transporte por Ônibus em Botafogo pós-BRS. Fonte: SMTU(2011)</i>	76
<i>Figura 23: distribuição dos domicílios no bairro. Fonte IBGE 2000</i>	79
<i>Figura 25: Distribuição de alfabetizados – Mulheres</i>	80
<i>Figura 26: População Economicamente Ativa - Homens</i>	80
<i>Figura 27 População Economicamente Ativa - Mulheres</i>	81
<i>Figura 28: População segundo anos de estudo. Fonte (IBGE, 2006)</i>	85
<i>Figura 29: Divisão de classes sociais no bairro. Fonte: (IBGE, 2006)</i>	85
<i>Figura 30: Opções de atividades culturais no bairro. Detalhe: o Santa Cruz Shopping fica no centro comercial de Santa Cruz</i>	86
<i>Figura 31: Opções de atividades culturais no bairro de Botafogo</i>	87

Índice de Tabelas

Tabela 1: Propensão do Brasileiro para gastos em cultura, em Reais. Fonte: (FECOMERCIO-RJ, 2008)	46
Tabela 2: Viagens realizadas por modo principal	65
Tabela 3: Planos para a expansão da malha cicloviária do Município. Fonte: (SMAC - Secretaria Municipal de Meio Ambiente, 2010)	65
Tabela 4: Distribuição dos assentamentos informais de baixa renda por bairro da XIX RA Fonte: SABREN e Censo 2000 do IBGE;	66
Tabela 5: Densidade Demográfica do Município do Rio de Janeiro. Fonte (SMU, 2006)	67
Tabela 8: Principais operadores de Transporte Especial Complementar no bairro. Fonte: SMU 2010.	74
Tabela 9: Dados operacionais do transporte por ônibus de Santa Cruz. Fonte: SMTU(2010)	75
Tabela 10: Dados operacionais do transporte por TECs de Santa Cruz. Fonte: SMTU(2010)	75
Tabela 11: Dados operacionais do transporte por Ônibus que servem o bairro de Botafogo. Fonte: SMTU(2010)	76

Lista de abreviaturas e siglas

AP	Área de Planejamento
BRS	Bus Rapid System
CET-Rio	Companhia de Engenharia de Trafego do Rio de Janeiro
CMMAD	Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
DETRO	Depto. de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro
Flumitrens	Companhia Fluminense de Trens Urbanos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDH-M	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IDS	Índice de Desenvolvimento Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPP	Instituto Pereira Passos
Metrô Rio	Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro
MinC	Ministério da Cultura
NEA	National Endowment for the Arts
NOPH	Núcleo de Orientação e Pesquisa Histórica
O/D	Origem e Destino
ONU	Organização das Nações Unidas
PAR	Programa de Arrendamento Residencial
PDTU	Plano Diretor de Transportes Urbanos
PDTCRJ	Plano Diretor de Transporte da Cidade do Rio de Janeiro
PEU	Plano de Estruturação Urbana
PGV	Pólo Gerador de Viagens
PIB	Produto Interno Bruto
PNDU	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RA	Região Administrativa
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
Sectran	Secretaria de transporte do Rio de Janeiro
SeMob	Secretaria de Transporte e Mobilidade
TDM	Travel Demand Management
TOD	Transit Oriented Development
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
URBS	Urbanização Curitiba S/A

1 . INTRODUÇÃO

Há muito se observa o fenômeno da pobreza no mundo. A lógica do sistema baseado no capital mantém-se incluindo alguns elementos e excluindo outros como citaram Narayan(1999) e Rosling(2010) em seus trabalhos. A privação do acesso a recursos e a estruturas básicas a alguns grupos traz conseqüências cruéis para a sociedade. A precariedade de vida, baixo acesso a emprego decente, também citados em CEPAL/PNUD/OIT (2008), reduzidos níveis de renda e elevados índices de mortalidade são algumas das mazelas advindas da exclusão social. As tentativas de mitigar os efeitos da exclusão, que incluem programas governamentais como SEU(2003) e URSPIC(2008) dentre outros, ações da iniciativa privada e pesquisas acadêmicas apontam várias formas de buscar o equilíbrio de oportunidades, como programas de transferência de renda e inclusão através dos esportes e da cultura. Dentro destas iniciativas, até mesmo reforço no policiamento chegou a ser considerado como atitude positiva direta na melhoria da qualidade de vida da parcela da população marginal à sociedade, citado em Ramos & Lemgruber(2004). A precarização da qualidade de vida e o desemprego não afetam apenas as relações de trabalho, mas também o ser cidadão, uma vez que coíbe o indivíduo de participar na vida social porque o trabalho não é apenas fonte de renda para as pessoas, mas um agente determinante de como a sociedade vê o homem e o inclui em suas relações sociais.

No Brasil, iniciativas como o Bolsa Família¹, que está inserido dentro do contexto dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio², vêm ajudando a mitigar os efeitos da exclusão social, permitindo, que, a curto e médio prazo, as famílias possam se estruturar. A baixa escolaridade é um dos fatores críticos, pois impede a inserção dos indivíduos no mercado de trabalho e também impede de estarem aptos a novas formas de geração de emprego (Lima, 2010). A conseqüência direta é o baixo nível de renda

¹ O Bolsa Família é um programa de transferência direta de renda com condicionalidades, que beneficia famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza. O Programa integra a Fome Zero que tem como objetivo assegurar o direito humano à alimentação adequada, promovendo a segurança alimentar e nutricional e contribuindo para a conquista da cidadania pela população mais vulnerável à fome. Fonte: <http://www.mds.gov.br/bolsafamilia>

² Metas elaboradas pela ONU em 2000 no intuito de resolver os mais críticos problemas mundiais.

(médio prazo) e a transmissão intergeracional da pobreza (longo prazo), que dificilmente serão resolvidas pelas medidas adotadas até então.

O momento econômico que o Brasil vive atualmente permite traçar um quadro otimista em termos de desenvolvimento humano. O cenário de crise que afetou o mundo em 2008 abalou a economia mundial não atingiu o Brasil como o resto dos países, tendo sido ele um dos últimos países a entrar e um dos primeiros a sair IPEA(2010). A ascensão da classe média a mais da metade da população e a redução das classes mais baixas (op. cit.), e redesenhou a estrutura da população e da sociedade. Desta forma, um gigantesco mercado de massa, há muito negligenciado, surge, permitindo novas formas de intervenção e inclusão social. O governo, em 2010, apresentou gasto de R\$ 13,4 bilhões, com ligeiro aumento de 8% em relação aos gastos de 2009 MDS(2010). Esta ampliação dos benefícios tem impacto parcial no caminho da inclusão social, pois apesar de ter regras que incluam frequência escolar e fiscalização quanto à distribuição e cadastro dos beneficiários, o programa possui foco na capitalização direta das famílias, sendo a capacitação intelectual um benefício indireto.

É neste sentido que ações que privilegiam o aumento da bagagem cultural do indivíduo realizam profundas transformações sociais, como Machado(2008) mostra exemplos na Colômbia, onde esforços logrados em 2004 para livrar os grandes centros do domínio do tráfico de drogas se desenvolveram em conjunto com a implantação de atividades e equipamentos culturais. Em 2001 no Reino Unido, foi realizada uma ampla pesquisa com órgãos governamentais, operadores de transportes, sindicatos, a sociedade civil e outros agentes sobre a exclusão social. A pesquisa resultou em um relatório SEU(2003) no qual várias ações, incluindo planejamento de acessibilidade a transportes, trabalho, saúde, alimentação, segurança, moradia e a educação. Isto demonstra que o enfrentamento do empobrecimento não pode ser resolvido, a médio e longo prazo, apenas pela transferência direta de renda. Os trabalhos citados indicam uma origem multidisciplinar do problema. Deste modo, o caminho para a solução deverá ser essencialmente multidisciplinar.

Nesse sentido, o acesso a cultura configura um alternativa para inserção de uma nova ordem social, permitindo aos cidadãos a autopromoção por meio da efetiva participação nas atividades realizadas na sociedade. Esta participação pode ocorrer de

duas formas: criativa, quando o indivíduo possui capacitação que o permite produzir conteúdo cultural, e passiva, quando o mesmo torna-se um expectador da produção cultural disponível e ao seu alcance. Aliás, a participação em atividades-chave na sociedade e a base da definição de exclusão social, e de acordo com Burchardt et al.(2002) e Currie et al.(2009), no trabalho de Johnson, Currie, & Stanley(2010), as atividades-chave são definidas da seguinte forma:

- de consumo: ligadas diretamente ao nível de renda;
- de produção: que podem ser ligadas a empregos, postos de trabalho;
- engajamento político: participação em partidos políticos, sindicatos ou associações;
- interações sociais: podem ser ligadas a viagens sociais;

De acordo com os estudos acima é possível observar como o engajamento nestas atividades está relacionado com a inclusão social, e estimar como a participação nestas atividades tem clara influencia na qualidade de vida das pessoas envolvidas. O sistema de transportes realiza boa parte das conexões entre estas atividades, mesmo considerando o fato de que com o advento das comunicações via internet, conexões de forma quase instantânea, freqüentemente com os interlocutores a quilômetros de distancia, puderam ser realizadas.

Neste contexto, o sistema de transportes possui potencial tanto para acentuar como para atenuar os efeitos da exclusão social. Uma vez que, segundo Dupuy(1998), os indivíduos e suas relações formam uma rede invisível de conexões, um dos meios pelo qual estas conexões são possíveis é a rede de transportes. No caso da população de periferia, a rede possui características que, em sua maioria, oneram as viagens, seja pela distancia geográfica das atividades culturais principais (espaço), ou pela (não) provisão de mobilidade necessária para a demanda de deslocamento (tempo) SEU(2003). O planejamento do sistema de transportes privilegiou o uso do automóvel particular e o custo deste meio para a população de periferia e de baixa renda é alto, dificultando a sua conexão com a sociedade através da rede de transportes.

Desta forma a discussão acerca da acessibilidade relegada à população de periferia às atividades culturais e de lazer ganha relevância, no entendimento de que esta

e uma questão por vezes negligenciada, mesmo tendo sido constatada sua importância na inclusão social dos envolvidos e no desenvolvimento da sociedade. Os resultados obtidos através da análise das informações socioeconômicas, mescladas com a rede de transportes disponível auxiliarão aos órgãos gestores uma maior compreensão acerca das características referentes à acessibilidade em um bairro de periferia, o que poderá favorecer o processo de desenvolvimento e inserção de populações e espaços urbanos dispersos no contexto socioeconômico da região metropolitana.

1.1 Apresentação do tema

Este estudo propõe-se a avaliar a acessibilidade às atividades culturais e lazer da população de bairros suburbanos. O trabalho sugere que a oferta de acesso às atividades não-trabalho possui pouco espaço na agenda do planejamento de transportes. A literatura existente sobre o tema da acessibilidade auxiliará a pesquisa sobre como buscar indicadores que permitam identificar qualitativa/quantitativamente o acesso a estas atividades, bem como identificá-las. Esta abordagem então será aplicada no Bairro de Santa Cruz, no Rio de Janeiro. A classificação do que é cultura ou não para o público constitui uma das dificuldades do tema. Diferentes formas de percepção e diferentes níveis de prioridade são dados ao assunto, tornando-o multidimensional, o que impede uma mensuração precisa de valores. Uma vez que não faz parte das necessidades primárias, o acesso às atividades culturais raramente se torna objeto de pesquisa no setor de transportes, dando-se mais importância a destinos como trabalho e estudos, negligenciando estas atividades que também são suporte a experiência urbana e qualidade de vida do cidadão.

Os problemas de transportes, como congestionamentos de vias, poluição atmosférica e lentidão no trânsito mostram claramente que a alta concentração de serviços e produção em uma área da cidade cria um processo aparentemente irreversível de congestionamento de vias, o que acaba por contrariar a própria lógica da concentração, que é tornar os deslocamentos mais eficientes, segundo trabalho de Esteves, Barbosa, Silva, & Araujo(2004). No Rio de Janeiro temos bairros a mais de 50 km do centro, como é o caso do Bairro de Santa Cruz. Em bairros com esta situação, o transporte público possui um papel fundamental na ligação desta população com as

ofertas de emprego e serviços, mas de fato ocorre uma redução gradual na oferta e na qualidade dos serviços de transportes ao nos afastarmos do centro. Comparando a infraestrutura dos bairros mais abastados com os de situação mais periférica, observa-se em vários setores, uma redução na quantidade e qualidade da oferta, como por exemplo, o próprio setor de transportes. Tem-se então, a dimensão do abismo construído ao longo dos anos e que orientou o desenvolvimento da cidade, atraindo o progresso para alguns bairros ao mesmo tempo em que outros se tornavam cada vez mais excluídos de participação social.

A distância que separa os locais de trabalho dos locais de moradia influencia de forma inversa na relação entre tempo e a qualidade de vida. Muitas vezes, a informação sobre local de residência é suprimida ou "mascarada" nas entrevistas de emprego por representar uma ameaça à empregabilidade. Isto se deve ao fato de, em morando mais distante do posto de trabalho, o usuário tender a realizar mais viagens, tornando o custo do transporte superior ao usualmente oferecido pelas empresas. Uma vez aceito o emprego, o usuário subtrai do seu salário o valor correspondente ao restante do valor do custo do transporte. No Rio de Janeiro, a partir de fevereiro de 2010 o custo de viagem passou a ter menos relevância, pois foi implantado o Bilhete Único, segundo Milazzo(2010), permitindo ao usuário realizar viagens de ônibus, trens e metrô (ainda em Set/2011, o Transporte Especial Complementar (TEC), representados em sua maioria pelas vans, ainda não havia sido integrado ao sistema) dentro do município com o custo de uma única passagem, desde que a viagem não supere o limite de duas horas e meia. Inicialmente o tempo de viagem foi estipulado em duas horas, mas rapidamente percebeu-se a necessidade da ampliação do tempo, pois muitos usuários excediam este tempo-limite.

Ao longo dos anos, a geografia dos postos de trabalho na RMRJ foi definida em grande parte pela especulação do mercado sem norma regulamentadora, a concentração da produção e dos serviços gerou um fluxo imenso de viagens em direção ao centro do Rio de Janeiro e o movimento inverso quando do final do horário comercial, quase em vetor único. Os moradores da Zona Oeste saem na parte da manhã e voltam no final do dia. Boa parte destas viagens excede 30 km de distancia (Bangu, Barra da Tijuca, Centro) para alcançar os postos de trabalho, gerando uma viagem longa e cansativa. O impacto principal desta viagem na qualidade de vida do usuário do sistema de

transportes é o afastamento tanto temporal quanto espacial do indivíduo e a sua moradia, pois muito do tempo disponível do dia acaba por ser gasto em deslocamentos. Devido à ocorrência destas viagens, acabou-se por usar o termo bairro-dormitório nos bairros desta zona, pois na verdade, durante o horário comercial, há um esvaziamento que só termina à noite, quando a população retorna às suas casas, para dormirem e sair cedo no outro dia. Somando ao tempo gasto no trabalho com as horas gastas em deslocamentos, sobra pouco tempo para a realização de outras atividades no dia, prejudicando a qualidade de vida. Nas pesquisas encomendadas para Plano Estratégico Campo Grande 2001/2004, o Transporte Público ficou em 2º lugar na pesquisa percepção de debilidades.

Quem vive sob estas condições não pode desfrutar das opções de lazer oferecidas pela cidade, mesmo estando estas opções próximas ao local de trabalho, pois o desfrute delas não é extensível aos seus familiares ou amigos que fazem parte de sua rede de relacionamentos mais íntima.

Entre a saída do posto de trabalho e a chegada a casa, o usuário se sujeita ao humor do tráfego para regressar à sua residência. Esta viagem pode levar até duas horas, finalizando o período de tempo dedicado ao trabalho. Ao término deste processo, já não sobra mais tempo para atividades de lazer e muito pouco para o próprio convívio familiar. A meta 11 do milênio³ série de ações definidas para a melhoria da qualidade de assentamentos precários, criada pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, sequer cita a questões como distâncias ou tempos de deslocamento aceitáveis para que se tenha tempo livre disponível para atividades não comerciais ou aperfeiçoamentos culturais ou técnicos. Podemos estar no caminho, mas ainda estamos muito distantes de um verdadeiro movimento que busque a igualdade de direitos civis.

1.2 Objetivo

O objetivo deste estudo é avaliar a acessibilidade às atividades culturais e de lazer para os moradores de Santa Cruz. A acessibilidade será avaliada segundo os níveis de dificuldade que separam os moradores destas atividades, bem como os meios utilizados para atingi-los. Os estudos acerca do tema de acessibilidade freqüentemente

³ Meta 11: Até 2020, ter alcançado uma melhora significativa na vida de pelo menos 100 milhões de habitantes de assentamentos precários. Fonte: (Cavallieri & Oliveira, 2006)

tratam do acesso a atividades como trabalho e estudo. Estas atividades são fundamentais no cotidiano dos cidadãos, mas o acesso a atividades culturais e de lazer carecem de abordagem, principalmente quando se trata de grupos socialmente desfavorecidos. Estudos comprovam resultados positivos na inclusão social quando do aumento ao acesso a cultura e lazer, segundo trabalho de Johnson, Currie, & Stanley(2010) e Gomes(2006). Um indivíduo pode ser considerado socialmente excluído se ele não participa das atividades-chave da sociedade em que vive. Por esta perspectiva, a não participação nestas atividades é a base da exclusão social. O setor de transportes é uma das formas de conexão da população com estas atividades e por este motivo a oferta deste serviço será abordada neste trabalho.

Objetivo geral:

Avaliar a acessibilidade a atividades culturais e de lazer de moradores de periferia, de forma a auxiliar os órgãos planejadores a tomarem decisões relativas à inclusão social destes cidadãos, que em sua maioria pertencem às classes de renda mais baixas e freqüentemente vivem à margem da oferta destas atividades.

Objetivos específicos:

1. Identificar que tipos de atividades culturais e de lazer estão disponíveis para os moradores do bairro de Santa Cruz;
2. Quantificar a oferta de transporte público disponível no bairro;
3. Avaliar a forma como a rede de transporte influencia a acessibilidade a estas atividades;
4. Identificar ações que possam auxiliar a mitigar os efeitos da exclusão social imposta a este grupo de pessoas.

1.3 Justificativa

O acesso às atividades culturais e ao lazer, apesar de serem assegurados pela Agenda 21, são raramente alvo de pesquisas no setor de transportes⁴. Há uma tendência

⁴ É um documento que estabeleceu a importância de cada país a se comprometer a refletir, global e localmente, sobre a forma pela qual governos, empresas, organizações não-governamentais e todos os setores da sociedade poderiam cooperar no estudo de soluções para os problemas sócio-ambientais (Wikipedia, 2011)

de tratar o assunto como não-essencial e postergá-lo nas discussões de planejamento. Estudos mostram como o acesso a cultura possui resultados positivos para a inclusão social (Johnson, Currie, & Stanley, 2010) e (Lemos D. S., 2004). Ao passo que se discute uma forma de o sistema de transportes auxiliar no acesso da população de periferia a eventos e atividades culturais, outra discussão está em curso, que é a inclusão da participação da população no contexto cultural da cidade, pois de nada adianta uma oferta decente de transportes até as atividades/eventos culturais se a população não se sente partícipe, capaz de interagir e produzir, se sentir parte da sociedade.

1.4 Metodologia

Para atingir os objetivos propostos, este trabalho realizará uma revisão bibliográfica e documental sobre acessibilidade e cultura/lazer visando à atualização do estado da arte sobre os conceitos e práticas urbanas, exemplificando-as na forma de comentários. Para medir a acessibilidade dos moradores de Santa Cruz a atividades culturais e de lazer, será necessário o levantamento do sistema de transportes ofertado no bairro procurando, sempre que possível traçar um paralelo com outros bairros da mesma Região Metropolitana.

A partir destas respostas, o problema poderá ser tratado sistematicamente, facilitando o processo de planejamento urbano e inclusão social. Este modelo poderá ser utilizado em pesquisas futuras para acessibilidade a outros assuntos, como acesso a hospitais, locais de carência de postos de saúde, escolas, creches etc., bastando para isto inserir os dados específicos a cada assunto em questão, mas sem perder o foco no setor de transportes.

Para termos uma melhor dimensão do problema, outro bairro de características similares será escolhido e a comparação de algumas características será feita, assim poderemos ter uma noção de como Santa Cruz se posiciona em relação a atividades culturais e de lazer na cidade.

1.5 Estrutura da Dissertação

Com o intuito de facilitar o entendimento do desenvolvimento do estudo, segue abaixo a estrutura da dissertação:

Capítulo 1 – Introdução

Neste capítulo, o tema, o objeto de estudo e a justificativa para a investigação serão apresentados, bem como a metodologia utilizada para executá-la e a estrutura da dissertação.

Capítulo 2 – Acessibilidade

A literatura a ser utilizada acerca do tema acessibilidade será apresentada neste capítulo, de forma a compor a análise dos padrões de acesso às atividades culturais e de lazer em questão. Neste capítulo serão apresentados os critérios e os recursos a serem utilizados para compreensão do problema.

Capítulo 3 – O que é Cultura/lazer?

Este capítulo objetiva apresentar critérios de mensuração do tema cultura e lazer, distinguindo-o dos demais temas pertinentes à vida social e demonstrando qual é a sua influência no objeto de estudo. Um breve panorama da situação das políticas culturais no exterior auxiliará no entendimento do cenário cultural brasileiro.

Capítulo 4 – O caso Santa Cruz

A área de estudo será apresentada neste capítulo, e seus aspectos socioeconômicos, culturais e de transporte serão exibidos com o objetivo traçar um panorama e confrontá-los com os de outros bairros, para efeitos de comparação e percepção real do problema. Após a apresentação os valores da pesquisa serão analisados e os resultados expostos para maior compreensão.

Capítulo 5 – Conclusão/Considerações finais

O quinto capítulo expõe as conclusões obtidas através da pesquisa e aponta possíveis soluções a partir da análise dos dados, assim como apontado sugestões para novas pesquisas acerca do tema.

2 -ACESSIBILIDADE

Neste capítulo será apresentado um breve histórico considerando a importância do conceito de acessibilidade, assim como a distinção entre as diversas definições apresentadas em estudos relevantes. Aqui, o entendimento do conceito de acessibilidade é fundamental para a compreensão da dinâmica urbana e o grau de acesso a atividades culturais e de lazer da população. As metrópoles, em seu desenvolvimento seguiram padrões que permitiram, por um lado, a alta concentração de atividades econômicas e valorização da terra, pelo baixo custo do transporte de suas matérias-primas, por outro em centros ocupações de baixa densidade, assim, as distanciam entre as atividades tronaram-se enormes, dispersando a demanda, e tornando aqueles que não possuem automóvel particular menos propensos a usufruir das atividades da cidade. Ao longo deste capítulo, serão apresentadas algumas das definições de acessibilidade utilizadas na literatura, bem como o tratamento que será dado a questão.

2.1 Definições

O termo acessibilidade tem sido tema de muitas discussões e trabalhos acadêmicos desde os anos 50, quando foi inicialmente definido como “potencial para interação, em Hansen(1959) no trabalho de El-Geneidy & Levinson(2006). Apesar de a palavra sugerir um conceito bastante intuitivo, esta é uma definição difícil de ser medida com precisão e eficácia. Ao longo do tempo, novas definições para o mesmo termo surgiram de forma a auxiliar no planejamento de sistemas de transportes. Atualmente, o conceito de acessibilidade é aplicado em diversas áreas de estudo, com vários enfoques, muitas vezes sendo confundido com outras definições, como a de mobilidade, em El-Geneidy & Levinson(2006). Basicamente, acessibilidade deriva de duas palavras, “acesso” e “habilidade” e está mais ligada à facilidade com que se chega ou se estabelece comunicação com alguma atividade ou lugar específico do que com a facilidade de transitar pela rede, que se pode assumir como mobilidade. Deste modo, se um indivíduo tivesse acesso pleno à rede de transportes, mas através dela só conseguisse acessar uma pequena parte das atividades existentes na localidade, não teria, conceitualmente, problemas de mobilidade, uma vez que trafega sem problemas pela rede, mas teria um baixo índice de acessibilidade, pois a partir de sua localidade, não consegue alcançar um grupo significativo de atividades disponíveis.

A discussão sobre acessibilidade precisa ser expandida, pois temos ao tratar o tema de forma não linear. Este assunto deverá ser ampliado para cobrir o universo de atores e pontos de vista presentes na pesquisa. No trabalho de Cervero(2000) já existia a distinção entre o supply side (oferta) e o demand side (demanda). Desta forma já se assume que existem múltiplos atores e pontos de vista a se considerar. De fato, a percepção de acessibilidade pode variar mesmo de indivíduo para indivíduo, de acordo com o local de moradia, faixa de renda, preferências pessoais etc. A seguir, um panorama das definições utilizadas nos estudos anteriores, que auxiliarão na conceituação de acessibilidade.

O conceito de acessibilidade, apresentado por Vasconcellos(2000, pp. 97-98) refere-se à facilidade de cruzar o espaço e ter acesso aos equipamentos e construções. Ela é medida pela quantidade e natureza das ligações físicas no espaço, quanto as vias e os sistemas de transporte público. Este objetivo é condicionado pelas decisões tomadas nos níveis de planejamento urbano (uso do solo) e planejamento de transportes (infra-estrutura de transportes), que podem favorecer a utilização dos meios privados ou públicos de transporte.

Segundo Pacione(2005, p. 267), “Acessibilidade” refere-se ao número de oportunidades ou atividades disponíveis em certa distância ou período de tempo, e “Mobilidade” se refere a capacidade de mover-se entre diferentes oportunidades ou atividades. Uma vez que as distancias entre as atividades tendem a se tornarem cada vez maiores por padrões espalhados de uso do solo, a acessibilidade depende cada vez mais da mobilidade, particularmente possibilitada pelo uso do automóvel particular.

No trabalho de Lemos D.(2004), a acessibilidade está relacionada com a efetividade do sistema de transporte em conectar localidades espacialmente separadas e a mobilidade está associada com até que ponto um determinado indivíduo pode fazer uso do sistema.

Outra definição interessante vem de Ingram (1970), no trabalho de Lindemann, Campos, & Gonçalvez(1988).: "... acessibilidade é a capacidade de um dado sistema de transportes em vencer dificuldades ao deslocamento entre dois pontos, medida em termos de distância, custo ou tempo"...

Segundo o SEU(2002), força tarefa do gabinete do Governo do Reino Unido responsável por discutir ações de inclusão social, a idéia de acessibilidade leva a esta questão: as pessoas podem chegar às atividades desejadas a um custo, tempo e facilidade razoável? Existe transporte entre as pessoas e a atividade-destino? As pessoas sabem sobre os meios de transportes, confiam nele e se sentem seguras para utilizá-los? As pessoas podem fisicamente e financeiramente acessar os meios de transportes? Acessibilidade não é só sobre transportes, mas sobre localizar e prover acesso as atividades-destino como forma de ajudar as pessoas a alcançá-las;

“Efetividade do sistema de transportes em conectar localidades espacialmente separadas”. Lemos D.(2004);

Capacidade das pessoas em utilizar determinado modo de transporte (trem, ônibus etc.) e normalmente restrita por fatores como tarifa, distancia da origem do usuário, adequabilidade (se o modo atende os objetivos do usuário) etc. IBAM(2005);

Como podemos observar, não existe uma forma única de analisar o problema, e as várias definições muitas vezes não se complementam. Desta forma, a definição utilizada neste trabalho partirá da análise do panorama da pesquisa, como apresentado a seguir:

Para o ser humano, existe uma gama de aspectos fundamentais, que devem ser atendidos que constituem um grupo básico de necessidades básicas: alimentação, saúde, habitação, segurança, em Joaquim(1997). Quando do suprimento destas necessidades, emerge um novo grupo de necessidades, como satisfação pessoal e profissional, privacidade, condições ambientais favoráveis, consumo, oportunidades de cultura, lazer etc. Este trabalho concentra-se na satisfação deste último grupo, mais especificamente, cultura e lazer. Uma vez que a população residente em bairros de periferia tende a ter menor renda e acesso às oportunidades em relação às demais localidades do território, a intervenção pública e privada se atém às necessidades primárias, fornecendo suporte de acordo com este critério de urgência. Sendo assim, fatores como recreação e lazer não têm espaço prioritário nas discussões. Esta abordagem, portanto, não auxilia o desenvolvimento pleno do bairro, que obriga os habitantes a buscar outros locais, por vezes a quilômetros de distancia para satisfazer estas necessidades. À medida que a

distancia entre o indivíduo e a atividade desejada passa a aumentar, aumentam também os custos de deslocamento, como o tempo e as tarifas pagas na viagem. Este problema, para o indivíduo agrava-se caso estejam envolvidas famílias, por exemplo, com mais de três pessoas, mas que só tenham um indivíduo como fonte de renda. A cada transbordo adicional, os custos vão aumentando drasticamente, fato que afasta ainda mais esta família da atividade desejada. Somado a isto, temos o fato de que, ao cruzarmos os horários de funcionamento dos shoppings e cinemas com a oferta de transporte público verifica-se que existem lacunas a serem preenchidas; nos horários de pico (6-9h, 11-14h e 16-19h) temos uma oferta maior em todos os modos de transporte público. Durante a semana há drástica redução de frota de 23 as 5h, nos sábados, 60 a 50% da frota fica disponível e nos domingos, apenas 40% dos ônibus estão nas ruas SMTU(2010), e a redução acontece também nos trens e no metrô. Desta forma se observa que, fora dos horários de pico, a redução de oferta de transportes públicos prejudica o acesso às atividades que se distribuem por diferentes bairros e em horários mais avançados.

No caso específico do bairro de Santa Cruz, temos o problema da densidade populacional. Ela é uma das mais baixas do município 17,37hab./ha IBGE(2010) e este fator dificulta o desenvolvimento do bairro, pois desestimula os investimentos tanto públicos quanto privados. No trabalho de Jacobs(2000) existem evidências que a dupla baixa densidade / baixo nível de renda transforma o bairro em uma opção não atraente para diversos empreendimentos. Segundo o mesmo trabalho, uma das soluções seria o aumento da densidade populacional, opção muitas vezes criticada por urbanistas.

“Essa relação entre concentração – ou alta densidade e conforto material e outros tipos de diversidade é geralmente reconhecida quando se refere aos centros urbanos. Todos sabem que uma quantidade imensa de pessoas concentra-se nos centros das cidades e que, se não houvesse tal concentração, não haveria centro urbano que se prezasse – certamente não com a diversidade típica dos centros. (Jacobs, 2000, p. 222)”

De fato, os exemplos citados no trabalho de Jacobs(2000pp. 224-227), como North End em Boston e Brooklyn Heights no Brooklyn⁵ mostram o quanto o aumento da densidade torna próspera e rica experiência urbana, vide os exemplos dentro da área

⁵ Tanto Brooklyn Heights quanto North End são áreas com densidade muito superior aos distritos vizinhos, e esta densidade é proporcional à vitalidade que estas áreas apresentam. As áreas consideradas fracassadas do Brooklyn possuem metade da densidade populacional de Brooklyn Heights e o distrito de Roxbury, que decaiu durante uma geração, possui um nono da densidade de North End.

metropolitana do Rio, como Copacabana, com seus 357,05hab./ha, uma das maiores densidades urbanas do mundo IBGE(2010), em oposição ao tímido 17,37hab./ha de Santa Cruz. Santa Cruz tem, contra si, o fato de ocupar larga extensão da região metropolitana (12.504,43 – 11%), o que torna a equiparação da densidade populacional com bairros mais prósperos uma tarefa desafiadora. Este fato torna-se uma barreira para o bairro alcançar uma posição de centralidade municipal a que tem sido atribuída a ele SMTU(2009).

Nos países em desenvolvimento, em geral, e no Brasil, em particular, ainda não são usuais os procedimentos que revelam a variação da acessibilidade, decorrente da implantação de projetos de estruturação urbana, tanto em intervenções na rede viária quanto em alterações significativas na regulamentação do uso do solo.

No entanto, alguns estudos que analisaram a situação destes países, ainda na década de 70, com dito em Almeida(1999) já concluíram que a utilização dos índices de acessibilidade às oportunidades fornecidas pelo sistema de atividades urbanas, é mais adequada do que a mera redução de congestionamentos, e posterior redução no tempo de viagem, na avaliação de políticas de transporte urbano.

Num contexto mais amplo, as políticas de transporte têm relação estreita com questões sociais como: equidade no acesso dos indivíduos às atividades urbanas, a dificuldade de absorção do crescimento populacional e territorial (fig.1); a diminuição da qualidade de vida, a tensão dos usuários de transportes públicos, o próprio processo de favelização que prossegue nas grandes cidades.

Sobre a acessibilidade, temos grupos de baixa renda praticamente expulsos das áreas mais centrais das cidades, em decorrência de políticas de reassentamentos e processos de especulação imobiliária, que impõem custos inviáveis à permanência destes grupos na área central. No entanto, esta mudança acaba por aumentar a demanda de transportes e gera maior tempo de viagem entre residência e atividades básicas do cidadão, tais como trabalho e escola, e a conseqüente queda de produtividade do trabalhador e do desempenho do estudante. O tempo gasto nestas viagens é subtraído do tempo disponível tanto para o trabalho quanto para outras atividades, como o lazer ou viagens para visitar parentes etc.

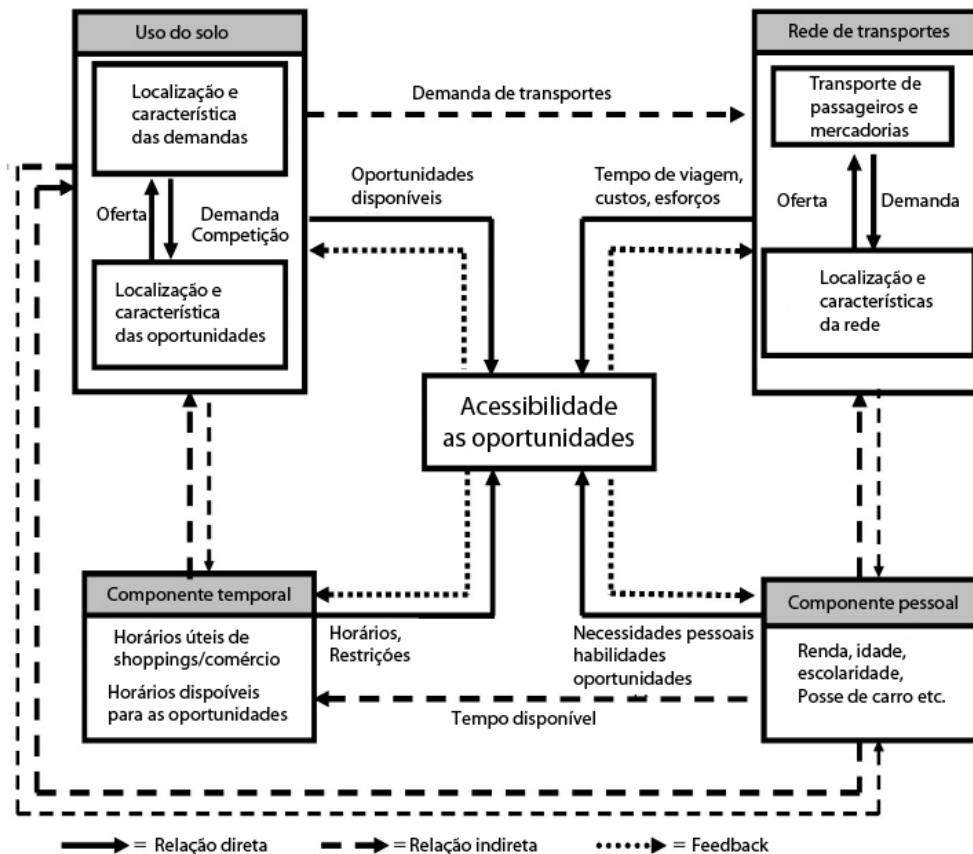


Figura 1: Relação entre mobilidade, acessibilidade e comportamento de viagens. Fonte: (Jones, 1981).

Existem estudos que procuram contemplar o problema de forma mais abrangente, associando-os a fatores de impedância, como tempo e custos de viagem. No trabalho de Pires(2001) foi desenvolvida uma metodologia para a criação de indicadores de acessibilidade em redes rodoviárias, baseado em dados como a malha viária e as características socioeconômicas do local a ser estudado.

Embora haja uma grande quantidade de pesquisas relacionadas com medidas e aplicações de indicadores de acessibilidade, o uso deles ainda não é muito difundido. Segundo Lee & Goulias (1997) no trabalho de Raia Jr.(2000), há duas razões para isso. Primeiramente, não há nenhuma conceituação robusta sobre a noção de acessibilidade. Segundo, a aplicação de acessibilidade não foi ainda testada com rigor. A definição e aplicação de medidas de acessibilidade convencionais devem ser descartadas, apesar de sua fácil operacionalização, caso o analista de transportes propuser rigor científico na sua análise, No entanto, esse raciocínio é aceitável para as condições existentes em

países desenvolvidos, onde existe abundância de dados. Este não o caso da maioria das cidades de países em desenvolvimento, como o Rio de Janeiro.

Neste trabalho foram utilizados dados muitas vezes dessincronizados, mas considerando a escassa disponibilidade dos mesmos, optou-se pelo seu uso, mesmo sem a precisão desejada.

No trabalho de Raia Jr.(2000) são expostos alguns indicadores de acessibilidade utilizados por WACHS & KOENIG(1979) e KOENIG(1980), sendo:

- *oportunidades ponderadas* por uma impedância, que é alguma aceitável função decrescente de custo de transporte ou tempo para se atingir essas oportunidades;
- *definição isocrônica*, que é o número de oportunidades que poderiam ser atingidas dentro de um dado período de tempo.

Para a avaliação de acessibilidade, SIGs - Sistema de Informações Geográficas vêm sendo utilizados em diversas áreas, como saúde, transportes, serviços de emergência, como citados em Black, Ebener, Aguilar, Vidaurre, & Morjani(2004) e utilizados em Dias(2010), Raia Jr.(2000) e Valin(2009). Esta tecnologia é extremamente útil, pois automatiza e melhora a visualização das análises de acessibilidade, permitindo a geração de relatórios visualmente mais informativos, até mesmo para um público leigo em engenharia de transportes.

Uma das grandes facilidades que estas ferramentas apresentam é o cruzamento de informações socioeconômicas e geográficas, expressando graficamente resultados complexos e de difícil comunicação somente em números e tabelas. Um grande número de softwares está disponível para o uso, e existem duas formas de adquiri-los: através de licença *livre*⁶, como o Spring e Terraview, ambos do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) e o sistema S.A.G.A. (Sistema de Análise Geo-Ambiental),

⁶ O Software Livre para ambientes SIG surge como uma iniciativa capaz de popularizar o uso do geoprocessamento em esferas desprovidas de recursos financeiros. Seu termo de uso baseia-se nas quatro liberdades, a serem: 1- Liberdade de execução do programa com qualquer finalidade; 2- Liberdade para estudar o programa e adaptá-lo à sua necessidade (requisito: acesso ao código-fonte); 3- Liberdade para redistribuir cópias do software; 4- Liberdade para aperfeiçoar o programa e liberar os seus aperfeiçoamentos. (requisito: acesso ao código-fonte). Fonte: (Dias, 2010).

desenvolvido pelo Laboratório de Geoprocessamento (LAGEOP) da UFRJ só para citar os softwares nacionais. No exterior a list é mais extensa, com destaque para o OpenJump, GRASS, QuantumGIS, entre outros; ou através de licença proprietária comercial, que requerem a compra de uma licença para a sua utilização, como o TransCAD⁷, OmniTrans⁸, Arcview⁹. Na próxima seção estarão alguns índices que nortearão a aplicação destes softwares no auxílio à pesquisa desenvolvida neste trabalho.

2.2 Índices

Como visto anteriormente, existem diversos estudos e formas de analisar a acessibilidade de um local. O tratamento dado sobre acessibilidade neste trabalho objetivará representar e avaliar a forma com que os indivíduos acessam as principais atividades de cultura e lazer no território onde vivem. Para tanto, os seguintes critérios serão utilizados:

- distância física dos subdistritos (sub-bairros) até as principais atividades culturais do bairro em questão;
- formas de deslocamento disponíveis, como ônibus, trem etc;
- tempo (em min.) dos subdistritos até as principais atividades culturais do bairro em questão.

No critério distância, será considerada a diferença espacial entre os centróides dos subdistritos até as atividades escolhidas, utilizando a rede viária e os modos disponíveis. Todas as atividades serão contempladas, de forma a traçar um custo médio de deslocamento. A distância máxima de caminhada será representada por uma isocota de 500m, como no trabalho de Garcia(2009). Esta distancia é considerada máxima para um deslocamento confortável.

A seguir, destacam-se alguns indicadores de acessibilidade utilizados, de forma a auxiliar na compreensão dos critérios escolhidos pra a pesquisa, sendo eles:

⁷ O software TransCAD é de propriedade da Caliper Foundation

⁸ A licença de aquisição e utilização do software OmniTrans, da OmniTrans International, foi gentilmente cedida pela iFluxo Consultoria

⁹ O software ArcView é de propriedade da ESRI

- separação espacial;
- medidas de contorno;
- gravitacional;
- custo de viagem.

2.2.1 Separação Espacial

Um indicador bastante simples, é apenas influenciado pela distância geográfica entre os pontos como medida de acessibilidade. Este indicador, porém, pode incorrer em mostrar invariavelmente locais mais distantes dos centros urbanos como locais de baixa acessibilidade ainda que nestes locais estejam disponíveis serviços de transporte relativamente bons. Neste caso, torna-se difícil avaliar se as variações espaciais de acessibilidade seriam fruto das condições do sistema de transporte ou da localização espacial dos pontos envolvidos

2.2.2 Medidas de contorno

Estes indicadores, pela sua simplicidade de aplicação, são os tipos mais comuns e conhecidos de indicadores que usam dados desagregados do sistema de transporte e uso do solo. Normalmente, define-se para cada zona o custo do tempo de viagem – definindo uma linha para contorno. Estes indicadores são frequentemente chamados de medidas de oportunidades acumuladas e indicam o nível de acessibilidade de um local de acordo com o número de oportunidades que podem ser atingidas dentro de um dado valor de tempo x . A decisão do valor de x , segundo PIRIE(1979), é arbitrária.

A vantagem desta simplicidade de cálculo, é que ela apresenta resultados compreensíveis e podem ser entendidos por muitas pessoas. Estes indicadores também são conhecidos como medidas isócronas, como citado por Arruda(1999), no trabalho de Raia Jr.(2000). A expressão numérica destes indicadores poderia ser considerada como um caso particular do tipo gravitacional.

A acessibilidade de uma zona pode ser definida de duas formas: i) o número de oportunidades que pode ser atingido dentro deste custo de viagem ou dentro de uma série de custos; e ii) o custo necessário para se atingir um dado número (ou vários números) de oportunidades.

$$A_i = \sum_j W_j f(c_{ij})$$

$$f(c_{ij}) = 1 \quad \text{se} \quad c_{ij} \leq C \quad \text{e}$$

$$f(c_{ij}) = 0 \quad \text{se} \quad c_{ij} > C$$

Figura 2 Medida de acessibilidade baseada no modelo de Hansen

onde W_j corresponde ao número de oportunidades na zona j e $f(c_{ij})$ é o custo de viagem de i para j . Este caso é um caso especial da medida de Hansen.

Um indicador de acessibilidade foi obtido por BLACK & CONROY (1977) no texto de Vasconcellos(2000) a partir de um estudo desenvolvido na maior cidade australiana, Sydney. O indicador sugerido foi a área sob a curva de distribuição acumulada de oportunidades atingíveis dentro de um tempo especificado. A medida numérica calculada é a área delimitada pela curva de distribuição, o eixo t , do tempo de viagem, e a ordenada, eixo $A(t)$, da proporção acumulativa de atividades atingidas (ver Figura 3.2). As oportunidades consideradas foram os postos de trabalho, e o custo de viagem adotado foi o tempo de viagem do trabalhador, desde sua residência até o local de trabalho, considerando dois modos de transporte: automóvel e transporte coletivo.

2.2.3 Gravitacional

Os indicadores do tipo gravitacional levam em consideração dados de atratividade das zonas e dos modos de transportes em questão. Para isto torna-se necessário a obtenção de dados relativos a viagens, geralmente a matriz origem-destino da região estudada e suas áreas de influencia.

2.2.4 Custo de viagem

O custo da viagem pode ser entendido como o valor da tarifa paga da origem, até o local de destino, somando-se o valor das tarifas de todos os modos utilizados até a chegada ao último ponto. Porém, existem outros custos envolvidos, como o valor do tempo gasto no deslocamento até o meio de transporte, na espera do meio de transporte

(que praticamente inexistente para o caso do automóvel particular), o tempo gasto em esperas adicionais para o caso de transbordos ao longo da viagem e o custo do próprio tempo gasto na viagem, que varia de indivíduo para indivíduo. Uma hora adicional no transporte até o posto de trabalho pode significar custos pessoais diferentes para o gerente de uma loja e para o funcionário desta mesma loja. Estes custos podem ser quantificados utilizando fórmulas simples, mas existem custos que não são quantificáveis, e podem ser apenas estimados. A percepção do custo da viagem encaixa-se neste quadro, pois a sensação do custo pode variar em relação ao custo real da viagem, e formando um item importante na avaliação da acessibilidade.

O processo de escolha do usuário pode ser entendido como uma sequência de decisões, como mostrado na Figura 3.

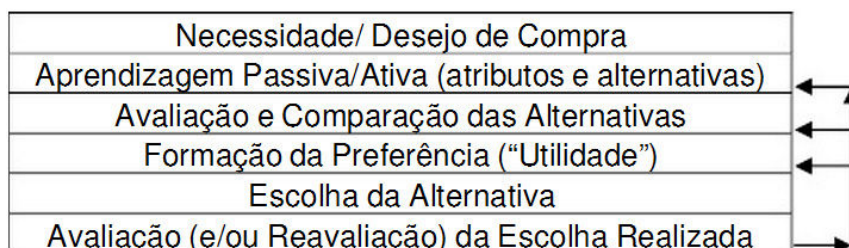


Figura 3: Processo de escolha do consumidor Fonte: (Raymundo, 2009)

Este tipo de escolha acontece ativamente no cotidiano das pessoas e influencia diretamente na escolha do meio de transporte. Para este trabalho será considerado apenas o custo efetivo e quantificável da viagem, visando a efetividade da pesquisa.

De forma geral, depreende-se que acessibilidade se refere uma medida de esforço para se transpor uma separação espacial, caracterizada pelas oportunidades apresentadas ao indivíduo ou grupo de indivíduos, para que possam exercer suas atividades, utilizando-se do sistema de transporte. Soma-se a isto o fato de estarem disponíveis várias ferramentas para auxiliar estas análises, tanto gratuitas, de caráter *livre* ou proprietárias. Para este trabalho, o software proprietário OmniTrans, cuja licença foi gentilmente cedida pelo escritório iFluxo, será utilizado para analisar os dois modos de transporte disponíveis no bairro, os ônibus e os TECs.

2.3 Mobilidade

A mobilidade urbana pode ser medida pelo número médio de viagens que uma pessoa faz diariamente. Considerando que estas viagens representam custos, os indivíduos de maior renda são mais capazes de absorverem estes custos, realizarem mais viagens e, por consequência disto, freqüentar mais atividades do que aqueles que são menos favorecidos financeiramente. Pesquisas apontam que as pessoas com renda familiar abaixo de três salários mínimos mensais fazem, em média, menos de um deslocamento por dia ITRANS(2004), o que é muito baixo. Para se ter uma idéia, em São Paulo, de acordo com a Pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo, de 2002, as pessoas com renda familiar acima de 20 salários mínimos fazem, em média, três deslocamentos por dia. O excesso de viagens por dia não deve tornar-se objetivo de políticas públicas mas no caso da população de baixa renda, baixos índices de mobilidade representam a privação de atividades importantes, como viagens para o trabalho, procura de emprego, saúde, educação, acesso a cultura e lazer. Neste trabalho a mobilidade será importante como fenômeno de deslocamento da população, como descrito em Raia Jr.(2000) e é desta forma que este conceito será utilizado ao longo do estudo.

2.4 Rede de Transportes

Este item consiste em demonstrar os principais modos de transporte da RMRJ que fazem parte da rede de transportes. Segundo Raia Jr.(2000), a acessibilidade está ligada à facilidade de deslocamento entre dois pontos. Se este deslocamento tornar-se menos oneroso – em termos de tempo e dinheiro, aumenta-se a acessibilidade. Desta forma, o entendimento sobre a relação entre os modos de transportes se faz necessária para a compreensão do impacto que a rede causa na conexão entre os moradores de Santa Cruz e as atividades de lazer desejadas.

A rede de transportes da RMRJ é composta pelos modos ferroviário (trens), metroviário (metrô), rodoviário (ônibus, TECs) e aquaviário (barcas e catamarã), que não será abordado neste trabalho. A seguir serão apresentados os modos de transportes mais relevantes para os moradores de Santa Cruz.

2.4.1 Ferroviário

A história de Santa Cruz está intimamente ligada à existência da linha férrea, pois, a mesma ditou o desenvolvimento do bairro. Desde 1878, da sua inauguração, o ramal Santa Cruz estimula e dá suporte a ocupação desta área da cidade. Apesar de conhecidos problemas com a operação e sua limitação quanto a capilaridade na região metropolitana, este meio de transporte mantém-se como a opção mais eficiente de conexão com os bairros em seu eixo.

Em 2000, iniciou-se a integração modal, unindo o sistema ferroviário, trem e metrô e, no ano seguinte, esta integração se estendeu a algumas linhas de ônibus da Zona Oeste. Em 2002, iniciou-se a modernização dos trens com instalação de ar condicionado em alguns carros e modernizações do Centro de Operações. Em 2005 foi feita nova integração entre Ônibus e Trens. A figura abaixo mostra os bairros (em cinza) diretamente influenciados pelos ramais Santa Cruz/Deodoro, utilizados pelos moradores do bairro de Santa Cruz.

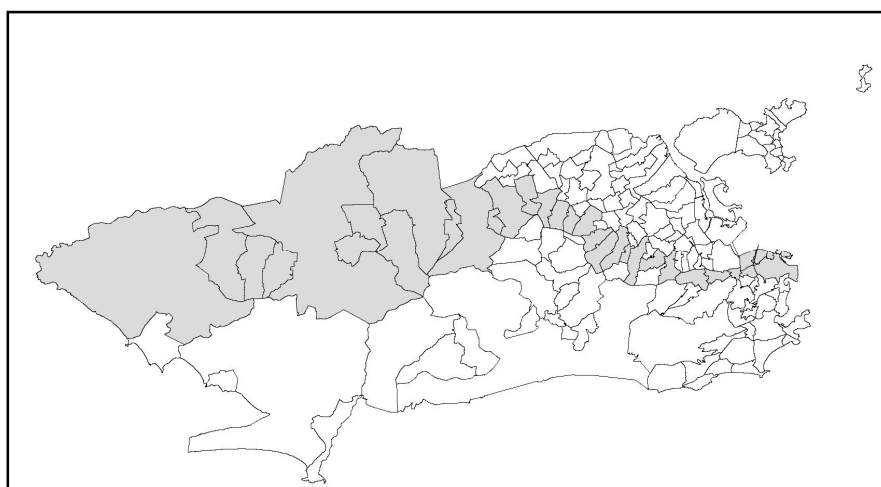


Figura 4: Bairros influenciados diretamente pelos ramais Santa Cruz/Deodoro. Fonte (Garcia, 2009)

Segundo dados da Supervia Supervia(2011) o sistema possui 89 estações e atende 11 municípios da Região Metropolitana. A partir de 1998, com a privatização do sistema ferroviário, a empresa Supervia S/A assumiu a concessão, transportando cerca de 150.000 passageiros/dia. Com investimentos em equipamentos e estrutura, iniciou-se um processo de recuperação da demanda perdida, revelando ganhos expressivos. A pesquisa origem-destino do PDTU, feito pela SECTRANS-RJ(2005) mostra que foram

transportados uma média de 303.578 passageiros por dia e, de acordo com a concessionária em 2007 foram 470.000 em média por dia, mostrando um movimento de entradas ascendente, e com previsão retornar aos 1.000.000 de passageiros/dia em cinco anos.

2.4.2 Metroviário

Para os moradores de Santa Cruz, o acesso ao sistema metroviário do é feita de forma indireta, ou seja, somente através de transbordos e integração tarifária, pois a estação mais próxima é a de Coelho Neto (40km de distancia), utilizando ônibus. Através da conexão com a linha férrea, fica a estação de São Cristóvão (63 km), ambas utilizando-se da Linha2, (Pavuna-Botafogo). Caso o destino da viagem seja para os bairros da Zona Sul, existe a possibilidade de seguir de trem até a estação terminal Central do Brasil e utilizar o metro, da Linha 1. Atualmente a estrutura das linhas do metro foi modificada, permitindo ir da Pavuna a Botafogo sem precisar do transbordo na estação Estácio, direcionando para a recém criada estação Cidade Nova, e dali seguindo em paralelo à Linha 1, ampliando a oferta para mais 200 mil passageiros/dia (Metro RIO, 2010). A figura abaixo mostra, para efeito de comparação, os bairros (em cinza) influenciados diretamente pelas linhas do metro.

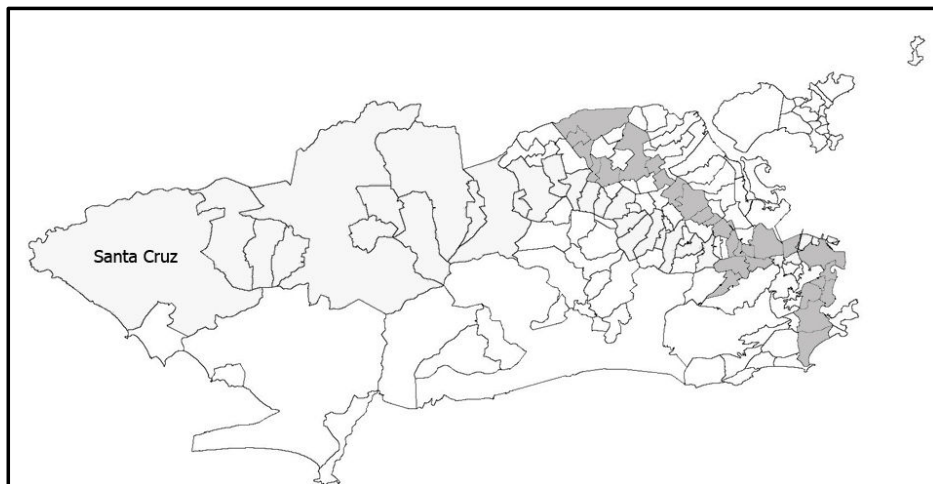


Figura 5: Bairros influenciados diretamente pela linha 1 e 2 do metrô.

2.4.3 Rodoviário

O principal modo do deslocamento utilizado nas capitais¹⁰, o ônibus, possui influência direta na acessibilidade da população. Segundo uma pesquisa feita para o Plano Estratégico da cidade IPP(2003), em um bairro vizinho a Santa Cruz, Campo Grande, o setor de transportes ficou em terceiro lugar na percepção de debilidades e em segundo lugar no motivo pelo qual as pessoas pensariam em mudar-se da região.

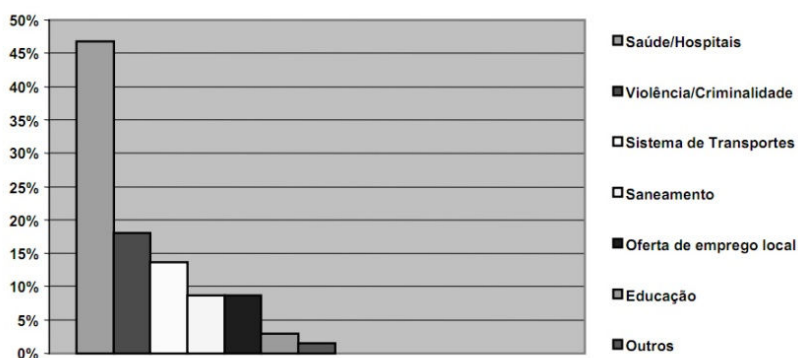


Figura 6: Resultado da pesquisa realizada em Campo Grande, quanto aos principais problemas. Fonte: (IPP, 2003, p. 23)

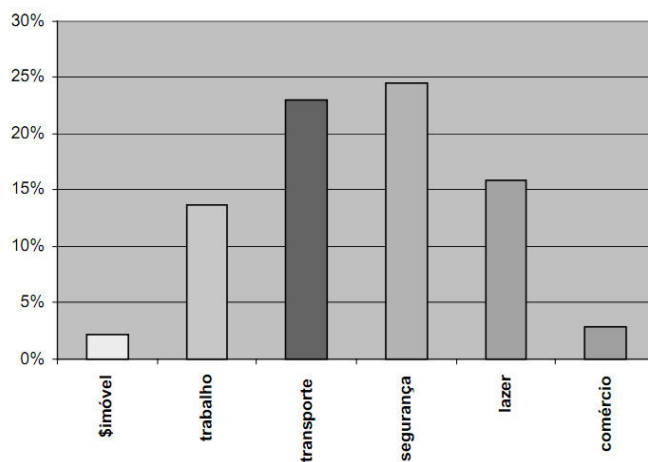


Figura 7: Pesquisa realizada em Campo Grande quanto a intenção de mudança do local de moradia em função dos pontos negativos. Fonte: (IPP, 2003, p. 23)

¹⁰ 60% da população das regiões metropolitanas utiliza transporte público para seus deslocamentos. Fora dos grandes centros urbanos, o índice cai para 25%. Fonte: Relatório do Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS) (IPEA, 2011).

Os empresários responsáveis pela operação do sistema de transportes guiaram o desenvolvimento e a expansão dos serviços rodoviários segundo suas vontades e objetivos, inibindo/eliminando possíveis ameaças a sua hegemonia. A insatisfação com o sistema criou um cenário propício para que, por volta dos anos de 1990/1991, se iniciasse um movimento acelerado de iniciativas locais e autônomas de serviço de transporte de passageiros, assunto que será tratado posteriormente. A figura abaixo mostra o tamanho a influencia do sistema rodoviário nos bairros (em cinza) da RMRJ. Serve também para ilustrar a prioridade que foi dada a este modo ao longo da evolução da rede de transportes do Rio de Janeiro.

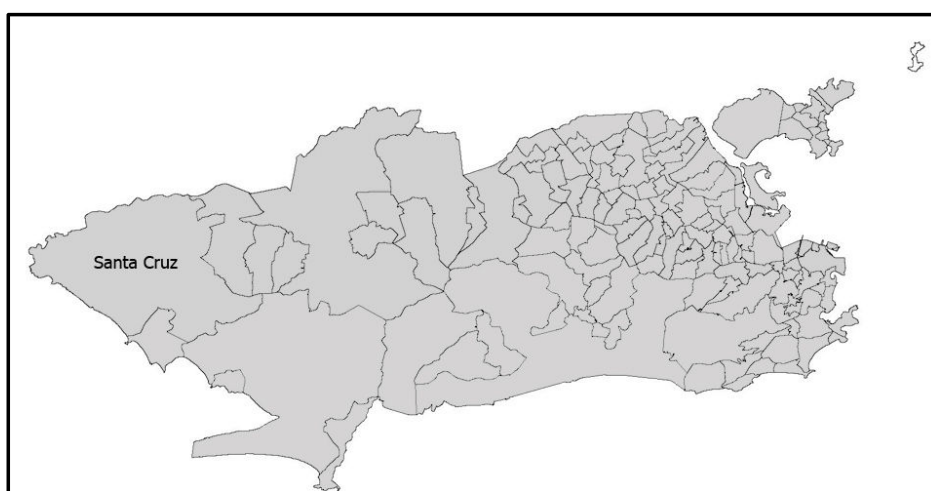


Figura 8: Bairros influenciados diretamente pelo sistema rodoviário.

A informalidade nos contratos e elevados índices de acidentes são algum dos problemas que persistem desde o início da circulação dos primeiros carros. Existem alguns fatos que comprovam a escassez de fiscalização e regulamentação efetiva na operação rodoviária na região Metropolitana do Rio de Janeiro. Segue listada de algumas: Há um "troca-troca" de linhas entre Oeste/Jabour/EVA¹¹ /Pégaso cujo interesse é dos empresários. As linhas 870/871/872/873 saem da EVA para Oeste. A linha 381 sai da Oeste e vai para Jabour. A Pégaso repassa a linha 1131 para Oeste e a 1132/1134 para Jabour;

Tudo isso sem notificações públicas do órgão regulador do município, nem da empresa, para o conhecimento prévio da população.

¹¹ Empresa de Viação Algarve

Outro fato marcante: A Oeste foi a 1ª empresa do município a extinguir o cargo de cobrador e também deixou de oferecer serviço com tarifa modal (linha regular) entre a ligação da região de Sepetiba e Santa Cruz com destino ao centro da cidade. Transportes Zona Oeste(2011).

Traçando um rápido panorama do mercado de ônibus na RMRJ, abaixo estão listadas as empresas em dois momentos distintos, em 2009 e em 2011. Isto porque houve uma mudança de cenário em 2010, onde algumas empresas fundiram-se em consórcios. Operacionalmente, em 2011 não houve grandes modificações, os usuários somente perceberam ônibus com novos chassis e pintura realizando os mesmos itinerários. Desta forma temos:

Mercado de ônibus:

(2009)

- Expresso Pegaso
- Oeste-Algarves
- Ocidental
- Ponte Coberta (intermunicipal)
- Expresso Mangaratiba.

(2011)

- Consorcio Santa Cruz
- Ponte Coberta (intermunicipal)
- Consórcio Transcarioca
- Consórcio InterNorte

Este modo é o principal meio pelo qual os moradores da cidade se deslocam, de forma que qualquer medida a ser tomada em relação a acessibilidade deverá atingi-lo. Os ônibus, assim como os trens, inserem Santa Cruz a RMRJ, e juntamente com o

transporte alternativo (agora TECs), formam a rede de transportes disponível em Santa Cruz. O próximo item trata do Transporte Especial Complementar (TEC), modo concorrente do sistema de transporte de ônibus.

2.4.4 TECs

A história do transporte alternativo (atualmente chamado de TECs) funde-se com a evolução da rede de transportes formais na cidade do Rio de Janeiro. No início, existiam meios conhecidos como “cabritinhos”, que utilizavam veículos com kombis para realizar o transporte de passageiros do interior das comunidades até os pontos do transporte formal.

A rápida evolução do transporte alternativo se deu por volta do ano de 1990, quando houve o Plano Collor 1¹², por dois principais motivos: A abertura do país a importações e o programa de demissão voluntária, que seguia os preceitos neoliberais dos governos da época, que seguiam a tendência de “redução do Estado e ampliação do mercado como regulador das relações sociais”. O neoliberalismo era visto como o remédio milagroso para as mazelas do capitalismo tardio MOPEF-CE(2010). Este estímulo ao desligamento do aparelho governamental, com a promessa de vantagens financeiras e melhoria do padrão de vida gerou uma massa de desempregados com crédito e alta capacidade financeira. O contrato era o seguinte: A partir do desligamento do órgão público, o funcionário obteria indenização pelo tempo de serviço prestado, acrescidos de valores extras, o governo prometia programas de treinamento para reinserção no mercado de trabalho, sob a coordenação do Ministério do Planejamento e da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), como também com o Serviço de Apoio a Micro e Pequena Empresas (SEBRAE); Outra ajuda prometida seria a liberação de uma linha de crédito, financiada por Bancos oficiais.

Aliado a recente abertura do mercado a importações, alguns indivíduos adquiriram veículos importados para colocá-los nas ruas para servir ao transporte público, iniciando um período de forte concorrência com o sistema formal de transporte público, seja ele rodoviário, ferroviário ou metroviário. Aqueles que tinham

¹²Conjunto de reformas econômicas e planos para estabilização da inflação. Mais tarde, seria lançado o Plano Collor 2, fazendo parte de uma tentativa governamental de controlar e cortar gastos na máquina pública. A partir do cenário econômico obtido pelo plano, foi possível, em 1994, aplicar o Plano Real, que combateria a inflação, meta ainda não alcançada nos planos anteriores (RIBEIRO, 2007)

contribuições mais altas a receber, puderam comprar mais veículos, e formaram associações, que logo após, seguindo a tendência de reestruturação do trabalho, agruparam-se em cooperativas. E este foi o processo que gerou a maioria das cooperativas de transporte alternativo (TECs) que são vistos hoje: Funcionários públicos que, após a injeção financeira e rápida melhoria do poder de compra, adquiriram vários veículos e se juntaram a outros operadores para realizar viagens.

A operação dos TECs tem sua origem na percepção das demandas de transporte das comunidades de onde os operadores têm contato ou vivem. Nos locais onde há baixa oferta de transportes públicos e existe uma quantidade razoável de moradores carentes, os carros podem começar a trabalhar. Para a criação de uma linha de ônibus comum, há que se ter uma demanda comprovada de, no mínimo, 350 passageiros/dia. No transporte alternativo, não há esta limitação, pois além de não haver barreiras legais para o início da operação, a capacidade dos veículos é muito menor (12 para o modelo padrão), em comparação aos ônibus.

O transporte alternativo está intrinsecamente ligado à capacidade de locomoção dos moradores de bairros mais afastados dos grandes centros urbanos, como é o caso de Santa Cruz, o que demonstra que esse modo de transporte possui maior capilaridade. Além disto, operam em velocidades mais altas ainda que comprometido o fator segurança. Em alguns bairros, a presença deste tipo de serviço é a única forma com a qual os moradores contam para conectarem-se a rede de transportes. Como as cooperativas não possuem Responsabilidade Civil¹³, não podem ser acionadas em casos de acidentes, deixando o ressarcimento do dano causado ao sabor do julgamento do causador do prejuízo. Desta forma, não há como aplicar punições para o ato de causar o acidente tampouco do desamparo as vítimas. A lei das cooperativas representa um atraso que carece de correção e deixa desamparado o cidadão que muitas das vezes utiliza este tipo de transporte por não haver outra opção para sua mobilidade.

A partir de 2007, deu-se início a um esforço (ainda inconcluso em agosto de 2011) para legalizar o transporte alternativo DETRO(2007). Os diretores das principais cooperativas atuantes na RMRJ e operadores individuais foram convocados para

¹³ O artigo 159 da constituição brasileira, assim dispõe como Responsabilidade Civil: "Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imperícia, violar direito ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano". Fonte: Couto(1997, p. 29)

participar do processo de licitação das linhas pré-definidas pelo DETRO. O impacto que este processo licitatório terá na vida dos moradores será que, uma vez formalizada a relação Estado e TECs, poderá existir a padronização do serviço, seus horários de funcionamento, tarifas, frequência e outras características operacionais, as quais não são aplicadas na operação atual. Isto representará um ganho de acessibilidade para a população, que poderá contar com o alcance deste sistema e uma maior confiabilidade no serviço.

2.4.5 Automóvel particular

As cidades de hoje foram transformadas em espaços eficientes para o uso do automóvel. A frota, ao longo do tempo foi crescendo para atender a demanda dos cidadãos de mais elevados níveis de renda. A posse do automóvel representa, na sociedade capitalista, símbolo de status e poder, um poderoso sinal de inserção no jogo urbano, e um maior senso de pertencer a sociedade. Este tipo de desenvolvimento tem sido reproduzido em todo o mundo, e hoje se colhe o estranho fruto do privilégio do automóvel versus a segurança e qualidade de vida.

A atual crise deste modelo pede novos esforços de organização do desenvolvimento das cidades e do transporte público. Problemas como congestionamentos crônicos, redução do uso do transporte público, queda na mobilidade e acessibilidade, degradação do meio ambiente, altas taxas de acidentes de trânsito estão presentes nos cenários de muitas cidades brasileiras. Especificamente para os moradores de Santa Cruz, a distância a que eles se encontram dos grandes centros urbanos, como Barra da Tijuca (40 km) e Centro (65 km) torna praticamente indispensável a posse de um automóvel para usufruir das atividades de lazer dos fins de semana e feriados, uma vez que a oferta de transportes cai sensivelmente, a 30% do movimento da semana, aos domingos, segundo a SMTR(2011). Neste caso, os níveis de renda e conseqüentemente a posse de carro tornam-se elementos determinantes para o acesso aos acontecimentos culturais da cidade.

2.4.6 Bicicleta

A integração intermodal é definida pelo uso de dois ou mais meios de transportes diferenciados no mesmo deslocamento. A intermodalidade entre a bicicleta e

o transporte público é caracterizada pelo deslocamento onde um trecho é percorrido em bicicleta e outro no transporte público, e é feita através de duas formas, como visto no trabalho de Silveira M. O.(2010):

- Transporte da bicicleta nos veículos de transporte público (trens, VLTs, ônibus, metrô, barcas, entre outros);
- Estacionamentos para bicicletas em áreas dentro ou perto das estações (ou paradas, no caso de ônibus) de transportes públicos.

Pode ser dito que a integração entre a bicicleta e outros meios de transportes públicos constitui grande desafio do transporte urbano moderno. As tarefas voltadas à promoção dessa unificação envolvem tanto recursos financeiros quanto muita inventividade e mudanças operacionais nos sistemas já implantados. Essa integração tem dois objetivos, diretos: incluir a bicicleta como meio de transporte habitual nas viagens por motivo de trabalho ou escola nas cidades, e reforçar modos coletivos como principais meios de transporte para viagens médias e longas das populações nos médios e grandes aglomerados urbanos.

Uma das principais características do transporte cicloviário é sua flexibilidade no espaço urbano. A bicicleta é acessível em quase todos os pontos da cidade, não precisando de grandes espaços físicos para tanto. Contudo, esse veículo não é ideal para viagens de longas distâncias, tendo um limite de percurso considerado confortável de 7,5 km devido ao esforço físico, como citado por Sebban(2003), no trabalho de Silveira M. O.(2010).

As principais iniciativas para promover a integração da bicicleta com outros meios de transportes são:

- Proporcionar rotas cicláveis¹⁴ até os pontos de paradas do transporte público;

¹⁴ Rotas Cicláveis: são caminhos, formados por segmentos viários ou espaços e trilhas naturais no campo ou na cidade, que podem ser utilizados pelos ciclistas na ligação entre uma origem e um destino. Podem ser divididas em rotas naturais ou rotas especiais, segundo as condições de organização do espaço, do caminho, da sua infra-estrutura natural ou artificial. (Silveira M. O., 2010)

- Oferecer pontos de transferência de boa qualidade, com bicicletários ou paraciclos;
- Disponibilizar bicicletas de aluguel;
- Oferecer estacionamentos com segurança para as bicicletas; entre outros.

Desta forma, depreende-se que a rede de transportes disponível para os moradores de Santa Cruz possui algumas debilidades que a tornam parte relevante quando da inserção dos moradores nas atividades culturais da cidade. A concorrência entre os modos ônibus e TECs possui aspectos positivos para a população desde que não comprometa a eficiência do sistema. Em alguns sub-bairros, como São Fernando, só existe cobertura dos ônibus no começo do bairro, e no restante, a população é atendida pelos TECs. Caso não tivesse o atendimento dos TECs, os moradores teriam de caminhar distâncias superiores a 2 Km para acessarem os ônibus. Nos Jesuítas, Rodo e Favela do Aço a situação é semelhante. Este quadro gera a necessidade de uso de automóvel para a locomoção, até para motivos mais básicos, como acesso a rede de saúde ou trabalho. O uso da bicicleta facilita o acesso dos moradores ao centro do bairro nas atividades do dia-a-dia e muitos utilizam-se do bicicletário existente na estação ferroviária para deixar a bicicleta estacionada ali, pegar o trem ou ônibus disponível e ir para o trabalho. Desta forma, percebe-se que não existe somente a distância cultural a apartar os moradores de Santa Cruz ao acesso a atividades culturais e de lazer. Existem barreiras físicas, com a rede de transportes que agravam a exclusão social a que estão submetidos os moradores do bairro. Sobre a distância cultura, o próximo capítulo tratará o tema com mais profundidade, de forma a melhorar a compreensão do impacto do acesso e o incentivo as atividades culturais na qualidade de vida dos cidadãos.

3 . ATIVIDADES CULTURAIS

Cultura possui várias definições na literatura Ora é visto com um caráter "erudito" Seldin(2008), algo destinado a poucos afortunados, ora é tido como conjunto de atividades globais dos modos de vida de um indivíduo ou sociedade. No campo político o assunto também apresenta imprecisão na definição de suas fronteiras e freqüentemente é sujeito a polêmicas Silveira, como explicitado em C. B.(2004).

3.1 Definições

Na literatura, temos alguns modos de definir a cultura, como "... conjunto global de modos de fazer, ser, interagir e representar que, produzidos socialmente, envolvem simbolização e, por sua vez, definem o modo pelo qual a vida social se desenvolve", como consta no trabalho de Macedo(1984, p. 35). Já Hawkes(2001) define cultura como "desenvolvimento e expressão dos valores de uma comunidade"¹⁵.

Desta forma, quando tratamos de atividades culturais, temos dois pontos a analisar: a produção cultural, na qual o indivíduo em questão cria a atividade participando ativamente do processo, e a fruição deste produto como expectador, de forma passiva.

Apesar de cultura ser um termo bastante difundido em nossa sociedade, o lazer, na literatura, existe opiniões diferentes de vários autores.

Sendo assim, por agregar todos os objetivos acima e considerar a cultura um dos principais meios de inserção social, um fator essencial para o desenvolvimento do país, o Sistema Fecomércio-RJ decidiu tomar o pulso do brasileiro sobre o assunto.

Para este trabalho, alguns critérios de avaliação precisam ser adotados, visto a diversidade que cerca o tema. Estes critérios serão empregados utilizando a definição atualmente utilizada pelo Ministério das Cidades, o MinC. Estes critérios serão definidos pelas classificações indicadas no documento de apresentação do MinC, apresentando a Arquitetura do sistema nacional de cultura, em 2005. As atividades

¹⁵ tradução livre.

culturais abordadas neste trabalho se enquadram em algumas categorias de Oferta de Cultura do Ministério MinC(2010), como Equipamentos Culturais, Grupos Artísticos, Cursos de Capacitação, Festival/Mostra e Concursos. Estas categorias nem sequer se aproximam da totalidade de atividades e possibilidades culturais de uma sociedade, mas abrangê-las não é o foco deste trabalho. O objetivo deste trabalho é analisar a influência do sistema de transportes no acesso às atividades culturais dos moradores de periferia. Devido à complexidade dos temas envolvidos (periferia, cultura, acessibilidade), não é produtivo, ou mesmo viável acessar todos os parâmetros envolvidos. Abaixo estão listadas algumas equipamentos que compõem a oferta cultural no país presentes no relatório anual do MinC. Vale lembrar que estes equipamentos representam a expressão da cultura através de suas edificações e não esgota as possibilidades de manifestações culturais possíveis, omitindo atividades realizadas utilizando a internet, por exemplo. No campo audiovisual, a influencia da internet não obteve relevância no relatório, e este fato deve constar nos próximos estudos, para abranger esta e outras formas de ver e criar cultura.

- Equipamentos Culturais
 - Bibliotecas.
 - Centros Culturais;
 - Cinema;
 - Museus/Galerias de Arte;
 - Praças Públicas;
 - Shoppings;
 - Teatro;
 - Museus, Galerias de Arte;
- Grupos Artísticos
 - Escolas de Samba/Blocos carnavalescos;
- Ofertas de cursos de capacitação
 - Artesanato;
 - Dança;
 - Esportes;
 - Manifestações regionais;
- Concurso
 - Dança;

- Música;

Além destas atividades, serão inseridas mais duas, que fazem parte do cotidiano dos cidadãos, mas não está contido no programa do MinC, que são as Praças Públicas, cuja responsabilidade de implantação e conservação cabe a Fundação Parques e Jardins. Já a segunda atividade, ou equipamento, o Shopping Center, cabe inteiramente à iniciativa privada sua implantação, gestão e manutenção apesar de não estarem contidos nos planos de cultura do estado. Os Shoppings lentamente vão se tornando opção real de entretenimento para o público, vez que principalmente na proximidade de bairros menos estruturados possuem clara vantagem em relação ao comércio local, dito em Carvalho(2005). O fato de agregarem muitos produtos/serviços, somado a sensação de segurança que proporcionam, torna este tipo de estrutura uma opção de lazer muito atraente, principalmente na proximidade de bairros com população de baixa renda, que com frequência possuem poucas opções de lazer e, além disto, convivem com cenários de elevados índices de violência.

No caso de Santa Cruz, o primeiro critério definirá as atividades culturais relevantes ao estudo em questão. O outro critério diz respeito à quantidade e a distância das mesmas ao centróide do bairro. Dito isto, temos:

Estas atividades serão utilizadas na avaliação do bairro-testemunha e poderão fazer parte da metodologia a ser utilizada em outros bairros.

As atividades culturais acontecem em horários diversos, de forma independente dos horários “úteis”, como durante a semana, de 8 às 17h. Peças teatrais e sessões de cinema costumam ocorrer também em horários noturnos e fins de semana, quando a oferta de transporte público em todos os modos tende a arrefecer, pois foram projetados para atender ao transporte para o trabalho, e não para o lazer. Em bairros como Santa Cruz, de elevada extensão geográfica e ocupação espalhada, o acesso torna-se cada vez mais difícil para uma população pobre que em sua maioria tem renda igual ou inferior a três salários mínimos, como consta em Silva R. M.(2007, p. 11), possuem baixo acesso a carro particular e dependem quase que exclusivamente do transporte público ou de caminhadas a pé ,respeitando-se os limites de uma isocota de 500m, segundo o trabalho de Garcia(2009), para alcançar estes locais.

Não é situação exclusiva dos bairros de periferia as atividades culturais serem planejadas para o acesso de carro particular. Em toda a cidade, a construção de shoppings com cinemas e teatros com amplo estacionamento evidenciam o fato. Somado ao baixo acesso a carro particular, devido ao baixo nível de renda, a população de Santa Cruz possui altos índices de moradores por domicílio IBGE(2010), o que reduz drasticamente sua mobilidade, quando famílias maiores representarão elevados custos de transportes. Estudos mostram que populações das classes C, D e E possuem 1/6 da mobilidade das classes de alta renda, por Lemos D. S.(2004, p. 37). Não só ao lazer este dado possui influência. Muitos restringem sua opção por trabalho para empregos informais próximos de sua residência por conta das distancias e custos relativos a deslocamentos, incompatíveis com seu nível de renda. Neste caso a mobilidade acaba por afetar também a sua inserção no mercado de trabalho.

3.1.1 Contextualização

Para tratar do tema cultura, torna-se necessário que as políticas aplicadas à cultura sejam abordadas, pois a forma como elas são formuladas e aplicadas interfere diretamente no desenvolvimento e acesso aos bens culturais de uma sociedade. Políticas culturais são formulações e/ou propostas desenvolvidas pela administração pública, organizações não-governamentais e empresas privadas, com o objetivo de promover intervenções na sociedade através da cultura. Por se tratar de objeto de estudo recente e complexo, o conceito de políticas culturais ainda não alcançou uma delimitação consensual entre os teóricos. A complexidade desta questão deriva do envolvimento de dois conceitos de complexidade similar: A cultura e a política. “... as políticas culturais resumem-se a um conjunto de intervenções realizadas pelo Estado, instituições civis e grupos comunitários organizados a fim de orientar o desenvolvimento simbólico, satisfazer as necessidades culturais da população e obter consenso para um tipo de ordem ou de transformação social” Canglini(2001). Outra definição, no trabalho de COELHO NETO(1997) complementa esta visão, quando afirma que a iniciativa do poder público “promove a produção, a distribuição e o uso da cultura, a preservação e divulgação do patrimônio histórico e o ordenamento do aparelho burocrático por elas responsável”; acrescentando, considera, a política cultural como uma “ciência da organização das estruturas culturais” que objetiva o estudo dos diferentes modos de proposição e agenciamento dessas iniciativas, bem como a compreensão de suas

significações nos diferentes contextos sociais em que se apresentam. Desta forma, reconhece-se o Estado como provedor e guia do desenvolvimento cultural de uma sociedade.

Por outro lado, isto somente se refere à dimensão política e regulamentar da questão, ignorando aspectos mais tangíveis. Alguns trabalhos como o de Botelho(2001) e Rubim(2006) apontam para a transversalidade do tema. Botelho reconhece duas dimensões da cultura que deveriam ser consideradas alvos das políticas culturais. A dimensão **sociológica**, notavelmente privilegiada por tais políticas, refere-se ao mercado, à cultura “elaborada com a intenção explícita de construir determinados sentidos e de alcançar algum tipo de público, através de meios específicos de expressão”. Já a dimensão **antropológica** remete à cultura produzida no cotidiano, representada pelos pequenos mundos construídos pelos indivíduos, que lhes garante equilíbrio e estabilidade no convívio social. Esta última perspectiva apresenta-se como o grande desafio para o alcance dos gestores da cultura e tem se mostrado de pouca relevância na construção da agenda do planejamento. O trabalho de Rubim aposta que o termo cultura perpassa todas as áreas da vida social, tais como economia, comunicação, direito, comportamento, diversidade, política (trans) nacional, exige das políticas culturais uma articulação capaz de romper as fronteiras da dimensão sociológica da cultura. Organismos internacionais como a UNESCO recomendam que pelo menos 1% da riqueza de um país seja aplicado no setor cultural. O corte de verbas para pagamento de dívidas ou para equilibrar orçamentos recai freqüentemente sobre o setor cultural, importante ao processo de inovação e desenvolvimento social do país.

Sobre cultura, este trabalho não objetiva e nem poderia esgotar o assunto, visto que não há consenso quanto a definição, e não são poucos os estudos que se propõe a esta tarefa. Neste trabalho, a cultura torna-se um pano de fundo para analisar o grau de influência do sistema de transportes na qualidade de vida dos moradores de bairros de periferia. Esta por si só já é uma tarefa complexa, expressa pela escassez de estudos a este respeito, portanto a abordagem do tema cultura não se dará em profundidade, e seus limites em relação ao estudo proposto serão expostos a seguir.

3.1.2 Políticas públicas

Ao observarmos o cenário cultural a partir das políticas públicas, podemos, com mais precisão, observar e avaliar o estado da cultura em um determinado país, visto que, é extremamente subjetivo, e o excesso de elasticidade conceitual a que o tema se submete, torna difícil realizar comparações de níveis culturais, por exemplo, entre cidades ou países. Analisando o aspecto político, podemos ter uma noção mais confiável da oferta cultural a que a população de determinado local tem acesso e dada esta elasticidade, o estudo apresentado não se propõe a esgotar o tema, limitando-se a ser conciso e direto na abordagem do estudo. Sendo assim, um breve panorama das políticas culturais no exterior e no âmbito nacional será apresentado, de forma a situar o leitor sobre o tema tratado neste trabalho.

3.1.2.1 No exterior

Os estudos de política cultural costumam segundo Durand(2000), compreender um número restrito de países. São países de sociedades mais desenvolvidas, e que geograficamente se distribuem pela América do Norte, Europa Ocidental (inclusive os países nórdicos) e extremo-orientes. São tão pouco numerosos que é possível citar um a um: Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, França, Itália, Espanha, Áustria, Alemanha, Holanda, Finlândia, Suécia, Dinamarca, Noruega, Japão, Austrália e Nova Zelândia. Esses países têm em comum um nível elevado de renda e de escolarização, circunstâncias das quais provém quase sempre de todas as outras: um campo acadêmico amplo e diferenciado, onde as pesquisas de políticas públicas apóiam-se em uma satisfatória infra-estrutura de dados estatísticos oficiais; uma sociedade civil articulada, o que assegura uma propensão ao acompanhamento e à discussão da ação governamental nas mais diversas áreas. Entretanto, a maioria destes países tem de administrar situações delicadas de convívio ou coabitação entre grupos culturalmente distintos que tentam afirmar sua identidade.

Da mesma forma com que os governos dos países se alternam com o passar do tempo, as políticas culturais acompanham seus humores, sobrevivendo e adaptando-se conforme o status dominante. No Canadá e nos Estados Unidos, por volta de 1945 até 1965, momento chamado por Volkerling(1996) ap.op. cit. de “fundação” da política cultural, a ênfase da intervenção governamental consistia em “democratizar” a “alta”

cultura, acreditando que o simples desbloqueio à oferta aos gêneros de cultura de elite faria com que seu valor fosse reconhecido. Assim, rompendo-se as barreiras geográficas e econômicas de acesso à literatura, à música erudita, às artes visuais, elas seriam incorporadas ao repertório de gosto e de participação de todas as classes sociais.

Já na segunda fase, a de “profissionalização”, (1965-1985), com a influência da UNESCO, passa-se a postular o primado da igualdade de todas as culturas no interior de uma mesma sociedade nacional e o dever do estado de assegurar livre manifestação a todas elas. É fácil ver que essa mudança de perspectiva muito deveu aos movimentos sociais de afirmação das minorias que perpassa os países de capitalismo avançado, neste caso os EUA, durante as décadas de 1960 e 1970. A importância da UNESCO neste caso se deve a sua fundação, através de simpósios e publicações, no intuito de promover o multiculturalismo como meio de desenvolver comunidades e de preservar identidades nacionais, em uma época de intensificação da comunicação de massa em nível internacional, conforme já visto neste texto. Esta foi uma etapa de profissionalização de uma série de agentes envolvidos com o processo cultural.

O mercado como discurso dominante surge com força na fase chamada de “reação”, onde as leis mercadológicas, a tendência privatista, marketing cultural, "responsabilização" (prestação de contas, *accountability*), são alguns dos movimentos que permearam as políticas culturais a partir de 1985.

E finalmente, no período de 1990-1995, as políticas culturais tomaram-se de um sentimento de glorificar o nacional e o popular, quando a economia volta-se para a cartilha neoliberal, que aprofunda o conceito de divisão da sociedade em classes. Nesta fase, a “incorporação”, os governos apelam para as vitórias esportivas e iniciam um processo de espetacularização dos eventos culturais. Aos poucos os privilégios de uma nova classe média permitiriam o acesso a uma ampla variedade de alternativas de produtos e serviços de lazer, cujo consumo é muito mais socialmente distintivo do que a afinidade com as artes eruditas; a televisão neste sentido oferece o meio para que esse novo perfil de consumo seja visto e invejado, universalizado, para toda a população.

Atualmente, um das principais características das políticas culturais americanas é a sua descentralização, a pluralidade de fontes. No âmbito federal, não existe nada

semelhante a um Ministério da Cultura (MinC), mas, ao contrário, vigora uma multiplicidade de agências, que são fiscalizadas por diferentes comitês do legislativo, e que respondem a uma variedade de interesses e de orientações de política referidos a segmentos específicos de públicos e de eleitorado. No centro dessa multiplicidade de agências está o National Endowment for the Arts/NEA.

O cientista político Kevin V. Mulcahy, da Louisiana State University e editor do *The Journal of Arts Management, Law, and Society*, renomado periódico americano especializado em política e administração cultural, publica um artigo no qual esclarece as principais características das políticas culturais e apoio às artes na França, Alemanha, Noruega e Canadá, os quais serão sintetizados a seguir:

Na França, seguindo um padrão de "mecenato real" (Royal patronage) representado pela França, no qual o governo central tem peso determinante, e a idéia de cultura é estreitamente associada a orgulho nacional, onde uma tendência para marcar a gestão cultural se dá por iniciativas de grande envergadura e visibilidade, a exemplo da Pirâmide do Louvre ou do Centre Georges Pompidou.

Ligeiramente diferente do modelo francês, na Alemanha existe o "mecenato de príncipes" (princely patronage), no qual o apoio é descentralizado entre regiões e localidades, possibilitando uma maior autonomia nas iniciativas.

No Canadá, segue-se o mecenato liberal (liberal patronage), no qual as decisões principais são descentralizadas, e os fundos são distribuídos por um sistema de "arm's-length" criado em 1957, inspirado no exemplo inglês. E, finalmente, o mecenato social-democrata (social-democratic patronage), representado pelos países escandinavos ou, no caso mais concreto, a Noruega, no qual o governo central possui papel predominante, e ao mesmo tempo financia instituições permanentes em Oslo e exposições itinerantes pelo país (concertos, teatro, exposições de artes plásticas, etc.).

Voltando ao cenário americano e tratando o tema de fontes de custeio, os Estados e, sobretudo, os municípios se encarregam da maior parte do custeio das artes. Uma extensa rede de entidades estaduais (State Arts agencies) e locais (Local Arts agencies) compõem essa base de apoio. A criação dessas agências foi induzida, na sua

quase totalidade, pelo NEA, uma vez que o repasse de verbas assim o exigia. As agências locais em 1997 canalizaram 700 milhões de dólares, as estaduais, 305 milhões; diante desses valores, os 98 milhões despendidos pela agência federal - o National Endowment for the Arts, fica bastante modesto³⁵. Aliás, comparado à média de gastos dos governos centrais da Europa Ocidental (40 dólares per capita/ano), a despesa do NEA é insignificante (36 centavos per capita) Comparando com o modelo brasileiro, se gasta 19,75 reais per capita/ano MinC(2010).

Para demonstrar a composição dos fundos que compõe a local Arts agency, Mulcahy mostra alguns números interessantes, como: A metade (50%) provém de fontes governamentais, sobretudo prefeituras; 31% são receitas obtidas por elas próprias e os restantes 19% vêm do setor filantrópico (indivíduos, corporações e fundações). Significa dizer que elas dão atenção ao mercado, e às oportunidades de renda que ele abre. No país inteiro o número de local arts agencies é da ordem de 3.800, a grande maioria surgida em função da existência do NEA e das state arts agencies, criadas nos anos setenta.

3.1.2.2 Política nacional

O governo brasileiro vem assumindo uma postura muito favorável a universalização da cultura. Ao lançar, em 2007 o programa Mais Cultura tem como objetivo incluir o acesso a cultura na lista das necessidades básicas, assim como a alimentação, a saúde, a moradia, a educação e o voto. Este programa vem pautado na integração e inclusão de todos os segmentos sociais, na valorização da diversidade e do diálogo com os múltiplos contextos da sociedade brasileira.

Esta mudança de postura era necessária, uma vez que a política vigente criava uma distorção, como a Lei Rouanet, que por alguns anos constituiu a única política de financiamento de envergadura no setor cultural vigente no país. A Lei Rouanet consistia em conceder benefícios fiscais para empresas, em descontos numa parte do imposto de renda devido (6% pessoas físicas, 4% pessoas jurídicas) em obras culturais, como visto em Neto(2010).

A lei, inserida no PRONAC - Programa Nacional de Apoio à Cultura tinha como objetivo criar o a “cultura” do investimento no mercado cultural, através destes

benefícios. Isto permitiu que, em 2008, fossem investidos mais de 1 bilhão de reais, segundo Neto(2010).

Pode-se apontar como debilidades desta lei, como;

- A isenção do governo no planejamento da cultura, delegando esta tarefa aos humores da iniciativa privada;
- A falta de transparência na gestão destes recursos;

Estas duas debilidades tiveram desdobramentos que levaram a questão cultural para outros caminhos. A iniciativa privada, por natureza, caminha sempre em direção ao lucro. As empresas procuraram, ao longo do tempo, investir em espetáculos/artistas que apresentavam retorno fácil ou garantido, avesso aos riscos de produções independentes de artistas desconhecidos ou de baixo vulto financeiro. Como não havia uma diretriz para o mercado cultural, não há, entretanto, parâmetros para definir se esta atitude é salutar ou não para a cultura nacional.

Em maio de 2011 um artista de renome captou, 1,3 milhão de reais, como consta no Portal G1(2011), para a construção de um Blog destinado a divulgação de poesias. Quando da sua turnê no Brasil (2006), a companhia de dança Cirque Du Soleil captou 9 milhões de reais, e mesmo assim, manteve os ingressos a preços exorbitantes, de R\$65 a R\$200, segundo Velasco(2010) e Arantes(2006). Este acontecimento põe em dúvida a gestão pública da cultura.

De acordo com o MinC (2009), apenas 13% dos brasileiros vão ao cinema uma vez por ano; 92% nunca visitaram um museu; só 17% compram livros; 78% nunca assistiram a um espetáculo de dança; mais de 75% dos municípios não têm centros culturais, museus, teatros, cinemas ou espaço cultural multiuso. Estes números explicitam a dificuldade em se formar um público para a produção cultural, e conseqüentemente torna-se difícil o fomento e alimentação de um mercado cultural.

Algumas iniciativas vêm sendo tomadas e este fato traz a possibilidade de mudança da situação. Apesar de ser declarado como diretriz, o acesso à cultura não possui ainda resultados mensuráveis, devido ao pouco tempo de aplicação das normas e

a ausência de articulações mais abrangentes. Sobre o sistema de transportes, as iniciativas são direcionadas principalmente para resolver problemas de acesso relativo aos horários “úteis”, sendo a cultura e até o lazer relegados a segundo plano. Dentro destas, o Bilhete Único como medida de maior impacto, pois reduz o custo da tarifa e promove a integração com os principais modos de transporte. No campo das políticas de cultura, temos o Vale Cultura, anunciado em 2009, na tentativa de auxiliar a inclusão social dos trabalhadores.

(a) Vale Cultura

Anunciado em 2009, o Vale cultura muda o foco dos investimentos públicos em cultura. Até então, existia o financiamento dos agentes responsáveis pelas atividades culturais. Agora, o empoderamento¹⁶ dos cidadãos torna-se prioridade. Acredita-se que desta forma o governo conseguirá atingir a maioria da população mais vulnerável socialmente, excluída nas distorções causadas pela Lei Rouanet. Basicamente, o Vale cultura consiste em um crédito de até R\$50 por mês, de acordo com o orçamento familiar do trabalhador, que será onerado segundo as seguintes faixas: Até cinco salários-mínimos, o trabalhador irá arcar com 10% do valor do vale (R\$5,00) e acima desta faixa, poderá ser onerado de 20 a 90%. É importante ressaltar que os trabalhadores que recebem acima de 5 s.m só serão beneficiados após estar atendida a totalidade de trabalhadores abaixo desta faixa. Segundo a estimativa do governo, este vale alcançará, na sua implantação, mais de 12 milhões de brasileiros e que esta medida injetará, por mês, R\$600 milhões ou R\$7,2 bilhões/ano no mercado cultural.

As empresas associadas terão o abatimento de 1% no valor do imposto devido (diferentemente do cenário da lei anterior, 4%). Juntando com o fato de as empresas não serem obrigadas a conceder o Vale Cultura, é de se esperar que somente os grandes empregadores se interessem na adesão. O governo conte com parcerias e outros tipos de benefícios. Pensando nisto algumas centrais sindicais já demonstram a intenção de incluir nas negociações coletivas o Vale-Cultura.

¹⁶ Há várias definições científicas deste termo. Geralmente, “empoderamento” é usado para referir-se ao fortalecimento das capacidades das populações pobres para habilitá-las a assumir o controle das suas vidas. (Handicap International, 1999)

(b) Bilhete Único

O Bilhete único é uma evolução na política de transportes no Rio de Janeiro, que começou com a adoção, em 1985 no Governo José Sarney, do Vale Transportes e passe livre para estudantes, que posteriormente foi estendido aos idosos este tipo de benefício

No estudo realizado por Rosa(2006), no Município de São Paulo, demonstrou que o Bilhete (BU) melhorou a mobilidade e acessibilidade da população, principalmente a de baixa renda. Por essa pesquisa ficou constatado que 83 % das pessoas portadoras do BU estavam realizando um maior número de viagens por semana, além de 39 % terem declarado que deixaram de andar a pé para realizar os seus deslocamentos por transporte coletivo. O estudo também identificou a redução nos custos com o item transporte no orçamento familiar de R\$ 20,00 até R\$ 50,00 reais, onde estes foram redirecionados, principalmente, para a compra de alimentos. Vale destacar que 45 % dos entrevistados apontaram redução do tempo de viagem entre 15 a 30 minutos.

Ainda que se constate baixa mobilidade da população de menor renda que luta pelas oportunidades de acesso ao emprego, procura-se, no presente trabalho, retratar o seu baixo acesso à atividades. Além disso, busca-se identificar não só os condicionantes de escolha ainda que limitada de modos de transporte, como também de locais onde algumas atividades ocorrem. No dia 05 de outubro de 2011 a Câmara dos Deputados de Brasília aprovou o projeto que cria o Estatuto da Juventude no qual é garantida a meia-passage em transportes intermunicipais e interestaduais para estudantes de 15 a 29 anos das redes pública e privada nessa faixa etária (Jungblut, 2011). Esse benefício poderá ser usado não só para o aluno ir à escola, mas também para fazer turismo, o que em si representa um avanço na inserção cultural dos estudantes.

Há uma expectativa de que com a chegada e difusão do uso do Bilhete Único, o custo do transporte passe a ter menos relevância na questão da acessibilidade, tornando o tempo de deslocamento, e até as distancias, os problemas a serem resolvidos nesta questão.

3.1.3 O valor do nível cultural

A observação quanto ao nível de escolaridade ganha relevância no trabalho, pois através das informações obtidas sobre os anos de estudo da população residente no local da pesquisa podemos fazer uma relação com o sucesso no mercado de trabalho. Estudos comprovam a diferença de salários entre pessoas de nível de escolaridade distintas Card (2001), Topel(1999), citados no estudo feito por Sachsida, Loureiro, & Mendonça (2004). Desta forma, é possível traçar um perfil cultural do morador assim obter indícios de como se dá o comportamento de consumo de cultura, assim como alguns hábitos. Uma conclusão rápida neste caso seria através do nível de renda somente, descobrir um espectro de atividades a quais essa população não teria acesso, como clubes e esportes caros. Este não é o objetivo principal deste estudo. Devido ao tipo de amostra de população escolhida, estima-se que exista um campo limitado de atividades culturais e de lazer. O presente trabalho objetiva identificar o acesso desta população às atividades já disponíveis, bem como sugerir meios mais eficientes de conexão.

Alguns fatores serão omitidos da pesquisa, para efeito de viabilidade. O gênero, por exemplo, não será considerado, pois ampliaria e muito a gama de dados necessários para uma análise relevante. Considerações quanto a fertilidade, outro exemplo ligado ao gênero, no caso, feminino, ilustram a complexidade crescente a que estas informações levam.

Nível de escolaridade da mãe afeta positivamente o nível de escolaridade do indivíduo

Pessoas brancas têm nível de escolaridade maior que pessoas não brancas

A variável *filhos* afeta negativamente o nível de escolaridade

Salário reserva: margem pela qual o trabalhador opta por aceitar ou não o emprego, dependendo das condições. A variável *filho* tem efeito negativo sobre este fator, como em Kassouf(1994) e em.Sachsida, Loureiro, & Mendonça(2004)

Escolaridade IBGE(2006):

- Nível mais baixo (até 4 anos de estudo);
- Nível baixo (5 a 8 anos), incremento de 30% salário
- Nível médio (9 a 11 anos) incremento de 30% salário
- Nível superior (12 anos de estudo) 198% da renda do nível médio

Divisão etária clássica, de acordo com Giglio(2005):

- 0-2 anos;
- 3-11 anos;
- 12-25 anos;
- 25-60 anos;
- 60+ anos.

Mais da metade dos entrevistados (55%) não leu livro algum, não foi ao teatro, não visitou uma exposição de arte, não assistiu a um show de música ou de dança e sequer foi ao cinema em 2007. O motivo: falta de hábito ou gosto. É o que revela o estudo da FECOMERCIO-RJ(2008)¹⁷.

O levantamento aponta também para uma inércia em relação à cultura, que passa necessariamente pela questão intergeracional - em geral, os pais não têm o hábito de freqüentar “ambientes culturais”, como museus, cinema ou teatro e por isso não estimulam seus filhos.

A preferência pelo livro encontra justificativa pelo fato de estar mais ao alcance da população e permitir uma ampla circulação de um mesmo produto. Shows de música e cinema também são favorecidos pela pulverização, apesar do baixo número de salas de cinema no Brasil.

Além do baixo percentual de pessoas que consomem bens culturais, o número de livros lidos, espetáculos de teatro, dança e música assistidos, exposições de arte visitadas e filmes assistidos no cinema é ínfimo. Apesar disso, metade dos usuários avalia que o volume consumido é suficiente.

¹⁷ Pesquisa encomendada a empresa de consultoria Ipsos Public Affairs.

Isso reforça a análise de que, até para a pequena parcela que frequenta ambientes culturais, o hábito ainda não é intrínseco ao seu cotidiano. De fato, o leitor brasileiro e o frequentador de cinema lê um livro e vê um filme, em média, a cada dois meses e meio.

A pesquisa revela ainda que 24% da população não gostam de nenhuma das atividades culturais citadas. Dentre as listadas, o cinema é opção de lazer cultural preferida dos brasileiros, apesar de não ser a mais consumida. Esse cenário ilustra que o brasileiro não se aventura em atividades que não conhece – o nível de desconhecimento cultural da população é elevado – e dentro do quadro de opções o cinema é o que lhe parece mais confortável, devido à semelhança com a televisão.

Além de boa parte da população abrir mão do acesso a qualquer alternativa acima, a pesquisa feita em 2007 revela que a maioria ainda demonstra sinais de que não sairia dessa inércia em 2008, em optar por uma aproximação com a cultura.

A pesquisa sinaliza também o valor que o brasileiro acha justo pagar, em reais, por cada um dos bens culturais citados.

Quanto pagaria por este bem cultural:	R\$
Por um Livro?	19,00
Para assistir a uma peça/espetáculo teatral?	14,00
Para visitar uma exposição de arte (escultura, quadro, fotografia)?	11,00
Para ir ao cinema?	8,00
Para ir a um show de música?	15,00
Para assistir a um espetáculo de dança?	13,00
Por um CD?	9,00
Por um DVD?	12,00

Tabela 1: Propensão do Brasileiro para gastos em cultura, em Reais. Fonte: (FECOMERCIO-RJ, 2008)

Pelos valores sugeridos é possível observar que o consumidor acha coerente pagar pelo produto o piso ou uma média dos preços disponíveis no mercado, seja ele formal ou informal. Apesar de estar presente no consciente coletivo que o preço é o fator decisivo para a baixa presença do público nos espetáculos culturais, o levantamento apurou que esse fator muitas vezes não chega a ser cogitado. A falta de

hábito ou gosto por este tipo de programa normalmente aparece como primeiro obstáculo e impede o consumidor até mesmo de pensar na viabilidade do custo.

A leitura detalhada deste estudo mostra que a falta de estímulo à cultura gerou um ciclo que perdura por gerações no país. Seja na família, no círculo de amizades ou na escola, a costumeira socialização a que estamos sujeitos, não incentiva o jovem a criar hábitos culturais como os abordados pela pesquisa. Em geral, os pais não passam para os filhos os hábitos culturais porque a maioria deles os desconhece. Na escola, a qualidade do ensino ainda deixa a desejar e a não gera a motivação necessária. Um fato que ilustra bem a questão da cultura mostra que, em 2006, apenas 4,2% dos municípios brasileiros tinham uma secretaria municipal exclusiva para a cultura, segundo o IBGE. A despesa dos municípios brasileiros na área era de 0,9% do total da receita arrecadada, o que ajuda a explicar os números de salas de teatro ou cinema no país. É preciso uma ruptura com os paradigmas, um esforço nacional de longo prazo para interromper a inércia da falta de incentivo aos hábitos de cultura. Afinal, para gostar, é preciso conhecer, e a valorização de hábitos culturais tem de começar cedo. A cultura forma uma sociedade mais consciente, compõem a identidade do cidadão, que respeita a si mesmo e ao outro tanto quanto valoriza a sua cultura. Ela é fundamental para auto-estima de um povo, para formar valores éticos e solidários em um país com manifestações culturais tão ricas como o Brasil.

3.2 Atividades culturais

Os critérios utilizados para a escolha das atividades culturais a serem consideradas neste trabalho demandam que sua relevância deve-se a ampla divulgação pública de seus eventos, pela existência de indicadores ou dados disponíveis em face da dificuldade de se obter, por parte das instituições públicas no âmbito da cultura, indicadores confiáveis ou adequados de várias atividades/equipamentos presentes nos cadernos do MinC e por último, ser de alcance direto aos moradores do bairro em questão, neste caso, o bairro de Santa Cruz, na RM do Rio de Janeiro.

Neste estudo, as atividades consideradas serão Centros Culturais, Cinemas, Museus, Parques, Praças e Shopping Centers, o que não impede que pesquisas futuras

considerem, além de outros equipamentos, outras manifestações culturais. Adiante teremos breve citação da importância de cada uma destas atividades.

Este fato não elimina a importância de outras manifestações culturais, como saraus, exposições de arte, contação de histórias, concursos de música etc. Segundo o MinC, a oferta cultural brasileira é composta das seguintes categorias:

- Equipamentos Culturais, que abrange a oferta cultural como equipamentos edificados como cinemas, museus, teatros, centros culturais etc;
- Grupos artísticos, incluindo orquestras, bandas, blocos carnavalescos, desenho, pintura;
- Ofertas de cursos de capacitação, aqueles com o intuito de habilitar os indivíduos com baixa ou nenhuma escolaridade que de outra forma dificilmente ingressaria no mercado de trabalho. A capacitação acontece em muitas atividades de suporte, como assistentes de palco, iluminação cênica, em atividades de profissionais liberais, como fotografia, artes plásticas, pintura gravura etc.

É importante ressaltar que neste trabalho, o objetivo não é esgotar todas as atividades culturais existentes na sociedade na pesquisa. Atividades como cinema, teatro e parques servem bem ao objetivo da pesquisa, pelo volume de público e espaço de divulgação na grande mídia. Existem inúmeros exemplos de manifestações culturais acontecendo de várias formas e em várias escalas sendo ofertadas para a população. As atividades citadas anteriormente possuem destaque e divulgação mais próxima a uma uniformidade em todos os extratos sociais, e mesmo as manifestações físicas, como as estruturas destinadas a estas manifestações, como grandes parques públicos, teatros, cinemas e shoppings, este último unificando as atividades várias atividades em seu interior além da venda de produtos e serviços em si. Nestes espaços já acontecem shows musicais, espetáculos de dança e teatrais, cinema, gastronomia, e outras mais, tornando-se os grandes centros de entretenimento urbanos, prometendo praticidade e uma segurança que o cidadão acredita ter perdido no comércio tradicional de rua. Entretanto, as atividades como teatro, cinema, shoppings e parques públicos são suficientes para

traçar um panorama do acesso oferecido aos moradores do bairro estudado aos eventos culturais urbanos.

Desde o advento da internet e posteriormente a sua popularização, a produção e consumo de cultura apresentaram mudanças consideráveis. O surgimento da existência *virtual* permitiu que as pessoas não precisassem de grandes deslocamentos para ter contato com a esfera cultural. Exposições permanentes de alguns museus podem ser visualizadas na tela do computador, de qualquer parte do mundo, a qualquer hora, de acordo com o trabalho de Vaz(2011). Espetáculos de teatro e filmes são exibidos em sites de compartilhamento e *streaming*¹⁸, via internet, de forma gratuita para todos com acesso a rede.

3.2.1 Shopping Centers/Cinemas

Os cinemas vêm tomando espaço no entretenimento das famílias. Listando alguns, tem-se o baixo custo envolvido, ampla difusão da atividade nos principais meios de comunicação e atualmente são cada vez mais inseridos nos Shopping Centers, que se multiplicam pelo espaço urbano.

Abaixo seguem três diagramas que mostram a diferença de oferta de atividades de lazer existente em três bairros da RMRJ. No diagrama, cada retângulo representa uma atividade disponível, e quanto mais escura a área, mais atividades estão disponíveis. No eixo vertical estão os horários e no horizontal, os dias da semana. Para estes diagramas foram escolhidos os bairros de Santa Cruz, pela relevância no presente trabalho, Barra da Tijuca, por ter perfil socioeconômico mais elevado dentro da mesma região (Zona Oeste) e por fim o bairro de Madureira.

¹⁸ Streaming – tecnologia que permite a exibição de conteúdo diretamente dos servidores da internet, sem que o usuário precise armazenar informações em seu sistema, somente dependendo da conexão servidor-usuário.

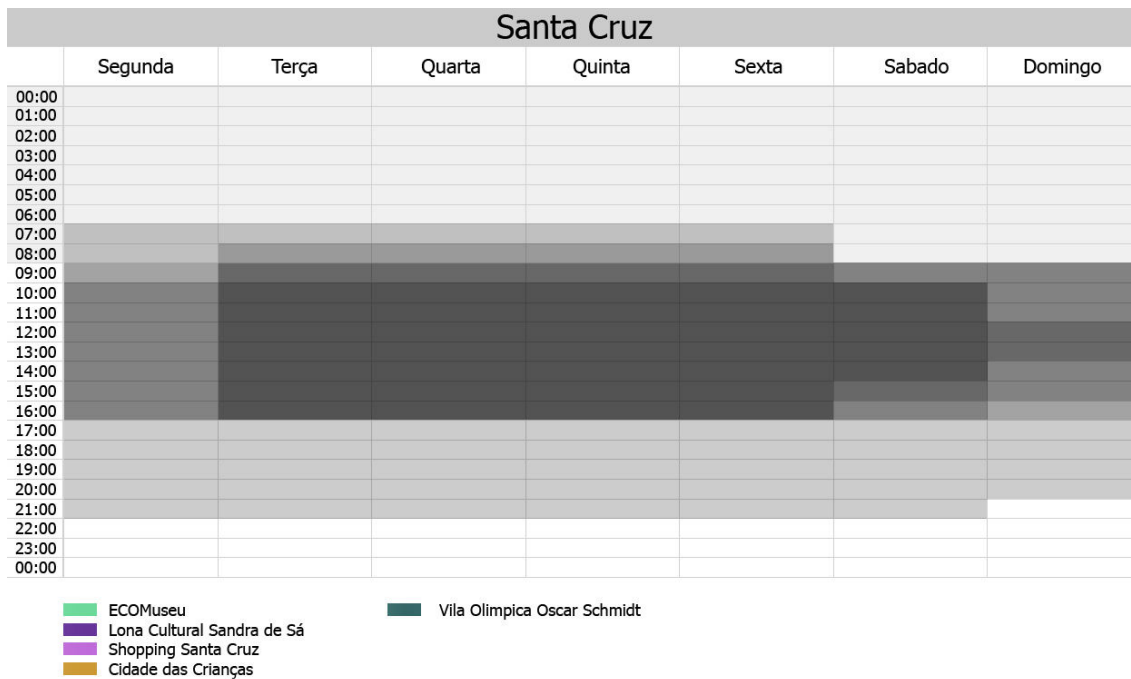


Figura 9: Gráfico da oferta das atividades ao longo da semana - Santa Cruz

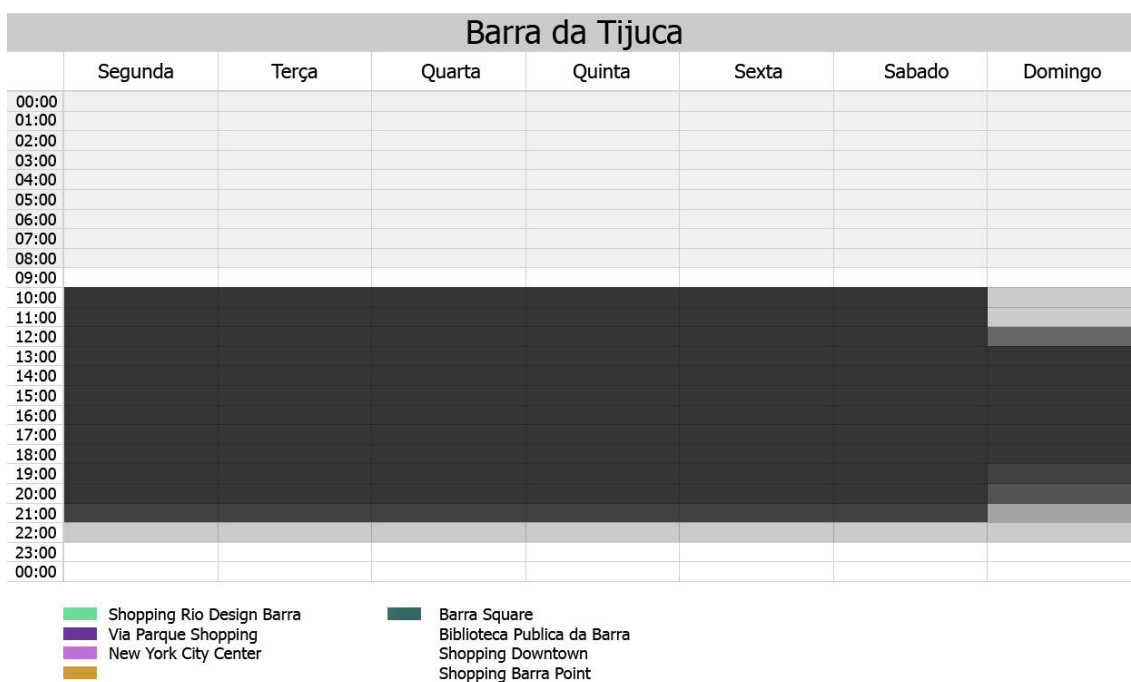


Figura 10: Gráfico da oferta das atividades ao longo da semana - Barra da Tijuca

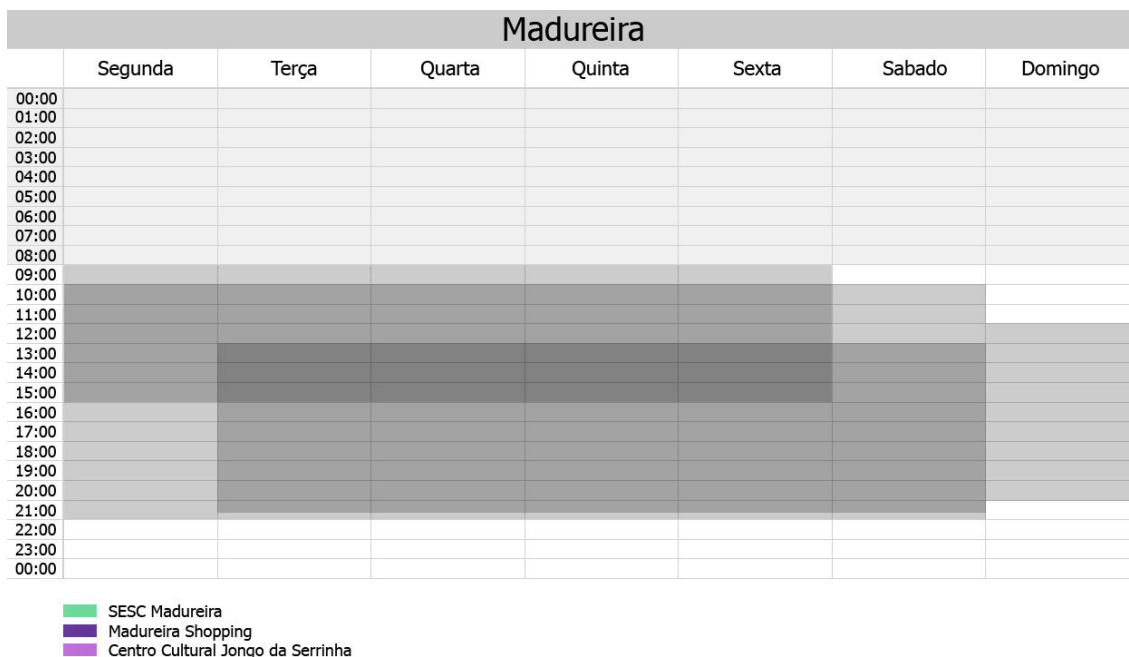


Figura 11: Gráfico da oferta das atividades ao longo da semana – Madureira

Pelos três gráficos acima, podemos perceber que o nível de atividades é muito maior na Barra da Tijuca, e pode ser traduzido por uma maior oferta, de disponibilidade de atividades muito maior que Santa Cruz, ou Madureira. Não cabe julgar se a simples presença de Shoppings é sinônimo de maior oferta cultural, mas a presença de salas de cinema e teatro nos Shoppings da Barra e a inexistência de salas de cinema ou teatro no único shopping em Sta. Cruz limita e muito o acesso da população que ali vive a estas formas de entretenimento.

3.2.2 Museus

Antes consideradas como instituições atrasadas e de caráter elitista, os museus vem sofrendo uma transformação no uso e atualmente há uma abertura para expressões mais próximas da cultura de massa, segundo Santos(2002). A própria presença do ECOMuseu em Santa Cruz, com sua proposta não convencional de museu, no qual seu papel principal é estimular a produção e expressão cultural do entorno próximo, mostra esse novo papel do museu nas vidas das comunidades e na sociedade. Para exemplificar a estrutura dos ECOMuseus, segue um exemplo da conceituação envolvida:

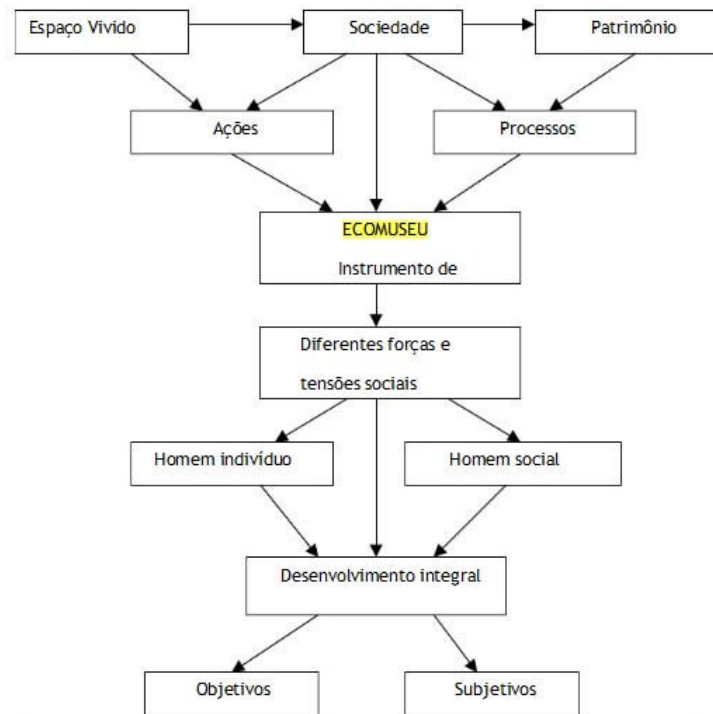


Figura 12: Estrutura de um ECOMuseu (Mattos, ECOMuseu da Serra de Ouro Preto/MG:Morros da Queimada,Santana, São João, São Sebastião e Piedade, 2008, p. 9)

Ainda assim, alguns estudiosos, como Santos(2002) apontam a precariedade das instalações de muitos museus e sua incapacidade de montar apresentações atrativas ao público. O distanciamento cultural pode ser fator responsável pela baixa popularidade desta instituição.

3.2.3 Praças/Parques Públicos

Resgatando o sentido original da palavra praça, esta provém do latim PLATEA, e esta do grego PLATY'S - resume o sentido da Ágora grega e do fórum romano: o espaço do público, da reunião, segundo Dourado(2009). Estes espaços constituem importantes monumentos, uma poderosa referencia local. Nos bairros de periferia, é interessante notar como as praças são menos equipadas e, com o decorrer da pesquisa, notou-se que em alguns bairros, como Madureira e Santa Cruz algumas praças, espaços tão necessários para o lazer da população, tiveram sua função alterada e transformada em Colégios ou Postos de Saúde. Esta situação é lamentável, pois as praças são espaços verdadeiramente públicos, sadios de encontros e entretenimento.

A Cidade das Crianças no bairro de Santa Cruz, é um bom exemplo de parque público, com teatro, planetário, piscinas, áreas de esportes e recreação, tendo seu único ponto negativo a distância, a 4km do centro comercial do bairro (Figura 13) , do lado oposto a de uma rodovia, a BR-101(Rio Santos). Este fato impede um acesso mais amplo da população, pois além da distância, os arredores da Cidade das Crianças não possuem comércio ou outras atividades que possam ser visitadas a pé.



Figura 13: Posição do parque Cidade das Crianças em relação Shopping Santa Crua, localizado no centro comercial do bairro.

3.2.4 Escolas de Samba

O samba é uma expressão cultural bastante significativa no Brasil, especialmente no Rio de Janeiro. Em alguns bairros, a fundação e a evolução das agremiações, confundem-se com o próprio processo de criação e construção da identidade do bairro. Tendo seu ponto máximo de participação nos primeiros meses do ano, na proximidade com o Carnaval, no cotidiano sua importância para o bairro vai muito além disto, pois durante todo o ano as quadras transformam-se em locais de capacitação, oferecendo cursos profissionalizantes, aulas de dança, dentre outras atividades.

3.3 Participação Criativa/Passiva no processo cultural

A participação no âmbito cultural de um indivíduo pode ser definida segundo frase de Burchardt et al (2002, p.30), em Johnson, Currie, & Stanley(2010, p. 68).“Um indivíduo pode ser considerado socialmente excluído se ele não participa das atividades-chave da sociedade onde vive”. A não participação, segundo esta perspectiva, é a base da exclusão, que segundo Burchardt et al.(2002) e Currie et al.(2009), no mesmo trabalho, sugere o seguinte no que diz respeito a interação com as atividades:

- consumo - diretamente relacionada ao nível de renda;
- produção - relacionada ao emprego, ao esforço prático de produzir;
- engajamento político - o qual inclui participação ativa em comitês em eventos políticos locais e;
- interação social - que está diretamente relacionada a viagens para encontrar familiares.

Resultados positivos foram encontrados em alguns estudos quando da redução da exclusão social, incluindo estes:

- Aumento de confiança e a criação de uma rede de ajuda e suporte Matarasso(1997) e Jermyn(2001);
- Aumento na quantidade e qualidade das relações interpessoais Matarasso(1997) e Jermyn(2001);
- Aumento da auto-estima e controle Jermyn(2001) e Kelaher et al.(2008);
- Melhoria na saúde mental, felicidade, aprendizado de novas habilidades, refazendo a ligação com escolas e centros de treinamento Matarasso(1997). White(2006) e emprego White(2006).

Embora a participação nas artes não seja fator tão determinante na exclusão social como acesso a emprego ou a uma renda maior, é inegável que existam aspectos positivos em se explorar a relação entre: arte participação cultural e exclusão social para a melhoria de qualidade de vida. No trabalho de Johnson, Currie, & Stanley(2010), duas vantagens nesta abordagem são expostas:

1. As artes podem de certa forma, colocar indivíduos no mercado de trabalho e no sistema de educação formal, o que seria muito difícil de outra forma participar socialmente e;
2. Este aprendizado de novas habilidades afetaria índices críticos da exclusão social, como o de emprego¹⁹.

A importância da participação cultural nos indivíduos neste trabalho se dá também pelo fato de, ao entrar em contato com as atividades culturais, além de vantagem direta para os envolvidos, há uma retroalimentação do mercado cultural como um todo, que pode beneficiar-se de súbito aumento de demanda, por vezes reprimida. É uma relação onde muitos ganham e que deveria ter mais espaço nas discussões sobre inclusão social e acessibilidade.

¹⁹ trad. livre.

4 . ÁREA DE ESTUDO: SANTA CRUZ

Para esta pesquisa, foi escolhido o bairro de Santa Cruz, na Zona Oeste da cidade. O motivo principal desta escolha é o fato de o bairro estar situado geograficamente numa condição extrema. É o último bairro a oeste do município, a mais de 60 km do centro tradicional/histórico do Rio de Janeiro. Esta situação geográfica afeta sua evolução social, o que ao longo do tempo foi se agravando, criando um caso que merece a atenção da comunidade científica. Em 2000, o bairro ocupava a vigésima nona posição (de trinta e duas) no ranking IDS IBGE(2000).

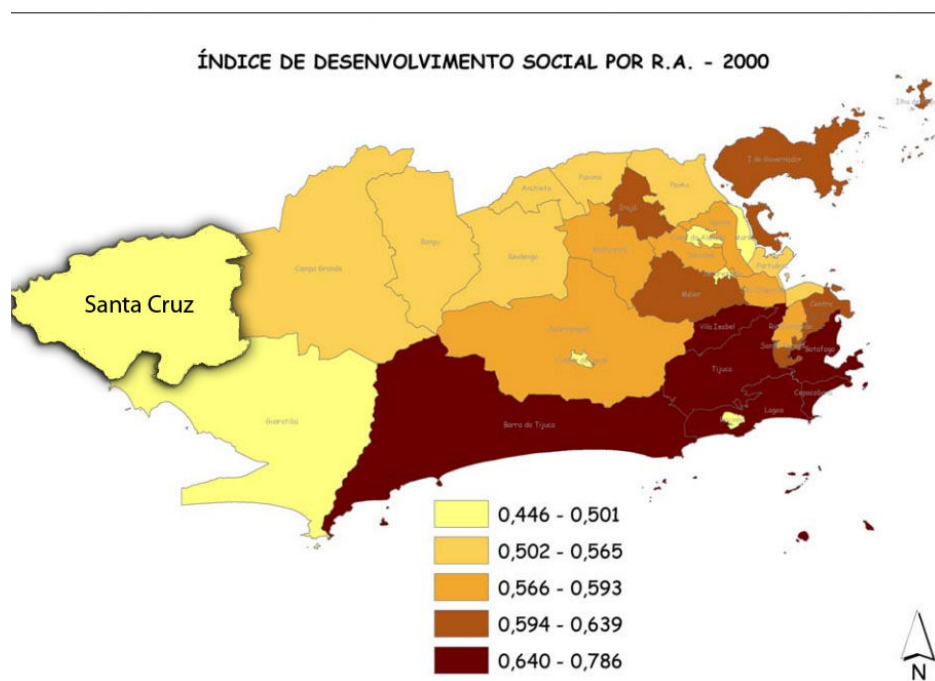


Figura 14 Índice e desenvolvimento social por Região Administrativa. Fonte: dados IBGE 2000. Cálculos e mapas IPP/DIG

Pela distancia geográfica dos grandes centros urbanos, como a Barra da Tijuca e o Centro do Rio, o bairro possui a distancia extrema como elemento diferencial em relação aos outros bairros do município. Por este motivo, torna-se relevante perceber como o bairro comunica-se com o restante do território de forma a prover o acesso as atividades culturais e de lazer da população que ali reside.

4.1 Contexto Metropolitano

O Rio de Janeiro teve, em sua história, boa parte de seu desenvolvimento e expansão da cidade atrelada ao transporte sobre trilhos. A partir da década de 1960, teve início uma migração do transporte público sobre trilhos, bondes exclusivamente, para o ônibus, que o substituiu. Segundo Rabaça (2008), no trabalho de Garcia(2009):

“Olhando retrospectivamente, muitas vezes se descobre que as decisões tomadas nem sempre foram as melhores, devido talvez à crônica falta de planejamento (planos de transporte sempre insuficientes, ou mesmo inexistentes, e nunca conjugados com o planejamento urbano), para não falar da própria mentalidade que colocou o modal rodoviário como eixo primário da matriz de transporte nacional. Estes fatores de alguma forma contribuíram e contribuem para agravar dramas humanos cotidianos passados em veículos lotados, vias públicas congestionadas, longas filas nos pontos de ônibus, ou que até se exprimem formas mais graves: a imobilidade humana, acidente de trânsito, a violência.” (Rabaça, 2008, p.13)

Com uma matriz diversificada na cidade, o transporte hidroviário também teve sua importância, mas foi perdendo participação significativa a partir de 1998, com a privatização do sistema. O uso das barcas como meio de transporte de passageiros no contexto da RMRJ destaca-se pela existência de uma via natural, a Baía de Guanabara, mas só se estabeleceu de forma regular a partir do ano de 1853, com a implantação da Cia. de Navegação de Niterói. Ao longo dos anos transportou cargas, veículos e passageiros, e foi reconhecido como um meio eficiente na ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói. Após a construção da Ponte Rio - Niterói, sua importância foi diminuindo ano a ano, em consequência do aumento do transporte individual. E posteriormente começou a enfrentar a concorrência, também, do transporte público rodoviário, que evitava o transbordo em algumas viagens.

Em 1991, com a mudança política ocorrida no país, começaram a chegar em grande número, veículos importados. As vans eram uma categoria pouco explorada até então e só existiam Kombis, em pequena escala. A entrada das vans no transporte regular fazendo lotações e concorrendo diretamente com o serviço de transporte público, se deu devido a uma demanda reprimida. Assim que surgiu, esta modalidade foi bem aceita pela população como incremento ou substituto para o transporte tradicional, iniciando um cenário inédito de competitividade e disputas por mercado.

Em 2000 o governo estadual do Rio de Janeiro licitou as primeiras linhas regulares para as vans, sendo que, em suas premissas, estas não poderiam concorrer com o atual sistema. Na RMRJ, o transporte alternativo corresponde a 17% das viagens enquanto os ônibus contribuem com 64% do total das viagens realizadas PDTU(2005).

Atualmente busca-se equilibrar esta demanda através da integração tarifária, com o bilhete único, que permite interação entre diversos modos existentes, permitindo mais possibilidades de deslocamento para os moradores do bairro.

4.1.1 O bairro

O bairro de Santa Cruz situa-se na região periférica da cidade e tem localização estratégica no município. Está no limite do município e ao mesmo tempo liga os fluxos rodoviários provenientes da Av. Brasil e Av. das Américas. Também é o ponto final do ramal ferroviário que compete no mesmo sentido Leste - Oeste. A Av. Brasil se estende ao norte do ramal e o fluxo vindo da Zona Sul para a Zona Oeste, oriundos da Av. das Américas, são ligados pelas Rua Senador Camará e Av. Felipe Cardoso. Este elo forma um anel rodoviário dentro do município cortado por um eixo ferroviário. Na região metropolitana o bairro também fará este elo, recebendo as rodovias federais e estaduais, incluindo e o futuro arco metropolitano, uma rodovia que ligará o Oeste ao Leste do Estado, utilizando trechos de rodovias existentes, e completada por novos trechos.

A crescente periferização da ocupação do espaço metropolitano (historicamente não planejada pelos administradores públicos), por outro lado, colabora com a materialização de territórios e subespaços de exclusão, em decorrência de tendências estruturais de subutilização da mão-de-obra dessas populações. Não por acaso, parcelas significativas de trabalhadores têm enfrentado dificuldades na sua continuidade no emprego (ou mesmo na procura por uma nova colocação no mercado de trabalho), considerando-se as fragilidades presentes nos processos de integração física e tarifária nos sistemas de transporte coletivo metropolitano, fato que também justifica o incremento na utilização dos modos de transporte não motorizado. Uma análise mais detida dos resultados sugere a necessidade de intensificar a utilização do espaço metropolitano (via descentralização espacial de atividades geradoras de emprego) em termos de uso misto, o que exige ações concertadas da esfera do planejamento e dos

projetos de investimento nos sistemas de transporte urbano de menor impacto à rede viária. Isso pode propiciar aos órgãos gestores uma maior compreensão das características, demandas e problemas referentes à acessibilidade intrametropolitana, o que deve favorecer ao processo de desenvolvimento e inserção de populações e espaços urbanos dispersos nas cidades, como exemplificado no trabalho de Cardoso(2007).

No Brasil, entretanto, se por um lado o fornecimento dos meios de consumo coletivo vem sendo historicamente caracterizado por um elevado grau de exclusão dos estratos menos abastados, e, quando de acesso mais amplo, dotado de baixa qualidade, por outro, o novo padrão de desenvolvimento econômico implantado no país notadamente sob a égide do Programa de Metas implementado pelo Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), o qual inaugurou um curto, porém intenso período de dinamismo econômico nacional, auxiliado pela atração da indústria automobilística internacional, promoveu a emergência de novas classes médias, e, por conseguinte, um crescimento sem precedentes da produção e do consumo do transporte motorizado individual.

Sinônimo de conforto, privacidade, prestígio e status social, o automóvel é visto como um dos principais, senão o principal bem de consumo associado a um eventual (e desejado) incremento no padrão de vida de uma grande parcela da população brasileira. Desta forma, passou a ganhar, cada vez mais, as ruas e estradas do país, exigindo das cidades a adoção de novos padrões de adaptabilidade a tal (r) evolução automobilística. Esse aumento na circulação de automóveis também se explica pela elevação do poder de compra de estratos populacionais socialmente emergentes e pelo próprio processo de urbanização, uma vez que, ao promover a extensão das cidades, resulta num aumento das distâncias e na conseqüente necessidade de formas mais eficazes de deslocamento intra-urbano. Com isso, torna-se relevante o papel desempenhado pelas políticas públicas, sintonizadas (ou não) com modelos de planejamento integrado, freqüentemente priorizando reestruturações urbanas direcionadas para privilegiar o transporte particular, em detrimento do transporte coletivo, como consta em Vasconcellos(2000), no trabalho de Kneib(2007).

Nesse sentido, a consolidação do rodoviarismo, estimulada por autoridades governamentais e pela sanha do capital privado, além de produzir uma (re)organização

do espaço viário das cidades para garantir condições “adequadas” de circulação para os automóveis, paradoxalmente trouxe prejuízos à circulação de ônibus, componente decisivo do modo de transporte coletivo urbano. Se antes já se promovia o alargamento e a abertura de vias públicas, a partir da década de 50, impunha-se, ao lado da cultura automobilística, um processo de subutilização e/ou extinção de modalidades ferroviárias de transporte intra-urbano de passageiros, como os bondes elétricos e os trens de subúrbio. A favor do transporte automotivo difundia-se a crença na agilidade e flexibilidade de percursos, somada às pressões dos empresários ligados ao setor. A esse respeito, Barat(1979, no trabalho de Garcia(2009) argumenta:

“Os ônibus que são grandes consumidores do espaço viário urbano, tanto para efeito de circulação, quanto de estacionamento em pontos terminais – passaram a sofrer uma intensa competição, por parte de automóveis privados e táxis, pela utilização da infra-estrutura viária. Tal competição foi resultado natural da afluência de automóveis e táxis às vias urbanas, nas quais os ônibus não dispunham, via de regra, de direitos preferenciais de passagem” (BARAT, 1979: p. 188-189).

Seria questão de tempo até o forte crescimento da indústria automobilística nacional, a custo de efeitos perversos, ainda que (quase) imperceptíveis num primeiro momento, mostrar seu preço, quando se iniciava um prolongado culto ao transporte individual. Além da elevação dos níveis de poluição, que impacta negativamente sobre a qualidade de vida urbana, a proliferação indiscriminada dos automóveis colabora com a propagação de deseconomias urbanas, seja pela geração de congestionamentos (e aumento do consumo de combustíveis), seja pelo tempo perdido no trânsito, expansão excessiva da ocupação do solo urbano (espraçamento), aumento do risco de acidentes e gradativa deterioração dos transportes públicos coletivos²⁰

Diante desse cenário, não é incomum recorrerem-se às constantes e dispendiosas intervenções urbanas, que, vistas inicialmente como solução para o problema, passam rapidamente para a condição de medidas paliativas. (Pereira, Araujo, & Balassiano, 2002, p. 39) apontam que “não existem recursos para aumentar a infra-estrutura viária na proporção desejada para atender às necessidades do incremento da demanda por viagens de automóveis”. Dessa forma, ainda que alguns administradores públicos

²⁰ Os ônibus têm sua velocidade reduzida em função do tráfego intenso, o que resulta no incremento dos seus custos de operação (AFFONSO, 2000; FERRAZ, 1991; PEREIRA et al., 2000, VASCONCELLOS, 1993)

apostem tão somente na realização de obras visando o aumento da capacidade das vias urbanas, Ana tentativa de prever um crescente número de veículos em circulação, num futuro próximo, estas estarão novamente saturadas, principalmente porque a melhoria momentânea da fluidez viária tende a atrair um contingente maior de motoristas ávidos por espaços. Acerca destas “intervenções”, Jacobs(2000) problematiza:

“A erosão das cidades pelos automóveis provoca uma série de conseqüências tão conhecidas que nem é necessário descrevê-las. A erosão ocorre como se fossem garfadas – primeiro em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar a um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados. [...]”

Nenhuma etapa desse processo é, por si mesma, crucial. Mas o efeito cumulativo é gigantesco. E cada etapa, que de forma isolada não possui tanta relevância e tem pouca capacidade de solucionar o problema, acaba influenciando negativamente, pois posterga uma atitude mais bem planejada e acelera o processo de deseconomia. A erosão das cidades pelos automóveis é um exemplo do que é conhecido como ‘retroalimentação positiva’. Na retroalimentação positiva, uma ação produz uma reação que por sua vez intensifica a situação que originou a primeira ação. Isso intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante, ‘*ad infinitum*’. “É mais ou menos como adquirir um vício pelo hábito” (Jacobs, 2000, p. 389).

Convém destacar que a escolha pelo transporte individual, seguida por um processo de “desumanização” das cidades – (re/des) construídas para a circulação de automóveis –, resulta em acréscimo dos custos sociais, os quais serão repartidos desigualmente pela população. Com efeito, os problemas relacionados à mobilidade, embora também percebidos pelas camadas de maior renda, notadamente em situações de congestionamento viário, apresentam-se mais intensamente nos segmentos de menor renda, que, ao contrário dos primeiros, geralmente residem em áreas de menor acessibilidade, como atesta Barat(1978, p. 190):

“A inexistência de alternativas eficazes, confortáveis, seguras e pontuais de transporte público de massa prejudica a todos os segmentos populacionais de nossas regiões metropolitanas, mas é, sem dúvida, a população assalariada, que se utiliza dos ônibus em uma ou mais etapas de sua movimentação pendular, aquela que suportará os ônus cada vez maiores dos congestionamentos viários, na medida em que suas viagens desdobram-se em etapas mais complexas e se realizam em distâncias maiores”.

Tais desequilíbrios, comuns nas maiores cidades do Brasil, assim como em outros países em desenvolvimento, estão diretamente associados ao rápido crescimento urbano²¹ e à (in) capacidade de intervenção do Poder Público frente a esse fenômeno, o que resulta no estabelecimento de um processo de segregação socioespacial.

Na realidade, como alertam Kowarick(1979) e Vasconcellos(1996b), o planejamento da circulação no país tem sido marcado pelo mito da neutralidade, apoiado, sobretudo, na utilização de ferramentas técnicas que, apesar de inibirem a realização de análises sociais e políticas, pretensamente buscam democratizar o espaço de circulação.

Os instrumentos e técnicas incorporadas ao planejamento dos transportes, as decisões políticas e institucionais favoráveis à ação pública nessa área e até as dotações de recursos financeiros contemplaram o setor e chegaram a produzir bons resultados em termos de acessibilidade urbana. Contudo, a tese aqui defendida é a de que, processos de (re) organização espacial referidos à difusão territorial dos empregos e os níveis de renda dos habitantes interferiram de modo efetivo nas condições de acessibilidade urbana ao longo dos últimos anos, superando intervenções do Poder Público na área de transporte e trânsito. Parte-se da premissa de que a emergência de processos de desconcentração espacial no território metropolitano aumentou a distância entre residências e atividades geradoras de emprego, tanto em função da saída de populações e atividades econômicas dos espaços centrais congestionados (deseconomias de

²¹ Esse processo começou a tomar forma no Brasil a partir dos anos 1940, período no qual a incipiente economia industrial favoreceu a emergência de uma reorganização espacial da população no território nacional. Com efeito, o país presenciou um novo padrão de urbanização, eminentemente concentrador, estando a redistribuição populacional interna, em boa medida, orientada para os grandes centros urbanos, principalmente a situada na região Sudeste. Nesse contexto, a expansão da rede urbana brasileira, que também encontrou apoio em uma ampliação do mercado de trabalho urbano-industrial, resultou no aumento do número de cidades no país, num acelerado esvaziamento do campo e no incremento da população urbana, demonstrando elevações significativas nas taxas de crescimento da população citadina a partir dos anos 1950 – ainda que num ritmo menos intenso a partir da década de 1970 –, em detrimento da população rural, que emergiu num franco declínio absoluto desde então.

aglomeração), quanto em razão de ações político-legislativas adotadas com tal finalidade. Tal ocorrência, por sua vez, teria contribuído para uma melhoria nas condições de acessibilidade ao local de trabalho durante a última década. Da mesma forma, os níveis de renda apresentam-se como fator importante na definição dos padrões de acessibilidade intra-metropolitana, notadamente por (in) viabilizarem a residência em locais de maior centralidade, não raro, bem equipados em termos de atividades e serviços urbanos, e (im) possibilitarem um acesso mais amplo ao transporte individual, em geral, mais eficiente que os modos coletivos.

4.2 Caracterização da área de estudo

Atualmente vem passando por estruturações viárias e um crescimento imobiliário que acompanha o momento de aquecimento da construção civil na cidade, que apresentou variação de 13% somente no último ano IBGE(2010). Com um momento econômico favorável, Santa Cruz, torna-se um bairro inserido no contexto da cidade com elevado interesse imobiliário. A localização geográfica do bairro mostra que ele será um ponto importante no desenvolvimento da cidade. Neste momento três eventos importantes chamam a atenção para o bairro: A fábrica da CSA, já em funcionamento, a construção do corredor TransOeste, interligando de maneira direta o bairro a Barra da Tijuca, cuja obra já se encontra em andamento e a conclusão do Arco Metropolitano²².

²² Rodovia que servirá como ligação entre as 5 principais rodovias que cortam a Região Metropolitana do estado do Rio de Janeiro, tendo como um de seus objetivos desenvolver áreas da Região Metropolitana que hoje são inexpressivas economicamente. Fonte: (SMU/IPP/SMTR, 2007)



Figura 15 Projeto do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Fonte: (SMU/IPP/SMTR, 2007)

O bairro abriga um pólo industrial onde se encontram empreendimentos de grande porte, como: Casa da Moeda do Brasil, Cosigua (Gerdau), Valesul, White Martins, Glasurit (Suvinil), Continac, Latasa. Também a CSA (Companhia Siderúrgica do Atlântico), além de um porto privado para escoamento da produção. No setor de transportes, a ligação da Barra da Tijuca com o bairro via BRT através da TransOeste e o término próximo das obras de construção do Arco Metropolitano (figura acima) ilustram bem o papel-chave que o bairro terá na cidade do Rio de Janeiro.

Modo principal	Viagens Realizadas	(%)
A pé	6.740.688	33,85%
Ônibus municipal	5.254.848	26,39%
Ônibus intermunicipal	1.331.894	6,69%
Transporte alternativo	1.630.985	8,19%
Condutor de auto	2.106.591	10,58%
Passageiro de auto	863.043	4,33%
Bicicleta / ciclomotor	645.510	3,24%
Metrô	355.404	1,78%
Trem	303.578	1,52%
Transporte escolar	190.262	0,96%
Táxi	139.109	0,70%
Motocicleta	100.922	0,51%
Transporte fretado	92.150	0,41%
Barco/ Aero barco / Catamarã	82.091	0,41%
Ônibus executivo	47.233	0,24%
Caminhão	29.448	0,15%
Bonde	2.195	0,01%
Total	19.915.954	100,00%

Tabela 2: Viagens realizadas por modo principal



Tabela 3: Planos para a expansão da malha cicloviária do Município. Fonte: (SMAC - Secretaria Municipal de Meio Ambiente, 2010)

A região em estudo não possui um PEU (Plano de Estruturação Urbana), instrumento (lei) que visa limitar e ordenar a ocupação do solo, ainda que, no Plano

diretor decenal da Prefeitura (1992), esteja posto que a AP5 deve se expandir entre a via férrea e a Avenida Brasil.

Santa Cruz, além de ser um bairro de periferia, possui extensão geográfica considerável e densidade populacional baixa, o que agrava o aspecto de acessibilidade, visto que os moradores muitas das vezes cruzam distancias superiores a 500m para atingir os Centros de Bairro.

4.2.1 Infraestrutura

4.2.1.1 O Bairro

Santa Cruz faz parte da jurisdição da 19ª Região Administrativa, que inclui também o bairro de Paciência. O bairro tem características de uma cidade de médio porte, com uma população de 342.872 habitantes, segundo o Censo de 2005, e uma das maiores relações de matrículas do município (113.321), segundo a Prefeitura. Possui um sistema educacional com escolas municipais, estaduais e particulares, além de universidades particulares na sua área de influência.

Bairros	Loteamentos Irregulares	Loteamentos Clandestinos	Favelas
Paciência	19	17	15
Santa Cruz	24	36	16
Sepetiba	3	15	2
Total	46	68	33

Tabela 4: Distribuição dos assentamentos informais de baixa renda por bairro da XIX RA Fonte: SABREN e Censo 2000 do IBGE;

Um dos problemas estruturais do bairro é a sua extensão. Com a área de 125,044 km² e população de 217.333 IBGE(2010) habitantes, Santa Cruz apresenta baixa

densidade populacional (1,73hab/km²)²³, um entrave a prosperidade e o desenvolvimento de qualquer agrupamento urbano, como cita Jacobs(2000):

“O distrito precisa ter uma concentração suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem os seus propósitos. Isso inclui pessoas cujo propósito é morar lá.”

Em 1959, John H. Denton, professor de comércio na Universidade do Arizona, estudou os subúrbios norte-americanos e as “cidades novas” britânicas, e chegou a conclusão que tais localidades devem contar com acesso fácil às atividades culturais. Fundamentando suas descobertas, afirmou:

“Na falta de densidade populacional suficiente para manter as instalações culturais, a descentralização produz uma dispersão tão acentuada da população que a única demanda econômica efetiva que pode existir nos subúrbios é a da maioria. Os únicos bens e atividades culturais existentes serão os que a maioria exigir”.

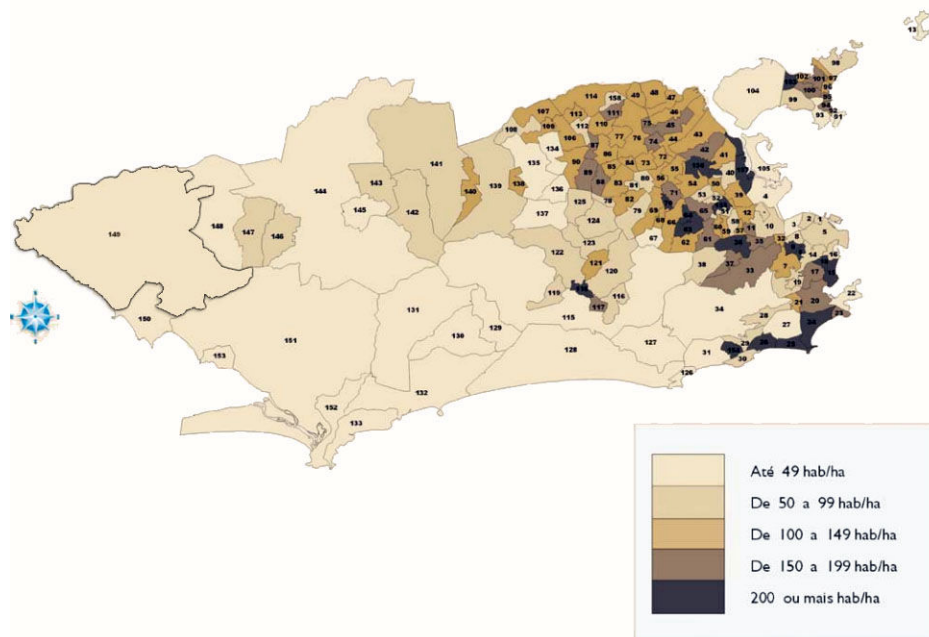


Tabela 5: Densidade Demográfica do Município do Rio de Janeiro. Fonte (SMU, 2006)

Sem a alta concentração dos grandes centros, - advertindo para o fato de esta “alta” quantidade não poder ser identificável, no que diz respeito a sua eficiência na

²³ Para efeito comparativo, o bairro de Bangu, na mesma R.A., com seus 244.218 habitantes (IBGE, 2010), apresenta a densidade de 5.35 hab/km².

manutenção da diversidade urbana, não haveria centro urbano que se prezasse, pelo menos não com a diversidade que caracteriza os grandes centros.

Temos diversos exemplos de que a alta concentração de pessoas é positiva para o desenvolvimento²⁴, e na região metropolitana do Rio de Janeiro, temos exemplos de desenvolvimento aliado ao aumento da densidade.

Durante a pesquisa, notou-se a falta de dados disponíveis sobre vários aspectos, como linhas de ônibus, sub-bairros, pontos de arada, e algumas informações relevantes que simplesmente inexistiam, como informações sobre sobe-e-desce (board-alight), frequência, dentre outras. No presente trabalho, as informações necessárias que não estavam presentes foram estimadas de acordo com a consultoria de indivíduos com a expertise, ou conhecimento da operação, para aproximarmos dos valores não discrepantes com o cenário real. Isto impede uma análise mais precisa do assunto, mas nesta etapa, não é fundamental para o diagnóstico a que se quer chegar.

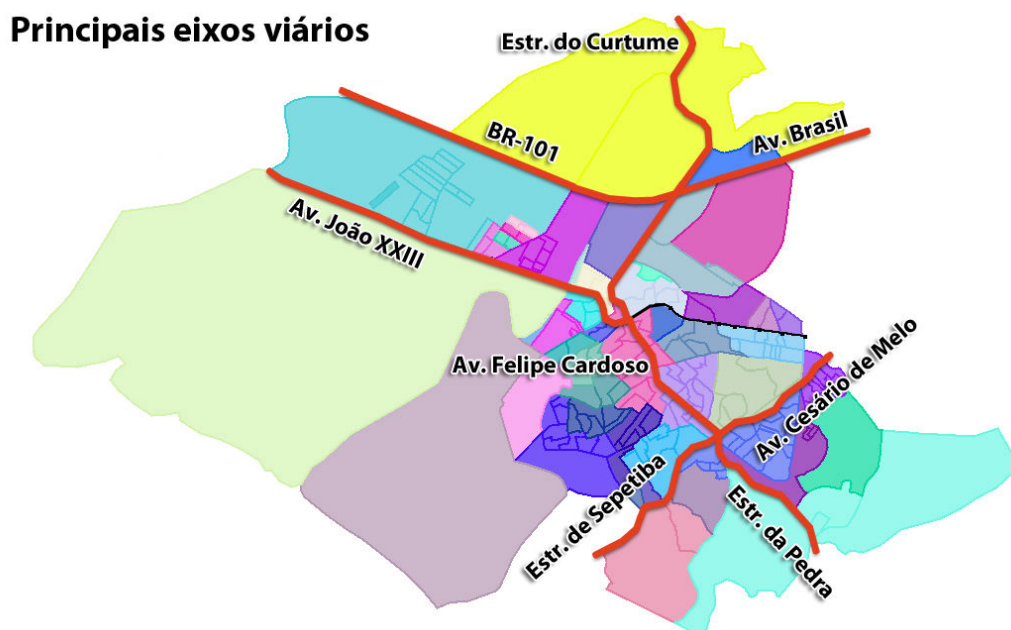


Figura 16: O bairro e seus principais eixos viários. Fonte: SMU/IPP/SMTR(2007)

²⁴ Ressalto aqui que deve ser feita a distinção entre alta densidade habitacional (muitas unidades residenciais) e superlotação (muitas pessoas dentro da própria moradia), que produz efeitos sociais negativos. Durante muito tempo, os urbanistas consideraram estas duas situações como uma só, impedindo um desenvolvimento saudável das cidades, imaginando que baixas densidades seriam o modelo ideal de cidade, fato que pode ser contestado em qualquer vista rápida a grandes cidades.

Uma das informações de peso crítico que não encontrava-se disponível, mesmo em órgãos supostamente designados para isto, como Secretarias de Parcelamento e de Urbanismo: Localização e nomes dos subdistritos (sub-bairros). Conhecidos no cotidiano das ruas, os sub-bairros aparecem nos órgãos de pesquisa (IBGE, FGV) como números, mas não como bradados pelos ambulantes, algo como Barreira, Dreno, Saquassu etc.

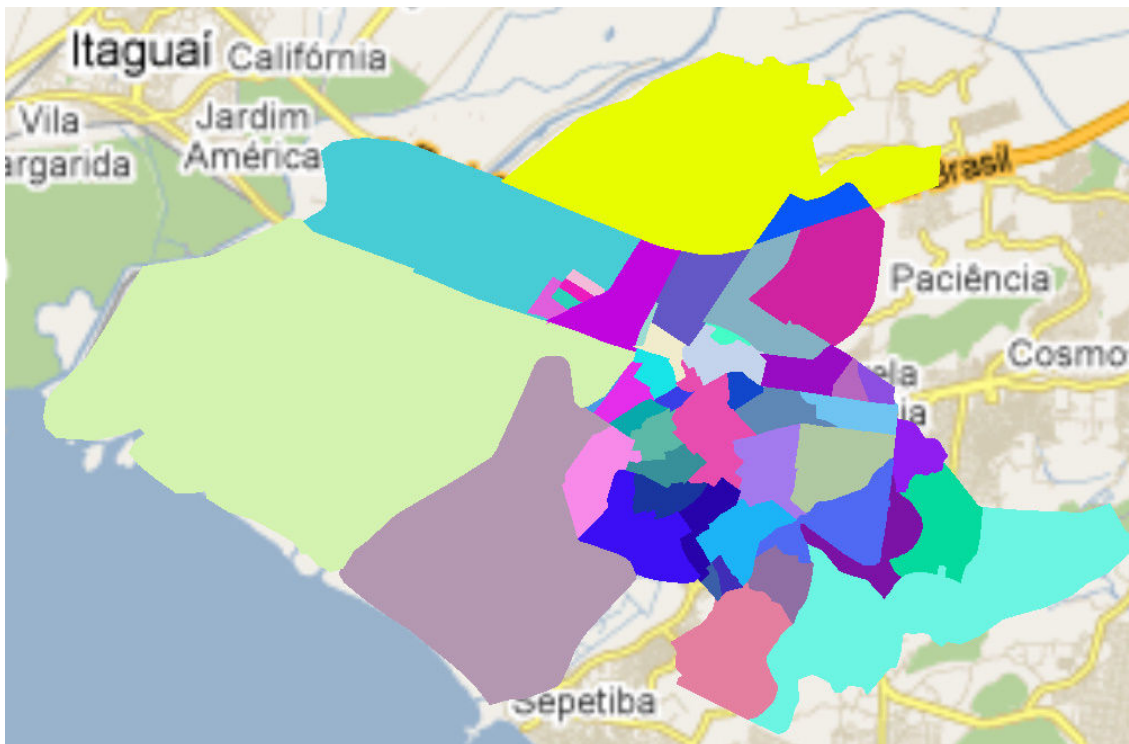


Figura 17: O Bairro e seus 59 Subdistritos

Segue abaixo a relação dos 59 Subdistritos do Bairro, após o cruzamento dos dados IBGE, pesquisa documental e pesquisa *in loco*:

1. Alvorada
2. Antares
3. Baixadinha
4. Barreira
5. Barro_Vermelho
6. Base_Aerea
7. Cesarao
8. Chatuba
9. Comunidade_do_Zeppelin
10. Comunidade_Eucaliptal
11. Comunidade_Ze_do_Zinco

12. Condominio_Soldados_e_Sargentos_Aeronautica
13. Conjunto_Guandu_II
14. Conjunto_Guandu_Velho
15. Conjunto_Joao_XXIII
16. Conjunto_Liberdade
17. Conjunto_Miecimo
18. Conjunto_Reta_do_Rio_Grande
19. Coqueiral
20. Cristiano
21. Dreno
22. Favela_do_Aço
23. Favela_Pedrinha
24. Favela_Serra_do_Sol
25. Fomento
26. Gonzaga
27. Horto_Florestal
28. Imperio_do_Sol
29. Jardim_Ita_Imperio_Sol
30. Jesuitas
31. Largo_do_Aarao
32. Lote_14
33. Lote_2
34. Lote_7
35. Luis_Fernando_Victor_Filho
36. Matadouro
37. Morro_da_Bandeira
38. Morro_do_Cha
39. Nova_Sepetiba
40. Novo_Mundo
41. Parque_Areia_Branca
42. Parque_Industrial
43. Parque_Tropical
44. Reta_da_Base
45. Rodo
46. Rollas
47. Santa_Cruz_Centro
48. Sao_Benedito
49. Sao_Fernando
50. Saquassu
51. Tres_Pontes
52. Urucania
53. Vala_do_Sangue
54. Vale_do_Sol_Tubiacanga
55. Venda_de_Varanda
56. Victor_Dumas
57. Vila_do_Sargento
58. Vila_Santa_Eugenia
59. Village_Atlanta

4.2.1.2 Rede viária

A oferta de transportes públicos no bairro está dividida em dois mercados distintos: o mercado formal e o informal. Do lado formal, temos o sistema ferroviário, operado pela Supervia e o rodoviário com um conjunto de cinco empresas (Transportes

Zona Oeste Ltda., Ocidental, Empresa de Viação Algarve Ltda., Viação Santa Sofia e Expresso Pégaso) que alternam a operação de algumas linhas. Não será incluída a empresa Feital Transportes e Turismo, que, no passado desempenhou papel importante na conexão do bairro com localidades não alcançadas diretamente pela rede até então, como os bairros de Marechal Hermes e Padre Miguel. Entretanto, por diversos motivos, a empresa foi impedida judicialmente de operar, e as poucas linhas que opera até a data presente são por força de liminar e com frequência irregular.

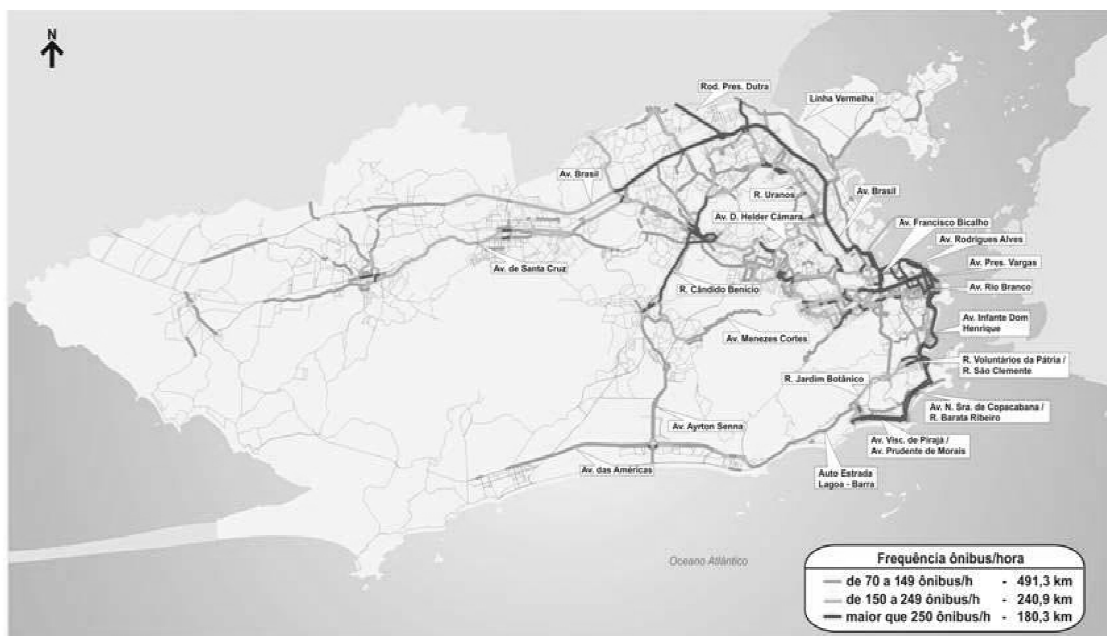


Figura 18: Frequência das linhas de ônibus na região Metropolitana do Rio de Janeiro. Fonte: PDTRJ

Na figura acima, podemos observar as linhas presentes no bairro, segundo relatório fornecido pela SECTRAN(2008). Informações acerca do tipo de operação teremos na tabela a seguir, a saber:

- (C) – Rotas coletoras
- (TS) – Rotas arteriais secundárias
- (TP) – Rotas arteriais primárias
- (E) – Rotas estruturais

Linha	Hierarquia
61 - Itaguaí	E
Paciência x Tiradentes	E
Itaguaí	E
Castelo - Centro(Av. Brasil)	E
Seropédica	E
Castelo - Via Barra	E
Coelho Neto (Metrô)	E
Campo Grande	TP
Barra da Tijuca	TP
Barrashopping	TP
Bangu	TS
Irajá	TS
7 de Abril	C
Aço	C
Antares	C
Base Aérea	C
Cesarão	C
Chatuba	C
Croácia - hospital	C
CSA	C
Extra - Av. Brasil	C
Fomento	C
Furado	C
Gouvêa	C
Guandu	C
Guandu III	C
Jesuítas	C
João XXIII	C
Largo do Aarão	C
Manguariba	C
Matadouro	C
Nova Sepetiba	C
Palmares	C
Piraquê	C
Praia da Brisa	C
Rolas 1	C
São Benedito	C
São Fernando	C
Três Pontes	C
Urucânia (Merc. Guanabara)	C
Urucânia	C
Venda de Varanda	C
Vila Kennedy	C
Parque Tropical	C
Brahma	C
Pedra de Guaratiba	C
Sepetiba	C

Tabela 6: Linhas de ônibus operadas no bairro, segundo hierarquia. Fonte: (SMTR, 2011)

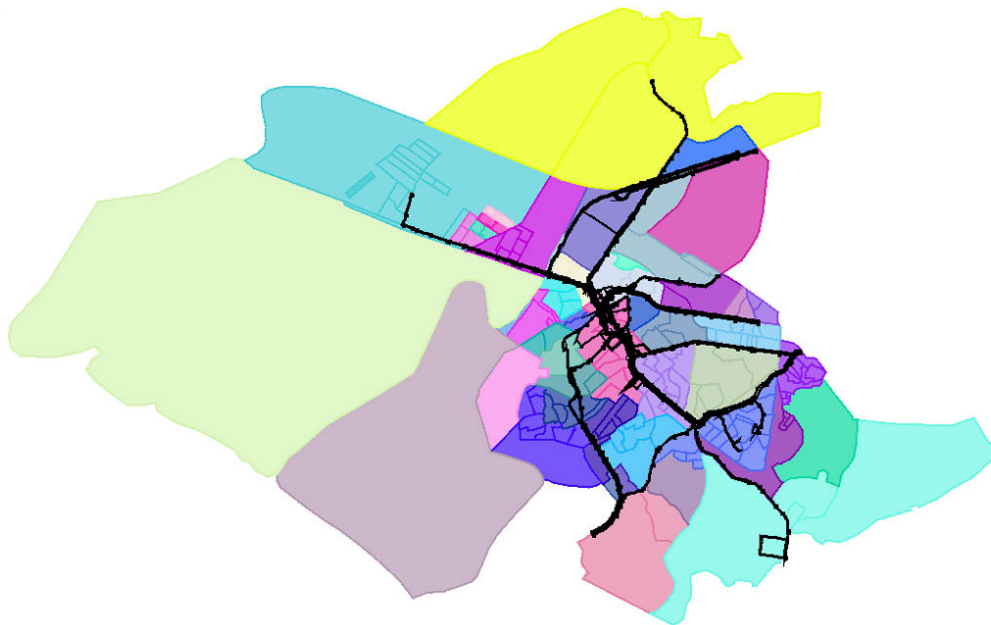


Figura 19: Cobertura da rede de Ônibus

A exploração da operação dos transportes alternativos no bairro aconteceu, aproveitando-se do escasso controle e fiscalização nesta região da cidade, de forma rápida e concorrendo diretamente com o sistema de transporte formal, incluindo aí ônibus e trens. Hoje em dia assume-se que as cooperativas operam com o apoio de grupos paramilitares, as milícias²⁵, e algumas, em conjunto de grupos e tráfico de drogas. Mas há de se salientar o fato de que, em algumas localidades, não existe suporte de ônibus, e a operação é somente explorada pelo transporte alternativo.

²⁵ Grupos formados em comunidades urbanas, geralmente de baixa renda como conjuntos habitacionais e favelas sob a alegação de combater o crime e o narcotráfico, porém mantendo-se com os recursos financeiros provenientes da venda de proteção (ilusória) da população carente e cobrança de pirataria na rede de informação. Fonte: (Jornal O GLOBO, 2006)

Empresa	Itinerario	Quant. Carros
Cooper Oeste	Santa Cruz - Castelo (Via Barra)	30
Cooper Oeste	Santa Cruz(Cesarão) - Barra (Largo)	30
Cooper Oeste	Santa Cruz - BarraShopping	30
Cooper Oeste	Santa Cruz - Castelo (Via Av. Brasil)	30
Cooper Pedra	Santa Cruz - Campo Grande	60
Cooper Pedra	Santa Cruz - Pedra (Piraquê)	20
Cooper Pedra	Santa Cruz - Cesarão (Rua 1)	20
Cooper Pedra	SantaCruz - Chatuba (CSA)	30
Cooper Pedra	Santa Cruz - Zona Industrial	20
Cooperativa Rio da Prata	Alvorada - Santa. Cruz	25
Cooperativa Rio da Prata	Coelho Neto - Santa Cruz	45
Cooperativa Rio da Prata	Conjunto Mangueira - Vasconcelos	40
Cooperativa Rio da Prata	Conjunto Nova Sepetiba - Santa Cruz	37
Cooperativa Rio da Prata	Conjunto Nova Sepetiba - Vasconcelos	30
Cooperativa Rio da Prata	Croácia - Santa Cruz	15
Cooperativa Rio da Prata	Furado(Valesul) -Santa Cruz	10
Cooperativa Rio da Prata	Ilha do Fundão - Santa Cruz	1
Cooperativa Rio da Prata	JoãoXXIII - Santa Cruz	15
Cooperativa Rio da Prata	Manguariba - Santa Cruz	10
Cooperativa Rio da Prata	Miécimo da Silva - Santa Cruz	10
Cooperativa Rio da Prata	Praia da Brisa - Santa Cruz	27
Cooperativa Rio da Prata	Praia da Brisa - Vasconcelos	30
Cooperativa Rio da Prata	Praia de Sepetiba - Santa Cruz	26
Cooperativa Rio da Prata	Sepetiba - Bangu	-

Tabela 7: Principais operadores de Transporte Especial Complementar no bairro. Fonte: SMU 2010.

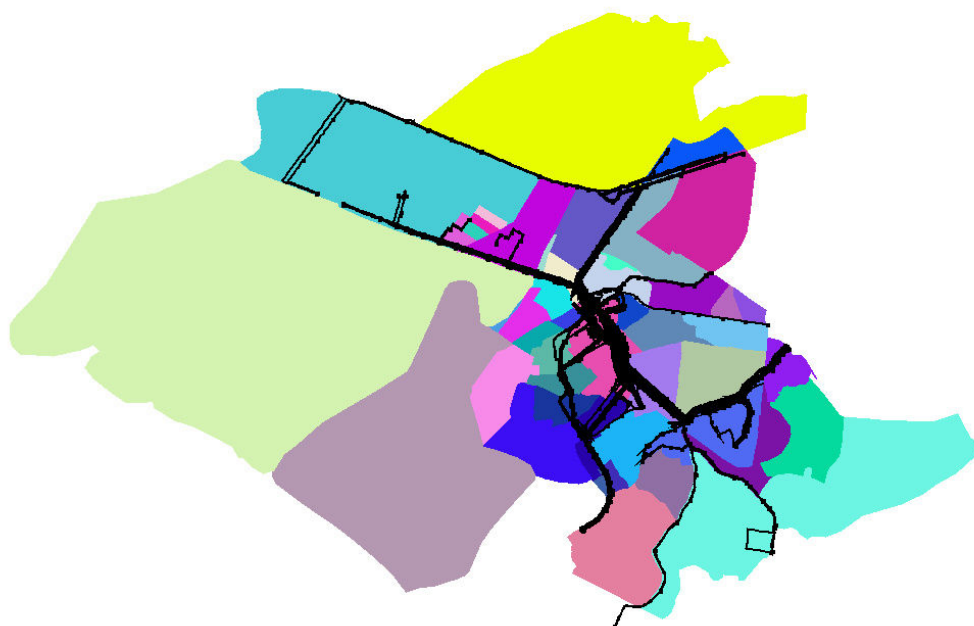


Figura 20: Cobertura Rede TEC

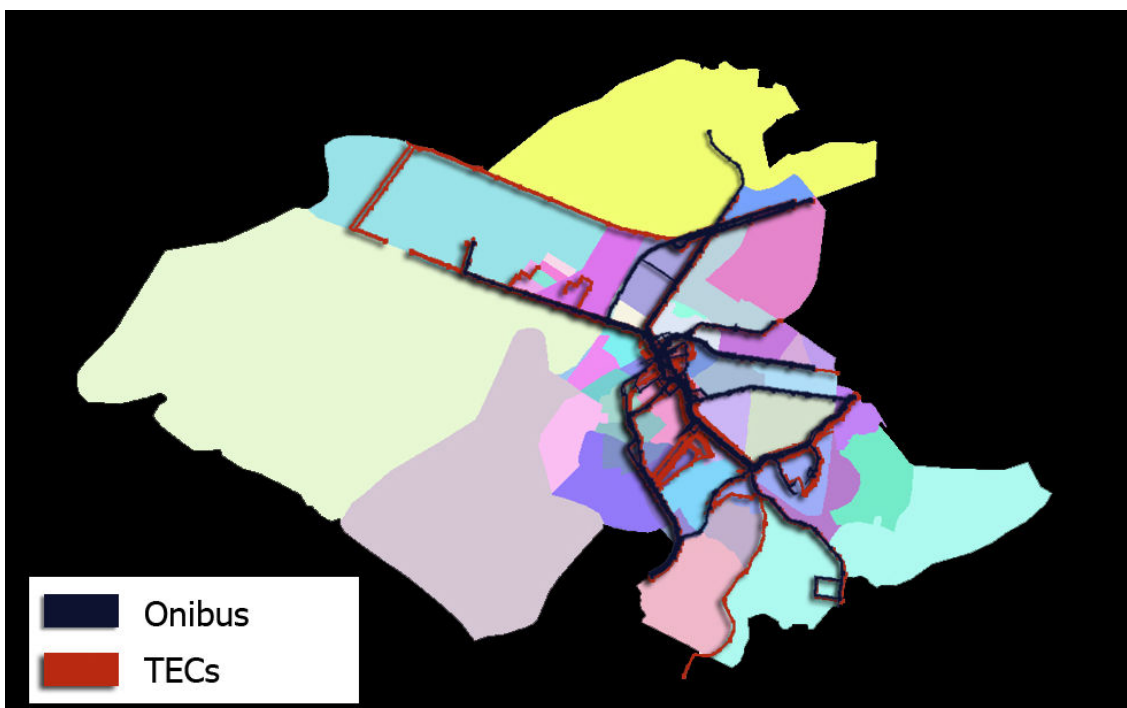


Figura 21: Cruzamento das coberturas de Ônibus e TECs.

Na figura acima, percebe-se uma ligeira vantagem na cobertura para os TECs, mostrando uma pequena, mas significativa vantagem na capilaridade pelo bairro. Ao norte, no bairro dos Jesuítas, a Oeste, em São Fernando e em alguns lugares ao Sul, como Venda de Varanda e Nova Sepetiba, o atendimento se dá quase que exclusivamente pelos TECs.

Operadores	05
Número de Linhas de Ônibus	30
Frota	607
Passageiro médio/mês	2 061.551

Tabela 8: Dados operacionais do transporte por ônibus de Santa Cruz. Fonte: SMTU(2010)

Operadores	05
Número de Linhas de TECs	20
Frota	423
Passageiro médio/mês	1 207.800

Tabela 9: Dados operacionais do transporte por TECs de Santa Cruz. Fonte: SMTU(2010)

Segundo estes dados, fornecidos pela SMTR, o sistema de transporte TECs corresponde a quase 60% da oferta de transportes do bairro

Operadores	07
Número de Linhas de Ônibus	79

Tabela 10: Dados operacionais do transporte por Ônibus que servem o bairro de Botafogo. Fonte: SMTU(2010)

O problema da oferta de transportes é acentuado pela irregularidade da oferta e das constantes mudanças nas políticas públicas. Frequentemente os órgãos reguladores realizam vistorias e *blitzes* e detectam irregularidades na operação dos transportes rodoviários, sejam eles realizados pelos ônibus ou TECs. De acordo com a SMTR(2010), em 2009 a oferta de ônibus em Santa Cruz recuou 36%, saindo de 42 para 27 linhas, muitas delas sendo extintas por irregularidades como veículos utilizados além de sua vida útil e falta de manutenção. Desta forma, o Transporte alternativo pode avançar no atendimento a demanda reprimida, pois a fiscalização não foi realizada proporcionalmente em relação a que foi feita para as empresas de ônibus. Aqui cabe ressaltar que este numero poderá sofrer alterações caso seja posto em prática os BRSs propostos pela SMTR(2011). Neste caso, a frota de Botafogo cairá para:

Operadores	01(Consórcio Intersul)
Número de Linhas de Ônibus	38
Frota	116

Figura 22: Dados operacionais do transporte por Ônibus em Botafogo pós-BRS. Fonte: SMTU(2011)

Desta forma, o excedente da frota poderá ser utilizado para equilibrar a oferta de transportes em outros bairros da RMRJ, inclusive o bairro de Santa Cruz, haja visto sua carência de mobilidade.

Abaixo segue o panorama atual das linhas de ônibus no bairro (os números entre parênteses representam linhas que foram substituídas. Ex.: 885(882) – significa que a linha 885 absorveu a linha 882. Logo após o itinerário, temos o número de carros (frota) da linha.

Traçando um comparativo com o bairro de Botafogo temos 79 linhas de ônibus operando no bairro SMTR(2010), o que significa 293% da oferta de linhas de ônibus em Santa Cruz. Considerando que a população de Santa Cruz é 257% maior que a de Botafogo, temos, portanto, uma disparidade clara na oferta de transportes públicos, somente comparando a oferta de ônibus nos dois bairros. Este fato evidencia a importância na busca da igualdade de oportunidade no acesso as atividades da cidade, que apenas evidenciam-se quando da análise do aspecto cultural.

Linhas de ônibus do bairro Santa Cruz

1. **388** Santa Cruz - Carioca (via Av. Brasil - Expresso) 14
2. **750** (390) Sepetiba - Coelho Neto 12
3. **752** (368) Conjunto dos Palmares - Coelho Neto 6
4. **754** (380) São Fernando - Coelho Neto (via Santa Cruz) 6
5. **756** (E01) Santa Cruz - Coelho Neto 12
6. **759** (388) Cesarao - Coelho Neto 15
7. **804** (s03) Largo do Arao - Campo Grande (via Felipe Cardoso) 25
8. **807** (825) Jesuítas - Santa Cruz (circular) 3
9. **813** REGULAR ANTIGA S03 ESPECIAL3 Manguariba - Santa Cruz - 5
10. **825** Jesuítas - Campo Grande (via Santa Cruz) 9
11. **839** Cesarao - Campo Grande (via Urucânia) circular 10
12. **840** Sao Fernando - Campo Grande (via Av. Joao XXIII) 17
13. **858** Sao Fernando - Campo Grande (via Paciencia) 14+8(Via Conj. Alvorada)=2259
14. **870** Sepetiba - Bangu (via Cesarao) 10+9 (parcial)+22(regular)=41
15. **871** Sepetiba - Campo Grande 10
16. **872** Nova Sepetiba - Campo Grande (via Areia Branca) 10
17. **873** Santa Cruz - Campo Grande (via 7 de Abril Gouveias) 11
18. **878** (882) Santa Cruz - Alvorada (via Avenida Dom Joao VI) 18
19. **882** Barra da Tijuca (via Avenida Dom Joao VI) 38
20. **885** (882)Piraque - Santa Cruz (via Pedra de Guaratiba) 10
21. **892** Sao Benedito - Santa Cruz (via Matadouro) Circular 2
22. **898** (s03) Sepetiba - Campo Grande (via Estrada do Campinho) 35
23. **2303** (s015) Cesarao - Carioca (via Palmares e P. Vargas) 20

24. **2304** (390)Sepetiba - Carioca (via Padre G. Decaminada) 5
25. **2335** (1136)Santa Cruz - Castelo (via Barra da Tijuca) 27
26. **2337** (1135)Santa Cruz - Castelo (via Sepetiba) 8
27. **2802** (1135)Santa Cruz - Barra da Tijuca (via Américas) 12

Cabe aqui lembrar que o transporte cicloviário constitui uma opção válida para aumentar a mobilidade dos moradores de periferia, uma vez que possui o menor consumo energético de um meio de transporte. Em alguns estudos, é considerado mais econômico que andar a pé, como no realizado por DeMorro(2011)

4.2.1.3 Oferta de atividades culturais no Bairro

- Shopping Santa Cruz
- Ecomuseu do Quarteirão do Matadouro – NOPH
- Vila Olímpica Oscar Schmidt
- Espaço Ser cidadão
- Lona Cultural Sandra de Sá
- Cidade das Crianças Leonel Brizola
- Praças: No bairro, existem 93 praças, mas 20 delas (20%) não são equipadas com refletores, bancos ou quadras, representando um enorme vazio urbano.

4.2.2 Demografia

Segue abaixo algumas das análises permitidas pelo cruzamento dos dados socioeconômicos obtidos na pesquisa. Estas análises servirão para traçar um perfil dos moradores do bairro, identificando potencialidades e debilidades. Posteriormente, estes dados serão cruzados com informações referentes a rede de transportes. Os mapas serão exibidos nesta ordem:

- total de domicílios;
- distribuição de alfabetizados (homens/mulheres);
- população economicamente ativa (homens/mulheres);



Figura 23: distribuição dos domicílios no bairro. Fonte IBGE 2000

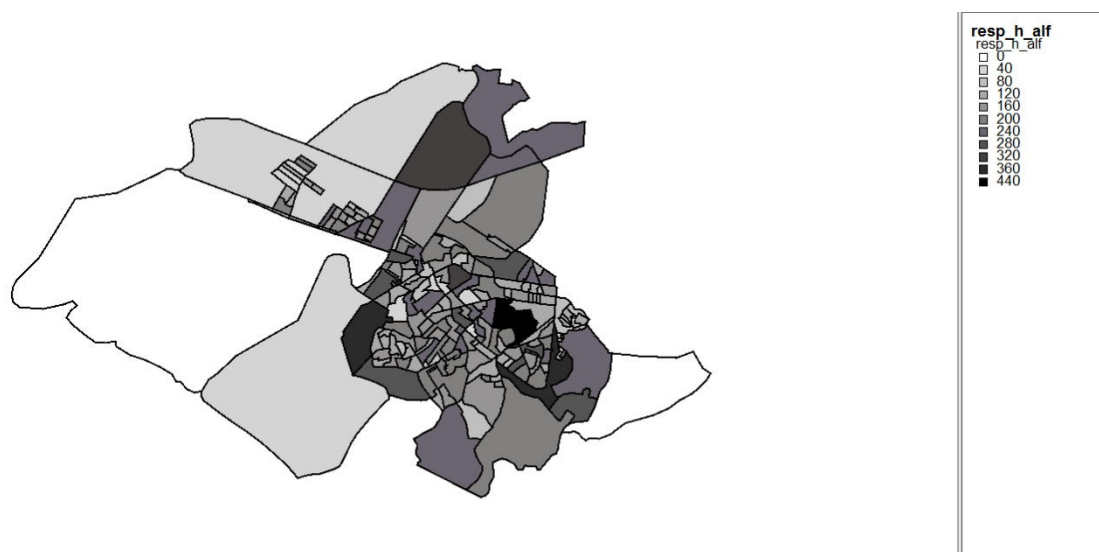


Figura 24: Distribuição de alfabetizados – Homens



Figura 25: Distribuição de alfabetizados – Mulheres

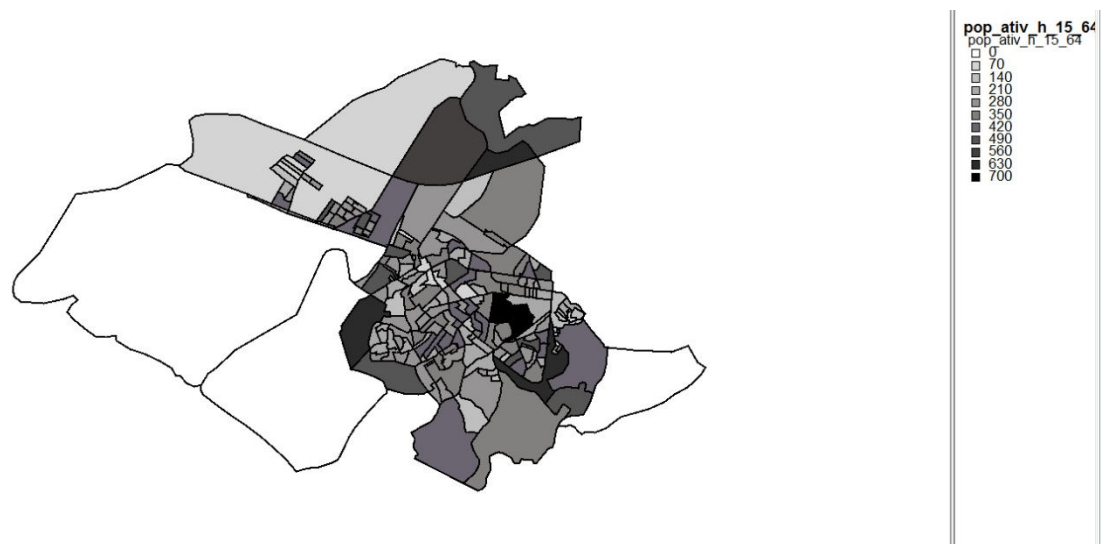


Figura 26: População Economicamente Ativa - Homens

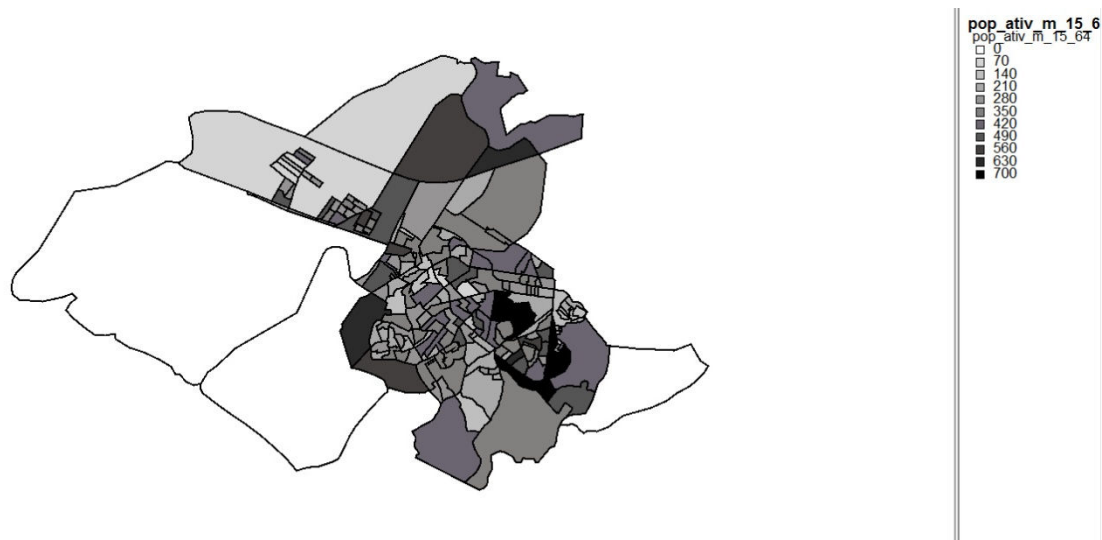


Figura 27 População Economicamente Ativa - Mulheres

4.3 Metodologia

4.3.1 Coleta de dados e abordagem

O acesso as atividades culturais e de lazer foram explorados através de uma análise combinando dados de fontes distintas. Nestas fontes incluem-se dados estatísticos do IBGE, PDTU, Secretaria de Transportes, de Parcelamento dentre outros. Houve também pesquisa *in loco*, com uma pequena amostra para estimar as características dos deslocamentos efetuados pelos moradores até estas atividades.

A disponibilidade de atividades culturais e de lazer revela a disparidade entre este e os bairros mais próximos as centralidades metropolitanas. Enquanto o bairro de Botafogo possui 22 salas de cinema, Santa cruz não possui nenhuma, obrigando os moradores que quiserem assistir a filmes, deslocarem-se para Itaguaí, a 12Km (4 salas), Ou para campo Grande, a 19Km (5 salas). Levando-se em consideração que Botafogo possui 83.000 moradores IBGE(2010), com 4.036 lugares (assentos) temos aproximadamente 20 moradores por lugar. Mesmo se tivéssemos o mesmo número de assentos disponíveis em Santa Cruz, com uma população de 217.333 moradores IBGE, (2010), teríamos uma quantidade de 50 moradores/lugar. Então, para chegar a uma oferta equivalente nos dois bairros, teria de existir uma oferta de 10.850 lugares, aproximadamente 59 salas, sendo que atualmente não há nenhuma. Somente neste exemplo fica clara a exclusão a que e submetida esta parcela da população.

O teatro que existe no bairro insere-se na política das Lonas Culturais, projeto que de certa forma, possibilitou a construção de estruturas de baixo custo com alta capacidade de público, possibilitando aos moradores de bairros periféricos, acesso a eventos musicais, peças de teatro, exposições de arte, espetáculos musicais, de dança dentre outras manifestações artísticas. A lona cultural Sandra de Sá possui um calendário mais espaçado em relação às outras lonas do circuito, realizando poucos eventos por mês, muitas das vezes, passando meses em nenhum evento musical ou peça teatral.

O museu do bairro, o ECOMuseu não pode ter o seu sucesso atrelado a contagem de público, pois sua proposta não é realizar eventos dentro do seu espaço, e sim fomentar atividades nas redondezas. Ainda assim, Walter Vieira Priosti, coordenador, contabiliza 120 visitas/mês ao espaço do museu, um belo casarão reformado, antigo Palacete da Princesa Isabel e freqüentado por estudantes para visitar as pequenas exposições no local e consultar a biblioteca ali instalada.

A coleta das informações in loco serão feitas no Shopping Santa Cruz, ponto central do bairro e a opção de lazer mais relevante do bairro. O horário da coleta foi escolhido com base nos estudos de Portugal & Goldner(2003, pp. 77-80), no qual conclui que o movimento concentra-se na sexta e no sábado, entre as 16 e 20h. O tamanho da mostra se deu através de método estatístico, que nos permitirá ter 90% de confiança e erro máximo de 5%, como dito em Levine, Berenson, & Stephan(2000). Neste caso cerca de 203 pessoas participaram da pesquisa.

O questionário buscou, de forma simplificada, a obtenção de informações como gênero, bairro onde mora, meio de transporte, atividades culturais a que costuma participar e faixa salarial. Estes dados serão integrados ao software para podermos geolocalizar estas informações, e sabermos como esta mostra se distribui ao longo do bairro.

- Os critérios a serem aplicados para analisar a acessibilidade as atividades culturais/de lazer serão: Quais são os custos envolvidos no acesso as atividades culturais?Qual é o alcance para uma viagem a pé a partir de vários pontos na área escolhida?

- Quanto tempo é gasto para acessar as atividades culturais e de lazer mais próximas?
- Onde encontramos as maiores dificuldades de acesso?

A partir destas respostas, o problema poderá ser tratado sistematicamente, facilitando o processo de planejamento urbano e inclusão social. Este modelo poderá ser utilizado em pesquisas futuras para acessibilidade a outros assuntos, como acesso a hospitais, locais de carência de postos de saúde, escolas, creches etc., bastando para isto inserir os dados específicos à cada assunto em questão, mas sem perder o foco no setor de transportes.

4.3.2 Utilizando as ferramentas

Neste trabalho, optou-se por abranger somente o bairro de Santa Cruz na análise de acessibilidade, pelas suas características geográficas e socioeconômicas. Eventualmente, outros bairros serão citados, mas não configurarão o foco do trabalho, servindo apenas a título de comparação. Dito isto, deve-se mostrar as fontes de dados consultadas no caso:

Arquivos contendo informações do Transporte Alternativo, no formato ArcView;

As informações de pontos de parada foram mescladas de três fontes distintas: As de cunho público, contidas nos sites como Apontador, Google Maps e Google Earth, as contidas no site RioOnibus, e em pesquisa *in loco*, pois, especialmente se tratando de TECs, onde a operação não costuma respeitar pontos de parada, e em certos trechos onde não há operação das linhas de ônibus, não existiam informações nos órgãos de controle;

As informações de zoneamento foram obtidas na Coordenadoria Geral de Controle do Parcelamento e das Edificações;

A divisão de sub-bairros constituiu objeto de intensa pesquisa, pois não havia informações disponíveis, somente no conhecimento popular. O cruzamento das informações da pesquisa *in loco* com pesquisas na internet foi crucial para obter um mapa preciso das localidades dentro do bairro, chamada pelo IBGE de subdistritos. Vale ressaltar que a divisão de regiões contidas nas instituições não bate com a divisão real dos subdistritos, cabendo aqui algumas adaptações. No caso, o Bairro possui 59 subdistritos, e 190 setores censitários. Após o agrupamento dos setores em bairros, temos um panorama que posteriormente será cedido as Secretarias pois reflete com precisão a situação dos subdistritos de Santa Cruz na atualidade;

O levantamento das atividades e equipamentos culturais/de lazer no bairro, por pesquisa *in loco* e pesquisa documental;

Na seqüência, após a inserção das informações no software, algumas configurações adicionais devem ser feitas, assim como algumas estimativas.

- nível de escolaridade, que permite aproximar quais comunidades estariam mais propensas a frequentar atividades cultural e de lazer;
- população ativa, a fim de localizar onde concentra-se a população com trabalho regular e formal;
- níveis de renda, de forma a mapear quais comunidades tem mais possibilidades de usufruir das atividades culturais disponíveis;
- opções disponíveis de atividades culturais e de lazer, objetivando entender as possibilidades da população no que diz respeito a este tipo de atividades do grupo não-trabalho;

A pesquisa pelo nível de escolaridade revelou que existe uma concentração da população na faixa que vai de 01 a 08 anos de estudo (Figura 28). Este dado indica que a baixa escolaridade da maioria da população a torna menos propícia a conhecer e fazer parte das atividades culturais. Na faixa menos escolarizada, a comunidade do Zeppelin, Rodo e Favela do Aço, foram os que apresentaram enorme contingente nesta situação. Na outra ponta, com 12 anos ou mais de estudo, o Condomínio de Soldados e Sargentos da Aeronáutica e o Centro de Santa Cruz obtiveram bons resultados. A Base Aérea também possui destaque nesta faixa, revelando as melhores condições destas áreas

formadas por militares, sejam aposentados ou na ativa. Segundo o PNE 2011-2020 MEC(2010), a meta futura para o Brasil é elevar a escolaridade média da população para 12 anos de estudo para a população rural. Estando Santa Cruz em uma are urbana, percebe-se a dimensão do atraso em relação a este ponto.



Figura 28: População segundo anos de estudo. Fonte (IBGE, 2006)

A distribuição de renda no bairro evidencia a dificuldade que seus moradores possuem no acompanhamento das atividades disponíveis na cidade. Grande parte da população (40%) pertence a classe D (02 a 05 s.m.), 32% na classe C (05 a 10 s.m.) e 17% na classe E (1/2 s.m). Somando a classe D e E, temos mais da metade da população vivendo com rendimentos abaixo de 5 s.m (Figura 29). Cruzando com o dado *moradores por domicilio*, que indica que 63% das residências possuem 3 ou mais indivíduos, pode-se perceber que a quantidade de renda disponível para atividades culturais e de lazer é muito limitada.

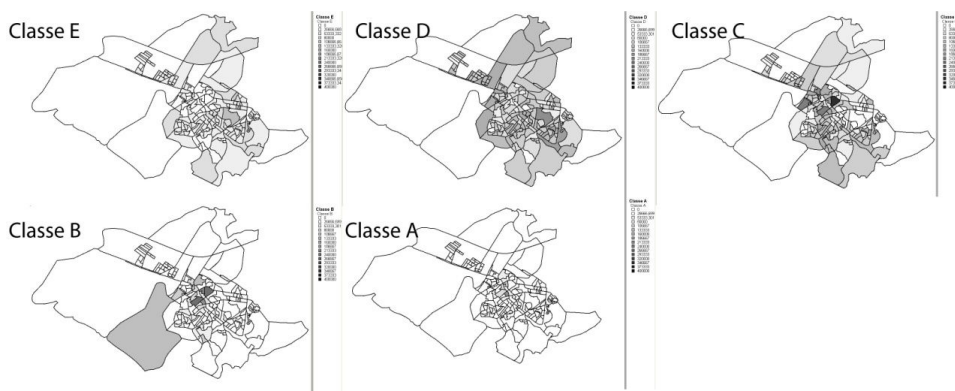


Figura 29: Divisão de classes sociais no bairro. Fonte: (IBGE, 2006)

No bairro, as opções disponíveis de atividades culturais e de lazer incluem o Shopping Santa Cruz, o Ecomuseu do Quarteirão Cultural do Matadouro, a Cidade das Crianças e a Lona Cultural Sandra de Sá. Estas atividades não estão próximas entre si e

somente o Shopping fica disponível todos os dias. Para uma população de 217.333 IBGE(2010), têm-se a dimensão da exclusão social imputada a este bairro. Para ir ao cinema, os moradores tem de ir para outro bairro, Campo Grande ou Itaguaí, pois não existe cinema em Santa Cruz, enquanto bairros como Botafogo (pop. 79.588 IBGE(2010), possui 4 cinemas com 19 salas com capacidade para 3.474 pessoas. A baixa oferta de opções, seja por falta de interesse comercial ou falta de iniciativa do poder público, distancia cada vez mais a população de uma experiência social plena e melhoria na qualidade de vida.

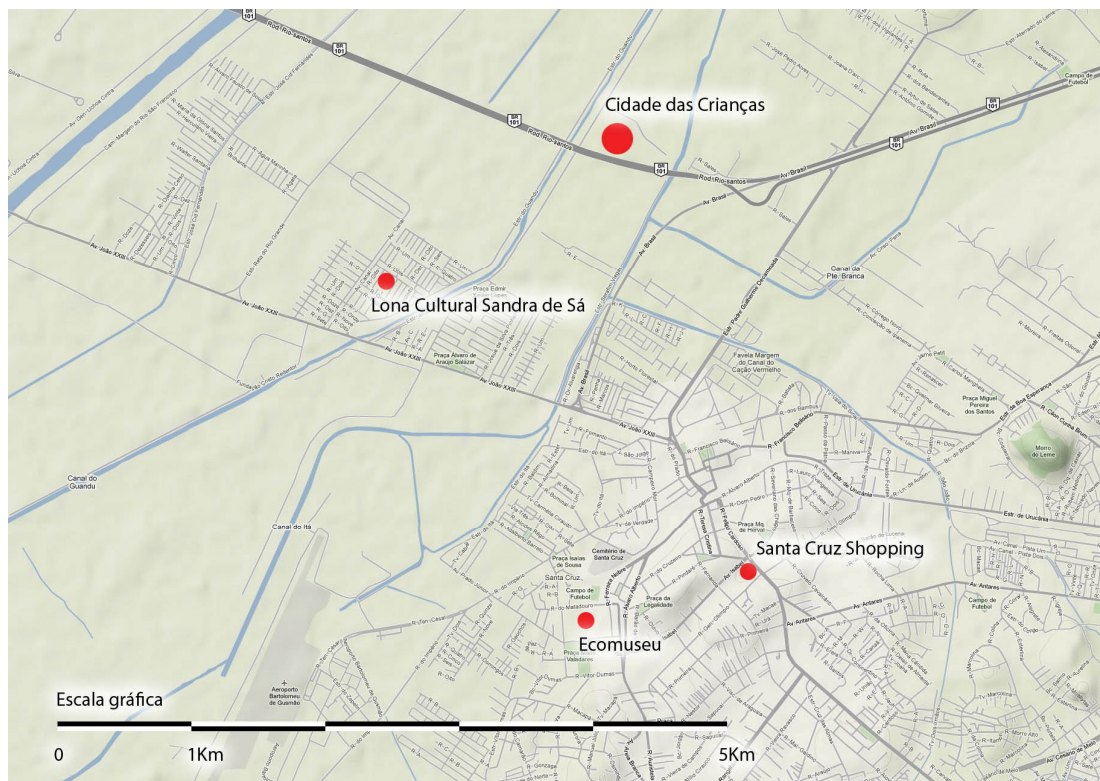


Figura 30: Opções de atividades culturais no bairro. Detalhe: o Santa Cruz Shopping fica no centro comercial de Santa Cruz



Figura 31: Opções de atividades culturais no bairro de Botafogo

5 CONCLUSÕES

Este trabalho buscou abordar aspectos da vida dos moradores de áreas carentes e insere-se na pequena área de trabalhos realizados anteriormente, buscando identificar as debilidades envolvidas na busca por acessibilidade a atividades culturais. De início, pode-se perceber a complexidade do problema visto a dificuldade de obtenção de dados perante os órgãos públicos, muitas vezes não pela inexistência, mas pela falta de integração entre as bases de informações, que prejudica análises mais profundas em todos os campos.

A maior parte das pesquisas relacionadas exclusão social e acessibilidade examinam viagens para o trabalho, escolas e outras atividades sociais. Entretanto, temos amplas evidências que mostram como atividades culturais podem ser importantes para reduzir desvantagens sociais, bem como auxiliando as pessoas a buscarem, com autonomia, a resolução de seus próprios problemas.

Neste sentido verifica-se que a busca por atividades culturais e de lazer podem gerar diferentes tipos de viagens, e que nem sempre são incluídas em pesquisas como o Plano Diretor, no qual não se pode desagregar as viagens de lazer para coletar informações sobre viagens a praças ou zoológicos, por exemplo. Algumas adaptações obtenção dos dados tiveram de ser feitas.

A experiência internacional mostra as vantagens de se inculcir a “cultura” de consumir cultura como forma real e sustentável de inclusão social, permitindo que um novo mercado surja e com sua capacidade de gerar emprego e renda, reduza as desvantagens impostas pela divisão de classes e vontades do capital. Esta geração de emprego condiz não somente a oferta de serviços de apoio em atividades já existentes, mas na formação de cidadãos capazes de produzir bens culturais, como artesãos, músicos dançarinos etc. Alguns destes podem ter a cultura como a única forma de inserção no mercado de trabalho, e este dado ganha relevância quando estão envolvidas pessoas de baixa renda.

A diversificação das fontes de custeio e a inserção do consumo de cultura em programas educacionais formaram a base do mercado cultural em todos os países desenvolvidos, e pode ser utilizado como exemplo no caso brasileiro.

Curiosamente, a pesquisa encontrou em alguns trabalhos, como no de Johnson, Currie, & Stanley(2010) evidências de que a posse de carro não tem influência positiva ou negativa nas viagens a atividades culturais, o que ressalta a tese de que a distância que separa os cidadãos destas atividades pode ser a cultura/informação. O incentivo a participação cultural, seja de forma ativa, produzindo conteúdo ou seja de forma passiva, somente como expectador, é uma forma eficiente de permitir que as famílias excluídas socialmente melhorem a sua condição e ganhem qualidade de vida, tendo uma experiência social mais completa. Muito há de ser feito neste sentido.

Se a capilaridade obtida pela inclusão do transporte alternativo na oferta de transportes do bairro permitiu a expansão espraiada do bairro, pelo aumento súbito da acessibilidade local, por outro permitiu a comunidades antes mal atendidas pelo sistema público de ônibus sua inclusão na malha viária e melhoria significativa de acessibilidade, principalmente em horários e datas costumeiramente de parca oferta (horários noturnos, fins de semana e feriados).

A forma de consumir e produzir cultura modificou-se muito. Com o advento dos meios digitais, é possível ter contato com a informação o tempo inteiro, vinte e quatro horas por dia, sem barreiras geográficas. Se em algum lugar do planeta for possível uma conexão com a internet, é possível ter contato com livros, revistas, jornais, filmes, shows musicais, peças de teatro e outros eventos.

No Brasil, o Programa Brasil Conectado CGPID(2010) prevê o aumento da base instalada para o acesso a internet, fixando limites mínimos de qualidade de serviço e custos para a população. Desta forma, espera-se que a oferta de banda larga pelo Brasil suba de 11.357km de cabos em 2010 para 38.803km em 2014 CGPID(2010). Com isso espera-se que exista o acesso da população desfavorecida a esse tipo de conteúdo que pode minimizar a distância da bagagem cultural absorvida pelas camadas de maior

poder aquisitivo da população da cidade. Não resolve, porém, a questão da renda, mas é um importante passo rumo ao equilíbrio de oportunidades.

É importante destacar que a simples conexão com a internet é apenas parte da tentativa de estabelecer uma similitude de oportunidade de acessos, mas o contato físico não é substituível, e isto tampouco é desejado. O contato físico com as manifestações culturais é imprescindível para a conexão com esta parte da vida urbana que muitos passam a existência sem fruir. Desta forma poderão ser criados vínculos tais que fornecem opções tanto de entretenimento quanto de fonte de renda, produzindo conteúdo e esse inserido no mercado de trabalho, podendo até mesmo, destacar-se da sua classe social original e alcançar novos patamares de receita. Para moradores de bairros suburbanos, e neste caso específico, de Santa Cruz, o distanciamento dos grandes centros de emprego e a baixa escolaridade dos moradores não permite que este “salto” aconteça, criando um círculo vicioso, que perpetua a exclusão social.

O fato de ser um bairro geograficamente distante do centro político e financeiro da Região Metropolitana aliado aos altos custos e pouca oferta de transportes faz com que seus moradores usufruam somente as atividades que estão em seu entorno próximo, sendo, em sua grande maioria, privados de outras opções de lazer que estão fora da área do bairro, como teatros e até mesmo cinema, forma de entretenimento bastante popular nos dias de hoje. O sistema de transportes, ao longo do tempo, teve impacto negativo neste aspecto, pois, a oferta formal, representada pelos ônibus e pelo trem, não compartilhou da mesma florescência do mercado de automóveis particulares. Esta diferença de foco acaba por distanciar cada vez mais as pessoas que não podem arcar com a aquisição e os custos de manutenção de um veículo das atividades culturais espalhadas pelo tecido urbano, especialmente as localizadas nos grandes centros, que no caso de Santa Cruz, encontram-se, no mínimo, a 40km, no caso da Barra da Tijuca.

Os maiores impactos sociais de um possível aumento de participação nas atividades culturais, e que outros programas não podem alcançar, surgem a partir da capacidade de ajudar as pessoas a pensar criticamente e questionar as suas experiências e as dos outros, não em um grupo de discussão, mas com toda a magia, cor, simbolismo, sentimento e criatividade que oferecem as artes. É no ato criativo que se encontra a

capacitação através da criatividade e ganho de conhecimento, que acaba por promover a inclusão social.

É pouco provável que apenas uma mudança no sistema de transportes vá mudar o quadro de exclusão social a que os moradores de Santa Cruz estão sujeitos. A contribuição desta pesquisa está em mostrar que há caminhos que podem mitigar este afastamento provendo uma melhoria local de acesso em áreas atualmente mal servidas de opções de deslocamento ou até mesmo oferta local de atividades nestas áreas. Planejamento do uso do solo em estágios iniciais de ocupação de áreas residenciais também pode auxiliar neste ponto, visto que o bairro ainda vive um momento de especulação imobiliária, prevenindo problemas futuros de acessibilidade.

6 . REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Arantes, S. (Abril de 2006). *MinC libera R\$ 9,4 mi para Cirque du Soleil no Brasil*. Acesso em 2011, disponível em Folha Ilustrada:

<http://www1.folha.uol.com.br/folha/ilustrada/ult90u59903.shtml>

Barat, J. (1978). *Evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE.

Black, M., Ebener, S., Aguilar, P. N., Vidaurre, M., & Morjani, Z. E. (2004). *Using GIS to measure physical accessibility to health care*. Washington DC.: World Health Organization.

Botelho, I. (2001). Dimensões da Cultura e Políticas Públicas. *São Paulo em Perspectiva* , 73-83.

Campos, V. B., & Ramos, R. A. (2008). *Proposta de Indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transportes e uso do solo*. Fonte: Repositorium: <http://repositorium.sdum.uninho.pt/handle/1822/4871>

Canglini, N. G. (2001). *Definiciones en transición*. Buenos Aires: CLACSO.

Cardoso, L. (2007). *Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Departamento de Geografia - UFMG.

Carvalho, M. G. (2005). *A Difusão e integração dos Shopping Centers na cidade: As particularidades do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ-IPPUR.

Cavallieri, F., & Oliveira, S. (2006). *A melhoria das condições de vida de habitantes de assentamentos precários no Rio de Janeiro: uma avaliação preliminar da Meta 11 do Milênio*. Rio de Janeiro: IPP/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

CEPAL/PNUD/OIT. (2008). *Emprego, desenvolvimento humano e trabalho decente: a experiência brasileira recente*. Brasília: CEPAL.

Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. UN-HABITAT.

CGPID. (2010). *Fórum Brasil Conectado - Programa Nacional de Banda Larga (PNBL) - Brasil Conectado*. Acesso em 2011, disponível em Comitê Gestor do Programa de Inclusão Digital (CGPID):
<http://www4.planalto.gov.br/brasilconectado/pnbl>

COELHO NETO, J. T. (1997). *Dicionário Crítico de Política Cultural*. São Paulo: Iluminuras.

Couto, G. (1997). *A responsabilidade civil objetiva no direito brasileiro — O papel de culpa em seu contexto*. Ed. Forense.

DeMorro, C. (05 de 2011). *INFOGRAPHIC: The Energy Efficiency of Movement*. Acesso em 05 de 2011, disponível em Gas2.0:
<http://gas2.org/2011/05/27/infographic-the-energy-efficiency-of-movement/>

DETRO. (2007). *Governo dá início à licitação das vans*. Acesso em Janeiro de 2011, disponível em DETRO-RJ: <http://www.detro.rj.gov.br/index3.php?code=425>

Dias, R. F. (2010). *Procedimento para elaboração do índice de acessibilidade com apoio de Sistema de Informação Geográfica - SIG*. Rio de Janeiro: PET/COPPE/UFRJ.

Dourado, L. A. (2009). A TERRITORIALIDADE NA CIDADE E NA PRAÇA: EM FOCO, A ESTÂNCIA TURÍSTICA ILHA SOLTEIRA – SP . *GeoInterAÇÃO* , 20-38.

Dourado, L. A. (2009). A Territorialidade na cidade e na praça: Em foco,a estância turística Ilha Solteira – SP. *GeoInterAÇÃO* , 20-38.

DUPUY, G. (1998). *El urbanismo de las redes. Teorías y métodos*. Barcelona: Oikos- Tau.

Durand, J. C. (2000). Política e Gestão Cultural nos EUA e na Europa. *Relatório de Pesquisa* (13).

El-Geneidy, A. M., & Levinson, D. M. (2006). *Access to Destinations: Development of Accessibility Measures*. Minnesota: Minnesota Department of Transportation.

Esteves, G. R., Barbosa, S. R., Silva, Ê. P., & Araujo, P. D. (2004). Estimativa dos efeitos da poluição atmosférica sobre a saúde humana: algumas possibilidades metodológicas e teóricas para a cidade de São Paulo. Campinas, São Paulo: Programa de Planejamento de Sistemas Energéticos NIPE/FEM/Unicamp.

FECOMERCIO-RJ. (2008). *Pesquisa Cultura no Brasil*. Rio de Janeiro: FECOMERCIO-RJ.

Garcia, P. P. (2009). *Desenvolvimento Urbano para o Transporte Sustentável. Estudo de Caso Estação Santa Cruz*. Rio de Janeiro: Engenharia de Transportes - COPPE/UFRJ.

Giglio, E. M. (2005). *O comportamento do consumidor* (3 ed.). Cengage Learning Editores.

Gomes, J. d. (2006). *Pobezia e Privação: O pensamento político de Amartya Sen para a construção de uma sociedade democrática*. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS.

Handicap International. (1999). *Poverty Reduction Strategy*. Acesso em Março de 2011, disponível em Handicap International: http://www.making-prsp-inclusive.org/pt/glossario.html?tx_a21glossaryadvancedoutput_pi1%5Bchar%5D=e&cHash=8c765d3510

IBAM. (2005). *Diagnóstico Municipal Integrado*. Roraima: Instituto Brasileiro de Administração Municipal - IBAM.

IBGE. (12 de Abril de 2006). *Aumento da escolaridade feminina reduz fecundidade e mortalidade infantil*. Acesso em 2011, disponível em IBGE:

http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=580&id_pagina=1

IBGE. (2010). *Censo Demográfico*. Acesso em 2011, disponível em IBGE: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/apresentacao.php>

IBGE. (2010). *Censo Demográfico*. Rio de Janeiro: IBGE.

IPEA. (2010). *Objetivos de Desenvolvimento do Milênio: Relatório Nacional de Acompanhamento*. Brasília: IPEA.

IPEA. (2011). *SIPS - Sistema de Indicadores de Percepção Social - Mobilidade Urbana*. Brasília: IPEA.

IPP. (2003). *Notas do Plano Estratégico (nº 2, 3 e 4)*. Rio de Janeiro: Diretoria de Informações Geográficas.

ITRANS. (2004). *Mobilidade e Pobreza - Relatório Final*. Ministério da Justiça.

Jacobs, J. (2000). *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

Joaquim, F. M. (1997). Qualidade de vida nas cidades: O aspecto de acessibilidade às atividades urbanas. *Transporte Humano para um Brasil Urbano*, pp. 50-56.

Johnson, V., Currie, G., & Stanley, J. (2010). *Exploring transport to arts and cultural activities as a facilitator of Social Inclusion*. Australia: Elsevier.

Jones, S. R. (1981). Accessibility measures: a literature review. (T. a. Laboratory, Ed.) *TRRL Report (967)*.

Jornal O GLOBO. (2006). *Milícias expulsam os traficantes de drogas e já controlam 92 favelas da cidade*. Acesso em 10 de 2010, disponível em O Globo RIO: <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2006/12/09/286975035.asp>

Jungblut, C. (06 de Outubro de 2011). *Estatuto aprovado na Câmara prevê que jovens terão desconto até para turismo*. Acesso em Outubro de 2011, disponível em Jornal O GLOBO:
http://200.175.180.15/webclipping/openantt/noticia.php?pg=1&id_cliente=75&id_edicao=12&data=06/10/2011

Kassouf, A. L. (1994). *Wage rate estimation using heckman procedure* (XIV ed.). Revista de Econometria.

Kneib, E. C. (2007). *Contribuição metodológica para avaliação da acessibilidade a pontos de parada de transporte coletivo: estudo aplicado ao Distrito Federal*. Brasília: Programa de Pós Graduação em Transportes. Universidade de Brasília.

Lemos, D. (2004). *Análises das relações existentes entre acessibilidade, mobilidade e desenvolvimento urbano: o caso da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Engenharia de Transportes. UFRJ.

Lemos, D. S. (Dezembro de 2004). ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE O SISTEMA DE TRANSPORTE E A EXCLUSÃO SOCIAL NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *ENCEVISTA*, 6, pp. 36-53.

Levine, D. M., Berenson, M. L., & Stephan, D. (2000). *Estatística: Teoria e Aplicações usando Microsoft Excel em Português*. Rio de Janeiro: LTC.

Lima, K. d. (2010). *O programa Bolsa Família no enfrentamento da pobreza: um instrumento de inclusão social*. Ceará: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará.

Lindemann, F., Campos, V., & Gonçalves, A. (1988). Método de avaliação da acessibilidade viária e sua relação com o uso do solo. *CONGRESSO DE ENSINO E PESQUISA EM TRANSPORTES. 1*, pp. 457-468. Fortaleza: ANPET.

Machado, M. R. (2008). *La Cultura como Factor de Superación Social*. Chile: Seminario Nacional sobre Gestión Cultural Local.

Mattos, Y. (2008). *Ecomuseu da serra de Ouro Preto/MG: morros da Queimada, Santana, São João, São Sebastião e Piedade*. Minas Gerais: Universidade Federal de Ouro Preto – UFOP.

Mattos, Y. (2008). *ECOMuseu da Serra de Ouro Preto/MG: Morros da Queimada, Santana, São João, São Sebastião e Piedade*. Minas Gerais: Universidade Federal de Ouro Preto – UFOP.

MDS. (2010). *Relatório de Avaliação do Plano Plurianual 2008-2011*. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome.

MEC. (Dezembro de 2010). *Meta para o futuro é investir na qualidade e no professor*. Acesso em 2011, disponível em Portal MEC:
http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=16153:meta-s-para-2011-2020-apontam-investimento-na-qualidade-e-no-professor&catid=212&Itemid=86

Metro RIO. (Novembro de 2010). *A Nova Linha 2*. Acesso em Abril de 2011, disponível em Metro RIO:
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:6FVavt1BZMgJ:www.metrorio.com.br/noalinha2.htm+fim+da+esta%C3%A7%C3%A3o+est%C3%A1cio+linha+2+conex%C3%A3o+linha+1+metro&cd=5&hl=en&ct=clnk&gl=br&source=www.google.com.br>

Milazzo, D. (2010). *Rio de Janeiro estreia o Bilhete Único Carioca neste sábado*. Acesso em 2010, disponível em UOL Notícias:
<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2010/11/06/rio-de-janeiro-estrea-o-bilhete-unico-carioca-neste-sabado.jhtm>

MinC. (2010). *Cultura em Números*. Brasília: Ministério da Cultura.

Ministério da Cultura. (Agosto de 2009). *Apresentação Sistema Nacional de Cultura -Ago2009*. Acesso em Março de 2011, disponível em Slideshare.net:
<http://www.slideshare.net/maiscultura/apresentao-sistema-nacional-de-cultura-ago2009-4694899>

MOPEF-CE. (2010). *O PDV - Programa de Demissão Voluntária e a viabilidade para a reintegração dos ex-trabalhadores públicos federais - PDVistas*. Fortaleza - CE: SINTSEF-CE.

Narayan, D. (1999). *Bonds and Bridges: Social Capital And Poverty. Policy Research Working Paper No. 2167*.

Neto, M. (Julho de 2010). *Sobre reforma da lei Rouanet*. Acesso em 29 de 03 de 2011, disponível em SlideShare.net: <http://www.slideshare.net/marcondesneto/sobre-reforma-da-lei-rouanet>

Pacione, M. (2005). *Urban Geography: A Global Perspective*. New York: Routledge.

PDTU. (2005). *Plano diretor da cidade do Rio de Janeiro - Versão preliminar*. Rio de Janeiro: SMTR - Secretaria Municipal de Transportes.

Pereira, C., Araujo, A., & Balassiano, R. (Outubro de 2002). Integração de Sistemas de Transportes como Estratégia de Gerenciamento de Mobilidade. *Anais do XVI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte*, 2, pp. 313-326.

Pires, F. M. (2001). *Uma Contribuição Metodológica para Avaliação dos Padrões de Acessibilidade em Redes Rodoviárias*. Rio de Janeiro: PET/COPPE/UFRJ.

Portal G1. (16 de Março de 2011). *Blog de Bethânia foi aprovado por 'critérios técnicos e jurídicos', diz MinC*. Acesso em 18 de Março de 2011, disponível em G1 Pop & Arte: <http://g1.globo.com/pop-arte/noticia/2011/03/blog-de-bethania-foi-aprovado-por-criterios-tecnicos-e-juridicos-diz-minc.html>

Portugal, L. d., & Goldner, L. G. (2003). *Estudo de Pólos Geradores de Tráfego e de seus Impactos nos Sistemas Viários e de Transportes*. São Paulo: ABDR.

Raia Jr., A. A. (2000). *Acessibilidade e Mobilidade na estimativa de um índice de potencialde viagens utilizando redes neurais artificiais e Sistemas de Informações Geográficas*. São Carlos: USP - Universidade de São Paulo.

Ramos, S., & Lemgruber, J. (2004). *Criminalidade e respostas brasileiras à violência*. Rio de Janeiro: Observatório da Cidadania - IBASE.

Rattner, H. (2002). *Mercosul E Alca: O Futuro Incerto Dos Países Sul-Americanos*. São Paulo: EDUSP.

Raymundo, H. (2009). *Minimizando a desutilidade do transporte urbano de passageiros a partir do ponto de vista do cliente*. São Paulo: WeBlioteca, ANTP.

RIBEIRO, R. E. (2007). *Política fiscal no Brasil: algumas lições do período recente (1995-2006)*. Rio de Janeiro: Instituto de Economia - UFRJ.

ROSA, J. W. (2006). *Transporte e exclusão social: A mobilidade da população de baixa renda da Região Metropolitana de São Paulo e o Trem Metropolitano*. São Paulo: CBTU.

Rosling, H. (Novembro de 2010). *The Joy of Stats*. (BBC Four) Acesso em Novembro de 2010, disponível em BBC Four:
<http://www.youtube.com/watch?v=jbkSRLYSojo&>

Rubim, A. A. (2006). *Políticas Culturais no Brasil. Trajetória e Contemporaneidade*. Acesso em 2010, disponível em FUNDAÇÃO GARIBALDI BRASIL: <http://goo.gl/pgpLg>

Sachsida, A., Loureiro, P. R., & Mendonça, M. J. (2004). *Um Estudo Sobre Retorno em Escolaridade no Brasil*. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Economia.

Santos, M. S. (2002). Museus Brasileiros e política Cultural. *REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS*, 53-73.

SECTTRANS-RJ. (2005). *PDTU-2005 Plano diretor de transporte urbano da região metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro.

Seldin, C. (2008). *As ações culturais e o espaço urbano: o caso do complexo da maré no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: PROURB/FAU/UFRJ.

SEU. (2003). *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. United Kingdom: Office of The Deputy Prime Minister.

Silva, J. C. (20 de Janeiro de 2011). Pró-cultura pretende sanar falhas da Lei Rouanet. (C. Hoje, Entrevistador)

Silva, R. M. (2007). *Fatores condicionantes da escolha do modo de transporte e do local de consumo de pessoas de baixa renda*. Rio de Janeiro: PET/COPPE/UFRJ.

Silveira, C. B. (2004). *O Entrelaçamento Urbano-Cultural: Centralidade e memória na Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ.

Silveira, M. O. (2010). *Mobilidade Sustentável: A Bicicleta como um meio de transporte integrado*. Rio de Janeiro: Programa de Engenharia de transportes - COPPE/UFRJ.

SMAC - Secretaria Municipal de Meio Ambiente. (Abril de 2010). *Rio Capital Bicicleta*. Acesso em Maio de 2011, disponível em Prefeitura do Rio de Janeiro: http://www.ta.org.br/site/Banco/1ciclório/IMG/Malha_cicloviária.jpg

SMTR. (Março de 2011). Secretaria Municipal de Transportes. Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SMU. (2006). *Relatório da Revisão do Plano Diretor Decenal da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: PCRJ | Secretaria Municipal de Urbanismo | Coordenadoria Geral de Planejamento Urbano.

SMU/IPP/SMTR. (2007). *Avaliação dos impactos da Implantação do pólo siderúrgico e investimentos em infraestrutura na região metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro / SMU/IPP/SMTR.

Supervia. (2011). *Supervia - Informações para Mídia*. Acesso em 2011, disponível em Supervia - Trens Urbanos: <http://www.supervia.com.br/midia.php>

Transportes Zona Oeste. (Maio de 2011). Acesso em 2011, disponível em Wikipedia: http://pt.wikipedia.org/wiki/Transportes_Zona_Oeste

URSPIC. (2008). *Urban Redevelopment and Social Polarisation*. Acesso em 2009, disponível em Economia Urbana: <http://economiaurbana.files.wordpress.com/2009/03/urspicpres.pdf>

Valin, M. M. (2009). *Uso de softwares livres para o desenvolvimento de SIG WEB de acessibilidade a atrativos turísticos: Estudo de caso da cidade de compinas - SP*. São Paulo: Universidade Estadual de Campinas e Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo - UNICAMP.

Vasconcellos, E. A. (2000). *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume.

Vaz, J. (07 de Fevereiro de 2011). *Google põe acervo dos maiores museus do mundo na web*. Acesso em Fevereiro de 02 de 2011, disponível em Folha - Ilustrada: <http://tecnologia.uol.com.br/ultimas-noticias/redacao/2011/02/01/servico-do-google-permite-visualizar-interior-de-museus-e-obras-de-arte-em-alta-resolucao.jhtm>

Velasco, S. (01 de Fevereiro de 2010). *Projeto de nova Rouanet sob polêmica*. Acesso em Fevereiro de 2011, disponível em Portal da Cultura: <http://www.cultura.gov.br/site/2010/02/01/projeto-de-nova-rouanet-sob-polemica/>

Verissimo, A. A. (2004). *Santa Cruz e a Fazenda Nacional - Notas sobre a situação fundiária*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos.

Volkerling, M. (1996). Deconstructing the difference-engine: A theory of cultural policy. *Cultural Policy* (2), 189-212.

Wikipedia. (Março de 2011). *Agenda 21*. Acesso em Março de 2011, disponível em Wikipedia: http://pt.wikipedia.org/wiki/Agenda_21