

A LINHA 4 A POBREZA METROPOLITANA

**Investimentos em Metrô
como estratégia de inclusão social**

MarciaBarone - DM/GPM/PML

Como surgiu o tema ?

- Banco Mundial - exigência contratual
- Plano Diretor Estratégico
 - objetivo inclusão social
 - função urbana do Metrô
- Pobreza entra no debate público

? O que o Metrô tem a ver
com a pobreza da metrópole ?

Hoje a pobreza no Brasil é urbana (78%)



E é nas metrópoles que mais cresce a pobreza

	1995	1999		Linha Pobreza
	%	%	milhões	Per Capita
				em s.m.
RMSP	27	39	6,4	1,24
RMBH	31	35	1,4	0,83
RM Fortaleza	46	48	1,3	0,65
RM Recife	57	60	1,8	0,95
Metropolitano	31	37	17,5	
Urbano	31	32	25,0	
Rural	42	40	12,0	
Brasil	33	35	54,4	

Fonte: IPEA com base nos dados do IBGE - Censo, PNAD, POF

OD - RMSP - 42% < 4 sm renda familiar (7,6 mi)

MSP - 35% da população Outros munic - + de 50%

Fatores produtores da pobreza hoje

- desemprego
- queda da renda
- segregação espacial nas periferias

“periferia : fator de reprodução da pobreza “

- carências internas + falta de acessibilidade x
baixa mobilidade x exclusão dos TC = “exílio urbano”
aumenta exclusão social/diminui as oportunidades
/perpetua a pobreza

Motivos da Exclusão dos TC

	até 2 s.m.	2 a 4 s.m.
Condução Cara	45	51
Pontos onibus /Estações Distantes	34	35
Tempo de viagem/de espera	17	11
Condições de viagem	3	2

Fonte : Pesquisa OD /97 e Instituto Itrans

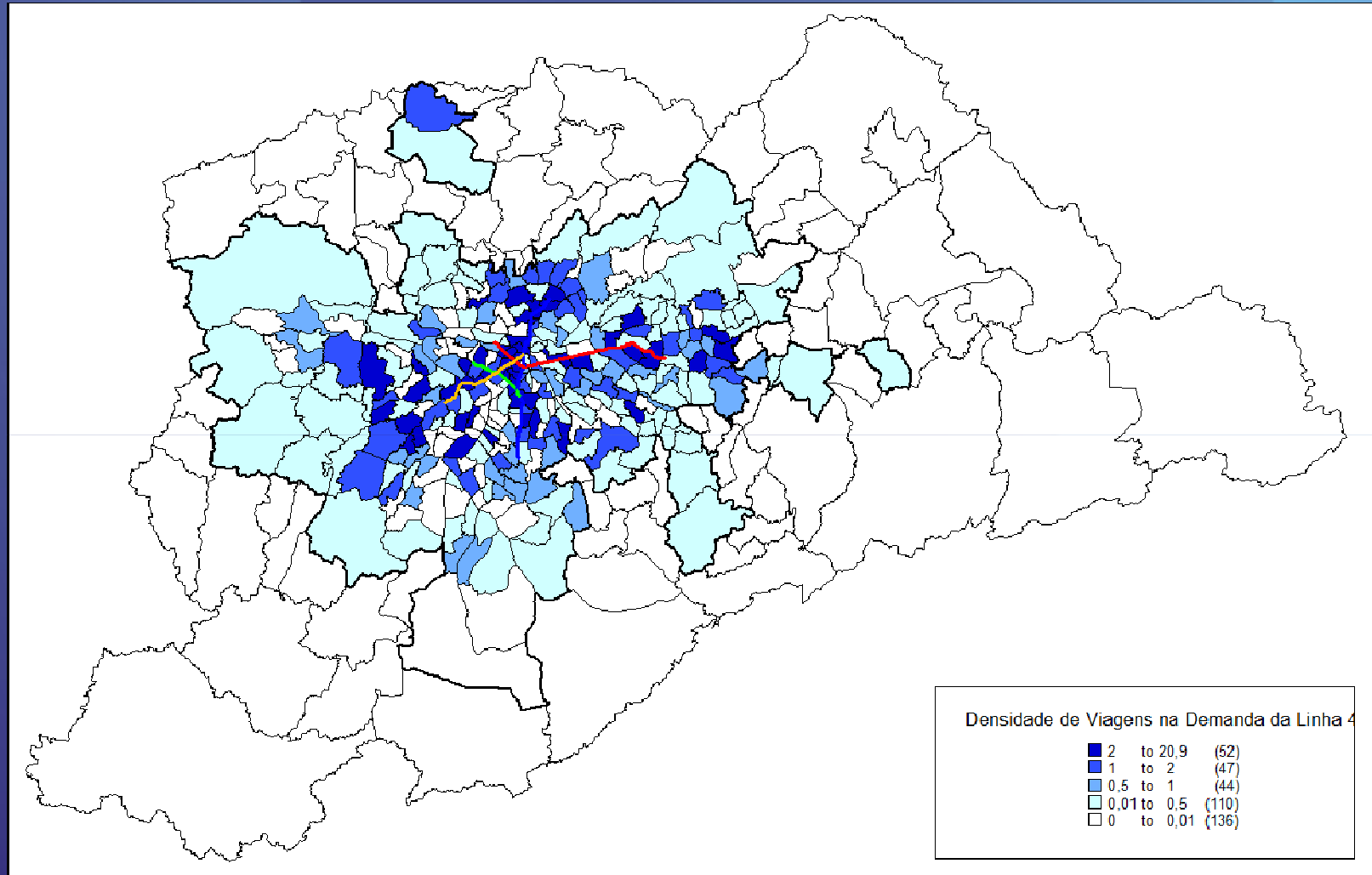
Portanto, para combater a pobreza:

- Políticas de emprego , educação e renda
 - Políticas de combate à exclusão espacial = > acessibilidade
 - políticas de transporte urbano e metropolitano
 - políticas tarifárias
 - políticas de controle do uso do solo que evitem a expulsão
- Metrô - parte importante no combate à exclusão espacial**
- eixo estruturador dessa rede
 - chega aos polos de emprego/serviços
 - investimento público que mais impacta o solo urbano

Melhor exemplo desse argumento : Linha 4

- abrangência de sua área de influência**
- papel na rede de transporte urbana atual**
- possibilidades atuais de controle de uso do solo
(Estatuto da Cidade / Plano Diretor Estratégico)**

Demanda Projetada da Linha 4



Área de influência e a Pobreza



- **79% da pobreza metropolitana (5,8 milhões pobres) residem em suas áreas de influência**

- **área de influência local - 65 mil**

Centro - 25 mil

Pinheiros - 18 mil

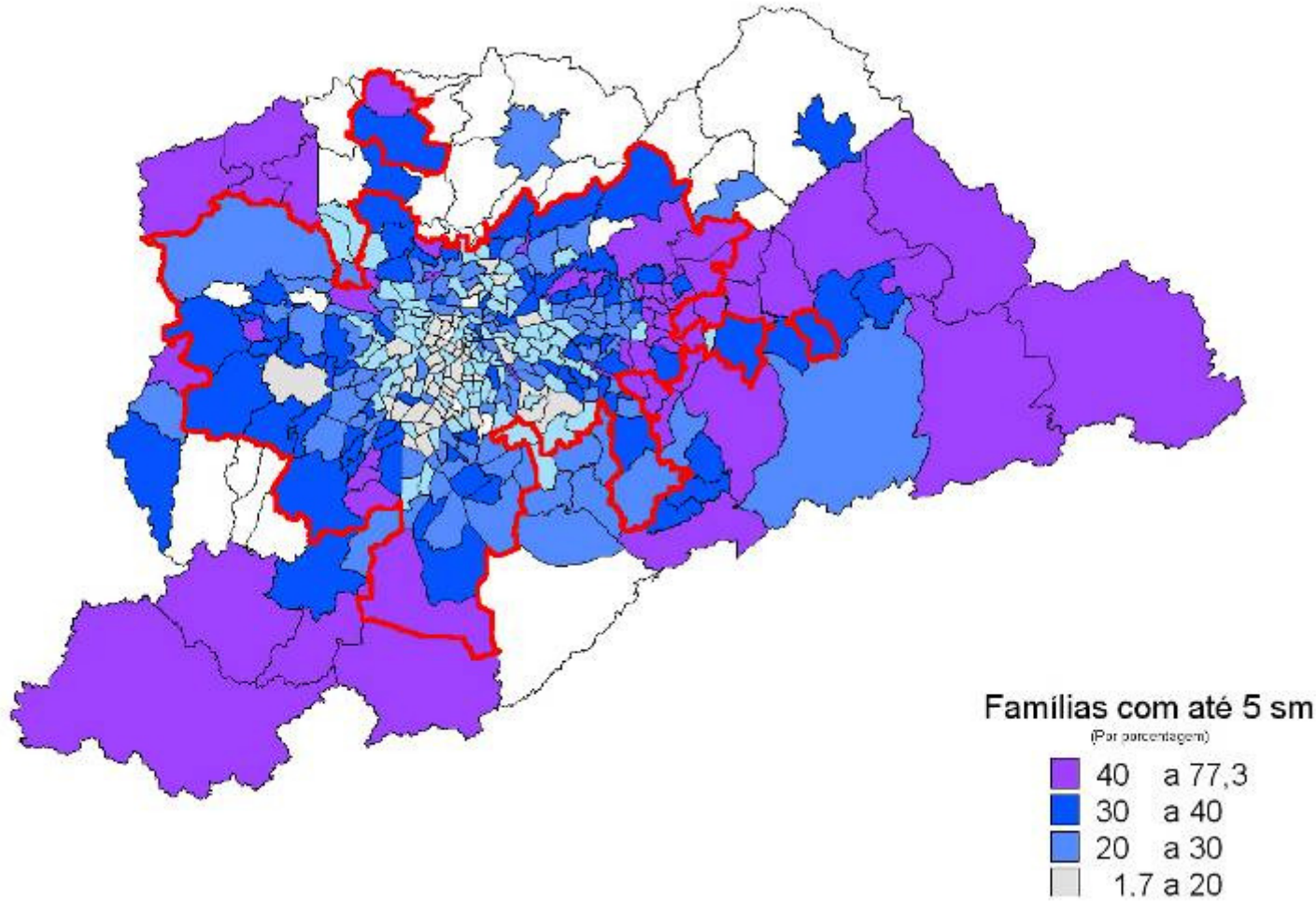
Butantã 22 mil

- **área de influência regional - 630 mil (425 mil nos municípios do SO (53% da população local)**

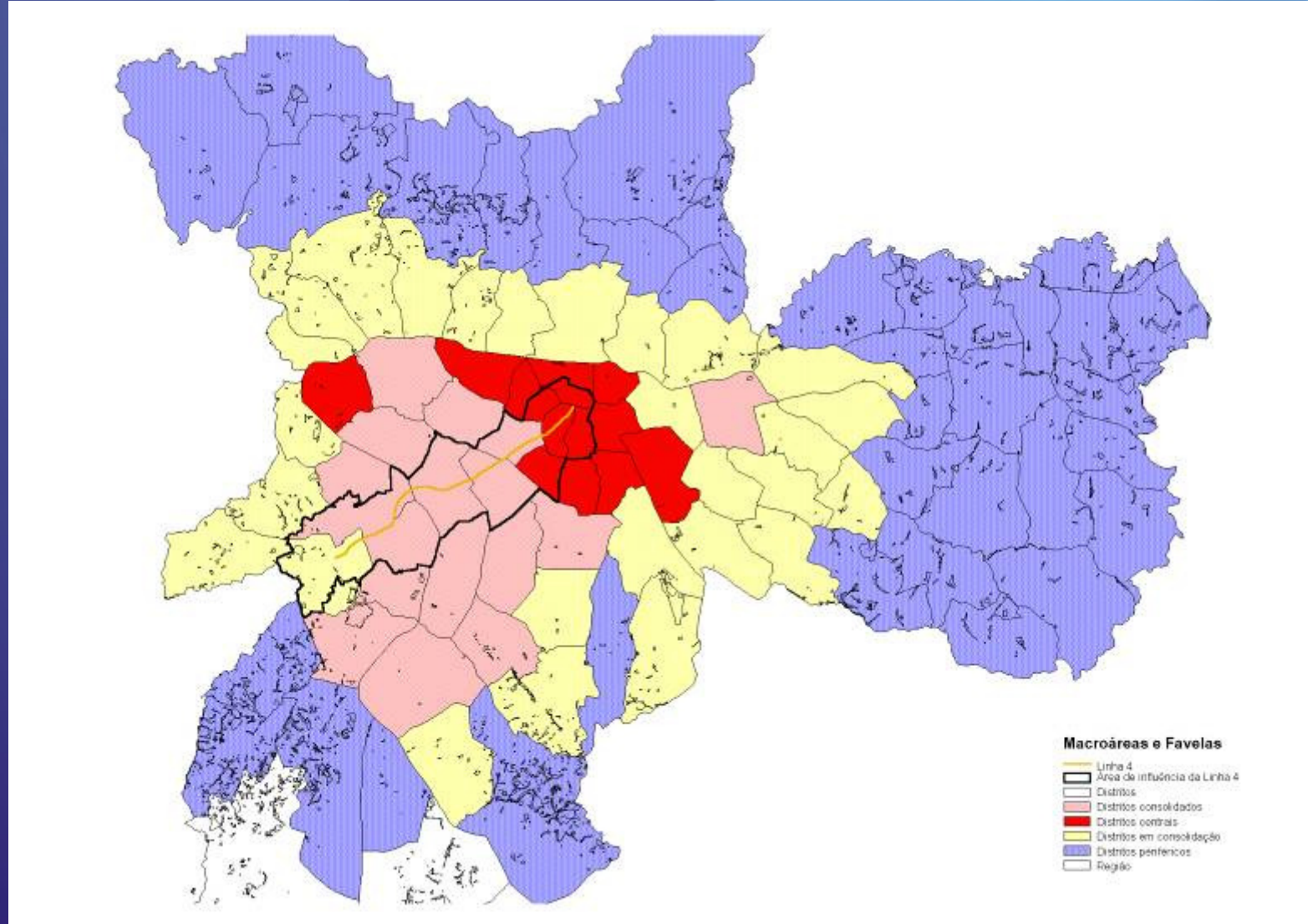
(Famílias pobres - 60 para 120 mil)

- **área de influência metropolitana - 5,1 milhões**

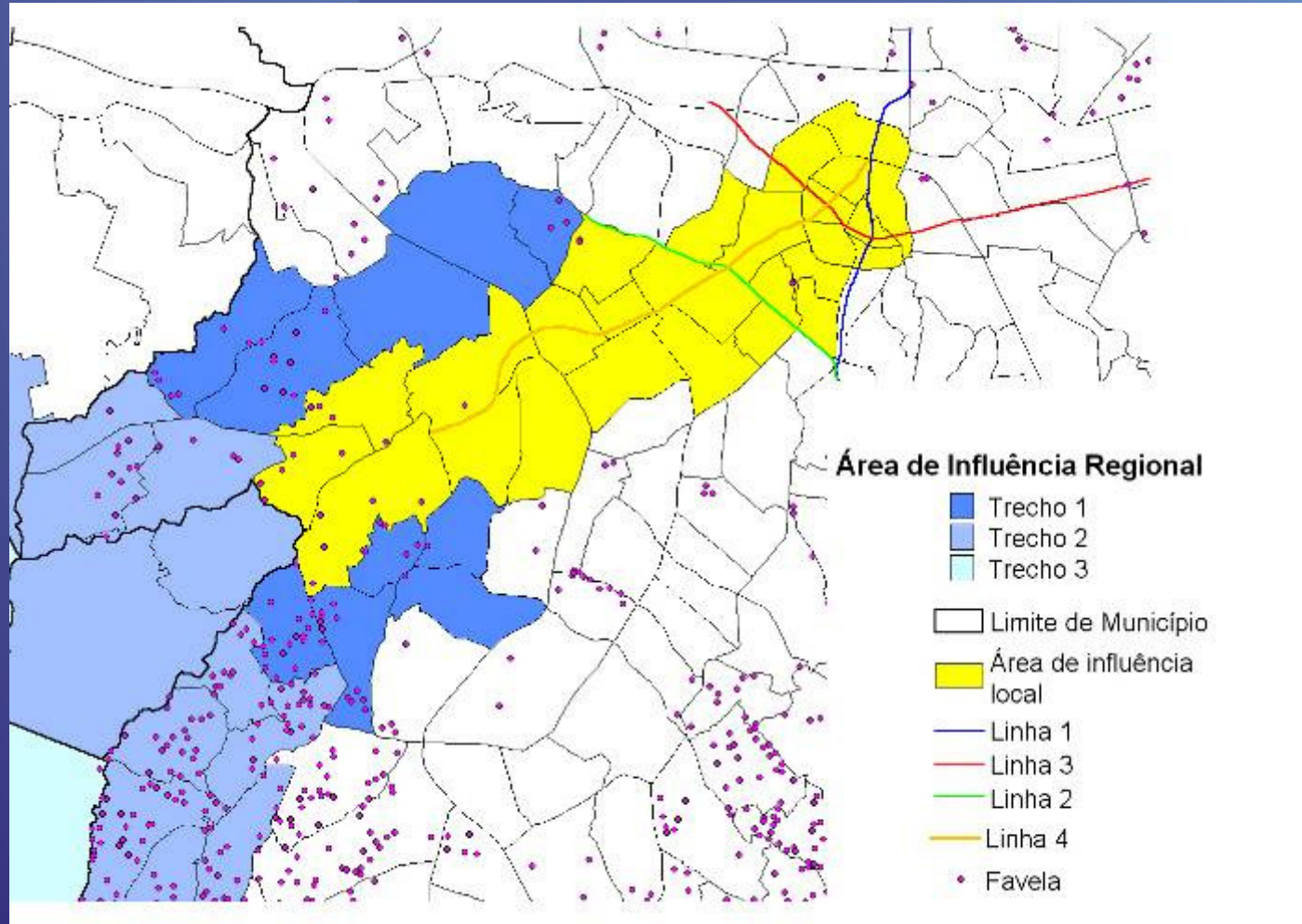
A área de influência da Linha 4 e a pobreza



A Linha 4, as macroáreas e as favelas no MSP



A área de influência regional e as favelas

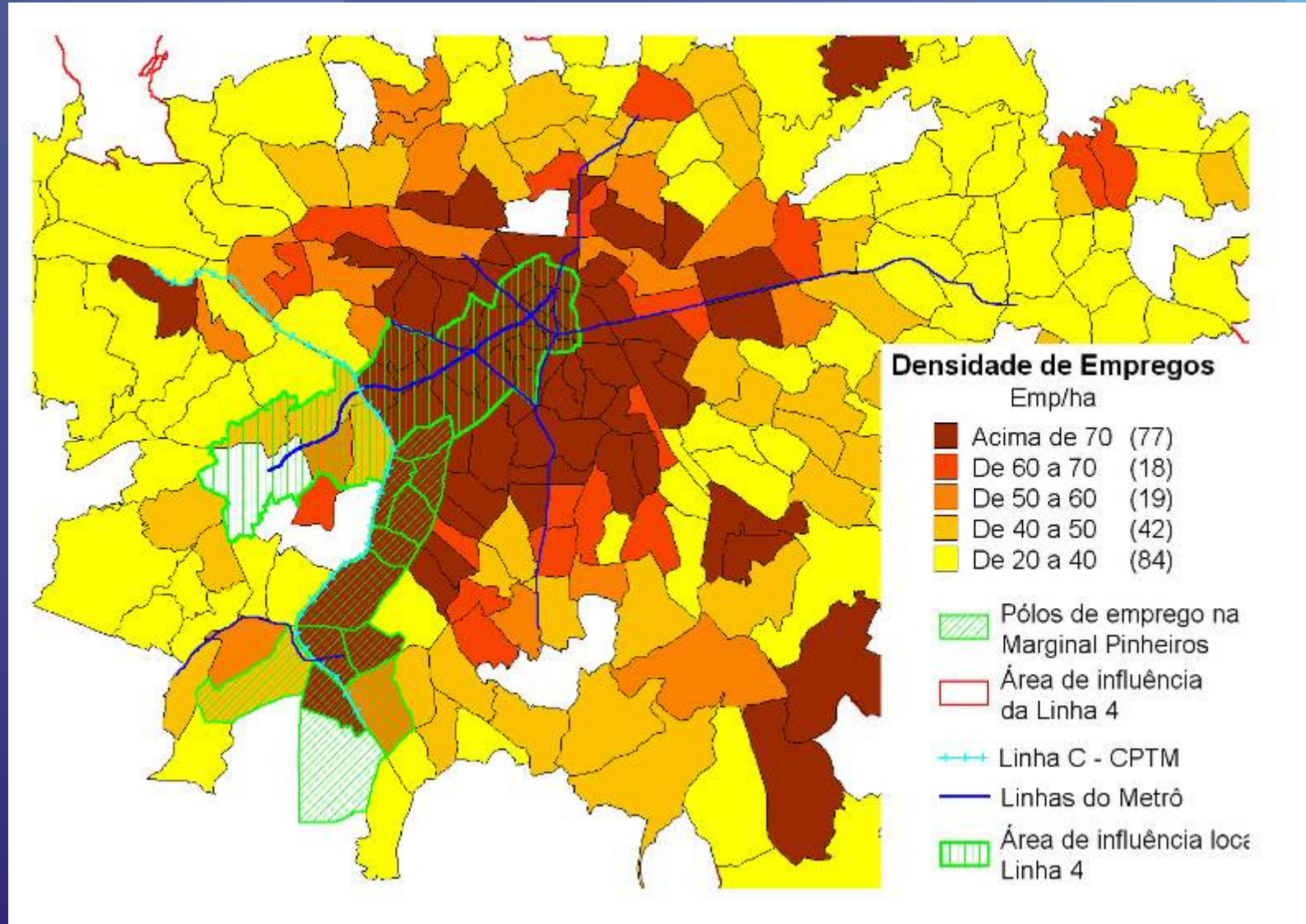


Área do entorno como polo de empregos



- **1.280 milhão de empregos na área de influência local, sendo 35% vagas de baixa qualificação**
 - mais de 930 mil empregos (13,5% da RMSP no entorno, 28% de baixa qualificação)
 - forte dinâmica imobiliária para serviços / residências = empregos baixa qualificação
 - polo sul da Marginal - mais de 350 mil empregos .

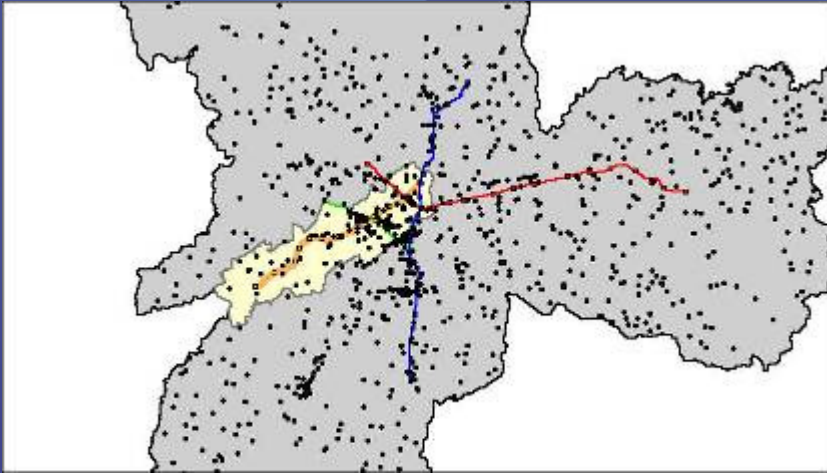
Os empregos na área de influência da linha 4



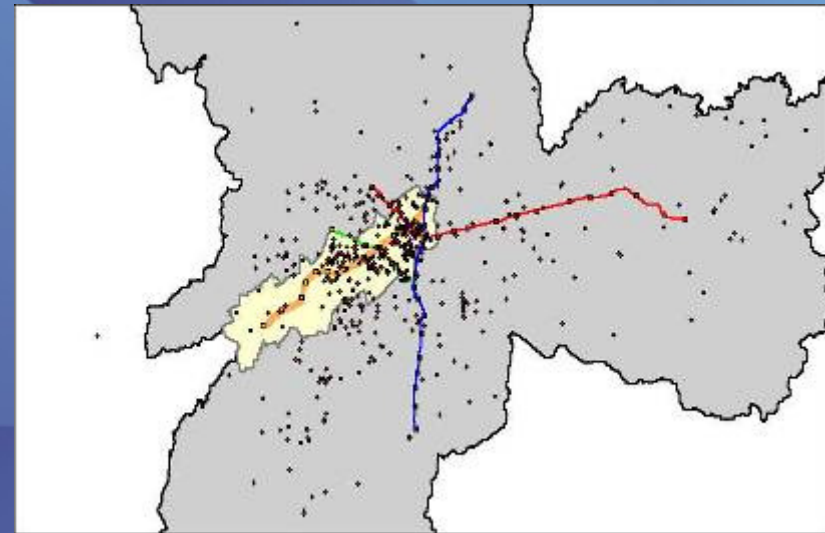
Área do Entorno - polo de serviços



Equipamentos saúde



Equipamentos lazer



Demanda projetada da Linha 4



Apropriação das Economias de Tempo e Distância por Faixa de Renda

Faixa de Renda	Pass/Km economizados na L4 (%)	Economia Média por Viagem	
		De Tempo em Minutos	De distância em Km
até 4 s.m.	44	6,9	1,2
4 a 8 s.m.	34	6,2	0,4
8 a 15 s.m.	15	6,2	0,4
15 e mais	6	4,5	0,29
Economia Média por Viagem		6,2 min	0,56 km

Fonte: Projeções da PROTRAN com faixa de renda atualizada

L4 - acessibilidade dos polos centrais às periferias

Esforços para garantir o Impacto Positivo na Pobreza

- **facilitar o uso do sistema de TC**
- **adequar gastos à sua capacidade de pagamento**
- **evitar a expulsão**

Uso do Sistema



Uso dos modos de transporte pela pobreza

	1997	2002
Ônibus	26,3	21,1
Auto	10,5	11,1
Lotação	0,8	1,9
Metrô	3,9	3,0
Trem	2,7	2,6
A Pé	52,2	55,4
Outros	3,6	4,9
Total	100,0	100,0

Fonte:OD

A Pobreza dentro de cada modo coletivo - 2002

Modo	2 sm	2 a 4	4 a 8	8 a 15	mais 15	total
Ônibus	4	17	25	32	23	100
Metrô	2	11	18	28	42	100
Trem	6	18	31	30	15	100
Total	4	13	20	27	45	100

Fonte:OD

Usuário do Metrô até 4 sm -só 17% usa só Metrô

Uso do bilhete integrado entre eles : 2,5%

Tarifa x capacidade de pagamento



Porcentagem da Renda nos gastos com Viagem (*) 2004

Bilhetes/Viagens	Gasto com Transporte	Faixa de Renda Familiar	
		até 2 sm	2 a 4 sm
% gasta com transporte			
Ônibus Municipal	64,40	16,1	10,7
Ônibus Municipal + Metrô	138,00	34,5	23,0
Ônibus Munic.+ Metrô + Ônibus	202,40	50,6	33,7
Ônibus Intermunicipal	78,20	19,6	13,0
Ônibus Interm. + Metrô	151,80	38,0	25,3
Ônibus Inter. + Ferrovia	151,80	38,0	25,3
Ônibus Inter.+ ônibus Municipal	142,60	35,7	23,8

(*) Valores teóricos, não se considerando o Vale Transporte

Fonte : PML com base nos dados das empresas

Expulsão das populações pobres do entorno

Trecho 3 - Butantã /V, Sonia / Morumbi

- aumento da densidade construtiva

41,5% de aumento Trecho 3 (MSP 32,4)

- queda na densidade populacional (53 para 51)

- aumento da renda média no entorno

Butantã - + 6,95%

Morumbi - +13,3%

V.Sonia -+ 7,69

Expulsão

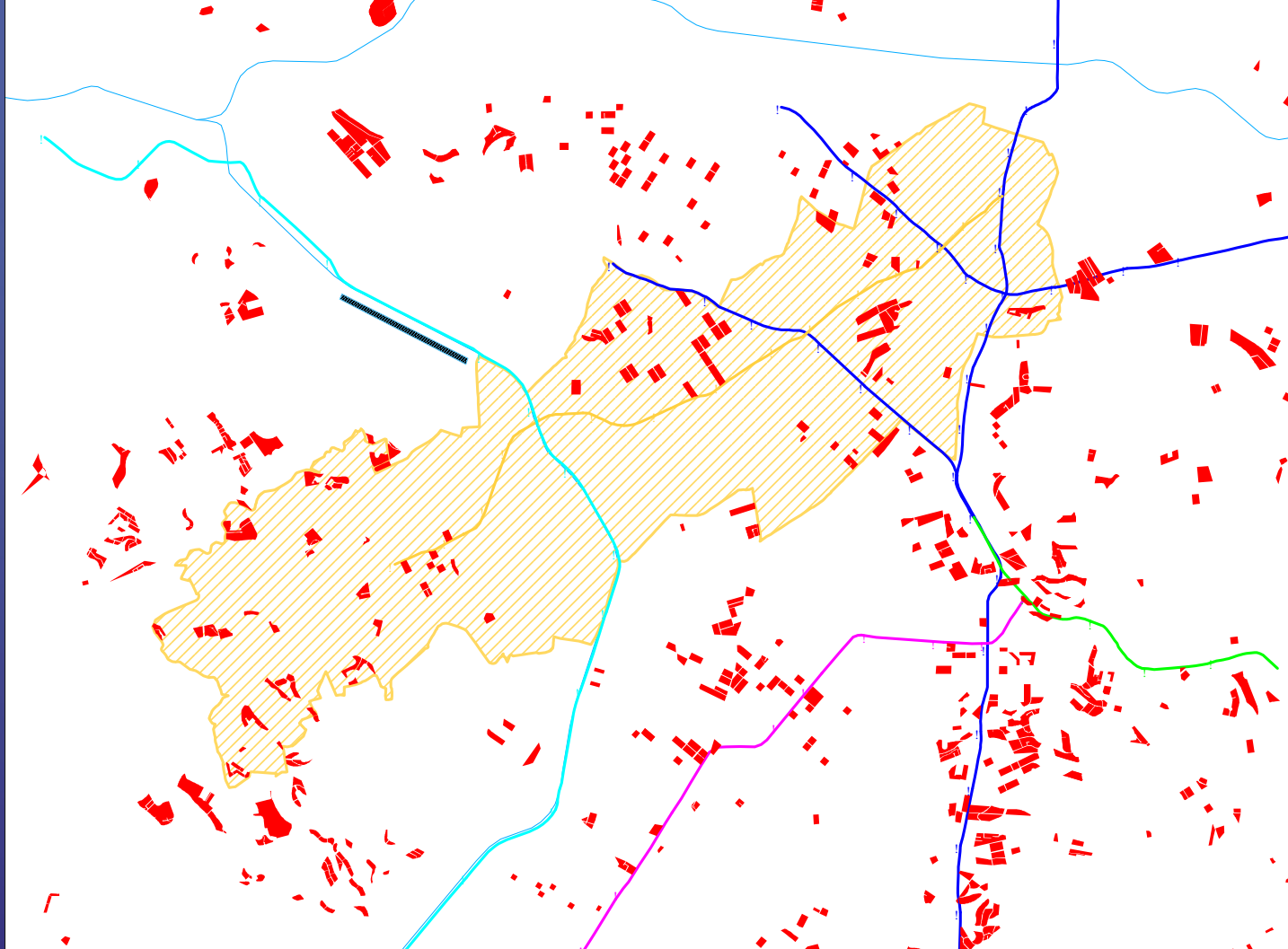


TRECHO 3 DA LINHA 4 - EVOLUÇÃO DA ÁREA CONSTRUÍDA, SEGUNDO USOS, NO PERÍODO 88/97 (TPCL)

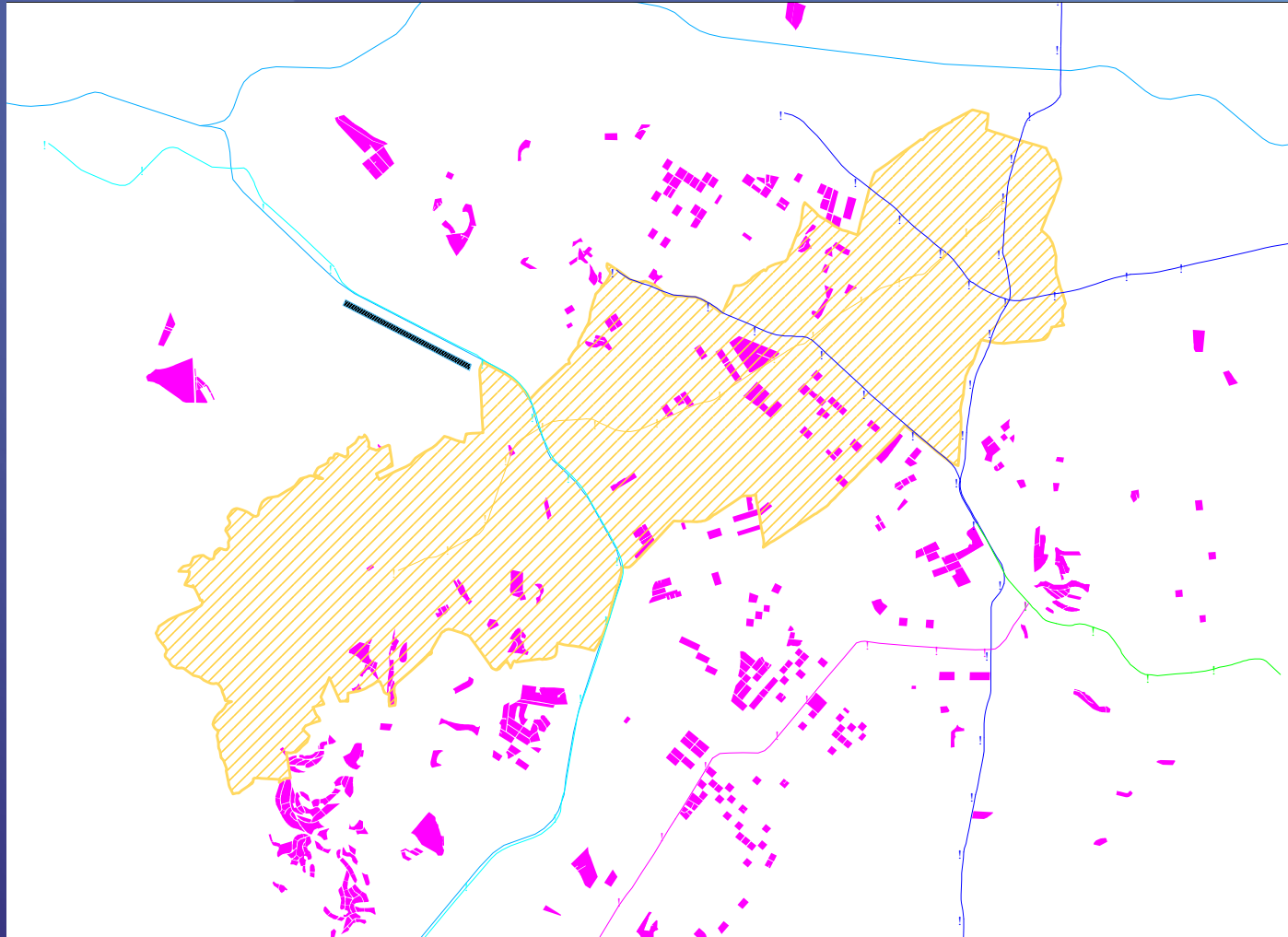
TIPOS DE USOS	Acresc.Área	Área	Área
	Construída	Construída 88	Construída 97
	%	%	%
Residencial horizontal de baixo padrão	-3,8%	8%	6%
Residencial horizontal de médio padrão	13,4%	31%	27%
Residencial horizontal de alto padrão	25,2%	32%	32%
Residencial vertical de baixo padrão	15,8%	0,1%	0,1%
Residencial vertical de médio padrão	42,1%	11%	12%
Residencial vertical de alto padrão	1352,4%	0,6%	6,0%
Comércio e serviço horizontal	54,4%	7%	8%
Comércio e serviço vertical	-37,1%	2,7%	1,3%
Serviços coletivos (hotel, hosp., cartório, etc)	49,1%	3,2%	3,7%
Indústria e Armazém	34,8%	2,5%	2,6%
Geradores não residenciais	742,3%	*	0,2%
Total - Área Construída m² AE da L4	30,3%	(6330909)	(8251989)

Fonte: TPCL/SEMPA

Lançamentos residenciais (2 dorm) na área da L4 (88/97)



Lançamentos residenciais (4 dorm) na área



Fixação da população Pobre no Entorno

- Aplicação do Estatuto da Cidades

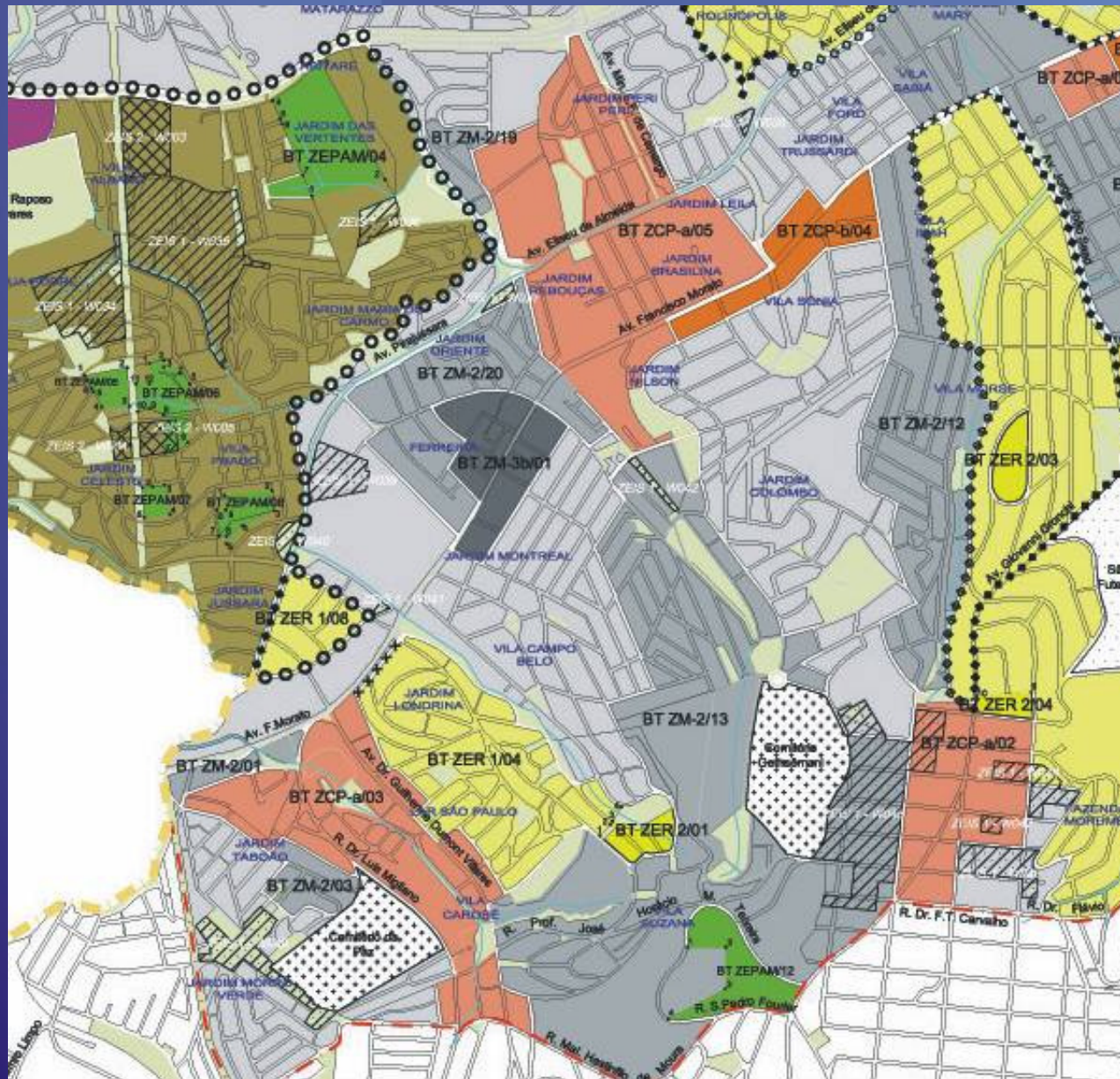
ZEIS - HIS / HMP

- Centro

- Trecho 3 - entorno

- àrea Influência Regional

ZEIS no Plano Diretor Regional do Butantã



Legenda:

-  ZER
-  ZM
-  Z. Centralidade a
-  Z. Centralidade b
-  Z. Pred. Ind.
-  Z.M. Prot.Amb.
-  ZE Preserv. Amb.

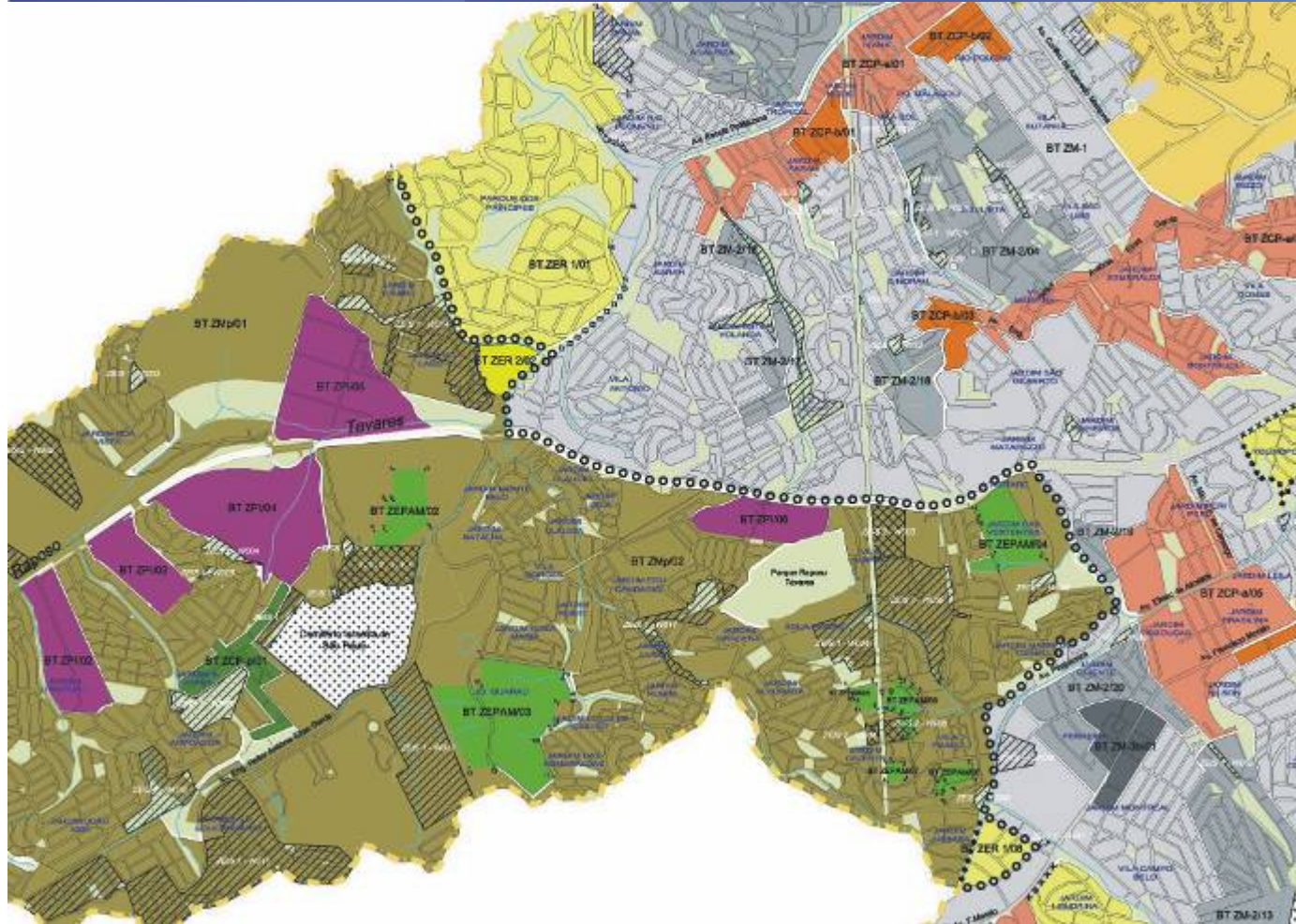
-  ZEIS 1
-  ZEIS 2
-  ZEIS 3

ZEIS no Plano Diretor Regional do Butantã



Legenda:

-  ZER
-  ZM
-  Z. Centralidade a
-  Z. Centralidade b
-  Z. Pred. Ind.
-  Z.M. Prot.Amb.
-  ZE Preserv. Amb.
-  ZEIS 1
-  ZEIS 2
-  ZEIS 3



ZEIS no Plano Diretor Regional da SÉ



Legenda:

-  ZER
-  ZM
-  Z. Centralidade a
-  Z. Centralidade b
-  Z. Pred. Ind.
-  Z.M. Prot.Amb.
-  ZE Preserv. Amb.

-  ZEIS 1
-  ZEIS 2
-  ZEIS 3



Estratégias de inclusão social



- **sinergia entre políticas que afetam a pobreza**
 - planejamento integrado políticas sociais x urbanas
 - gestão metropolitana das políticas de transporte
 - ‘integração como estratégia de inclusão social’
 - meta de sustentabilidade integrada sistema TU
- Estatuto das Cidades
- instrumentos urbanísticos de inclusão social

- **focalização das políticas**

ações direcionadas para a baixa renda

“foco” no usuário pobre

compatibilização com as políticas da empresa

subsídios com corte na Linha de Pobreza

atendimento aos problemas específicos

- **tarifas adequadas aos segmentos pobres**

adequação á capacidade de pagamento

eficiência no sistema - $< \text{custos} < \text{tarifas}$

busca de recursos diversificados sem perda de foco

- **uso do solo urbano no entorno da linha**

densidade populacional + diversificação

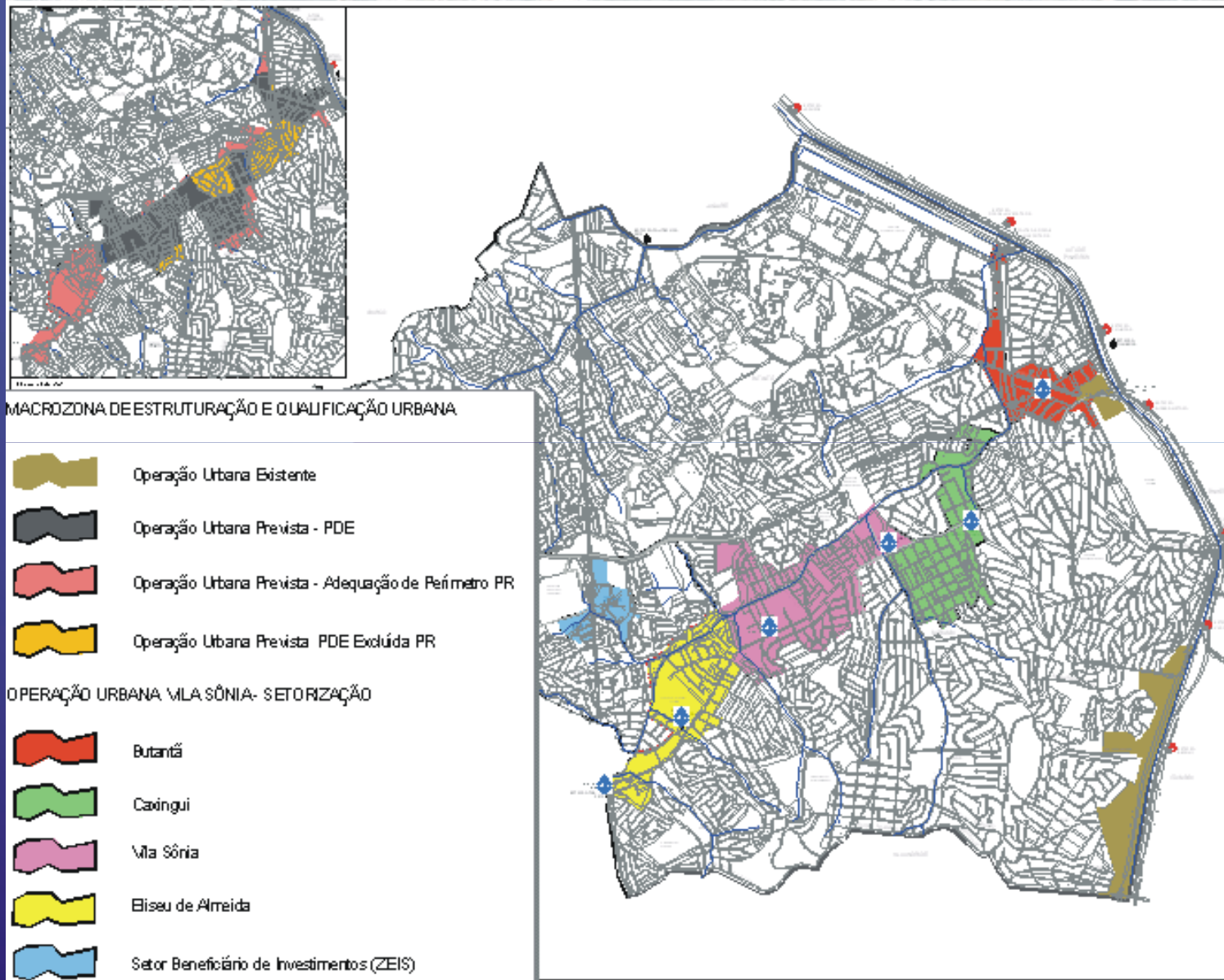
reurbanização + requalificação

fixação de populações > combate à expulsão

HIS + instrumentos urbanísticos < preço da terra

< diferencial intraurbano > equidade serviços TP

Operações Urbanas na Vila Sonia



AIU propostas no Plano Reginal

