



DA MINHA CASA ATÉ QUALQUER LUGAR: deslocamentos que custam caro no bolso do assalariado.

Autores:

Analúcia de Azevedo Silva - UFRN - anadomitila1973@gmail.com

Resumo:

O artigo reflete sobre mobilidade urbana para os moradores dos novos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), que construiu 10.202 moradias para a população da Faixa 1 na Região Metropolitana de Natal de 2009 a 2012. Discute-se aqui os desdobramentos do MCMV no que se refere ao direito à cidade, abordando alguns conceitos ligados ao modo de produção capitalista como segregação social e periferização. Identificou-se as condições de mobilidade urbana nos novos conjuntos habitacionais através da descrição da estrutura do sistema de transporte na RMNatal, do arranjo dos modais públicos coletivos disponíveis na região, do perfil e dos motivos das viagens e, principalmente, das análises acerca do preço da mobilidade urbana para os moradores dos novos empreendimentos. O referencial teórico se concentra nas ideias de David Harvey na obra “A Justiça Social e a Cidade”, de 1980. As questões suscitadas concluem que a aquisição da casa própria pela baixa renda distante do centro das cidades, longe dos meios de consumo coletivo e à mercê de um transporte público ineficaz, desarticulado e caro contribui para o empobrecimento dos beneficiários do MCMV na RMNatal.

DA MINHA CASA ATÉ QUALQUER LUGAR:

deslocamentos que custam caro no bolso do assalariado.

INTRODUÇÃO

A partir do ano de 2009, com o lançamento do Programa federal de habitação Minha Casa Minha vida (MCMV), o Rio Grande do Norte passou a contar com a construção de novos conjuntos habitacionais em seu território. Na Região Metropolitana de Natal (RMNatal), o referido programa, entre os anos de 2009 e 2012, construiu entre casas e apartamentos, 10.202 unidades habitacionais para a população da faixa 1 – que corresponde até três salários mínimos. Foram empreendimentos edificadas nos municípios de Ceará-Mirim, Extremoz, Macaíba, Monte Alegre, Natal, Nísia Floresta, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante.

De acordo com estudo realizado pelo Observatório das Metrôpoles (2012) acerca dos níveis de integração dos municípios brasileiros à dinâmica da metropolização, as cidades de Extremoz, São Gonçalo do Amarante e Parnamirim são as que apresentam alto nível de integração com Natal, Macaíba médio nível e os outros municípios componentes da RMNatal possuem baixa integração com a cidade polo. Essa integração se dá também pela conurbação, transbordamento ou proximidade entre algumas cidades integrantes da Região Metropolitana e a cidade polo Natal, fato que contribui para o aumento dos deslocamentos intermunicipais diários, levando à necessidade de infraestrutura física e de serviços à coletividade.

Essas informações permitem inferir que os municípios constituintes da RMNatal recorrem a cidade polo para ter suas necessidades atendidas no que diz respeito aos bens de uso coletivo (notadamente de grande porte – como universidades e hospitais especializados), bem como refletir sobre a existência de possíveis dificuldades para acessá-los no que se refere as distâncias geográficas entre as regiões centrais dos citados municípios e a cidade polo. No caso de São Gonçalo do Amarante, cerca de 11 km. No caso de Monte Alegre, aproximadamente 35 km. Mesmo para aqueles municípios que não guardam relevante nível de integração com a cidade polo, o acesso a específicos elementos da dinâmica metropolitana requer a realização de deslocamentos até a capital potiguar.

É correto afirmar que o MCMV Faixa 1 promoveu o acesso à casa própria para muitas famílias pobres na RMNatal, mas também é razoável dizer que trouxe para estas famílias um conjunto de desafios no que se refere ao direito à cidade, no que tange, principalmente à mobilidade, devido à localização da moradia. A instalação dos novos conjuntos habitacionais se concentrou em áreas distantes das centralidades das cidades onde se encontravam estabelecidas as dinâmicas urbanas, a prestação de serviços, a instalação de equipamentos de uso coletivo, a oferta de ensino, de saúde e de transporte público coletivo, por exemplo.

Nesse contexto, para compreender os efeitos do morar longe no cotidiano urbano dos beneficiários do MCMV Faixa 1, figura como referencial teórico, na busca por permitir possíveis reflexões sobre a localização da moradia no contexto 'centro versus periferia', o pensamento desenvolvido pelo geógrafo britânico David Harvey em sua obra intitulada "A Justiça Social e a Cidade", de 1980. O autor (1980), discute, entre outros assuntos, o processo de separação da habitação de pobres e de ricos nos Estados Unidos (com suas cidades de capitalismo avançado).

O artigo admite, na forma de adaptação à realidade brasileira, estabelecer diálogos necessários sobre as condições da habitação de interesse social na RMNatal, bem como conduzir o debate acerca do preço da mobilidade urbana, elemento importante para o alcance do direito à cidade para aqueles que vivenciam os desafios da periferização da moradia popular. São os deslocamentos diários necessários para acessar as centralidades urbanas que tornam as distâncias um desafio cotidiano e o transporte público coletivo um componente crucial na vida das pessoas. Dessa forma, o artigo provoca reflexões acerca do acesso ao transporte público coletivo na RMNatal especialmente para os beneficiários do Programa Minha Casa Minha Vida - Faixa 1.

Os deslocamentos cotidianos são classificados como 'movimentos pendulares'. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada IPEA (2013), as pesquisas e os estudos sobre os efeitos do movimento pendular sobre o território metropolitano são fundamentais para a gestão das RMs, pois podem revelar mudanças no contexto intraurbano e nas relações interurbanas, bem como por se constituírem em referenciais obrigatórios para a formulação e planejamento de políticas públicas com vistas às demandas de mobilidade, moradia e uso do solo e trabalho, como também para as ações de gestão urbana e regional.

Os moradores dos novos conjuntos habitacionais foram selecionados por faixa de renda. As regras da seleção caracterizam uma forma antecipada de segregação social. Tal segregação, estabelecida pelo programa aos habitantes de mais baixa renda, gera demandas e carências de toda ordem. Esse conjunto de carências não atendidas, parte em razão da ausência do Estado, pode ser compreendida a partir da definição de "Espoliação Urbana", que o autor Kowarick (1979, p. 59), define como sendo "o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência".

A espoliação urbana corrobora com a reflexão que Ribeiro (2005) faz sobre renda e localização da moradia quando este salienta que os pobres segregados nas periferias estão sujeitos ao isolamento frente ao restante da sociedade, tanto no plano social quanto no plano cultural. Para ele, a condição de morador de periferia reduz as oportunidades de convivência e interação informal entre estes e as outras classes sociais, tudo isso em razão da diminuição das oportunidades de acesso ao emprego urbano nas redes econômicas hegemônicas das cidades.

O autor (2005) ainda observa que o acesso a determinados bens da cidade é proporcionado, primordialmente, pelos salários, de modo que as possibilidades de adquirir certas mercadorias (no caso do nosso estudo, a mobilidade urbana), estão vinculadas ao montante de riqueza de cada indivíduo. Esse artigo investiga o preço pago pelo morador dos

novos conjuntos habitacionais para garantir sua mobilidade no meio urbano. Quanto custa morar longe para uma família de baixa renda? A noção de renda, para Harvey (1980), não está associada apenas a uma medida monetária. Vários outros elementos ajudam a formar a renda dos indivíduos na cidade, ou seja, é a conjunção de fatores econômicos que determina o que Harvey trata como “renda real”. O autor (1980) diz que para a compreensão do conceito, é fundamental para discutir a distribuição da renda real, ou seja, como as mudanças na forma espacial da cidade e nos processos sociais que operam na cidade provocam mudanças na renda do indivíduo? Dessa forma, verifica-se que o salário do indivíduo é apenas uma parte considerada de sua renda real. Importa associar o salário à localização da moradia do indivíduo na cidade, pois a localização possibilita notar a capacidade e a possibilidade de acesso aos escassos recursos do espaço urbano.

Na perspectiva de conduzir as discussões do tema mobilidade urbana para os beneficiários do MCMV Faixa 1 e o preço pago pelos deslocamentos, este artigo objetiva descrever a estrutura do sistema de transporte na RMNatal, considerando os modais públicos coletivos disponíveis na RMNatal, o perfil e os motivos das viagens e, principalmente, discutir sobre o preço da mobilidade urbana para os moradores dos novos conjuntos habitacionais, visto que, de acordo com estudos recentes (PDTM-2008), cerca de 48% dos usuários do sistema de transporte público coletivo na RMNatal é composta pela baixa renda, mesma classe social dos beneficiários do MCMV Faixa 1. Para tanto, foi realizada revisão bibliográfica de referenciais como Valença (2008;2013), Rolnik (2010), Silva (2010) e de informações extraídas da dissertação de mestrado de Silva (2014). Foram aproveitados os dados elaborados na pesquisa de campo da referida dissertação que contou com a observação direta realizada entre os anos de 2013 e 2014 nos municípios com empreendimentos do Programa Minha Casa, Minha Vida na RMNatal.

A pesquisa documental foi também um dos instrumentos utilizados para a coleta de dados e informações. Parte das descrições e análises se fundamentam no Plano Diretor de Transporte Metropolitano da Região Metropolitana do Natal – PDTM – contratado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Norte, no ano de 2008, através da Secretaria de Infraestrutura – SIN – e do DER/RN (Departamento de Estradas de Rodagens) e no Plano de Mobilidade de Natal/RN desenvolvido pela Fundação COPPETEC (Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos), contratado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), concluído no ano de 2009. Muitas reflexões foram possibilitadas na busca por respostas ao objetivo do artigo e uma delas conclui que adquirir a casa própria distante do centro das cidades, longe dos meios de consumo coletivo e à mercê de um transporte público ineficaz, desarticulado e caro contribui para o empobrecimento dos beneficiários do MCMV Faixa 1 na RMNatal.

MORADIA E TRANSPORTE

No tocante a habitação de interesse social, a ação governamental, nos últimos anos, tem se focado na construção de conjuntos habitacionais para a população de baixa renda, na promoção de financiamentos bancários para a aquisição da casa própria a juros baixos, ou tem proporcionado subsídios financeiros para a citada camada social. Tudo isso para que a população de baixa renda se torne possuidora (consumidora) da casa própria. Paralelamente

a essa ação, a saber, a da promoção da aquisição da casa própria para a população mais pobre, tem-se a da especulação imobiliária que vai contribuindo para a expansão urbana. A mancha urbana das cidades vai se estendendo em razão dos novos conjuntos habitacionais não serem erguidos nos limites geográficos das centralidades urbanas. Observa-se nas leituras feitas por Valença (2008) acerca do pensamento de Harvey desenvolvido no livro “The Urban Experience”, que esse investimento na expansão urbana é apenas mais uma manifestação da reprodução do capital na medida em que utiliza a estratégia de expandir o capital para áreas onde o capitalismo ainda não havia se manifestado em larga escala, criando novos espaços reconfigurados para servir à acumulação e reprodução do capital.

Para acessar o MCMV Faixa 1, o mercado adquiriu as terras mais baratas, ou seja, aquelas mais distantes das centralidades urbanas e com maior precariedade de infraestrutura, conduzindo a expansão urbana para as áreas periféricas. Para Kowarick (2000), todo esse processo acirra as formas da segregação socioeconômica.

As cidades como lócus de produção e consumo, aí incluídos não só habitação – mas também redes viárias, de água, esgoto e demais serviços coletivos, não esquecendo a terra urbana, suporte material que recebe essas e outras benfeitorias – passaram a expressar acirradas formas de segregação socioeconômica. Nelas contrastam, de maneira radical, as restritas áreas privilegiadas, destinadas aos estratos de médio e alto poder aquisitivo, com as imensas zonas onde se avolumam os trabalhadores que não podem pagar o preço de um progresso apoiado na exclusão social e econômica daqueles que levam adiante as engrenagens econômicas. (KOWARICK, 2000. p.59).

Por não ter as condições econômicas para adquirir um imóvel nas áreas com mais infraestrutura (áreas nobres), a baixa renda aderiu ao MCMV Faixa 1 na RMNatal, adquirindo suas moradias em áreas distantes das centralidades, ou seja, nas periferias urbanas. No caso do Rio Grande do Norte na RMNatal, foram erguidos 32 empreendimentos do programa entregues entre os anos de 2009 e 2012 à população de baixa renda em áreas periféricas das cidades de Ceará-Mirim, Extremoz, Macaíba, Monte Alegre, Natal, Nísia Floresta, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante, atendendo aos interesses do mercado imobiliário.

Nesse contexto, foi articulada a expansão urbana nos citados municípios, o que inevitavelmente, conduziu o poder público a se comprometer com o atendimento das demandas que fossem surgindo. Demandas por iluminação pública, abastecimento de água e esgotamento sanitário e transporte público coletivo, por exemplo. Foi a ausência de articulação da política habitacional com a política urbana e a inexistência de exigências para que os entes públicos utilizassem os instrumentos do Estatuto das Cidades na contratação dos empreendimentos do MCMV Faixa 1, que permitiram que os novos conjuntos habitacionais na RMNatal fossem viabilizados a partir da dinâmica de mercado.

Em consequência disso, os moradores dos novos conjuntos precisaram realizar deslocamentos em razão das distâncias entre sua casa e locais nos quais exercem as atividades rotineiras, ou não, como trabalhar, estudar, ir ao médico, ao cinema, fazer compras, etc. Que condições de realizar esses deslocamentos lhe foram dadas? Existe a oferta de transporte

público coletivo para os moradores desses novos conjuntos habitacionais? Há variedade de modais para os deslocamentos, e eles são integrados? São muitos os deslocamentos?

Para responder a todas esses questionamentos, os técnicos do Departamento de Estradas de Rodagens – DER/RN e da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Natal – STTU, forneceram dados, informações, bem como acesso a diversos documentos que possibilitaram a compreensão do sistema de transporte na RMNatal e seus impactos no cotidiano dos moradores dos novos conjuntos habitacionais construídos pelo MCMV Faixa 1 na RMNatal. Os principais documentos disponibilizados foram os estudos realizados para a elaboração do Plano Diretor de Transporte Metropolitano da Região Metropolitana do Natal (PDTM/2008) e para o Plano de Mobilidade Urbana de Natal (2009). Nos estudos foi identificado a existência de mais de 2 milhões de viagens diárias entre os municípios da Região Metropolitana e a cidade polo. O item seguinte descreve os modais motorizados existentes na RMNatal.

1.1 Os modais motorizados disponíveis: do legal ao ilegal

Segundo estudos para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Natal (Coppetec, 2009), na Região Metropolitana de Natal, o transporte motorizado intermunicipal é realizado por ônibus regular e opcional. O serviço realizado pelo ônibus é denominado Serviço Regular por Ônibus (SRT) e o Transporte realizado pelos opcionais se chama Transporte Opcional de Médio Porte (TOMP - vans e microônibus). A atividade do SRT é voltada para o atendimento constante das necessidades de transportes da população, efetivado entre dois ou mais municípios. Esse transporte é feito por meio de veículos de grande porte, tipo ônibus ou micro-ônibus.

Nele é permitido o transporte de passageiros em pé. De acordo com os técnicos do DER/RN, diante da redesenhada configuração da mancha urbana estabelecida pelo acréscimo dos novos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1, as prefeituras dos municípios beneficiados pelo programa habitacional nem mesmo solicitaram o incremento das linhas existentes para as novas comunidades estabelecidas. Não houve nenhum planejamento no sentido de atender os moradores. Para o caso das cidades em situação de conurbação/transbordamento com Natal há um impacto considerável diante das dificuldades para acessar a cidade polo.

As tabelas 1 e 2 apresentam os quantitativos das frotas por SRT e TOMP na RMNatal. Os números levantados pela Coppetec, em 2009, revelavam a incapacidade das empresas em ofertar equipamentos (ônibus) suficientes para alimentar o sistema. Conforme visualizado na Tabela 1, a frota de SRT por dia útil na RMNatal demonstra que a empresa que mais contribui com o sistema é a TRANSTV com 80 unidades e que o total da frota é de apenas 296 unidades, um número considerado baixo pela Coppetec para a demanda por deslocamentos.

Tabela 1 - Quantitativo da Frota ativa das empresas que operam SRT na RMNatal

Empresa	Frota por dia útil	Participação (%)
Barros	20	7
Campos	17	6
Dunas	32	11
Oceano	54	18
Riograndense	30	10
Santa Maria	15	5
Transflor	48	16
TransTV	80	27
Total	296	100

Fonte: Elaborado pela autora com dados da Coppetec, 2009.

A atividade efetivada pelo TOMP é realizada em caráter alternativo e complementar aos serviços de transporte regular por ônibus (SRT). Essa atividade se dá com a utilização de veículos de médio porte, tipo *Van*. Nele é proibido transportar passageiros em número maior que o de assentos (em pé). A tabela 2 apresenta a frota de TOMP por dia útil na RMNatal que demonstra que somente a cidade de Parnamirim possui mais de 20 unidades para desse modal para oferecer à sua população.

Tabela 2- Quantitativo da Frota ativa das empresas que operam o TOMP na RMNatal.

Município	Frota por dia útil
Ceará-Mirim	11
Extremoz	07
Macaíba	07
Parnamirim	28
São Gonçalo do Amarante	17
Diversos	10

Fonte: Elaborado pela autora com dados da Coppetec, 2009.

Vale ressaltar que no estudo em Diversos foram contabilizadas as linhas que atendem Nísia Floresta, São José do Mipibu e Barra de Tabatinga. Não há registro de TOMP em Monte Alegre. Há registros de outras linhas de TOPM's que alimentam apenas bairros específicos em Parnamirim, a saber, Eucalipto e Nova Parnamirim que não são contabilizados aqui nesse artigo por serem conjuntos distantes das áreas onde foram erguidos os empreendimentos do MCMV Faixa 1. Segundo os técnicos do DER/RN, a falta de interesse das empresas de transporte coletivo em oferecer seus serviços dar-se basicamente pelas péssimas condições das vias que dão acesso aos empreendimentos. Em praticamente todos os empreendimentos apenas a parte interna é pavimentada, enquanto que as vias de acesso são vicinais. As péssimas condições das vias (ver Figura 1) podem ser observadas nos empreendimentos de Extremoz, Ceará-Mirim, Macaíba, Nísia Floresta e São Gonçalo do Amarante. As imagens abaixo registram as condições das vias.

Figura 1 - Estradas vicinais que dão acesso aos conjuntos do MCMV Faixa 1 em alguns municípios da RMNatal



Fonte: acervo da autora, 2013.

Além da maioria dos empreendimentos estarem cercados por vias vicinais, os pontos de ônibus das linhas oficiais (legalizadas) são distantes dos empreendimentos. Os moradores do Residencial Flora e Residencial Mar, ambos em Ceará-Mirim, encontram o ponto de ônibus mais próximo a cerca de 1 (um) quilômetro. Em Parnamirim, os Residenciais Terras do Engenho I e II, estão distantes do ponto de ônibus em pelo menos 2 quilômetros. No caso do Residencial Jomar Alecrim em São Gonçalo do Amarante, os moradores precisam andar a pé cerca de 2 (dois) quilômetros até o ponto de embarque e desembarque do transporte público coletivo (SRT ou TOMP) fixado na BR 160.

Observa-se que a promoção da mobilidade urbana dos moradores do MCMV Faixa 1 na RMNatal tornou-se uma obrigação para o poder público diante do incremento de população/usuários oriunda de um dos 32 empreendimentos (novos conjuntos habitacionais). Esse contingente de famílias de baixa renda usuária do transporte público figura como um dos indicativos da dimensão que a mobilidade urbana representa para os beneficiários do referido programa habitacional. Diante da ausência (carência) de alcance de modais para alguns dos empreendimentos, fato demonstrado no estudo de caso da dissertação de mestrado Silva (2014), os moradores dos novos conjuntos habitacionais adotam soluções caseiras e se utilizam, por exemplo, de moto-táxi, carro de lotação, transportes alternativos como Kombi. Todos modais motorizados não legalizados pelo Município ou pelo DER/RN. Apesar da pesquisa Silva (2014) evidenciar que todos os municípios estudados são alimentados pelo Serviço de Transporte Regular (STR) e, alguns deles, pelo Transporte Opcional de Médio Porte (TOMP), ambos legalizados pelo DER/RN, os citados serviços não oferecem pontos de embarque e desembarque nas proximidades dos empreendimentos. Na figura 2 observa-se alguns modais motorizados ilegais identificados *in loco*:

Figura 2 - Ponto de Moto-táxi e carros de lotação no Conjunto Natureza.



Fonte: Registro fotográfico realizado pela autora em Ceará-Mirim, 2013.

De acordo com os estudos do Plano de Mobilidade de Natal desenvolvidos pela Fundação Coppetec (2009), dentre o conjunto de modais motorizados existentes para realizar os deslocamentos na RMNatal, também está o trem. O sistema do referido meio de transporte coletivo possui uma malha ferroviária que cruza parte da Região Metropolitana de norte a sul, atendendo os municípios de Ceará-Mirim, Extremoz, Natal e Parnamirim, considerados parte da metrópole funcional (apresentam forte integração com a cidade polo, à exceção de Ceará-Mirim). Possivelmente, a oferta desse modal afetou as relações de conexão de Parnamirim e Extremoz com a capital potiguar.

O sistema de trem urbano de Natal, como é denominado apesar de percorrer a RM, é operacionalizado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU. O sistema tem um total de 56,2 km de extensão e é composto por duas linhas, a linha Norte com 38,5 km e a Sul com 17,7 km. A operação da linha Norte é realizada por uma locomotiva e cinco carros. Este ramal do sistema ferroviário conta com 12 (doze estações), sendo sete delas em Natal, duas em Extremoz e três em Ceará-Mirim. A operação da linha Sul é realizada por uma locomotiva e quatro carros. Este ramal do sistema ferroviário conta com 09 (nove estações), sendo seis em Natal, uma na divisa entre os municípios Natal e Parnamirim e duas em Parnamirim.

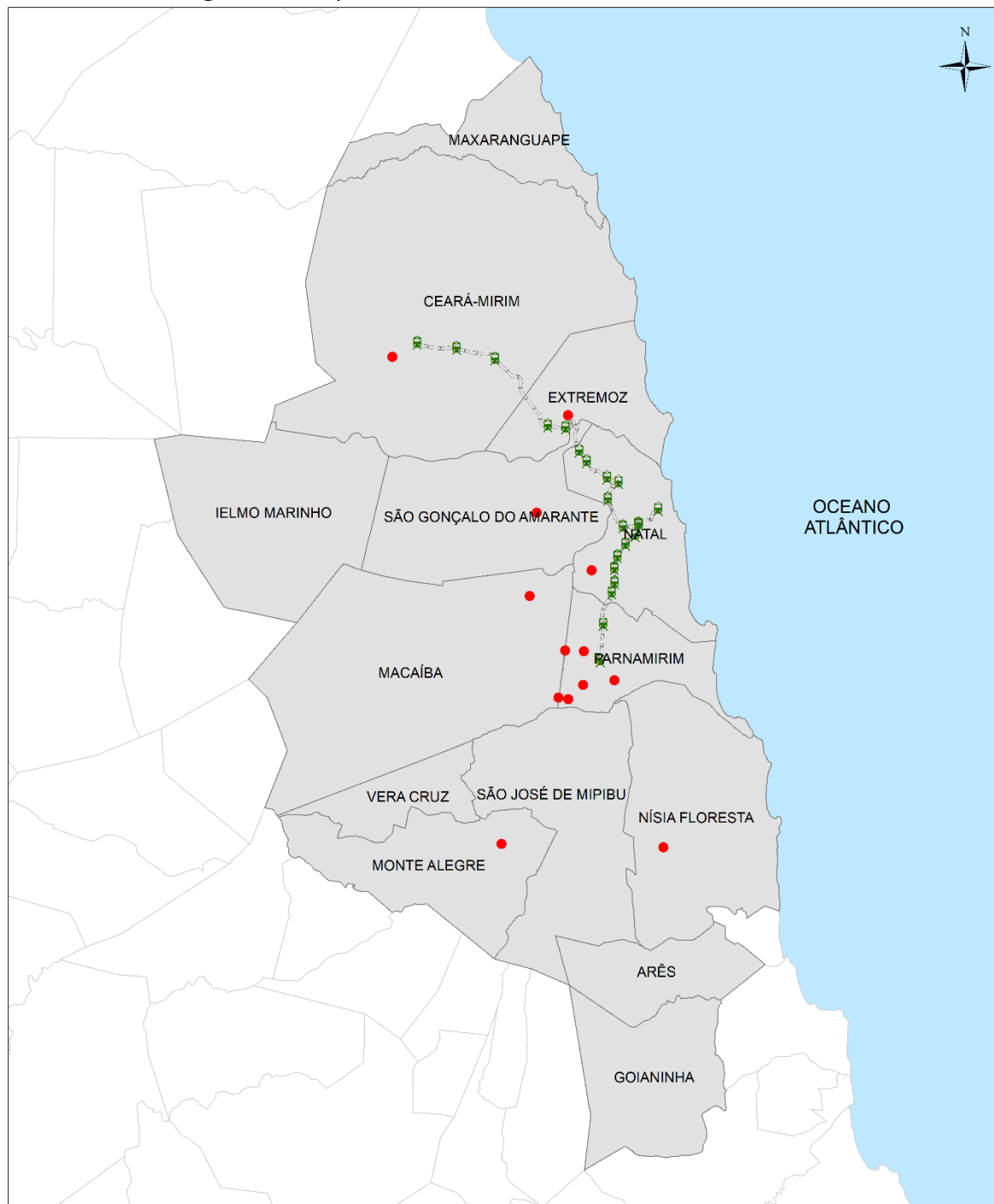
Na figura 3, pode-se observar que as duas únicas estações de trem em Parnamirim, município que tem alta integração com Natal, ficam distantes dos bairros onde se localizam boa parte dos conjuntos do MCMV Faixa 1, fato que aponta para a necessidade da ação governamental na promoção de integração entre o SRT (ônibus), o TOMP (opcional) e o Trem, bem como para a criação de infraestrutura tais como a implantação de calçadas acessíveis, de bicicletário, de linhas circulares de acesso a pontos mais centrais das localidades e de ruas adequadas (pavimentadas) que atendam a população de baixa renda, com algum conforto, nos caminhos percorridos até uma estação de trem ou ponto de ônibus. O uso diário do modal trem pode atenuar os gastos das famílias com nos deslocamentos de 'idas e vindas'.

No caso dos empreendimentos de Natal e de Ceará-Mirim (ver figura 3), acessar o modal trem requer vencer consideráveis distâncias, o que remete para soluções de integração dos modais a exemplo do caso de Parnamirim. Os novos conjuntos do MCMV Faixa 1 das cidades de São Gonçalo do Amarante, Nísia Floresta, Macaíba e Monte Alegre não têm o trem como opção de mobilidade, pois a malha viária se estende somente até a cidade de Parnamirim.

Segundo a Coppetec (2009), em média os dois ramais transportam por dia 8.482 passageiros e a operação ocorre somente de segunda a sábado. São realizadas aproximadamente 14 (quatorze) viagens diárias, sendo sete no trecho Sul, com exceção dos dias de quarta-feira, que possui uma viagem a mais, e sete no trecho norte. Esses dados denotam que o modal tem significativa adesão dos usuários do transporte público coletivo. O estudo (2008) concluiu, em seu relatório diagnóstico, que a população de baixa renda dos municípios alimentados pelo sistema ferroviário utiliza significativamente esse modal pelo fato da passagem custar R\$ 0,50 (cinquenta centavos), preço em 2008 que perdurou até ano de 2017 quando a tarifa sofreu reajuste. Entretanto, o estudo pontua que é necessário investir na melhoria da integração desse sistema com os outros meios de transportes. É necessário que o sistema seja redesenhado conjuntamente com os outros sistemas de transporte público coletivo existentes, a fim de que seja ampliada as condições de acesso e o número de usuários com a facilitação da chegada desses usuários ao seu destino final. É mister esclarecer que, atualmente, a tarifa do trem urbano na RMNatal custa 1 real, preço ainda bem mais acessível à baixa renda do que o preço das tarifas fixadas em outros modais.

Nesse sentido, considera-se que o 'modal trem' é o mais adequado financeiramente para o assalariado da RMNatal. Porém, trata-se de um dos modais mais difícil acesso para os moradores dos novos conjuntos habitacionais. A estação Jardim Aeroporto em Parnamirim, por exemplo, fica distante cerca de 10 km do bairro Liberdade onde se encontram 02 empreendimentos do MCMV Faixa 1 que totalizam 992 apartamentos. A segunda e última estação de Parnamirim, fica distante cerca de 5 Km do bairro Nova Esperança onde se encontram 10 empreendimentos do MCMV Faixa 1 totalizando 4.096 apartamentos. Dessa forma, observa-se que o modal trem é uma opção de baixo custo, porém, um opção que esbarra na distância como um complicador do acesso.

Figura 3 – Mapa do Sistema de Trens Urbanos de RMNatal



LEGENDA

- CONJUNTOS HABITACIONAIS PMCMV - FAIXA 1
- REGIÃO METROPOLITANA DE NATAL
- MUNICÍPIOS VIZINHOS
- 🚆 ESTAÇÕES DE TREM
- FERROVIA

Sistema de Coordenadas: GCS SIRGAS 2000
Datum: SIRGAS 2000
Unidades: Degree

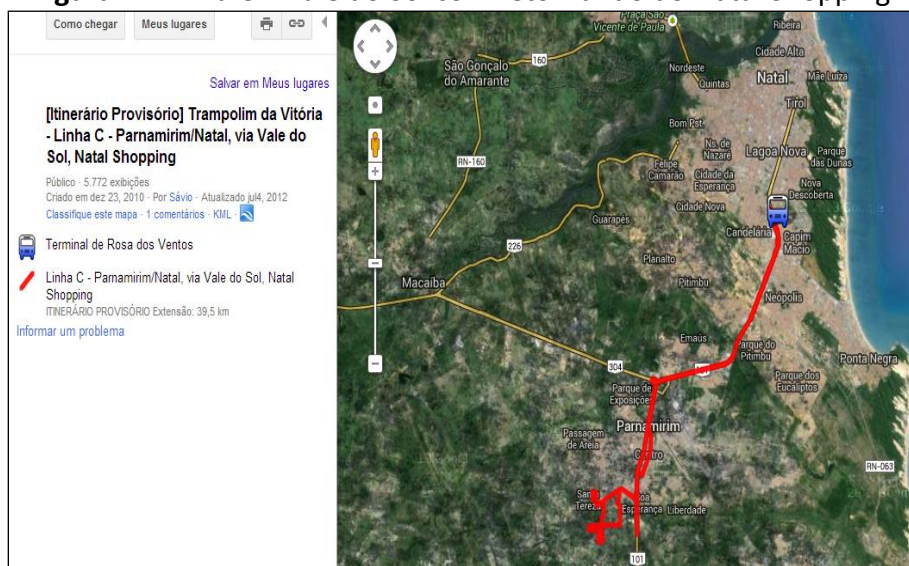
Fonte:
Analúcia de Azevedo Silva, 2014.
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2010.
Elaboração:
Luis Renato Nogueira da Rocha, 2018.

Fonte: Cidades Contemporâneas, 2018.

Pelo exposto, observa-se que a inviável ou escassa oferta dos serviços de transportes públicos coletivos seja por Trem, SRT ou TOMP, não somente representa um desafio para os moradores dos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1 na RMNatal, mas para o conjunto da população de baixa renda usuária desse mesmo sistema nos respectivos municípios estudados. O problema consiste, segundo relatório diagnóstico final do Plano de Mobilidade de Natal (Coppetec, 2009), no fato da rede intermunicipal apresentar baixo grau de cobertura espacial da área urbana ocupada, apenas 45,8%¹ de cobertura. Isso ocorre em virtude de as linhas intermunicipais trafegarem nas principais avenidas de cada município da RMN tendo como objetivo fazer a ligação entre os municípios, enquanto que a microacessibilidade (ligação entre bairros, áreas), fica por conta dos sistemas municipais. Verifica-se que nos municípios pesquisados, esse serviço ofertado para o transporte interno é muito precário ou inexistente.

Outro problema enfrentado não só pelos beneficiários do MCMV Faixa 1, mas pela população da RMNatal, diz respeito ao ato de fazer o sobe e desce (embarque e desembarque) no perímetro urbano de Natal, pois, as vias por onde trafegam os veículos do transporte público são as mesmas por onde trafegam os veículos particulares e os outros tantos modais, como o transporte de cargas, o que cria grande conflito e filas de congestionamento em horários de pico. Em virtude dessa sobreposição do sistema de transporte público nas mesmas vias de acesso à capital potiguar, algumas linhas de SRT e de TOMP que operam na RMNatal são obrigadas a retornarem de pontos menos centrais. Verifica-se essa situação através do trajeto realizado pela empresa Trampolim da Vitória, responsável pelo serviço de transporte público de Parnamirim. Observa-se que as linhas de Parnamirim entram em Natal, mas deixam o usuário em áreas anteriores ao centro da cidade, como mostram as figuras 4 e 5 abaixo.

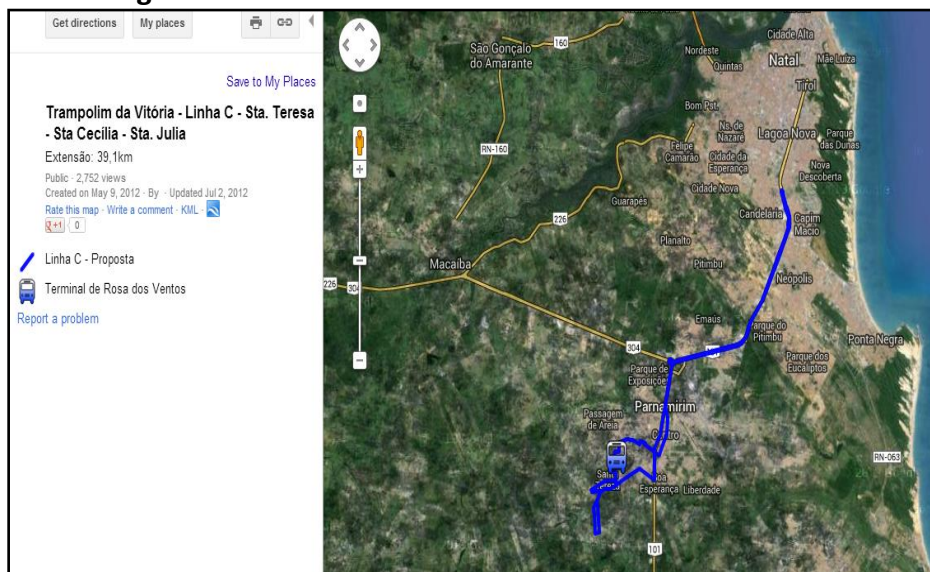
Figura 4 - Linha C – Vale do Sol com retornando do Natal Shopping.



Fonte: Elaborado pela autora com o auxílio da ferramenta Google Maps, 2013.

¹Para o cálculo do grau de cobertura do transporte público coletivo intermunicipal foram considerados os seguintes critérios: uma faixa de trezentos metros para cada lado do eixo viário servido por pelo menos uma linha de ônibus, e para a consideração da área urbanizada adotou-se uma faixa de cem metros a partir da malha viária presente na base georeferenciada. Foram consideradas nesta análise as linhas intermunicipais regulares (STR) e também as opcionais (TOMP). (COPPETEC, 2008).

Figura 5 - Linha C – Sta. Teresa com retorno na Frente da UFRN



Fonte: Elaborado pela autora com o auxílio da ferramenta Google Maps, 2013.

As imagens evidenciam que o usuário tem seu desembarque em locais ainda distantes do centro da capital, ou seja, o usuário não acessa o Alecrim, a Cidade Alta e a Ribeira, considerados os bairros mais centrais da cidade do Natal. Essa realidade retratada no exemplo de Parnamirim é vivenciada também pelos outros municípios aqui estudados. Algumas linhas de TOMP vão apenas até o Shopping Midway, outras vão até o hospital Walfredo Gurgel, outras até parte da Av. Romualdo Galvão. Entretanto, não se pode afirmar que essa descontinuidade do sistema de transporte até as áreas do centro histórico de Natal seja um problema relevante para o usuário desse sistema, pois hoje há novas configurações na dinâmica econômica da cidade polo Natal que tem desenvolvido novos centros de aglomeração dos empregos e serviços na citada cidade.

Essa situação pode se configurar como um problema porque não há um sistema de integração tarifária entre as linhas da RMNatal e as que circulam dentro de Natal. Caso se queira realmente acessar o centro histórico da cidade polo no qual encontram-se o corredor cultural da cidade, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte (TJRN), a Secretaria de Estado de Saúde Pública (SESAP), o Hospital Universitário Onofre Lopes (HUOL) que fica no bairro vizinho (Petrópolis), o usuário do transporte coletivo vindo de parte da RMNatal terá que pagar mais de uma tarifa. Por todas as informações disponibilizadas nesse artigo, pode se considerar que o número de pessoas que precisam se deslocar nos novos conjuntos habitacionais é expressivo? Os movimentos de 'idas e vindas' é intraurbano ou intermunicipal? Para onde as pessoas se dirigem? Quais atividades motivam seus deslocamentos? Os subtítulos seguintes lançam luz a essas interrogações.

2. O PERFIL DOS DESLOCAMENTOS NA RMNATAL

O PDTM (2008), identificou que ocorrem 2.082.711 (dois milhões, oitenta e dois mil e setecentas e onze) viagens na RMNatal e que, aproximadamente, 42% são realizadas por transporte não motorizado, ou seja, as pessoas se deslocam dentro de seus municípios a pé;

35% dos deslocamentos são realizados por transporte público coletivo e 23% por transporte individual (particular). A tabela 3 apresenta a porcentagem desses modais por município da RMNatal onde temos os conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1, com exceção apenas de São José do Mipibu. Verifica-se que os municípios de alto e médio nível de integração com Natal são os que apresentam maior volume de viagens por transporte coletivo.

Tabela 3 - Número de viagens por modo e por dia na RMNatal.

Município de origem	Não Motorizado		Transporte Coletivo		Transporte Individual	
	Viagens	%	Viagens	%	Viagens	%
Ceará-Mirim	35.283	64,3	11.934	21,7	7.666	14,0
Extremoz	8.685	37,9	8.859	38,6	5.379	23,5
Macaíba	31.205	50,3	14.537	23,4	16.279	26,2
Monte Alegre	12.190	78,7	1.005	6,5	2.290	14,8
Natal	579.186	39,6	527.530	36,1	355.937	24,3
Nísia Floresta	10.032	57,7	3.565	20,5	3.791	21,8
Parnamirim	139.684	43,8	105.332	33,0	74.151	23,2
São Gonçalo do Amarante	37.352	36,4	49.877	48,6	15.490	15,1
São José de Mipibu	17.425	68,4	4.738	18,6	3.311	13,0
Total geral	871.042	41,8	727.377	34,9	484.293	23,3

Método: Pesquisa Origem Destino 2007

Fonte: Elaborado pela autora com dados do Plano Diretor de Transporte Metropolitano da Região Metropolitana do Natal – PDMT, 2008.

O transporte público coletivo (modal motorizado) possibilita vencer com maior facilidade as barreiras geográficas existentes (diminuir distâncias). Segundo o PDTM (2008), se destacam as conexões realizadas entre Natal e Parnamirim, São Gonçalo do Amarante e Natal e Extremoz e Natal, municípios de alta integração com a cidade polo. Os demais municípios juntos produzem e atraem para Natal algo da ordem de 4,5% do total de viagens (consideradas apenas viagens que tenham origem ou destino em Natal), valor inferior ao observado para as conexões acima citadas das cidades de alta integração com Natal.

Esses dados indicam a necessidade de uma análise mais detalhada dessas conexões, tanto no que concerne à infraestrutura viária disponível quanto ao serviço de transporte público coletivo prestado. Para analisar os fluxos de viagens na Região Metropolitana de Natal, o PDTM (2008) utilizou a divisão de Regiões Administrativas estabelecida pelo Plano Diretor do Município do Natal. Para os demais oito municípios restantes da Região Metropolitana considerou-se o limite administrativo. A tabela 4 destaca os fluxos das viagens dos municípios da RMNatal beneficiados pelo MCMV Faixa 1 com destino à Natal.

Tabela 4 - Fluxos de viagens em Transporte público coletivo entre Natal e os municípios da RMNatal/MCMV Faixa 1.

Município	Natal-Norte Viagens/dia	Natal-Sul Viagens/dia	Natal-Leste Viagens/dia	Natal-Oeste Viagens/dia
Ceará-Mirim			3,8 mil	
Extremoz	3,0 mil	-	3,7 mil	-
Macaíba	-	4,2 mil	-	-
Monte Alegre	-	-	-	-
Nísia Floresta	-	1,0 mil	-	-
Natal Leste	92,9 mil	61,6 mil	-	68,7 mil
Natal Norte	-	51,2 mil	92,9 mil	26,3 mil
Natal Oeste	26,3 mil	43,7 mil	68,7 mil	-
Natal Sul	51,2 mil	-	61,6 mil	43,6 mil
Parnamirim	-	47,0 mil	23,7 mil	6,0 mil
São Gonçalo do Amarante	12,4 mil	8,7 mil	20,8 mil	-

Fonte: Elaborado pela autora com dados do Plano Diretor de Transporte Metropolitano da Região Metropolitana do Natal – PDMT, 2008.

O estudo revela que os municípios de Monte Alegre, Nísia Floresta, Ceará-Mirim e Macaíba, não possuem grandes fluxos de viagens com as demais regiões administrativas de Natal nem com os outros municípios da RMNatal. Cabe aqui ressaltar que esses dados ajudam a comprovar o baixo nível de integração dos citados municípios com a cidade pelo revelado pelo estudo do Observatório das Metrôpoles (2012) e que torna secundária a pesquisa sobre a disponibilidade de transporte coletivo ligando estes municípios à capital potiguar. Mas, aponta para necessidade de abrir o debate acerca da mobilidade intraurbana para as citadas cidades.

O perfil dos deslocamentos evidencia a relevância da análise dos dados dos deslocamentos pendulares entre Parnamirim, São Gonçalo do Amarante e Extremoz com a cidade do Natal, que juntos conformam com maior significado a dinâmica da mobilidade urbana da RMNatal. São os moradores dos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1 dos municípios citados, que vivenciam a situação de conurbação/transbordamento com a cidade pelo Natal, os mais impactados pelas dificuldades quanto às condições para realizar seus deslocamentos diários. Quais os motivos dos deslocamentos? Qual o custo para a realização desses deslocamentos? As respostas a esses dois questionamentos podem ajudar a revelar o preço da mobilidade pago pelo beneficiário do MCMV Faixa 1 na RMNatal por morar longe do conjunto de elementos constituintes da vida urbana.

2.1 Os motivos dos deslocamentos na RMNatal.

De acordo com o PDTM (2008), o principal motivo do deslocamento dos habitantes da RMNatal, à exceção do acesso à própria residência, é o deslocamento para o trabalho, o que representa 38% (trinta e oito por cento) das viagens. Quase atingindo o mesmo índice temos o motivo estudo, com 34% (trinta e quatro por cento) dos deslocamentos. Os deslocamentos indicados como assuntos pessoais e negócios atingiram o índice de 7%. Esses números

corroboram a importância de saber quais as condições de acessibilidade dos beneficiários do MCMV Faixa 1 no que diz respeito ao transporte público coletivo. Quais as suas condições de acessibilidade ao destino trabalho, por exemplo?

O deslocamento por motivo de trabalho gera em torno de 420.263 viagens daquele total de mais de 2 mil viagens. Isso ocorre porque é em Natal que se encontra o maior contingente de empregos, atingindo, no ano de 2007, parcela significativa do total de empregos gerados na RMNatal. De acordo com o PDMT, o número total de empregos na RMN em 2007 foi estimado em 399 mil empregos. Só na capital potiguar, o número de empregos atingiu o montante de 308,2 mil empregos, o equivalente a 77,3% do total. A segunda cidade mais populosa da RMNatal, Parnamirim, participou com a geração de 46,2 mil empregos, ou seja, 11,5% do total de empregos existentes na RMNatal. Estes números demonstram a grande centralização das atividades econômicas na cidade polo, pois, de acordo com o PDTM, dados de 2008, a cidade do Natal concentrava 62% do contingente populacional da RMNatal e 77,3% dos empregos nesta. A tabela 5 demonstra claramente essa concentração dos empregos na cidade polo.

Tabela 5 - Quantidade de empregos na RMNatal nos municípios beneficiados pelo MCMV Faixa 1.

Município	Empregos	%
Ceará-Mirim	7.324	1,84
Extremoz	4.539	1,14
Macaíba	9.549	2,39
Monte Alegre	2.518	0,63
Natal	308.279	77,26
Nísia Floresta	3.751	0,94
Parnamirim	46.264	11,59
São José de Mipibu	4.416	1,11
São Gonçalo do Amarante	12.364	3,10
Total	399.004	100,00

Fonte: Elaborado pela autora com dados do Plano Diretor de Transporte Metropolitano da Região Metropolitana do Natal – PDTM, 2008.

Na RMNatal, em uma Carta Consulta² elaborada em 2010 pela STTU verificou-se que as atividades econômicas basilares em Natal podem ser divididas da seguinte maneira: setor de serviços e comércio, turismo, atividades rurais e setores de produção industrial. O setor de serviços e comércio está concentrado na cidade polo Natal e atrai significativamente a população das cidades da RMNatal. Este setor se encontra dentro da cidade polo, nas regiões mais centrais, com forte crescimento em direção à Zona Sul, onde se fixa a população de maior poder aquisitivo. Entretanto, o avanço desse setor da economia também se alastra para as

²A carta-consulta é o documento que descreve ações e custos previstos na execução dos projetos que se pretende contratar com recursos externos e a contrapartida que é oferecida pelo mutuário pretendente.

Zonas Oeste e Norte que, apesar de apresentarem população com renda mais baixa, possui grande concentração populacional.

De acordo com Silva (2010), o setor turismo está distribuído principalmente na costa litorânea da Região Metropolitana de Natal, com considerável movimentação nas praias do litoral Sul (Natal, Parnamirim, Nísia Floresta e Tibau do Sul) e praias do litoral Norte (Natal, Extremoz, Ceará-Mirim). O litoral da RMNatal atrai não só os turistas, mas toda uma gama de pessoas vindas das cidades próximas envolvidas nessa atividade econômica, o mercado imobiliário, bem como as pessoas residentes na referida região das praias que modificaram sua relação com a habitação de 'veraneio' e se tornaram moradores permanentes a partir do processo de conformação do território transformado pelo imobiliário-turístico, como explica Silva (2010).

Segundo o PDTM (2008), as empresas de turismo, agências de passagens aéreas e significativa parte dos leitos de hotelaria, se concentram em Natal. Fato que permite deduzir que parte da mão de obra para o setor do turismo, bem como aquela que presta serviços nas residências tornadas permanentes no litoral costeiro, pode ser advinda das cidades litorâneas da Região Metropolitana. Exemplo dessa demanda por mão obra se observa nas praias do litoral de Parnamirim, Nísia Floresta e Extremoz. Estas praias, de acordo com o PDTM (2008), compõem o corredor da atividade de lazer 'Sol e Mar' oferecido em pacotes turísticos na cidade polo Natal. Os três municípios citados, a saber, Parnamirim, Nísia Floresta e Extremoz contrataram respectivamente 13, 2 e 3 empreendimentos do MCMV Faixa 1 em áreas distantes de suas centralidades e do litoral. Se o morador do conjunto habitacional do MCMV Faixa 1 trabalha no setor turismo, então ele está diretamente impactado pelas condições de mobilidade urbana oferecidas tanto dentro do seu município de origem quanto pelo serviço de transporte disponível para a RMNatal.

O estudo do PDTM (2008) mostrou também que as atividades rurais na RMNatal são interiorizadas, bem como apontou que essas áreas estão sendo exploradas para especulação imobiliária, em virtude tanto das atividades turísticas quanto do próprio crescimento populacional, que juntos acarretam o avanço do desenvolvimento do setor de serviços. Quanto às áreas de produção industrial, o PDTM (2008) mostrou que essa atividade econômica se localiza entre os eixos Macaíba/Natal especificamente no que diz respeito aos investimentos realizados no Distrito Industrial de Macaíba (DIM), e no eixo São Gonçalo do Amarante/Natal representados pelos investimentos realizados no Distrito Industrial de Natal (DIN) localizado na divisa entre Natal e São Gonçalo do Amarante. Se observa, então, que a relação de deslocamentos entre essas cidades da RMNatal sofre influência do citado setor. Em Macaíba, por exemplo, foram contratados 03 (três) empreendimentos Faixa 1 e em São Gonçalo do Amarante 01 (um) empreendimento para a Faixa 1 do programa. Como os trabalhadores das indústrias mencionadas acessam o local de trabalho? Serão eles moradores dos novos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1 construídos na região?

Observar-se que o fluxo de viagens feitas no sentido municípios da RMNatal para a cidade polo Natal é intenso. Entretanto, os municípios das outras cidades componentes da Região Metropolitana também se dirigem à cidade polo Natal para realizar outras atividades. A aludida Carta Consulta (STTU) elaborada em 2010 enviada ao Ministério das Cidades registrou, dentro do quadro de atividades econômicas na RMNatal, o volume considerável da

atividade denominada serviços públicos. O estudo da STTU comprovou que há grande concentração dos serviços públicos em Natal tais como os das administrações e instituições estaduais e federais e contingentes militares.

O estudo ainda apontou para a forte participação da atividade econômica ligada à educação. Natal concentra o segmento de prestação de serviços educacionais e de produção de ciência e tecnologia, tanto públicos quanto privados, consolidando-a como centro de formação de recursos humanos qualificados na RMNatal. Segue abaixo tabela 6 apresenta o número de viagens na RMNatal por motivo no destino que demonstra claramente a hegemonia da cidade polo.

Tabela 6 - Viagens por motivo no destino, exceto retorno à residência

Município Destino	Trabalho	Estudo	Compras e lazer	Assuntos pessoais e negócios
Ceará-Mirim	9.267	10.188	1.302	1.410
Extremoz	4.704	3.956	839	817
Macaíba	11.669	11.482	1.559	1.351
Monte Alegre	2.630	3.008	392	475
Natal	318.276	279.585	40.869	97.821
Nísia Floresta	2.999	3.097	457	812
Parnamirim	47.699	44.433	5.430	12.094
São José de Mipubu	5.126	4.910	512	805
São Gonçalo do Amarante	12.619	13.344	452	2.512
Total	420.263	374.174	52.046	119.338

Fonte: Elaborado pela autora com dados do Plano Diretor de Transporte Metropolitano da Região Metropolitana do Natal – PDTM, 2008.

No material desenvolvido pelo PDMT, a máxima de que a cidade polo se configura como centro de prestação dos serviços educacionais e da produção de ciência e tecnologia foi corroborada. De acordo com o estudo encomendado pelo PDTM em 2007, o número de matrículas (tabela 7) na RMNatal era de aproximadamente 374 mil matrículas que representavam 0,296 matrículas por habitantes. A cidade polo Natal, concentrava quase 75% das matrículas da RMN com um total de 279,6 mil matrículas. Parnamirim era o segundo maior município com maior número de matrículas e alcançava apenas cerca de 12% das matrículas da RMNatal. No caso de Natal, de acordo com a tabela abaixo, o número de matrículas dividido pelo número de habitantes (censo IBGE 2000) é de 0,392. Para Parnamirim essa proporção, a saber, matrículas por habitantes é de 0,356 também nos anos 2000. Ambos os resultados mostram a significada superioridade das duas cidades mais populosas da RMNatal no que se refere a concentração da oferta educacional.

Tabela 7 - Número de matrículas por município da RMNatal – 2007.

Municípios	Matrículas 2007	Participação	População (IBGE, 2000)
Ceará-Mirim	10.188	2,72%	62.424
Extremoz	3.956	1,06	19.572
Macaíba	11.482	3,07%	54.883
Monte Alegre	3.008	0,80%	18.874
Natal	279.585	74,75%	712.317
Nísia Floresta	3.097	0,83%	19.040
Parnamirim	44.433	11,88%	124.690
São Gonçalo do Amarante	13.344	3,57%	69.435
São José de Mipibu	4.910	1,31%	34.912
Total geral	374.003	100,00%	

Método: Pesquisa Domiciliar Origem e Destino 2007

Fonte: (RIO GRANDE DO NORTE, 2008).

Identificada a localização exata dos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1 na RMNatal (moradia) e constatado que os motivos dos deslocamentos na RMNatal ocorrem para que as pessoas possam acessar os equipamentos de saúde, de educação, de serviços e de lazer como se observa na tabela 6, se torna indispensável verificar quanto custa a mobilidade urbana (transporte) para os moradores dos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1, sabendo-se que dentro referida faixa encontram-se famílias sem renda formal (renda zero) e aquelas com a faixa de renda máxima de três salários mínimos? Quanto custa morar longe para o assalariado?

3. O preço da mobilidade na RMNatal

A equipe técnica de trânsito e transporte do DER/RN, disponibilizou a identificação das empresas prestadoras do serviço por STR e TOMP que de alguma forma dão acesso aos empreendimentos do MCMV Faixa 1 nos municípios pesquisados. Além de identificá-las também forneceram os preços das passagens, a frota por linha e por dias da semana. Essas informações possibilitaram criar uma tabela identificando os gastos com a mobilidade, o que em outras palavras, significa apontar o preço da mobilidade urbana para os moradores dos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1 na RMNatal.

No ano de 2014, observou-se que o preço para realizar apenas 02 (dois) deslocamentos diários em 22 (vinte e dois) dias úteis, em nenhum dos municípios pesquisados, era menor do que 10% do valor do salário mínimo vigente. Ou seja, o preço da mobilidade e consequente acesso à cidade é significativo para os beneficiados pelo Programa. Os moradores de Nísia Floresta, Ceará-Mirim e Monte Alegre chegavam a gastar com mobilidade (02 deslocamentos diários) até 31% do salário mínimo. Natal e Parnamirim, que tinha as menores tarifas de transporte, comprometiam 14% do salário-mínimo. Veja a tabela 8:

Tabela 8 - Preço do deslocamento na RMNatal/MCMV Faixa 1 (dez, 2013).

Município	Preço médio da passagem	Ida e volta (dois deslocamentos diários) para 22 dias úteis	Comprometimento da renda mensal com esse -deslocamento
Ceará-Mirim	R\$ 4,00	8,00 x 22 = 176,00	26% do salário mínimo
Extremoz	R\$ 2,60	5,20 x 22 = 114,40	17% do salário mínimo
Macaíba	R\$ 2,80	5,60 x 22 = 123,20,	18% do salário mínimo
Monte Alegre	R\$ 4,80	9,60 x 22 = 211,20	31% do salário mínimo
Natal	R\$ 2,20	4,40 x 22 = 96,80	14% do salário mínimo
Nísia Floresta	R\$ 4,80	9,60 x 22 = 211,20	31% do salário mínimo
Parnamirim	R\$ 2,20	4,40 x 22 = 96,80	14% do salário mínimo
São Gonçalo do Amarante	R\$ 2,60	5,20 x 22 = 114,40	17% do salário mínimo

Fonte: Elaborado pela autora com dados fornecidos pelo Departamento de Estradas e Rodagens - DER/RN.

Nota: Valor do salário-mínimo vigente R\$ 678,00 (dez, 2013).

Realizado um novo levantamento dos preços das tarifas de SRT em 2018 para os mesmos municípios pesquisados em 2013, por meio de matérias jornalísticas e em contato com órgãos do governo estadual, verificou-se que o custo com deslocamento não só aumentou como também comprometeu ainda mais percentualmente o salário de parte dos moradores da RMNatal com mobilidade. Em Natal, a tarifa variou de R\$ de 2,20 para R\$ 3,65. Em Nísia Floresta o aumento foi ainda mais relevante, pois a tarifa saiu de R\$ 4,80 para R\$ 7,50. A tabela 9 apresenta as variações nos preços das tarifas com destaque para os preços mais altos observados em Ceará-Mirim, Monte Alegre e Nísia Floresta.

Tabela 9 - Preço do deslocamento na RMNatal/MCMV Faixa 1 (2018).

Município	Preço médio da passagem	Ida e volta (dois deslocamentos diários) para 22 dias úteis	Comprometimento da renda mensal com esse deslocamento
Ceará-Mirim	R\$ 5,60	R\$ 11,20 x 22 = R\$ 246,40	26% do salário mínimo
Extremoz	R\$ 3,60	R\$ 7,20 x 22 = R\$ 158,40	17% do salário mínimo
Macaíba	R\$ 4,20	R\$ 8,40 x 22 = R\$ 184,80	19% do salário mínimo
Monte Alegre	R\$ 7,50	R\$ 15,00 x 22 = R\$ 330,00	35% do salário mínimo
Natal	R\$ 3,65	R\$ 7,30 x 22 = R\$ 160,60	17% do salário mínimo
Nísia Floresta	R\$ 7,50	R\$ 15,00 x 22 = R\$ 330,00	35% do salário mínimo
Parnamirim	R\$ 4,40	R\$ 8,80 x 22 = R\$ 193,60	20% do salário mínimo
São Gonçalo do Amarante	R\$ 3,85	R\$ 7,70 x 22 = R\$ 169,40	18% do salário mínimo

Fonte: elaborado pela autora com base em informações do DER/RN, 2018.

Nota: Valor do salário-mínimo vigente R\$ 954,00 (jan, 2018).

A tabela 10 mostra a comparação do comprometimento da renda do assalariado morador da RMNatal nas cidades de Ceará-Mirim, Extremoz, Macaíba, Monte Alegre, Natal, Nísia Floresta, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante com deslocamentos mínimos. Nota-se que no intervalo de aproximadamente 5 anos somente os usuários do sistema de transporte público coletivo das cidades Ceará-Mirim e Extremoz tiveram gastos inalterados, enquanto que municípios como Parnamirim (43%) e Natal (21%) tiveram percentuais significativos de comprometimento de sua renda com deslocamento.

Tabela 10 – Comparativo do Comprometimento da Renda nos dias atuais em relação ao que era em dezembro de 2013.

Município	Comprometimento da renda mensal com esse deslocamento 2014	Comprometimento da renda mensal com esse deslocamento 2018	Aumento do comprometimento da Renda
Ceará-Mirim	26%	26%	0,0%
Extremoz	17%	17%	0,0%
Macaíba	18%	19%	6,0%
Monte Alegre	31%	35%	13,0%
Natal	14%	17%	21,0%
Nísia Floresta	31%	35%	13,0%
Parnamirim	14%	20%	43,0%
São Gonçalo do Amarante	17%	18%	6,0%

Fonte: elaborado pela autora, 2018.

Constata-se, pois, que os gastos com deslocamento são significativos para o morador que percebe uma renda mensal de 01 (um) salário mínimo, perfil de parte do beneficiário do MCMV Faixa 1. É necessário observar que esse custo pode não ser tão significativo para aqueles que percebem 02 (dois) ou 03 (três) salários-mínimos. Mas, inegavelmente é um gasto considerável para aqueles que não possuem renda formal (zero salário) ou que têm renda inferior a 01 (salário-mínimo). Segundo o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), em dezembro de 2013 o valor do salário mínimo deveria ser de R\$ 2.765,44, ou seja 4,08 vezes maior que o mínimo da época (R\$ 678,00). A determinação constitucional estabelecida é de que o salário mínimo deve ser suficiente para suprir as despesas de um trabalhador e sua família com alimentação, moradia, transporte, saúde, educação, vestuário, higiene, lazer e previdência. De acordo com o DIEESE, em janeiro de 2018, o salário mínimo ideal para sustentar uma família de quatro pessoas deveria ter sido de R\$ 3.752,65. O valor de R\$ 954 é 3,93 vezes menor que o ideal para sustentar uma família com quatro membros.

Importante explicar também que o cálculo dos gastos feitos para 2018 é para 02 (dois) deslocamentos de apenas 01 (um) indivíduo com renda de R\$ 954,00 (um salário-mínimo). Se esse indivíduo tem ao menos um dependente que precisa se deslocar para ir ao médico, fazer

compras ou realizar alguma atividade de lazer, como ir ao cinema, esse custo com a mobilidade certamente terá um peso ainda maior para essa família. Esse custo também recebe acréscimos quando o destino final do usuário é acessar os bairros do Alecrim, da Ribeira ou Cidade Alta, pois muitas linhas de SRT e TOMP realizam seus retornos em locais bem anteriores aos citados bairros (ver figuras 4 e 5). Isso significa que têm que embarcar em outro ônibus e pagar mais uma tarifa.

É verdade que em Natal há duas modalidades de Integração entre linhas de ônibus nas quais o usuário paga apenas a tarifa do primeiro embarque. Uma integração se dá por meio das Estações de transferência, um sistema de integração tarifária física, implantado na cidade desde fevereiro de 2005, constituído de estações de transferência que permitem ao usuário do serviço atingir os diversos pontos da cidade pagando apenas uma passagem e utilizando mais de uma linha que faz transbordo em uma dessas estações. A outra se faz por meio do sistema de integração tarifária temporária em vigência na capital desde maio de 2009 que consiste na permissão de uma ou mais integrações entre distintas linhas de ônibus durante o período de uma hora, em qualquer ponto de embarque e desembarque localizado no percurso das linhas ou ainda a partir das estações de transferência. Entretanto, segundo o DER/RN, não existe na Região Metropolitana de Natal nenhum terminal de integração que articule as linhas vindas da região metropolitana com as da capital, o que torna o preço da mobilidade consideravelmente alto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo refletiu sobre as condições da mobilidade urbana dos moradores dos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1 na RMNatal. Nele, o diálogo estabelecido entre a localização dos empreendimentos e a oferta do transporte público coletivo revelou a falta de articulação entre a política habitacional e a política urbana, bem como a observação de que a contratação dos empreendimentos do MCMV Faixa 1 na RMNatal privilegiou a dinâmica de mercado, afetando o desenho das cidades que tiveram sua mancha urbana estendida, distanciando os moradores das centralidades urbanas e acarretando a necessidade de deslocamentos motorizados, por exemplo. Foi demonstrado que para realizar os deslocamentos os moradores dos novos conjuntos habitacionais do MCMV Faixa 1 se utilizam do transporte público coletivo legalizado pelo poder público como o ônibus (SRT), o alternativo (TOMP) ou o trem para vencer as distâncias mais consideráveis, bem como se valem das soluções caseiras não legalizadas para os deslocamentos intraurbanos tais como o moto-táxi. O artigo avaliou que os citados modais não atuam de forma integrada; que os usuários do sistema em sua maioria são de baixa renda (48%) e que as frotas dos citados modais são insuficientes para a demanda diária.

Evidenciou-se que os deslocamentos objetivam principalmente acessar o local de trabalho. Porém, nesse universo de 'idas e vindas' está também o acesso a uma instituição de ensino, um hospital geral, ou até mesmo acessar uma atividade lazer. Nesse contexto, ficou evidente que as condições financeiras dos moradores são impactadas pela localização do lugar da moradia. Outra importante consideração feita foi a de que a renda da população residente nos novos conjuntos habitacionais não pode ser calculada apenas tendo como referência seu

ganho mensal, ou seja, o seu montante salarial. O preço por morar longe deve ser incluído na renda real daquelas famílias.

Como afirmam Harvey (1980) e Ribeiro (2005), o salário é apenas parte de sua renda real. A leitura de Harvey (1980), auxiliou na compreensão dessa situação ao asseverar que a localização da casa, além de exercer seu significado distributivo (renda), contribui para uma evidente condição de vida muito frágil. Esse significado distributivo, no estudo aqui efetivado, diz respeito às condições financeiras dos beneficiários do MCMV Faixa 1 no que se refere ao custo da mobilidade urbana. É imperioso agregar ao salário a localização do indivíduo na cidade; as suas condições de acesso aos recursos do espaço urbano. Só assim, as perdas na renda real dos beneficiários do MCMV Faixa 1 podem ser compreendidas a partir dos gastos excessivos com a mobilidade. Nesse sentido, o artigo demonstrou que os custos com deslocamentos comprometem sobremaneira as condições econômicas dos moradores dos novos conjuntos. Nos municípios com maior nível de integração com Natal, os gastos da população de baixa renda com mobilidade urbana (transporte público coletivo) chegam a uma média de 20% do salário mínimo, salário este que, segundo análises do DIEESE, já não é suficiente para garantir as condições ideais de sobrevivência dos assalariados. Essa fragilidade econômica (somatório de extorsões) identificada no artigo permite associar os gastos com transporte público com a espoliação urbana conceituada por Kowarick (1979).

Considera-se que uma das formas de minimizar as perdas financeiras dos moradores dos novos conjuntos habitacionais é promover ajustes às suas necessidades criando infraestruturas físicas como calçadas acessíveis, bicicletários, adicionar linhas circulares para o acesso aos pontos mais centrais das cidades que atendam a população de baixa renda promovendo algum conforto nos trajetos percorridos até um ponto de ônibus ou uma estação de trem. Avalia-se que o uso diário do modal trem pode atenuar os gastos das famílias com nos deslocamentos de 'idas e vindas', visto que sua tarifa custa bem menos que aquelas praticadas por SRT (ônibus) e TOMP (opcional). Também é razoável pensar que a melhoria ou adequação das vias de acesso aos novos conjuntos habitacionais pode tornar o sistema de ônibus mais atrativo e rentável para os empresários, bem como concorrerá para a instalação de pontos de embarque e desembarque mais próximos dos referidos conjuntos.

A implantação de infraestruturas pode de fato contribuir para o barateamento dos deslocamentos fazendo com que a aquisição da casa própria e o direito à cidade signifiquem a concretização da justiça social para os beneficiários do Programa Minha Casa Minha Vida. Concluso o estudo, pondera-se que não basta aumentar a frota ou ampliar as linhas de transporte público coletivo para os beneficiários do MCMV Faixa 1 na RMNatal. É imprescindível que o preço da mobilidade seja adequado às condições financeiras dos assalariados. Da forma que se apresenta, a aquisição da casa própria pela baixa renda distante das centralidades urbanas, longe dos meios de consumo coletivo e à mercê de um transporte público ineficaz, desarticulado e caro colabora para o empobrecimento dos beneficiários do MCMV Faixa 1 na RMNatal que precisam ter o direito de exercer sua cidadania, para além de apenas morar, mas o direito de viverem e conviverem integrados as cidades e às suas dinâmicas urbanas.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Decreto-lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. *Institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana*. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 03 jan. 2012.
- FUNDAÇÃO COORDENAÇÃO DE PROJETOS, PESQUISAS E ESTUDOS TECNOLÓGICOS - Coppetec. *Plano de Mobilidade Urbana de Natal: relatório nº 03 – diagnóstico, parte V – aspectos de oferta de serviço, volume I – transporte público por ônibus*. Natal: Coppetec, 2009.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil*. Organizadores: Marco Aurélio Costa, Isadora Tami Lemos Tsukumo. Brasília. V.1, 336 p., 2013.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2000*. Rio de Janeiro: 2000.
- GLOBO.COM. *Tarifas dos ônibus intermunicipais são reajustadas no RN*. Natal: G1RN, 2017. Disponível em: < <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/tarifas-dos-onibus-intermunicipais-sao-reajustadas-no-rn.ghtml> >. Acesso em: 11 nov. 2018.
- GLOBO.COM. *Confira as novas tarifas dos ônibus intermunicipais da Grande Natal*. Natal: G1RN, 2016. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2016/02/confira-novas-tarifas-dos-onibus-intermunicipais-da-grande-natal.html> >. Acesso em: 11 nov. 2018.
- GLOBO.COM. *Valor da cesta básica sobe em 17 de 18 capitais em 2014, aponta Dieese: G1SP, 2015*. Disponível em: < <http://g1.globo.com/economia/seu-dinheiro/noticia/2015/01/valor-da-cesta-basica-sobe-em-17-de-18-capitais-em-2014.html> >. Acesso em: 11 nov. 2018.
- HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. Tradução: Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980.
- KOWARICK, Lúcio. *Escritos Urbanos*. São Paulo: Editora 34, 2000.
- KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *INSTITUTO NACIONAL DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA*. Apresentação do observatório das metrópoles. Rio de Janeiro: [S.n.], 2013. Disponível em:

http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=142&lang=pt. Acesso em: 05 nov. 2018.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. Segregação residencial e segmentação social: o "efeito vizinhança" na reprodução da pobreza nas metrópoles brasileiras. *Cadernos MetrÓpole*, São Paulo, n. 13, 47-70, 2005.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. et al. (Org.). *Níveis de integração dos municípios brasileiros em RMs, RIDEs e AUs à dinâmica da metropolização*. Rio de Janeiro: Observatório da MetrÓpoles, 2012.

RIO GRANDE DO NORTE. (Estado). SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA. *Plano diretor de transporte metropolitano da região metropolitana do Natal: relatório síntese*. Natal: Oficina consultores associados, 2008.

ROLNIK, Raquel. *O que é periferia*. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2010/06/14/o-que-e-periferia-entrevista-para-aedicao-de-junho-da-revista-continuum-itaucultural/>>. São Paulo: [S.n.], 2010. Acesso em: 22 out. 2018.

SANTOS, João Batista dos; MELO, Evaneide Maria de. *Estrada de ferro central do Rio Grande do Norte em Taipu-RN: transformações espaciais e memória*. Natal: Editora do IFRN, 2016.

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da. *O Litoral e a metrÓpole dinâmica imobiliária, turismo e expansão urbana na região metropolitana de Natal-RN*. 2010. 436 f. Tese (Doutorado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2010.

SILVA, Analúcia de Azevedo. *Um sonho distante: reflexões sobre acessibilidade nos conjuntos habitacionais do PMCMV faixa 1 na região metropolitana de Natal*. 2014. 231 f. Dissertação (Mestrado em Cidades e dinâmica urbana; Estado e políticas públicas) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

UOL.COM. *Salário mínimo em janeiro deveria ser de R\$ 3.752,65, segundo Dieese*: UOLSP, 2018. Disponível em: < <https://economia.uol.com.br/empregos-e-carreiras/noticias/redacao/2018/02/07/salario-minimo-ideal-janeiro-dieese.htm> >. Acesso em: 11 nov. 2018.

VALENÇA, Márcio M. (org). *Cidade (i)legal*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2008.

VALENÇA, Márcio M. Habitação: notas sobre a natureza de uma mercadoria peculiar. *Caderno MetrÓpole*, n.9, p.165/171, 2003. Disponível em: <
<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/9209>>. Acesso em: 19 out. 2018.