

3º ENCONTRO CONEXÃO MULHERES E ECONOMIA - CM&E

Área Temática: Economia Política, Social e Demográfica

MEDIDAS DE ACESSO AO BEM VIVER NA CIDADE: uma descrição dos motivos e destinos das viagens de usuários de transporte público na Região Metropolitana de São Paulo

Mateus Gregorio Novaes. Graduação. UFABC. g.novaes@aluno.ufabc.edu.br

Monica Yukie Kuwahara. Doutorado. UFABC. monica.kuwahara@ufabc.edu.br

Resumo:

O artigo se preocupa com a qualidade de vida nos grandes centros urbanos. Entende que haja oportunidades e dificuldades associadas à infraestrutura de transporte disponível. Estabelece como objetivo geral identificar índices que permitam descrever as oportunidades que a infraestrutura de transportes disponibilizaria à cidade. Através da análise da literatura de economia urbana e a aplicação da abordagem das capacitações, buscam-se os indicadores de acessibilidade que sirvam a compreensão das oportunidades disponíveis às pessoas para realizarem suas capacidades, ao permitir acesso a emprego, saúde e educação. A reflexão proposta pretende contribuir para compreender melhor a dinâmica econômica e social que condiciona as dificuldades existentes em se viver em grandes cidades como São Paulo.

Palavras-chave: Acessibilidade, bem-estar, capacitações, indicadores, mobilidade urbana, oportunidades.

1 INTRODUÇÃO (OU APRESENTAÇÃO)

Os congestionamentos, transporte público lotado, grandes tempos de deslocamento são alguns dos problemas enfrentados em se viver em uma grande metrópole. Este conjunto de fenômenos associados à vida em grandes metrópoles constituem externalidades que implicam em custos que se expressam na qualidade de vida dos cidadãos (Kuwahara; Maciel, 2020).

As dificuldades associadas ao deslocamento dos trabalhadores afetam a produtividade (Haddad, 2000). O desempenho dos trabalhadores costuma ser menor quanto mais tempo necessitam para realizar seu deslocamento e isto se apresenta de forma ainda pior com aqueles que precisam enfrentar grandes congestionamentos pelo caminho. Também afetam a saúde dos

cidadãos através da poluição e dificuldade de acesso a hospitais e postos de saúde (Anand, 2018). As ideias, projetos e estudos de planejamento devem olhar amplamente para seus cidadãos, pois as condições impostas a uma pessoa que trabalha e vive próxima a uma capital serão diferentes daquelas impostas a uma que vive afastada do centro urbano.

A abordagem das capacitações oferece uma ferramenta e uma estrutura para conseguir conceituar e avaliar os fenômenos da pobreza, desigualdade e bem-estar. E sua principal característica é o foco no que as pessoas podem fazer e ser (Robeyns, 2005), trazendo um olhar interdisciplinar e multidimensional aos problemas enfrentados econômica e filosoficamente. A abordagem teve como seu pioneiro Amartya Sen, que defende que as avaliações e políticas deveriam focar nos que as pessoas são capazes de fazer e ser, e com isto ir removendo os obstáculos que dificultam o acesso delas às suas liberdades, para que com isso, estas pessoas consigam uma maior qualidade de vida.

2 MÉTODO (OU OPÇÕES METODOLÓGICAS)

Os procedimentos de pesquisa incluem a revisão bibliográfica com o intuito de identificar diferentes indicadores de mobilidade e acessibilidade urbana, buscando também diferenças de conceituação nas categorias de mobilidade e acessibilidade entre as distintas abordagens, além de salientar a contribuição da abordagem das capacitações para os estudos no tema. Realiza-se também a análise dos indicadores propostos por Kuwahara e Maciel (2020), MIQL-M (Índice multidimensional de qualidade de vida), TAI-M (Indicador de acessibilidade do transporte) e MIQL-T (Índice multidimensional de qualidade de vida com dimensão de transportes), todos estabelecidos com os dados do censo de 2010 para a Região metropolitana de São Paulo, buscando apresentar o significado destes resultados e como estes medem o bem-estar. Dados da pesquisa Origem e Destino, descrevem os deslocamentos nesta região em 2017, que são comparados com os resultados dos indicadores de 2010.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise dos indicadores sugere que haja diferença entre as localidades da região metropolitana quando analisamos o indicador de acessibilidade e estes corroboram com a literatura demonstrando que regiões com oportunidades mais afastadas têm piores resultados e em geral os melhores resultados se encontram longe do centro da região com municípios que

conseguem concentrar suas oportunidades e as regiões mais afastadas e que dependem das oportunidades mais concentradas no centro tem resultados piores.

A qualidade de vida medida pelo MIQL-M indicou o posicionamento relativo dos municípios. Ao se introduzir a dimensão de acessibilidade representada pelo TAI, gerando o MIQL-T, verificam-se mudanças de posicionamento dos municípios. Municípios denominados como “dormitórios” como Ferraz de Vasconcelos, Mauá, Francisco Morato, Itaquaquecetuba e Carapicuíba perderam respectivamente 11, 8, 8, 6 e 5 posições no ranqueamento após adição da dimensão de acessibilidade ao trabalho. Outros como Mogi das Cruzes, Vargem Grande Paulista, Cajamar, Guararema e Pirapora do Bom Jesus que respectivamente ganharam 8, 8, 7, 7 e 7 posições no ranqueamento, sugerindo terem sido beneficiados por tempos menores de deslocamento para o trabalho. Porém, não é possível dizer que essa dimensão realmente aumenta a autonomia dos indivíduos destas localidades, ou que realmente ajuda a melhorar a qualidade de vida no local pois não é possível dizer que apenas um bom desempenho em uma dimensão seja suficiente para melhorar o resultado ruim em outras dimensões.

Os dados extraídos da Pesquisa Origem e Destino indicam que a RMSP tem boa parte de suas viagens concentradas com modo principal por automóvel o que levar a congestionamentos e que demanda políticas para que haja uma melhora no deslocamento, ao analisar conjuntamente com a distribuição da rede ferroviária na região é possível perceber uma concentração mais alta nas regiões de centro aprofundando este problema.

Ao analisar os motivos de viagem conjuntamente com o modo principal de viagem foi possível perceber que os principais motivos que são Educação e Trabalho demonstram diferentes modos principais mais utilizados, enquanto o Trabalho tem uma distribuição maior com os modos motorizado individual e coletivo, o motivo de Educação se concentra principalmente no modo não motorizado, o que demonstra uma melhor distribuição de oportunidades de Educação que trabalho.

Quando é analisado os tempos de viagem juntamente com os modos de viagem principal é possível perceber um problema sério nos tempos de deslocamento por modos coletivos tendo em média um valor de tempo de viagem duas vezes maior que a média das viagens por modo individual. Isto demonstra uma restrição de autonomia e escolha dos indivíduos ao se deslocar.

Também foi possível analisar que estes índices apresentam, em sua maioria fatores de conversão, recursos, funcionamentos, mas muito dificilmente conseguem apresentar as capacitações, ou seja conseguimos encontrar dados que mostrem com algum nível as dificuldades ou a forma como estão distribuídas as oportunidades e realizações, mas para

conseguirmos acessar a escolha, ou a liberdade acaba sendo uma questão mais complexa, seria necessário entender se as pessoas mesmo conseguindo realizar seus interesses conseguiram e tiveram a liberdade de fato para escolher por isto.

4 CONCLUSÃO (OU CONSIDERAÇÕES FINAIS)

Com os resultados apresentados é possível entender sob uma perspectiva geral como são as viagens realizadas, como estas estão distribuídas, quais os principais meios utilizados para realizá-las, qual é o tempo que se levou para fazê-las conjuntamente com um panorama comparativo dos municípios através dos indicadores, sob a dimensão da acessibilidade do trabalho com o TAI-M e as diferenças que este indicador de acessibilidade tem no desempenho desses municípios no indicador do MIQL, com uma problematização desses efeitos e buscando entender o porquê de acontecerem.

Desta forma uma das reflexões adquiridas com o projeto foi a de que para se medir o bem-estar é importante entender o que leva os indivíduos a terem ganhos em qualidade de vida, o que as pessoas têm aspirações de serem ou terem, para isto existem algumas formas de se estudar o bem-estar e até mais especificamente a mobilidade e acessibilidade urbana, o referencial teórico escolhido foi a abordagem das capacitações.

A abordagem das capacitações contribui na pesquisa pois tem seu foco nas escolhas e nas liberdades de cada indivíduo, distanciando um pouco as discussões do simples foco na renda, uma outra contribuição é a pluralidade informacional e pluralidade de em relação aos valores. Com isto também traz a ideia de se investigar o bem-estar por mais de uma dimensão, buscando entender os vários fatores que estão o afetando.

REFERÊNCIAS

- ANAND, Paul B. Cities and the Capability Approach. In: Comim F et al (Eds) **New Frontiers of the Capability Approach. Cambridge**, UK: Cambridge University Press, Pp. 519-548, 2018.
- KUWAHARA, Mônica Yukie; MACIEL, Vladimir Fernandes. **Qualidade de Vida e Desigualdades nas Metrôpoles Brasileiras**. Curitiba: Appris, 2020.

METRÔ. Companhia do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa Origem e Destino 2017: base de dados. São Paulo, SP, 2017. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino>. Acesso em 10/06/2022

PEREIRA, Rafael H. M.; BRAGA, Carlos. K. V.; SERRA, Bernardo; NADALIN, Vanessa. **Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras, 2019. Texto para Discussão Ipea, 2535.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2019. Disponível em <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9586>. Acesso em 10/06/2022

ROBEYNS, Ingrid. **The Capability Approach: a theoretical survey.** Journal of Human Development, Vol. 6, n. 1, p. 93-117, 2005.

ANEXOS

Tabela 1 - Quantidade de viagens por modo principal e motivo de viagem.

Modo Principal	Trabalho	Educação	Compras	Saúde	Lazer	Outros	Total
Coletivo	7.681.318	4.555.328	583.291	892.307	484.756	1.096.488	15.293.488
Individual							
motorizado	6.409.913	3.068.227	823.802	720.591	865.585	1.097.550	12.985.667
Não motorizado	4.421.039	7.046.720	522.121	214.365	466.285	1.056.320	13.726.851
Total	18.512.270	14.670.275	1.929.215	1.827.264	1.816.626	3.250.357	42.006.007

Fonte: METRO. Pesquisa Origem e Destino, 2017. Elaboração própria.