

MEDIDAS DE ACESSO AO BEM VIVER NA CIDADE

Proposta de pesquisa submetida ao Edital
04/2022

RESUMO

A presente proposta 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.

Sumário

RESUMO	1
INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA DO TEMA	3
OBJETIVO	4
METODOLOGIA.....	5
CRONOGRAMA.....	7
BIBLIOGRAFIA	8

MEDIDAS DE ACESSO AO BEM VIVER NA CIDADE

INTRODUÇÃO E JUSTIFICATIVA DO TEMA

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.

Produtividade, tempo e saúde são dimensões que devem ser consideradas no estudo e análise das cidades, pois afetam diretamente a economia e o desenvolvimento humano. Não é possível porém dizer que estas dimensões são estritamente separadas, o tempo e a saúde afetam diretamente na produtividade dos trabalhadores e com uma baixa produtividade estes acabam diminuindo suas oportunidades que pode levar a problemas posteriores.

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 dos 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.

A abordagem das capacitações é sobre prosperidade humana e não é possível pensar em prosperidade humana sem pensar nas cidades e tem sido assim ao longo da história humana (ANAND, 2018). As cidades devem ser pensadas e organizadas para buscar melhorar o bem-estar de seus cidadãos. A abordagem nos encoraja a pensar mais profundamente sobre a natureza e a avaliação dos conjuntos de ser e estar e o lugar onde esta avaliação é bem feita (ANAND, 2018).

Este projeto busca analisar, com o auxílio da abordagem das capacitações, os indicadores propostos na literatura para responder a pergunta: Como medir as dificuldades de se viver em grandes centros urbanos?

A estrutura disponibilizada na cidade é fundamental para que os cidadãos tenham a oportunidade de realizarem suas capacidades e nesta discussão está a acessibilidade. As políticas de transporte e de desenvolvimento urbano das cidades determinam a acessibilidade urbana, ou seja, a facilidade da qual pessoas de níveis de renda e grupos sociais diferentes têm acessos aos recursos da cidade. (PEREIRA, 2019)

Com isto, a hipótese provisória é de que a infraestrutura de transportes disponibilizada na cidade permite oportunidade às pessoas para realizarem suas capacidades, ao permitir acesso a emprego, saúde e educação.

E diante do exposto a pesquisa estabelece como objetivo:

OBJETIVO

Identificar indicadores de acessibilidade que permitam avaliar as oportunidades e dificuldades presentes em grandes centros urbanos associados à infraestrutura de transportes disponível.

METODOLOGIA

Referências teóricas e metodológica

A metodologia que será empregada neste projeto será feita através da revisão bibliográfica, onde se buscará os indicadores propostos na literatura da microeconomia, em especial aqueles trabalhos que utilizam a abordagem das capacitações e que buscam analisar os problemas de mobilidade e acessibilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo.

A revisão inicia-se pelo trabalho de Maciel et al. (2020) que busca contribuir com a realização de diagnósticos de qualidade de vida e favorecer políticas públicas mais eficientes, assim estabelecendo um indicador TAI-M (Transport Accessibility Index for Municipalities) que utiliza dados censitários de tempos de deslocamento de municípios ao trabalho principal e os transforma em indicadores que vão ser incorporados a um índice sintético de bem-estar o MIQL-M (Multidimensional Index of Quality of Life for Municipalities), assim ampliando este índice para sete dimensões e permitindo a avaliação do posicionamento dos municípios a perda de qualidade de vida quando a privações na dimensão da mobilidade.

Outra referência que norteia a revisão bibliográfica é Pereira (2020) que apresenta que acesso e oportunidades são frutos de políticas de desenvolvimento e assim cria uma base de dados abertos sobre as condições de acessibilidade urbana nas cidades brasileiras, com o propósito de que os dados sejam utilizados para planejamento e avaliação de políticas públicas e de transportes.

A partir desses trabalhos, outros serão investigados e também serão analisados os dados presentes na Pesquisa OD. A pesquisa OD é realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) e traz um indicador de mobilidade que é calculado com o número médio de viagens realizadas por pessoas em cada faixa etária.

Dados e forma de análise

A análise dos problemas, sob a ótica da abordagem das capacitações é preciso reconhecer e analisar os funcionamentos, as realizações e as capacitações das pessoas. Os funcionamentos são explicados por Sen como um conjunto do que as

peças são capazes de ser e fazer, por outro lado a diferença entre as capacitações e as realizações existem no sentido de que as realizações seriam como as conquistas e as capacitações como as liberdades e opções valiosas de cada pessoa (ROBEYNS,2005).

Para entender o trabalho de Maciel et al. (2020) para a geração do indicador TAI é preciso entender o MIQL-M, que é um índice que analisa a qualidade de vida em municípios através de seis dimensões: renda, educação, saúde, infraestrutura urbana, habitação e acesso à informação, que é calculado através da média ponderada dos sub-índices para cada uma dessas dimensões. E na necessidade de se entender a dificuldade associadas a mobilidade e seus efeitos na qualidade de vida, o aspecto selecionado para esta medição foi a acessibilidade, pois seria possível utilizar os dados de “deslocamento do indivíduo a partir do seu domicílio até o seu principal local de trabalho” que já estavam contidos na base de dados do MIQL-M, com isto foi possível encontrar um indicador que reflète este tempo de viagem no movimento pendular casa-trabalho, as respostas a essa pergunta foram transformadas em minutos e com esta informação foi concebido o indicador de acessibilidade TAI, através da equação
$$TAI = \frac{\text{Tempo Médio(em minutos)} - 5 \text{ minutos}}{120 \text{ minutos} - 5 \text{ minutos}}$$
, seu resultado entrega um valor entre 0(ausência de acessibilidade) e 1(plena acessibilidade) e para incluir este índice no MIQL-M, foi necessário calcular a média ponderada por municípios, assim conseguindo o valor do TAI-M, um sub-índice que pode ser incorporado ao MIQL-M, o transformando em um novo índice, o MIQL-T, que agora aborda sete dimensões: renda, educação, saúde, infraestrutura urbana, habitação, acesso à informação e acessibilidade ao local de trabalho, expandindo sua multidimensionalidade.

Pensando na mesma ótica sobre a Pesquisa Origem-Destino (OD), temos que ela é o maior levantamento de mobilidade urbana realizado no país que busca quantificar e o padrão atual de viagens no RMSP e criar a possibilidade de análises para planos e projetos futuros, a pesquisa é feita através de dois levantamentos com processos próprios: uma pesquisa domiciliar que é realizada por entrevistas e investiga “as características das viagens de todos os moradores de um domicílio em dia útil anterior e suas características socioeconômicas.” e a pesquisa na linha de contorno que é feita de duas maneiras, pela contagem de veículos e pela entrevista com ocupantes de veículos que passam por regiões estratégicas selecionadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

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.

HADDAD, Eduardo A. e VIEIRA, Renato. S. Mobilidade, Acessibilidade e Produtividade: Nota sobre a Valoração Econômica do Tempo de Viagem na Região Metropolitana de São Paulo. Texto de discussão 8-2015. São Paulo: Nereus, 2015. Disponível em <http://www.usp.br/nereus/?txtdiscussao=mobilidade-acessibilidade-e-produtividade-nota-sobre-a-valoracao-economica-do-tempo-de-viagem-na-regiao-metropolitana-de-sao-paulo> Acesso em 10/06/2022

KUWAHARA, Mônica Yukie; MACIEL, Vladimir Fernandes. **Qualidade de Vida e Desigualdades nas Metrôpoles Brasileiras**. Curitiba: Appris, 2020

MACIEL, Vladimir. F. et. al. Acessibilidade e bem-estar: medindo algumas das privações da dimensão de mobilidade. **Anais...43º Encontro Nacional De Economia**, Florianópolis, 2015.

MAGALHÃES, Marcos T. Q.; ARAGÃO, Joaquim J. G.; YAMASHITA, Yaeko. Definições Formais de Mobilidade E Acessibilidade Apoiadas na Teoria de Sistemas de Mario Bunge. 9 **Paranoá Cadernos de Arquitetura e Urbanismo** Vol. 9, n.1. Janeiro, 2014. Disponível em <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/10629/9355> Acesso em 10/06/2022

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.

SEN, Amartya K. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000