

El costo de la vivienda X el costo del transporte y el acceso al derecho a la ciudad: “La elección de Sofía” para familias en vivienda social en Brasil.

Edson Leite Ribeiro

Doctor en Ingeniería Urbana - SNH-MDR
edlribeiro@gmail.com

José Augusto Ribeiro da Silveira

Profesor Doctor – DA-CT-UFPB
ct.laurbe@gmail.com

RESUMEN

Este estudio aborda el dilema del acceso al derecho a la vivienda urbana, entendido como no restringido al derecho a la vivienda, sino al acceso a oportunidades y ofertas de bienes y servicios públicos y privados que definen la necesidad de vivienda urbana en el contexto brasileño. En ejercicio de este derecho, especialmente para los grupos de ingresos matriculados hasta el 4º decil. Bajos ingresos, las dificultades para elegir entre la carga de la accesibilidad al derecho a la vivienda, la carga (pérdida) de oportunidades y accesibilidad a los componentes externos del derecho a la vivienda y el (creciente) costo de la movilidad y accesibilidad a el derecho a la ciudad, resultaron ser bastante dramáticos, constituyendo una verdadera «elección de Sofía» parafraseando la conocida trama de Styron.

INTRODUCCIÓN

Un aspecto recurrente de la política de vivienda pública en Brasil a lo largo de su historia es la preferencia por la producción de unidades habitacionales para la transferencia de propiedad. Por un lado, existe una fusión de los conceptos de derecho a la vivienda y derecho a la propiedad. Por otro lado, por un factor cultural, donde el "sueño de ser propietario de una casa" prevalece en las metas de la mayoría de las familias brasileñas y también hay factores de carácter político, orientados a estimular la producción y generación de empleo y también a la obtención de ventajas electorales, basadas en la relación de dependencia. A pesar de que el principal componente del déficit habitacional, desde 2011, ha sido la «sobrecarga del alquiler», según la metodología oficial, en su historia reciente no se ha aplicado ninguna política de incentivos y subsidios al alquiler, como se ha venido haciendo. adoptado en muchos países, y como existe una disposición en la legislación del Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social - SNHIS. Tampoco se ha apoyado políticamente la "autoproducción de viviendas" (autoconstrucción, trabajo conjunto y autogestión), que representa aproximadamente el 60% de la producción de nuevos hogares anualmente en Brasil.

A pesar de los aspectos positivos del impacto en la economía y la generación de empleo, la política de producción de vivienda para la venta y transferencia de propiedad subsidiada, debido a la dinámica de crecimiento de nuestras ciudades y el valor del suelo urbano, dificulta la viabilidad de dicha producción. en sectores urbanos que presenten buena ubicación y la necesaria complementación de elementos que garanticen la calidad habitacional esperada para una «vivienda digna», en particular el derecho a la ciudad, entendido como accesibilidad a oportunidades de obtención de empleo e ingresos, infraestructura urbana, servicios públicos y oferta de bienes privados, públicos y privados, ofertas de equipamiento público, etc. ;

En 1948, la Declaración Universal de Derechos Humanos consagra por primera vez el derecho a la vivienda, en su artículo XXV, entre los derechos humanos fundamentales: «Toda persona tiene derecho a un nivel de vida capaz de garantizarse a sí mismo y a su familia, salud y el bienestar, incluidos la alimentación, el vestido, la vivienda, la atención médica y los servicios sociales esenciales ». El estado de bienestar asume gradualmente el compromiso con este derecho. En Brasil, este derecho a la vivienda se estableció formalmente por primera vez después de la Enmienda Constitucional núm. 26/2000 modificando e incluyendo el artículo en el texto de nuestra Constitución Federal.

Desde su reconocimiento inicial en 1948, durante mucho tiempo ha existido una indefinición de lo que sería conceptualmente una "vivienda digna", cuyos componentes fueron definidos por primera vez, en 1966, por el Comité de Asuntos Económicos, Sociales y Sociales de la ONU. Derechos Culturales, a través de su Nota General núm. 4, enumerando los siguientes componentes del concepto: a) Seguridad jurídica de la ocupación; b) Disponibilidad de servicios, materiales e infraestructura; c) Accesibilidad económica; d) habitabilidad; e) Ubicación; f) Facilidad de acceso y g) Respeto al entorno cultural. Se han ido incorporando otras contribuciones a lo largo del tiempo. Tenga en cuenta que estos documentos siempre mencionan el derecho a la vivienda y no exactamente el derecho a la propiedad.

Por tanto, el concepto de derecho a la vivienda incluye también la necesidad del "derecho a la ciudad", entendido como un derecho humano y colectivo, que concierne tanto a quienes la habitan hoy como a las generaciones futuras y constituye un compromiso ético y político de defender un bien común esencial para una vida plena y digna frente a la mercantilización de los territorios, la naturaleza y las personas. Este término fue utilizado por primera vez por Lefebvre (1968) en el contexto de los movimientos sociales que luchan por los derechos civiles.

En este concepto y sus componentes, por tanto, se ve claramente la clara relación de complementariedad que existe entre la unidad habitacional (casa) y su entorno, así como otras formas de accesibilidad: económica, espacial, infraestructural, oferta de oportunidades, bienes públicos y servicios y privados. En un contexto urbano, uno puede imaginar que las ubicaciones mejor insertadas para satisfacer tales requisitos espaciales se vuelven cada vez más raras y caras. Para las poblaciones de bajos ingresos, la adquisición de propiedades en propiedades bien ubicadas sería inviable debido a su alto valor.

Por lo tanto, la producción de vivienda en programas recientes, especialmente para los grupos de menores ingresos, a pesar de su mejora regulatoria y la adopción predominante de viviendas colectivas y verticales (departamentos), que hacen más eficiente el uso del suelo, solo se ha ubicado en áreas más alejadas de los centros y zonas con gran oferta de oportunidades o, incluso en otros municipios, en una brecha entre la oferta y la demanda de vivienda, generando una mayor necesidad de desplazamiento y transporte más costosos para las familias.

Por lo tanto, ante la inexistencia de una política específica de apoyo al arrendamiento de vivienda en el tramo social, que viabilizaría mejores ubicaciones, las familias de bajos ingresos se enfrentan a una difícil decisión: a) perseguir el sueño de la propiedad de vivienda y la vivienda que no lo hace. cumplir con los requisitos además, por su inadecuada ubicación, todos los componentes necesarios para una "vivienda digna", o b) comprometerse a pagar una renta que represente un alto porcentaje de los ingresos familiares, con el fin de ubicarse en una zona más estratégica vía para las necesidades familiares (trabajo, estudio, acceso a bienes y servicios públicos y privados, etc.).

En la primera opción, si bien está la realización del sueño de la propiedad y la reducción de los valores pagados por la vivienda (si se incluyen en los rangos más subsidiados), la carga está relacionada con la falta de oportunidades, el acceso a el empleo y los ingresos y los desplazamientos necesarios con sus costos económicos y temporales representan una pérdida y una limitación a las posibilidades de una mejora significativa de las condiciones generales de la familia.

1. LA CARGA DEL COSTO DE VIVIENDA PARA LAS FAMILIAS Y EL IMPACTO EN EL DERECHO A UNA VIVIENDA DECENTE

Dentro de la metodología de cálculo del Déficit Habitacional desarrollada por la Fundación João Pinheiro - FJP y que se ha utilizado durante mucho tiempo como referencia para la consideración y análisis del problema habitacional en Brasil, así como la conducción de las políticas públicas desarrolladas en el tema, si los siguientes componentes, en la definición del déficit cuantitativo: sobrecarga con la renta; convivencia familiar, vivienda precaria (rústica o improvisada) y excesiva densidad en propiedades alquiladas.

Entre estos, el componente "sobrecarga con el alquiler", en la evaluación del déficit brasileño en 2015, representó el 50,5% del déficit, seguido por la convivencia familiar (29,9%), la vivienda precaria (14,8%) y el exceso de densificación en las propiedades alquiladas. (5,2%). Con un cambio metodológico, adoptado a partir del año 2016 (Ver esquema metodológico en figura 01), por cambios en la provisión de datos primarios (Censos PNAD e IBGE) y por el hecho de que, con la tendencia a reducir el tamaño de las familias, los casos de excesiva densidad han

coincido prácticamente con el caso de las cohabitaciones familiares, los componentes ahora son solo tres: vivienda precaria, convivencia y sobrecarga de renta. Sin embargo, incluso con el cambio metodológico, el componente de “carga excesiva del alquiler” mantiene su posición como el principal componente del déficit habitacional. Pero, ¿qué indica la valoración de la «carga excesiva del alquiler» y qué hace importante definir el déficit?

Se sabe que esta valoración del peso del costo de la vivienda es un indicador económico considerado por la mayoría de los países, especialmente aquellos que utilizan el subsidio al alquiler como política pública, aunque pocos países lo utilizan directamente como indicador para el cálculo del déficit cuantitativo. También es bastante claro que existe casi unanimidad al considerar el umbral aceptable para la participación de la vivienda en el presupuesto familiar, que se considera casi universalmente alrededor del 30% de los ingresos familiares. En el caso de Brasil y otros países que presentan similar desigualdad social, este peso se vuelve aún más importante de ser considerado, pues debido a los bajos ingresos de los estratos más bajos, el costo necesario para proveer una alimentación adecuada puede representar, en estos casos muy específicos. , hasta el 90% del presupuesto familiar.

De esta forma, es fácil entender y explicar la existencia (y proliferación) de las favelas: es el intento de reponer (aunque irregular) el monto que se pagaría por la adquisición formal del derecho a la vida con el fin de garantizar la existencia. derecho a la alimentación. Además, existen otros gastos importantes y cruciales: educación, vestuario, transporte al trabajo y la escuela, etc., para los que el 10% (incluida la vivienda, para los casos concretos mencionados) sería claramente insuficiente. La irrealidad del valor del salario mínimo y la falta de consideración de las necesidades habitacionales a la hora de definirlo, llevó a la población proletaria a utilizar la vivienda informal como una forma normal de reducir los costos de reproducción de la fuerza de trabajo. Incluso con el ajuste metodológico adoptado a partir de 2016 (Ver diagrama en figura 01), ante cambios en la disponibilidad de datos primarios contenidos en la PNAD (y su modificación a la PNAD Continua) y en las preguntas del cuestionario del Censo, el componente La “carga excesiva de los alquileres” sigue siendo cada vez más el principal componente del déficit. Ver figura 04.

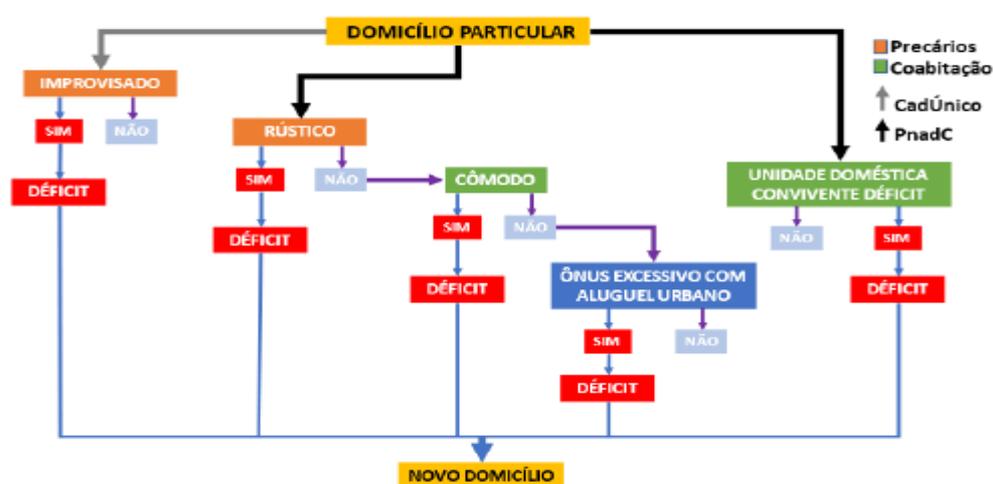


Figura 01 - Esquema de metodología para la definición y cálculo del Déficit de Vivienda según propuesta metodológica de FJP Fuente: Informe Metodología de Déficit e Inadecuación de Vivienda en Brasil - FJP (2021)

Volviendo al foco de la «sobrecarga del costo de el alquiler», podemos decir, con certeza, aunque con imprecisión sobre su tasa real, que el porcentaje para muchas familias sería incluso superior al que presenta, ya que una gran parte de la población es «Aliviado» por la ocupación informal, la convivencia familiar, la vivienda precaria y / o la excesiva densidad, ya que, incluso en la posibilidad de que la familia pague algún alquiler, se suele optar por sacrificar algún aspecto para hacerlo viable, como por ejemplo: alquilar una casa más pequeña de lo necesario, alquilar una casa más lejos de lo factible, alquilar una casa de menor calidad de la que sería más adecuada. Este hecho hace que el problema sea menos “visible”, o menos claro, en los datos de la PNAD y del Censo. Sin embargo, a pesar de la flexibilidad antes mencionada y los datos numéricos atenuados, el problema existe y es particularmente crucial entre familias con ingresos de hasta tres salarios mínimos, donde el costo de la vivienda (que incluye otros elementos además del alquiler en sí) puede significar la privación. de los aspectos esenciales de la vida familiar. Consulte el gráfico que se muestra en la figura 02.

Asimismo, el valor de este alquiler también podría incorporar la carga de ubicarse en áreas más favorables, generar más oportunidades y reducir costos monetarios y de tiempo de viaje. Estos factores hacen que este índice acabe siendo «flexible», permitiendo además un ajuste lo más cercano posible al presupuesto y las comodidades familiares.

En un patrón de comportamiento considerado normal, cuanto menor es el ingreso, mayor es el porcentaje destinado a elementos esenciales del presupuesto, como alimentación y vivienda. Sin embargo, debido a la insuficiencia absoluta de ingresos para cubrir todas las necesidades, las familias de muy bajos ingresos utilizan la artificialidad de la informalidad habitacional, como se evidencia en este gráfico que se muestra en la Figura 2, donde las familias cuya carga de renta es más significativa son las familias con ingresos entre uno y dos salarios mínimos. Nótese que en estos dos rangos de ingresos, el porcentaje verificado con los gastos de alquiler supera con creces el 30% de los ingresos considerados admisibles, notablemente en el rango de 1 a 2 MW, que utiliza proporcionalmente menos informalidad y el porcentaje de ingresos solo comprometido con el alquiler. está cerca del 50% de los ingresos familiares.

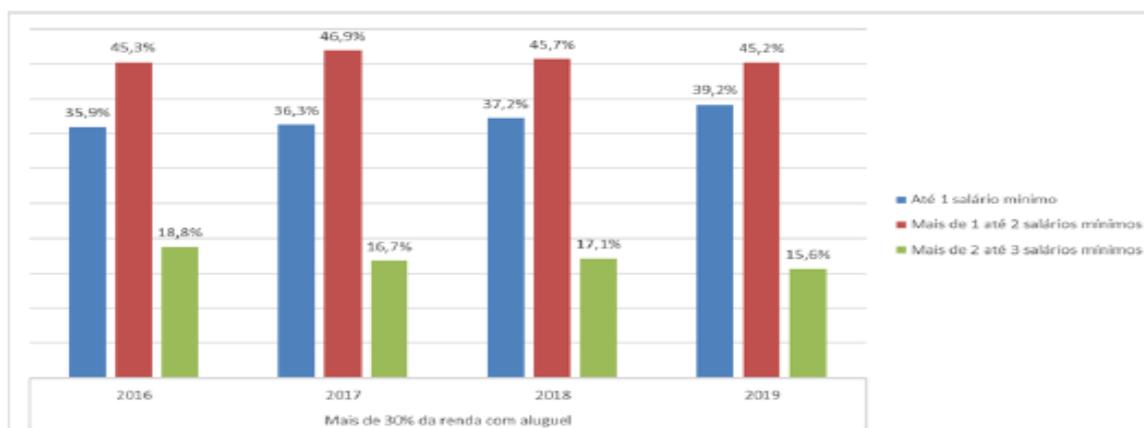


Figura 02 - Porcentaje de familias con más del 30% de los ingresos destinados al alquiler, entre familias con ingresos de hasta tres salarios mínimos - Fuente: Informe de la Metodología del Déficit de Vivienda en Brasil - FJP (2021)

Sin embargo, esta flexibilidad no es la misma para todos los grupos de ingresos. Los grupos de menores ingresos trasladan sus expectativas a condiciones cualitativas más desfavorables de forma más natural. Las familias de ingresos medios, sin embargo, al ser más “refractarias” a reducir los aspectos cualitativos de su residencia, terminan sobrecargándose más que los grupos de ingresos más bajos, de los que cabría esperar una carga mayor.

Además de la refractariedad antes mencionada, en las familias de ingresos medios-altos, generalmente cercanas al séptimo decil de ingresos, se observa con mayor frecuencia la opción de agregar aspectos cualitativos urbanos, como la proximidad y accesibilidad al trabajo y a las escuelas y otros servicios. En este sentido, otros gastos como los importes de desplazamientos que serían necesarios y otros estarían incluidos en el importe del alquiler. Finalmente, como se esperaba, para las familias en los tramos de ingresos más altos (deciles 8 a 10), el número de familias con cargas de alquiler excesivas naturalmente disminuye a medida que aumentan los ingresos, como se puede ver en el gráfico no. 01 a continuación, que presenta la carga del presupuesto familiar por el monto de la renta para los diferentes deciles de ingresos de la población. Ver figura 03.

Otro aspecto importante es que este índice está referenciado por el costo del derecho a habitar la función y no exactamente por el derecho a la propiedad. El indicador de renta y sacrificio familiar para obtener el derecho a vivir, aún con posibles fluctuaciones en el mercado, es más fiel al valor de uso de la vivienda que al valor de la propiedad de la vivienda, donde se incluyen otros aspectos en el valor: la expectativa de inversión y revalorización futura; seguridad de posesión; la garantía de acceso al crédito y varios otros elementos distintos del costo real o beneficio específico de la función de "permanencia".

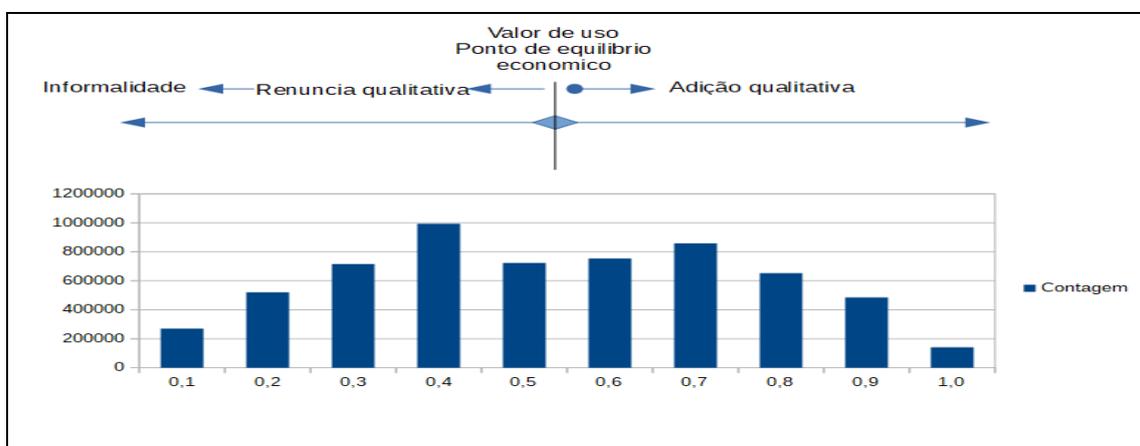


Figura 03 - Número de familias con "carga excesiva de alquiler" por rango de decil de ingresos - Brasil (2016) Fuente: Elaborado por el autor, con base en el Informe de Déficit de Vivienda en Brasil - FJP (2021)

El desequilibrio en sí y el incremento de valores por demanda, a excepción del almacenamiento con fines especulativos, que no ocurre comúnmente en el caso de la vivienda popular o social, generalmente se produce por alguna ventaja de ubicación espacial. Quizás este aspecto incluso explique las razones por las cuales, entre los componentes del déficit habitacional, en un período de gran producción cuantitativa de vivienda social, como es el período productivo del Programa Minha Casa, Minha Vida, mientras los demás componentes del déficit se estabilizaron. o retrocedido, la «carga excesiva de la renta» ha aumentado, como se puede apreciar en el gráfico siguiente, con base en datos de la Fundação João Pinheiro - FJP.

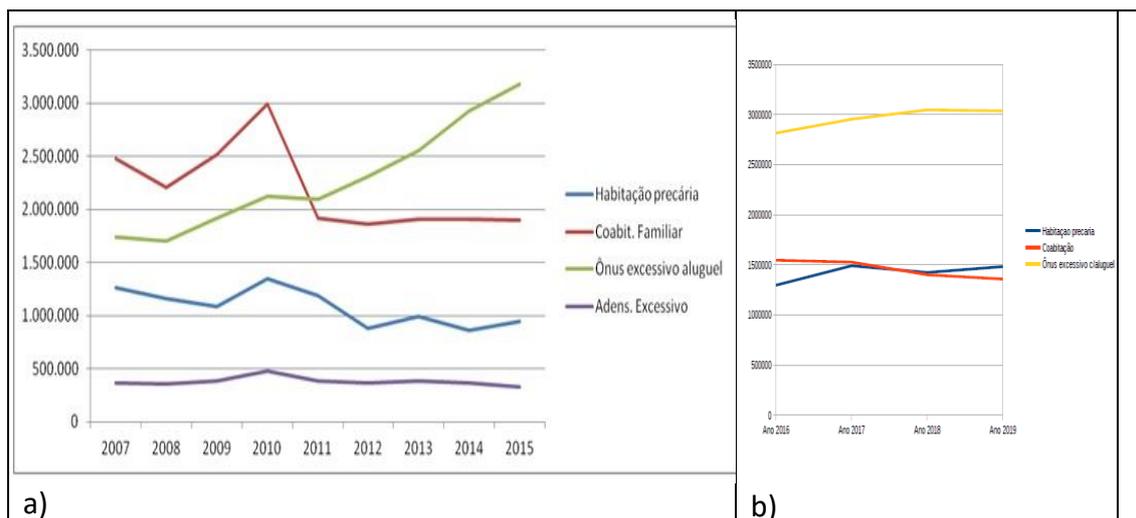


Figura 04 - Evolución de los diferentes componentes del déficit cuantitativo entre 2007 y 2015 (a) y entre 2016 y 2019, en el contexto de la nueva metodología con solo tres componentes (b) Fuente: FJP (2015 y 2021)

Mientras que los demás componentes mostraron una leve tendencia a la baja, la «carga excesiva de la renta» creció de manera constante, y aún más fuerte durante períodos de intensa producción habitacional, como la ejecución del Programa Minha Casa, Minha Vida. Además de otras influencias dentro del complejo contexto social y económico, la producción masiva de vivienda genera necesidades laborales, promoviendo el atractivo para el empleo en los espacios donde se produce, ampliando la demanda y presionando los valores de elevación. También puede indicar una elección de familias por alquilar una propiedad bien ubicada, pagando un alquiler más caro, en lugar de aceptar la propiedad que ofrece el MCMV con facilidades en sus distintos rangos de ingresos, pero ubicada de manera desfavorable.

El porcentaje que representa la "sobrecarga del alquiler" en relación al déficit total es mucho mayor en las regiones Sureste, Sur y Centro-Oeste y, especialmente en regiones metropolitanas o ciudades con gran capacidad de atracción demográfica, incluyendo en estos casos la RM de las otras regiones, especialmente del Nordeste. Consulte las tablas 01 y 02 a continuación.

Tabla 01 - Porcentaje representado por cada componente del déficit habitacional, según metodología FJP en regiones brasileñas - 2016 (%)

Abrangência/ Componentes	Habitação precária	Coabit. Familiar	Ônus excessivo com aluguel
Região Norte	40	37,9	22,1
Região Nordeste	34,1	37,9	38,8
Região Sudeste	8,8	27,1	63,2
Região Sul	25,5	28	58,1
Região Centro-Oeste	22,9	16,4	56,2
Brasil	22,9	27,3	49,7

Fuente: Informe del Déficit de Vivienda en Brasil - FJP (2021)

Tabla 02 - Porcentaje representado por cada componente del déficit habitacional, según la metodología FJP, en algunas metrópolis brasileñas - 2016 (%)

Abrangência/Componentes	Habitação precária	Coabitação	Ônus excessivo com aluguel
RM São Paulo	2,9	30,4	66,7
RM Rio de Janeiro	10	32,6	57,3
RM Belo Horizonte	1,6	36,8	61,6
RM Salvador	13,8	27,6	58,6
RM Recife	2,7	30,4	66,9
RM Manaus	16,7	42,5	40,7
RM Curitiba	19,9	12,2	67,9
RM Goiania	3,2	24,9	72

Fuente: Informe del Déficit de Vivienda en Brasil - FJP (2021)

Entre las estrategias políticas para reducir la carga de las rentas sobre el presupuesto familiar y, en consecuencia, la carga excesiva de la renta, tres se presentan como las más viables:

1) Estimular o inducir la oferta de predios baldíos bien ubicados a través de dos vías: a) por el stock residual, estímulo a través de incentivos fiscales, seguros o garantías para el propietario y financiamiento para reformas de adecuación habitacional por disponibilidad para alquiler; b) para acciones especulativas, inducción mediante IPTU progresiva.

2) Producción de vivienda social en alquiler o subsidios e incentivos para la producción privada de vivienda social en alquiler:

3) Subsidio al valor de la vivienda directamente a las familias (función de ingresos, composición familiar y ubicación urbana)

Sin embargo, además del alquiler, el costo total de la vivienda también incluye, internamente, el costo de impuestos y tasas, el costo de energía y agua, mantenimiento, seguros, etc. Y también incluye, externamente, los costos de accesibilidad y desplazamiento a complementos externos: lugar de trabajo, escuela, comercio y servicios, equipamiento de salud, ocio, cultura, deportes, etc. En estos complementos externos, obtenidos al desplazarse para acceder a ellos, además del coste monetizado (precio de transporte, combustible, coste general de los vehículos, etc.), también existen otros costes no monetizados: tiempo, oportunidades perdidas u obstaculizadas etc.

2. LA CARGA DEL COSTE DE VIAJE NECESARIO PARA LAS FAMILIAS, LA FALTA DE ACCESO A OPORTUNIDADES Y EL IMPACTO EN EL DERECHO A UNA VIVIENDA DIGNA.

Al evaluar el peso que representa cada ítem de los presupuestos familiares en Brasil, parece que la vivienda, en promedio, representa la porción más grande e importante de los gastos familiares, con un porcentaje promedio en Brasil del 36,6% de los presupuestos familiares. Llama la atención, sin embargo, que la segunda partida presupuestaria con mayor peso promedio entre los presupuestos familiares fue el de transporte y circulación, que representa el 18,1% de los gastos familiares, lo que corresponde prácticamente al 50% de los gastos de vivienda. También es de destacar que los gastos medios con circulación y transporte son superiores a los gastos con elementos esenciales e incluso vitales, como la alimentación, que representa el 17,5% del presupuesto familiar medio. Sin embargo, cabe señalar que, para las familias de muy bajos ingresos, cuyos ingresos se destinan principalmente a la alimentación, la imposición de mayores gastos de vivienda y transporte tiene un impacto significativo en el contexto familiar.

Evidentemente, una gran parte de estos gastos, para las familias de muy bajos ingresos, dichos costos son reemplazados por elementos no monetarios, como la vivienda informal

(precaristas y tugurios), vivienda brindada por familiares o amigos, vivienda improvisada, o incluso, en este caso la circulación, sustituida por la circulación a pie o en bicicleta, carpool, etc. Si la movilidad activa (a pie, bicicletas, patinetes etc.) sería muy positiva si formaran parte de la estructura y funcionamiento de la ciudad, como sería deseable, en el caso de familias pobres, tienen que cubrir grandes distancias, sin aceras, carriles para bicicletas o carriles para bicicletas adecuados, sin árboles y con la sombra adecuada, sin la seguridad adecuada, por lo que se considera un problema. Otro factor impactado por el costo de los viajes para las familias de bajos ingresos es la restricción de oportunidades laborales a áreas más cercanas a sus hogares. Como se trata generalmente de áreas con poca generación de oportunidades, este hecho conduce a una limitación permanente de la oportunidad de ingresos.

Si bien el porcentaje medio gastado en transporte en zonas rurales, por las distancias y la imposibilidad de los sistemas de transporte público, es superior al porcentaje medio gastado en zonas urbanas, si tenemos en cuenta que más del 80% de las familias viven en zonas urbanas y su La tasa de desplazamiento es generalmente mucho más intensa (desplazamientos), el problema se agrava para las poblaciones urbanas.

Tabla 03 - Porcentaje promedio representado por partidas presupuestarias de los hogares en Brasil y en los sectores urbano y rural - Año base 2017-2018 (%)

Situação de domicílio	Alimentação	Habitação	Vestuario	Transportes	Higiene/Cuidados	Saude	Educação	Recr/Cultura	Serv.pessoais	Outros
Urbano	16,90	37,10	4,20	17,90	3,60	8,00	4,90	2,80	1,30	3,50
Rural	23,80	30,90	4,70	20,00	4,50	8,00	2,30	1,80	0,90	3,00
Média Brasil	17,50	36,60	4,30	18,10	3,60	8,00	4,70	2,60	1,30	3,50

Fuente: Encuesta de Presupuesto Familiar - POF / IBGE (2018)

El impacto que el gasto en transporte y circulación tiene sobre los presupuestos familiares también es un problema grave, especialmente en familias con ingresos más restringidos, donde el saldo restante se vuelve insuficiente para otras necesidades. Si comparamos los datos que se muestran en la Tabla 04, podemos ver que el gasto en transporte representa aproximadamente el 50% del gasto en vivienda (alcanzando el 62% en la región Centro-Oeste), pero en comparación con otros gastos esenciales y vitales como alimentos, salud y educación, teniendo una relación en la que los gastos promedio en Brasil con transporte son superiores, representando respectivamente 103,43%, 226,25% y 385,11% del valor de los gastos mencionados. Tales relaciones y disparidades son aún mayores si consideramos algunas regiones específicas, especialmente el sur, norte y medio oeste.

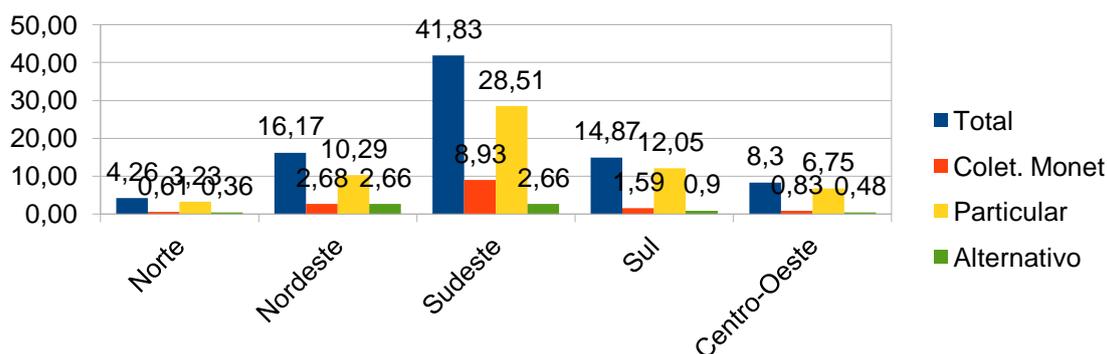
Tabla 04 - Porcentaje promedio que representan los rubros más importantes del presupuesto familiar y la relación entre el porcentaje que representa el transporte y otros rubros esenciales: alimentación, salud, educación y vivienda - Año base 2017-2018 (%)

Situação de domicílio	Alimentação	Habitação	Transportes	Transp/alim	Transp/habitação	Transp/saude	Transp/educ
Norte	21	36,4	16,6	79,05	45,60	307,41	518,75
Nordeste	22	32,4	16,2	73,64	50,00	202,50	344,68
Sudeste	15,8	39	17,5	110,76	44,87	205,88	343,14
Sul	17,1	35,7	20,6	120,47	57,70	282,19	556,76
Centro-Oeste	16,6	33,4	21	126,51	62,87	262,50	446,81
Média Brasil	17,5	36,6	18,1	103,43	49,45	226,25	385,11

Fuente: Encuesta de Presupuesto Familiar - POF / IBGE (2018)

Entre los gastos con transporte, los gastos con transporte privado individual (principalmente automóviles) representan los gastos más altos en todas las regiones de Brasil, siendo proporcionalmente mayores en las regiones Sur y Sudeste. En el caso del transporte público, se puede observar que las regiones con más presencia de «metrópolis», es decir, el Sudeste y Nordeste tienen mayores porcentajes de gasto en transporte. En esta última, aunque hay un gran uso del transporte público, especialmente en las medianas, grandes y metrópolis, representa solo un tercio del gasto familiar en transporte individual en la región Sudeste y aproximadamente una cuarta parte de estos en la región Nordeste. Dichas proporciones son producto de algunos factores: a) la dispersión urbana con la periferización sectorizada y selectiva de los grupos de ingresos altos y bajos; b) el escaso valor de la movilidad activa y el transporte público y c) la ideología de la «eficiencia» del automóvil como circulación en el contexto urbano.

Figura 05 - Porcentaje del presupuesto familiar utilizado con transporte y circulación urbana por Región de Brasil y por modo de viaje Fuente: Elaboración propia con base en datos de POF - IBGE (2021)



Según la Encuesta de Presupuesto Familiar - POF / IBGE, el grupo de edad, el gasto en circulación y transporte, el grupo con mayor gasto se da en el grupo de edad económicamente activo, es decir, el gran gasto en transporte lo representa la residencia- movimiento de trabajo-traslados residencia. La importancia de este movimiento pendular en los gastos generales con viajes también se comprueba al analizar la distribución porcentual de los gastos con transporte por tipo de actividad económica.

Parece que la mayor parte del 26,4% lo gastan trabajadores formales, es decir, con un contrato laboral. El segundo grupo con mayor porcentaje de gastos de circulación (22,2%) son los autónomos, de manera informal o formal (empresas individuales), donde los desplazamientos también se componen de desplazamientos para atender a la clientela, lo que se vuelve poco viable en el contexto de la economía nacional. políticas de transporte público (valoradas menos de lo deseable y sin políticas específicas para satisfacer todas las formas de necesidad). El tercer grupo, con el 20,7% del total, está representado por personas ajenas al mercado laboral, por desplazamiento para buscar trabajo o para ejercer actividades informales.

Los empleados del sector público representaron el 13,9% del gasto total en transporte, los empleados sin contrato laboral representan el 5,9% y los trabajadores domésticos el 3,5%. Por tanto, una gran parte de los gastos con circulación urbana corre a cargo de trabajadores, funcionarios, empresarios individuales y personas ajenas al mercado laboral formal. Los empresarios, a pesar de que utilizan el transporte individual con mayor frecuencia, representaron solo el 7,3% del total de los gastos de transporte y circulación. Un dato que explica este resultado proviene del porcentaje que representan los primeros (trabajadores en general) en relación a la población total y en relación al conjunto de empleadores. Ver figura 06.

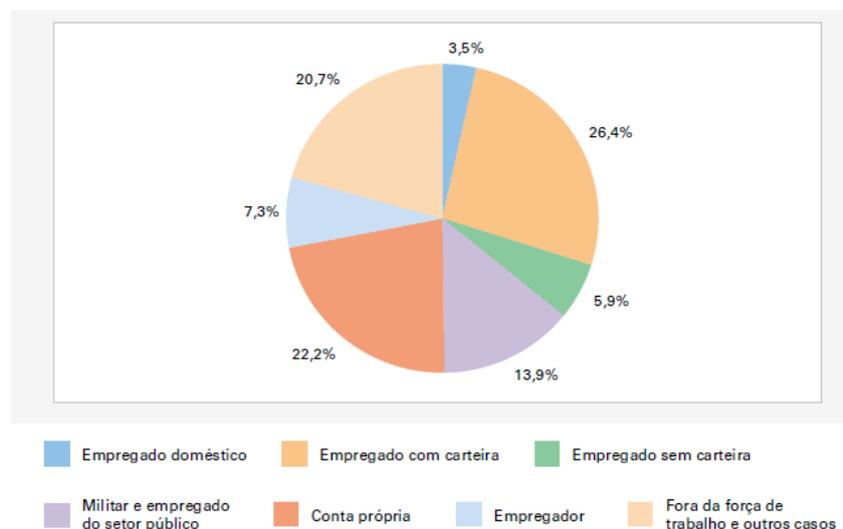


Figura 06 - Distribuição porcentual do gasto total em transporte em Brasil, según formalización y actividad económica Fuente: Encuesta de Presupuesto Familiar - POF - IBGE (2021)

Sin embargo, a pesar de la gran periferización de la población de bajos ingresos en el contexto urbano, el porcentaje de personas que tardan hasta 30 minutos en desplazarse predomina en todos los deciles de ingresos. Este resultado se debe a que, debido a los altos costos relativos del transporte para las poblaciones de bajos ingresos, estas buscan ubicarse más cerca, en centros secundarios o locales, por lo que ante la imposibilidad de recursos para financiar el transporte, pueden optar por formas de circulación alternativas y menos costosas, como caminar o andar en bicicleta.

Por otro lado, esto representa una reducción significativa de oportunidades, ya que, en general, los asentamientos de vivienda pública para poblaciones de bajos ingresos se ubican en áreas con baja concentración de oportunidades de empleo e ingresos. Este resultado también puede deberse a una mala interpretación de cuál sería el tiempo de viaje al trabajo, ya que las poblaciones más simples generalmente solo consideran el tiempo de viaje en autobús. El tiempo total de desplazamiento también incluye el tiempo de caminata hasta el punto más cercano y el tiempo de caminata desde el punto hasta el lugar de trabajo y, especialmente, el tiempo de espera, que generalmente es muy largo en los sectores más periféricos y menos densamente poblados. Este indicador, de hecho, es muy importante en la valoración de la calidad del transporte urbano, ya que se trata de un tiempo incierto (nuestras paradas de autobús no cuentan con la señalización adecuada de las líneas que pasan, horarios de apertura y tiempos de paso por la parada) y generalmente en un punto de parada que rara vez cuenta con la protección adecuada de la intemperie (sol y lluvia), iluminación nocturna y seguridad.

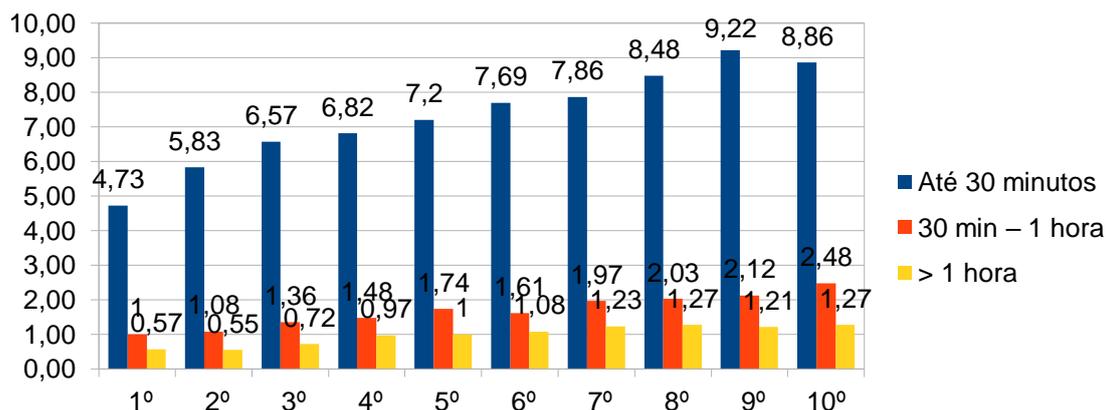


Figura 07 - Distribución porcentual de los tiempos medios de viaje por deciles de ingresos en relación con el total de viajes. Fuente: elaboración propia a partir de datos POF / IBGE (2021)

Esto se revela en la evaluación cualitativa, por deciles de ingresos, donde las peores evaluaciones ocurrieron precisamente en los deciles de ingresos más bajos. Si bien los segmentos de mayores ingresos utilizan menos el transporte colectivo, al valorar más los modos de transporte individuales, presentaron una evaluación de los modos colectivos más positiva que la observada en los grupos de menores ingresos.

Tabla 05 - Evaluación de la calidad del transporte público urbano, por población por deciles de ingreso

Fuente: Encuesta de Presupuesto Familiar - POF - IBGE (2021)

Décis de renda	Bom	Satisfatorio	Ruim
1º	24,24	16,16	40,40
2º	24,46	18,71	35,97
3º	24,58	20,11	33,52
4º	24,66	21,00	31,96
5º	24,71	21,62	30,89
6º	24,75	22,07	30,10
7º	24,78	22,42	29,50
8º	24,80	22,69	29,02
9º	24,82	22,91	28,64
10º	24,84	23,09	28,32

También al evaluar la calidad del transporte público por nivel de educación, parece que, para la mayoría de la población con bajos niveles educativos, el transporte público no solo es de mala calidad, sino que en algunos casos simplemente no existe. A pesar de la influencia de la población rural aquí, también existe la percepción de la población urbana muy periférica, para quien en ocasiones es necesario desplazarse a otros barrios para obtener el servicio de transporte público.

Su evaluación positiva (buen nivel) también puede estar asociada a un bajo nivel crítico por parte de las poblaciones más simples, lo que se puede apreciar que la evaluación "mala" tiene sus peores indicadores de la primaria completa, aumentando en los niveles de educación secundaria completa y completa educación más alta.

Otro factor seguramente influyente es que las personas de los deciles de ingresos más altos generalmente tienen mayores porcentajes de ocupación de propiedades alquiladas y ubicaciones más céntricas, lo que, también por la densidad de población y la diversidad de usos urbanos, viabilizan el transporte colectivo en estos sectores de mejor calidad.

Tabla 06 - Evaluación de la calidad del transporte público urbano, por población por nivel educativo

Nível de instrução	Bom	Satisfatorio	Ruim	Não tem
Sem instrução	28,57	14,29	14,29	42,86
Ensino fundamental incompleto	35,05	17,39	19,57	27,99
Ensino fundamental completo	38,20	20,22	23,60	17,98
Ensino médio incompleto	37,25	19,61	23,53	19,61
Ensino médio completo	35,57	22,13	26,09	16,21
Ensino superior incompleto	36,36	24,24	27,27	12,12
Ensino superior completo	39,71	25,00	23,53	11,76

Fuente: Encuesta de Presupuesto Familiar - POF - IBGE (2021)

La Figura 08, obtenida a partir de los datos del Informe de Déficit Habitacional en Brasil, de la Fundación João Pinheiro (2021), muestra una tendencia creciente y casi lineal en la ocupación de las propiedades alquiladas en relación a los deciles de ingresos, de menor a mayor, en todos los años considerados. Esto se debió a la opción de vivir en una mejor ubicación y más cerca del lugar de trabajo, que en Brasil ocurre en áreas centrales y en nuevos centros asociados a áreas de altos ingresos. En estos sectores urbanos céntricos y dinámicos, debido al alto costo de los inmuebles y la vivienda, la opción de alquiler es más común.

De esta forma, las personas con más educación, aunque tengan propiedades en otro lugar, comúnmente viven en casas alquiladas y mejor ubicadas en relación al lugar de trabajo, generalmente más céntricas y económicamente más dinámicas, lo que permite mayores oportunidades y mejor transporte público. Y más eficiente. También se incluye en esta elección la valoración del tiempo perdido en lugares más distantes, considerando el valor horario / trabajo de las personas con mejor educación.

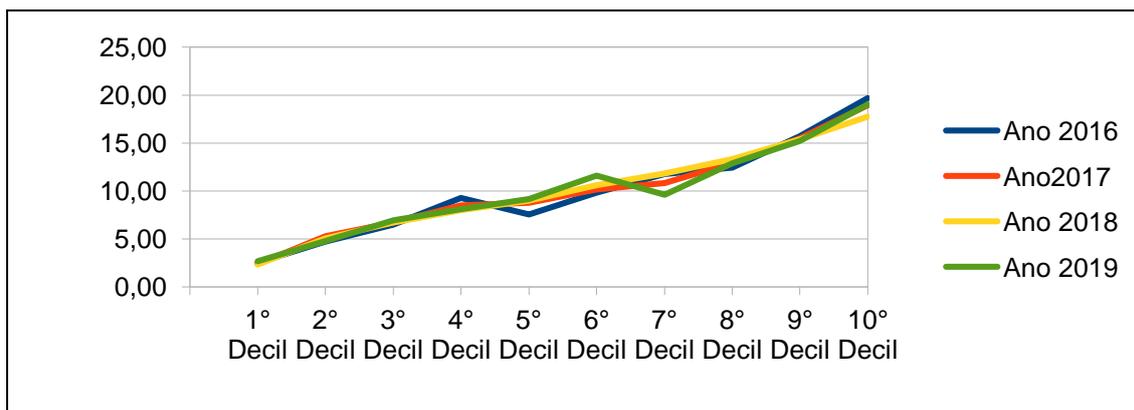


Figura 08 - Porcentajes de uso de viviendas alquiladas entre diferentes deciles de ingresos en Brasil, entre 2016 y 2019 Fuente: Relatório do Déficit Habitacional no Brasil - FJP (2021)

3. DISCUSIONES FINALES SOBRE CARGO DE ALQUILER X CARGO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA PARA VIVIENDA SOCIAL.

El concepto de “sobrecarga” con el alquiler se entiende casi universalmente, cuando supera el 30% de los ingresos familiares sólo por el pago del derecho a ocupar una unidad de vivienda. Este porcentaje aún no incluye otros aspectos del costo de la vivienda, como energía, agua y saneamiento, sistemas de comunicación, mantenimiento, etc.

Además, por supuesto, de los demás aspectos externos que complementan la vivienda, definida en el concepto de vivienda digna, como la accesibilidad a oportunidades de obtención de empleo e ingresos, infraestructura urbana, servicios públicos y privados, provisión de bienes públicos y privados, equipamiento. ofertas públicas, etc., como se puede observar arriba.

Sin embargo, estas cargas tienen diferentes pesos para las familias de mayores ingresos y para las familias de menores ingresos. En el primer caso, en sus presupuestos, el 70% restante de los ingresos podría cubrir los demás costes complementarios de la vivienda, así como otras necesidades imprescindibles: alimentación, salud, educación, vestido, cultura, ocio, transporte, higiene, cuidados, servicios personales, etc. En casos de ingresos intermedios se sentiría más difícil elegir los componentes del presupuesto familiar, sintiendo las restricciones y la necesidad de ceder algunos componentes, provocando que las familias ajusten las opciones de acuerdo a las necesidades familiares más valoradas.

En el caso de las familias de bajos ingresos, en un país como Brasil, donde el salario mínimo no se ha definido de acuerdo con las necesidades básicas, sino en función de los estímulos para la iniciativa privada y la acumulación de capital, las opciones necesarias para la composición de los presupuestos familiares varían. desde situaciones dramáticas hasta la total imposibilidad de opciones, donde la informalidad, la dependencia de las donaciones y la precariedad son las únicas posibilidades.

Así, parece que por la sobrecarga del alquiler, el porcentaje de familias con un ingreso de hasta 1 salario mínimo que caen en esta situación ni siquiera es significativo. Si tuvieran que pagar sus rentas, apenas podrían alimentarse y, sobre todo, no podrían cubrir otras necesidades.

Según datos del Informe de Déficit Habitacional en Brasil - FJP (2021), los grupos de menores ingresos (deciles del 1 al 3) tienen aún menos compromiso con el alquiler que las familias con los deciles de ingresos entre 4 y 7, quienes tienen mayor posibilidad de ajuste y elegir según prioridades, aunque también representa una elección no fácil, siendo, sobre todo para el decil 4, una opción dramática: vivir lejos con menos alquiler u optar por una vivienda mejor ubicada, asumiendo una carga superior al 30%, pero con mayores oportunidades de empleo, ingresos, educación y menor costo de tiempo para el desarrollo de actividades económicas o de capacitación, agregando mejor capital humano a los miembros de la familia.

Para los deciles 2 a 4, si la opción es por vivienda en programas de vivienda en el rango de ingresos 1, muchas veces se encuentran en la difícil situación de cautivos que necesitan utilizar el transporte individual (aunque con enormes dificultades), debido a la distancia y el aislamiento (baja densidad). Este nivel de ingresos, quizás, es el más sacrificado a la difícil necesidad de elegir: una verdadera "La elección de Sofía", parafraseando la trama de William Styron (1979).

A efectos de las políticas de vivienda social, se toman como referencia los rangos de hasta 3 MW. En el Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social - SNHIS representó la gama completa de servicios y en el Programa Minha Casa, Minha Vida - MCMV representó el «Rango 1», es decir, el rango más social. En este rango de ingresos se incluirían los deciles del 1 al 4.

En la póliza del MCMV, este rango se cubre con mayores subsidios, pero sin posibilidad de elegir ubicación y empresa. En la forma en que funciona el Programa, con la adquisición por parte del gobierno de unidades habitacionales de empresas a precio fijo, para su venta y traspaso por sorteo a familias de escasos recursos habilitados para participar en el mismo, las empresas buscan reducir costos, construyendo cada vez más lejos, en zonas periurbanas donde el valor del suelo (que determina el costo de la obra) es menor.

Además de influir en la dispersión urbana, que es muy negativa, la ubicación periurbana y el aislamiento de estos asentamientos habitacionales obstaculizan significativamente el "derecho a la ciudad" y la complementación del derecho a una vivienda digna de los residentes. Sin embargo, para la pista 1 del MCMV no existe la opción de elección. Este fue también uno de los factores que dio origen a la denominada Banda 1.5 (que se ubica en una banda cercana a los deciles 4 y 5), buscando facilitar el acceso a la posibilidad de elección, sin embargo, insertándose en un nicho. de difícil viabilidad para el presupuesto de estas familias.

Tabla 07 - Correspondencia entre los deciles de ingreso en Brasil y los rangos de servicio del MCMV

Decis de renda	Faixas da política habitacional	Intervalo de renda per capita familiar (em reais/capita)	Média de renda per capita familiar (em reais/capita)
Decis de 1° a 4°	Faixa 1 (MCMV) – 1 a 3 SM	0 a 650	109 a 572
Decis de 5° a 6°	Faixa 2 (MCMV) -	665 a 1000	747 a 950
Decis de 7° a 8°	Faixa 3 (MCMV)	1000 a 1760	1133 a 1522
Decis de 9° e 10°	Mercado habitacional	1760 a 116.667	2184 a 5994

Fuentes : SNH (2014) y <https://blogdoibre.fgv.br/posts/distribuicao-de-renda-no-brasil-e-o-papel-dos-rendimentos-alem-do-trabalho> (2016) acceso el 10/08/2021

Para las familias con ingresos correspondientes a la banda 1, no existe la posibilidad de elegir la ubicación en el contexto del programa, sin embargo, muchos de estos asentamientos están ubicados en áreas urbanas que ofrecen pocas oportunidades locales y requieren grandes desplazamientos en el contexto urbano. Muchos beneficiarios incluso prefirieron regresar a una favela mejor ubicada que seguir viviendo en los proyectos ofrecidos. Otros prefieren alquilar viviendas mejor ubicadas, sin embargo, haciendo un compromiso mensual extremadamente alto con sus propios recursos.

Las familias que optan por la denominada Banda 1.5 aún tienen que contraer un fuerte compromiso mensual con el pago de las tasas de matrícula y, aun así, a pesar de la supuesta libertad de elección, las localizaciones son en general inadecuadas, lejos de garantizar un perfecto «derecho a la ciudad ».

Por lo tanto, para estos grupos de ingresos, que alcanzan un máximo del 5º decil, la carga por encima del 30% con el derecho a la vivienda es sumamente pesada, considerando la insuficiencia de ingresos para cumplir con todos los demás derechos. Como se puede observar en el Informe sobre la Metodología para el Cálculo del Déficit de Vivienda en Brasil - FJP (2021), el compromiso promedio con la carga del alquiler representa aproximadamente el 45% de todos los ingresos (Fig. 02). Un peso insostenible para un grupo que invierte gran parte de sus ingresos en alimentos y, si además tienen grandes gastos con viajes (que en Brasil representan en promedio el 50% de los gastos de vivienda) se vuelve prácticamente una meta imposible.

Otras familias, con ingresos un poco más altos, optan por dedicar un porcentaje aún mayor a la vivienda (hasta aproximadamente el 50% de los ingresos) para ubicarse mejor, con menos necesidad de viajes costosos, menos consumo de tiempo y mejores oportunidades. Generalmente, quienes optan por hacer este sacrificio lo hacen por la oportunidad de invertir en formación y buscar trabajos mejor remunerados. Sin embargo, también es una elección difícil, ya que uno apuesta por lo incierto, al menos en el corto plazo, y se enfrenta al sacrificio de seguir cumpliendo y atender todas las necesidades.

Si para los tramos de ingresos más altos (deciles), estas opciones también presentan alguna dificultad hasta el séptimo decil de ingresos, sin embargo, son más manejables, sin requerir exenciones tan esenciales. A partir de este rango, la administración de la carga de la vivienda, aunque excesiva, ya es más viable y con menor riesgo, y la opción más común ha sido el alquiler de vivienda y en mejor ubicación. Por este motivo, existe una tendencia directa entre la vivienda en inmuebles alquilados y los ingresos. Cuanto mayor es el rango de ingresos, mayor es el porcentaje de vivienda en propiedades urbanas alquiladas. Ver figura 08.

Para los grupos de ingresos más altos, aunque son opciones difíciles, es más viable administrarlos dentro de lo razonable. Esto y el valor del tiempo perdido en los desplazamientos, medido en el valor de su hora / trabajo, explican por qué las familias con mejor educación y mejores ingresos optan generalmente por viviendas alquiladas y mejor ubicadas, en el contexto metropolitano, asegurando una mejor calidad de la vivienda.

BIBLIOGRAFIA

AUTHIER, J-Y.; BONVALET, C.; LEVI, J. P. , **Elite domicile - la construction sociale des choix resentiels** Lyon: Presses Universitaires de Lyon, 2010

BONDUKI, N., **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998

BONDUKI, N., **Pioneiros da Habitação Social - Cem anos de política pública no Brasil** 1a. ed. São Paulo: UNESP, 2014

UEMURA, M.M. (coord.) **Moradia é central: lutas, desafios e estratégias**. São Paulo: Centro Gaspar Garcia, 2012

CALVINO, I., **La speculazione edilizia** Torino: Einaudi Editrice, 1978

CANTERO, J.A.; GHOUBAR, K., **Sobre a sustentabilidade da produção pública de habitações populares para a locação social na cidade de São Paulo** São Paulo: Anais do 7o. Seminário Internacional NUTAU - FAUUSP, 2008

CARDOSO, A. L., **O programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013

CARVALHO, C. H. R., **Desafios da Mobilidade urbana no Brasil** Brasília: IPEA – Textos para discussão n° 2198 – IPEA, 2016.

DOTA, E.M.; CAMARGO, D.M., **Regionalização, mobilidade pendular e os desafios metropolitanos na RM de Campinas** Anais do XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP, 2014.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO - MG **Estatística e Informações: demografia e indicadores sociais: déficit habitacional no Brasil – 2015** – nº 6 Belo Horizonte: FJP, 2018

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – FJP **Déficit habitacional no Brasil 2016 – 2019** Belo Horizonte: FJP, 2021

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – FJP **Metodologia do Déficit habitacional e da Inadequação habitacional no Brasil** Belo Horizonte: FJP, 2021

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE **Pesquisa de Orçamentos Familiares – POF 2017-2018** Rio de Janeiro: IBGE, 2019

LEFEBVRE, H., **A vida cotidiana no mundo moderno**, São Paulo, Ed. Ática,1980.

LEFEBVRE, H., **O direito à cidade**. tradução brasileira São Paulo, Ed. Moraes, 1991.

MOREIRA, T. A., 2014 **Política habitacional e locação social em Curitiba**. Salvador: Cadernos CRH, vol.27, no. 71, pp.285-297. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792014000200005>

PASTERNAK, S.; BOGUS, L.M.M. **Habitação de aluguel no Brasil e em São Paulo**. Salvador: Cadernos CRH, vol.27, no. 71, pp.235-254, 2014. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792014000200002>

RIBEIRO, E. L. **Cidades (in)sustentáveis – reflexões e busca de modelos urbanos de menor entropia** – João Pessoa: Editora Universitária UFPB/Casa do Livro, 2006

RIBEIRO, E. L.; **Os diferentes aspectos das políticas nacionais de habitação no Brasil, Itália e França e suas Influências sobre o funcionamento e a estrutura urbana – O Caso das cidades de Campinas – São Paulo (Brasil); Turim – Piemonte (Itália) E Lyon – Rhône-Alpes (França)** Lyon: LabEx IMU, Laboratoire Environnement, Ville et Société - EVS/UMR 5600, 2019.

RIBEIRO, E. L.; SILVEIRA, J. A. R. **A produção habitacional do Programa MCMV no município de São Paulo: critérios de localização adotado pelos produtores e impactos na estrutura urbana e na qualidade de vida dos moradores** Journal of Urban Technology and Sustainability, vol. 3 – no. 1, pp. 78 – 88, 2020

SILVA, E. T.; **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012

SILVA, G. J. A.; SILVA, S. E.; NOME, C. A. **Densidade, dispersão e forma urbana – dimensões e limites da sustentabilidade habitacional.** Revista Arquitectos – 189.07 – Urbanismo, ano 16, pp. 1-6, 2016.

SILVEIRA, J. A. R. **(Dis) tensão intraurbana: periferação e espaços de borda da cidade** Revista AU –Arquitetura e Urbanismo, v. 06, pp. 01-05, 2014

SILVEIRA, J. A. R. (2013) **Dinâmica intraurbana: fragmentação e emergência de novas centralidades** Revista Conceitos v. 02, pp. 84-91, 2013

SILVEIRA, J.A.R.; TABOSA, R.M.R ; SILVA, M.D. **Análise da qualidade de vida nas bordas intraurbanas na cidade de João Pessoa – PB** Revista Sodebras, v.11 – pp. 83-89, 2016

STYRON, W. **Sophie's choice** New York : Random House, 1979.

WHITEHEAD, C.; SCANLON, K. J. **Social housing in Europe.** London School of Economics and Political Science, 2007

ZMITROWICZ, W.; DE ANGELIS NETO, G. **Infraestrutura Urbana** São Paulo: Textos técnicos POLI-USP, 1997