

Questão 1

Nos debates públicos acredita-se que a construção de uma infraestrutura de transporte induz a um crescimento econômico nos territórios beneficiados por ela. Essa hipótese se fundamenta, em grande parte, sobre os modelos de localização das atividades e sobre a relação entre distância física e interações.

Questão 2

O projeto baseia-se na crença de que a futura linha de metrô contribuirá para o surgimento de polos de emprego periféricos e para o desenvolvimento dos polos existentes. E para certas municipalidades, atrair emprego significa atrair receita suplementar.

Questão 3

- A)** Objetivo do estudo: Ele pretendeu justamente determinar se a existência e a proximidade de uma infraestrutura de transporte são suscetíveis de contribuir de maneira significativa ao crescimento local de emprego no seio de uma aglomeração urbana e examinar se certos meios de transporte têm mais influência que outros sobre os diferentes setores da economia.
- B)** Conclusão a que chegou: Os resultados correspondem aos de estudos precedentes. Confirmam que o discurso favorável à infraestrutura como vetor de desenvolvimento local, surpreendentemente atual/vigente nos debates públicos são pouco fundamentados.

Questão 4

O cientista aponta pistas para melhoria e possíveis desdobramentos do modelo utilizado na pesquisa:

1. Melhoria do modelo introduzindo novas variáveis como o acesso à mão de obra e às zonas de atividade seria uma primeira pista de melhoria;
2. Uma segunda pista seria a desagregação de certos setores de atividades, como por exemplo, os serviços especializados;
3. Uma terceira pista consiste em estender a análise a todas as comunas, sem limite de emprego;
4. A última pista seria a identificação de comunas que perderam emprego, fato importante no quadro da análise sobre a relação entre infraestruturas de transporte e a fragilidade dos territórios (ligada a ancoragem local intrínseca aos diferentes setores econômicos, e a posição no campo regional).

Questão 5

Se o modelo explica de maneira diferente a variação da evolução dos empregos, em proporções que estão de acordo com os modelos já estabelecidos inclusive no âmbito intrametropolitano, a introdução de qualquer tipo de infraestrutura induz uma fraca variação do coeficiente de correlação, e as partes importantes de explicação ligadas às infraestruturas concernem, no geral, coeficientes fracos. Esses resultados se somam aqueles dos trabalhos precedentes. Eles confirmam que o discurso favorável à infraestrutura como vetor de desenvolvimento local, espantosamente mantido na ordem do dia/ em pauta/vigente no debate público, é muito pouco embasado.