

Questão 1-

a) Urbanização de favelas: este instrumento garante a permanência da população em seu local de origem, através da melhoria da infraestrutura urbana e da regularização fundiária. Nesse sentido, a aquisição de novas terras não é, muitas vezes, necessária. Entretanto, há muitas favelas com superlotação (onde o número de pessoas vivendo em um mesmo ambiente está acima do adequado) e isso se torna uma limitação para a melhoria das condições de moradia da população através da somente urbanização. Além disso, há muitas favelas que se encontram em áreas de risco geológico e/ou sanitário, não podendo ser de fato elegíveis para este instrumento.

Recuperação de cortiços: semelhante ao tópico apresentado anteriormente, garante a permanência da comunidade, mas pode esbarrar em questões de propriedade da terra e do imóvel. Em alguns casos, as condições estruturais dos cortiços estão inadequadas ao ponto de inviabilizar seu restauro. Pode acontecer também de o número de famílias vivendo no imóvel produzir um estado de superlotação.

Produção de conjuntos habitacionais: seja para venda ou para aluguel social, essa medida é bastante utilizada no Brasil, como forma de garantir acesso à moradia para população de baixa renda. Muitas vezes, em função da falta de planejamento e do preço da terra ou questões políticas, os lotes destinados a este tipo de ação não oferecem uma vida urbana ativa, distanciando-se das centralidades. Isso faz com que seus moradores se distanciem dos postos de emprego, aumentando o tempo dispendido com transporte diário, por exemplo, diminuindo a qualidade de vida. Este modelo também tende a ser o mais custoso para o setor público.

DEPTO. DE ENG. DE CONSTRUÇÃO CIVIL DA UFRJ
Aluno: _____
b-1) O problema da habitação no Brasil não será resolvido adotando uma única solução, mas, sim, através de uma combinação de várias propostas adequadas para cada situação, seja ela nos grandes centros urbanos, nas cidades satélites ou no interior. Aliado a isso, deve-se pensar em uma política de emprego e de diminuição das desigualdades sócio-econômicas que garantam o acesso da população de baixa renda à moradia de boa qualidade.

2) a) Regiões metropolitanas são produtos do processo de conurbação, isto é, o "desaparecimento" dos limites municipais entre cidades vizinhas. Têm como característica principal a integração populacional em termos socio-econômicos e culturais, havendo um enorme deslocamento diário da população entre uma cidade e outra da metrópole.

Desde 1980, uma lei federal permitiu que os governos estaduais definissem suas metrópoles, o que aumentou consideravelmente o n° de metrópoles brasileiras, diminuindo sua significância e tornando o conceito apenas uma questão de status, e menos uma questão de escala.

b) Desde 2015, existe o Estatuto da Metrópole, que determina as obrigações de gestão de cada município integrante da metrópole. Porém existem diversos problemas gerenciais que surgem em uma metrópole devido à falta de diálogo entre prefeituras, como a manutenção de vias limítrofes e a questão do transporte público. Uma solução muito eficiente é o consórcio intermunicipal, que é um acordo voluntário entre as cidades que permite uma gestão integrada dos recursos, com bases legais e compromissos. Além dele, existem planos urbanos, porém estes têm menor poder legislativo, sendo menos efetivos.

3) 1) É verificado que, em cidades cujo adensamento populacional é maior, o custo do fornecimento de serviços públicos por habitação é menor que em cidades menos adensadas. Por exemplo, a rede de coleta de esgoto é uma infraestrutura que deve passar, idealmente, por cada lote, recebendo ligações individuais em cada terreno que atravessa. Em cidades com a população dispersa, a extensão dessa rede aumenta muito, gerando mais gastos com limpeza, manutenção e realço de água servida. Algo análogo ocorre nos serviços de iluminação e fornecimento de água.

Uma maneira de promover o adensamento populacional é a verticalização, pois permite que, em um determinado terreno, mais unidades habitacionais sejam construídas. Entretanto, esta não é uma condição suficiente para o adensamento, é necessário também que os empreendimentos verticais em si sejam adensados.

As reduções custos de implantação e manutenção, torna-se mais factível a oferta de pleno atendimento da população, além do aumento da capacidade e barateamento dos serviços.

2) Os principais impactos da localização das redes de infraestrutura estão relacionados ao custo de implantação, manutenção e grau de interferência com a população.

Infraestruturas superficiais, em geral, são de mais fácil implantação, manutenção e impactam diretamente no desenvolvimento das tarefas cotidianas. Por exemplo, o viário urbano condiciona os fluxos possíveis de pessoas e, apesar de ser o sistema com que se mais gasta, seu custo unitário é relativamente baixo.

Infraestruturas aéreas requerem mais recursos para instalação e manutenção, mas possuem baixo impacto na vida da população. Por exemplo, a rede aérea de energia elétrica só possui algum impacto direto na limitação de altura de veículos (obscuro vertical) e os postes de luz limitam a largura útil de calçadas.

Por fim, infraestruturas subterrâneas são as mais caras de serem executadas. Requerem escavações e cotagens, mas a frequência de manutenção é bem menor que a das infraestruturas aéreas e superficiais. A menos de quando

está se construindo / reparando a rede, não causa qualquer interferência na vida da população. Um exemplo disso são as redes de água da SABESP, que só impacta na vida dos habitantes quando é necessário escavar um trecho do viário para arrumar um vazamento.

Vale ressaltar que as redes superficiais, principalmente o viário público, são estruturadores da região urbana, incentivando ou condicionando o desenvolvimento de certas regiões e as demais redes necessárias para pleno atendimento da população.

4) a) O Consórcio do ABC possui como foco principal a melhoria no sistema viário da região que apresentava-se subdimensionado, levando a uma baixa eficiência da mobilidade urbana e redução da qualidade de vida da população. Com isso, havia uma falta de integração entre o sistema viário de ônibus do ABC, que não possuía prioridades. Nesse, para um mesmo movimento origem - destino existiam tantas diferentes ou, para se de uma cidade à outra do complexo do ABC, moradores deveriam utilizar mais de uma condução.

Uma ação adotada foi a melhoria no planejamento do sistema viário da região, de forma a integrar as rotas e reduzir os problemas citados.

Uma outra ação visa o trabalho do Consórcio com pesquisadores de Turino, na criação do CCRM, um centro de monitoramento em tempo real do tráfego, buscando maior eficiência na mobilidade urbana.

b) Os eixos seriam de integração da região com regiões do interior, além das questões internas.

O palestrante citou a grande disparidade entre o fôlego das cidades integrantes do grande ABC.

Sendo assim, para atuar de forma eficiente a necessidade de todos os municípios integrantes, não necessário olhar para os problemas particulares daqueles com ~~o~~ maior tráfego.