

a) Existem três possibilidades de abastecimento das redes de infraestrutura no espaço urbano: nível aéreo, superficial e subterrâneo. No nível aéreo são encontradas os subistemas de iluminação pública e energia elétrica. No nível superficial encontra-se o subistema viário e de drenagem (devido o conjunto de redes para escoamento superficial devido). Em nível subterrâneo encontram-se os subistemas de água, esgotamento sanitário (além de gás encanado e rede de drenagem em galerias).

b) A rede aérea apresenta facilidade de manutenção por não passar necessariamente de escavações ou demais obras de obras. Todavia, tal rede fica sujeita às intempéries e interferências com outros sistemas, como o caso de iluminação pública cujas postes se entrelaçam com árvores.

A rede superficial possui facilidade de manutenção, pelas mesmas razões que a rede aérea, mas possui dificuldades de aumento de capacidade (no caso do sistema viário, por exemplo) devido a perda efetiva de espaço nas grandes cidades. Além disso, toda e qualquer manutenção neste nível atrapalha / gera interferência de algum modo nas proximidades de obra.

Por fim, a rede subterrânea, por ser mais segregada que as demais, possui vantagens relacionadas a durabilidade de rede e baixo inter-ferência devido às intempéries. Todavia, sua manutenção gera conflitos com as redes superficiais que precisam ser interrompidas temporariamente. A presença de galerias técnicas auxilia na manutenção e organização de rede, que atualmente apresenta perdas intermitentes devido a falta de cadastramento dos sistemas subterrâneos.

2a) Com a expansão urbana, as condições de mobilidade urbana pioram. O ideal para as grandes metrópoles de hoje em dia é a densificação urbana como em cidades como Hong Kong e Cingapura. O exemplo mostrado na palestra exemplifica isso. Ao comparar duas cidades com Atlanta e Barcelona, vemos que Barcelona tem maior população mas é tão densa, que o metrô consegue atender ao transporte para praticamente toda a cidade, então a mobilidade urbana é excelente: muito voltada ao transporte público e com a possibilidade de ter acesso a toda a cidade. Já Atlanta é o contrário; a mancha urbana é gigantesca e as distâncias são tão grandes que a população precisa ter carro para se movimentar. Os tempos de viagem de transporte público são enormes e a mobilidade parece um tecto sobre as pessoas das periferias são desincentivadas a se locomover e não tem acesso a toda a cidade. Quando uma cidade não é densa, um sistema de transporte público se torna inviável (construir um metrô em Atlanta é inviável, as distâncias são muito grandes). Consequentemente, ao não haver um sistema de mobilidade, não há incentivo para a densificação, que geralmente ocorre em volta de eixos de transporte (e vice-versa) e se entra em um ciclo vicioso em que a cidade se expande horizontalmente porque não há

mobilidade urbana e a mobilidade se deteriora devido à expansão. Os efeitos disso são notáveis: o impacto ambiental de construir horizontalmente e de ter mais carros na rua poluindo o ar, e o impacto social de segregar a população periférica e de baixa renda que não teria acesso a transporte para se locomover a escolas, hospitais, centros de lazer e cultura e polos de emprego.

b.) A pesquisa mostra diferenças importantes. Primeira, a população pobre está se locomovendo mais via transporte individual devido a custos e tempos de viagem elevados no transporte público. Segunda: a população mais jovem tem mais acesso a transporte de taxi devido a aplicativos de transporte e queda nos tarifas de taxi. Finalmente, a população de melhor renda está usando mais transporte público, devido à densificação urbana em zonas nobres e a construção de infra-estrutura de transporte público nestas regiões (linha lilaz, corredores de ônibus na Faria Lima e Região, Ciclofaixas etc.)

QUESTÃO 3:

a) A urbanização de favelas é uma solução que foca no investimento em infraestrutura onde antes ela é escassa ou inexistente. Dessa forma, os projetos se concentram em melhorar a estrutura viária, prover saneamento e fiação

elétrica segura, entre outras medidas, que, apesar de impactarem positivamente na qualidade de vida, não ~~impactam~~ influenciam na conformação das unidades habitacionais, uma limitação dessa solução para o problema habitacional. Além disso, o investimento em infraestrutura valoriza a região, influenciando no valor do terreno e, consequentemente, na população que lá habita, uma vez que ocorre um aumento no custo dos serviços públicos, antes inexistentes ou raros.

b) A vantagem desta solução em relação a outras soluções habitacionais é a permanência da população em seu território de origem, o que evita a necessidade de desapropriações e de um novo terreno para construção de habitações, que muitas vezes não são tão bem localizadas quanto o assentamento de origem.

Questão 4

As iniciativas propostas pela gestão do governador Dória são caracterizadas pelo incentivo da privatização em vários setores, isto é, entrega projetos e gerenciamentos ao capital privado, principalmente por meio de Parcerias Público-Privadas. Algumas das iniciativas propostas pelo seu governo era privatizar a Sabesp, a linha de metrô Litorânea e o linha de metrô Esmeralda. Como aspectos positivos, podemos citar a entrega de um serviço melhor e mais qualificado e a diminuição dos gastos do governo nesses setores. Como aspectos negativos podemos citar que essas empresas não estarão mais sob gestão do poder público, há a possibilidade de realização de serviços precários (na tentativa de maximização dos lucros) e não será visado mais o bem-estar social, já que o principal interesse do capital privado é o lucro.

Tendo em vista isso, a transparência do governo e a fiscalização das ações do capital privado são de suma importância caso essas iniciativas sejam adotadas.