

7º ANO

GEOGRAFIA

Superintendência de
Educação Infantil e
Ensino Fundamental

Secretaria de
Estado da
Educação



3ª QUINZENA – 3º CORTE

Habilidades Essenciais: (GO-EF07GE15) Identificar e analisar a desigual distribuição de redes de transportes e de comunicação, bem como suas implicações no processo de integração do território brasileiro.

NOME:

UNIDADE ESCOLAR:

Tema/ objeto de conhecimento: Desigualdade na distribuição de redes de transportes e de comunicação.

O que as condições de transporte dizem sobre a desigualdade

Estudo feito nas 20 maiores cidades brasileiras mostra como facilidade ou dificuldade de acessar serviços e oportunidades alimenta a discrepância por raça e nível de renda

Um estudo divulgado na quinta-feira (16) estima (“mede”) a acessibilidade a postos de trabalho e serviços de saúde e educação por moradores dos maiores centros urbanos do país. Com isso, dá dimensão as desigualdades de acesso por nível de renda e cor/raça.

As estimativas foram calculadas em outubro de 2019 pelo Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) em parceria com o ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento).

Elas quantificam a acessibilidade a empregos, saúde e educação para quem se desloca a pé e de bicicleta nas 20 maiores cidades do Brasil, e para quem se desloca de transporte público em 7 municípios: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, Porto Alegre e Curitiba.

Para isso, o estudo combina dados de registros administrativos e pesquisas amostrais, além de dados de imagens de satélite e de mapeamento colaborativo.

A iniciativa é importante porque padrões de acessibilidade urbana têm impacto sobre as condições econômicas e sociais da população e também sobre o desempenho econômico e ambiental das cidades. Ainda há poucas pesquisas sobre o tema com essa abrangência no Brasil.

As desigualdades apontadas pelo estudo

Em todas as 20 cidades estudadas, a concentração de atividades nas regiões centrais, aliada ao desempenho e à conectividade das redes de transporte, faz com que o centro das cidades e seu entorno sejam áreas de alta acessibilidade a oportunidades e serviços. As regiões de periferia, por outro lado, são definidas pelo estudo como “desertos de oportunidades”, por terem níveis de acesso (a redes de transporte) significativamente mais baixos.

Os resultados mostram ainda que a população branca e de alta renda tem, em média, mais acesso a oportunidades de trabalho, saúde e educação do que a população negra e pobre em todas as cidades estudadas, independentemente do meio de transporte considerado (a pé, de bicicleta ou transporte público).

“Essa desigualdade pesa sobretudo para os grupos populacionais de baixa renda, os quais são levados a morar em regiões com menos desenvolvimento econômico e menos servidas de infraestrutura urbana e serviços de transporte”.

Estudo “Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras - 2019” (Ipea/ITDP)

O estudo esclarece que não é possível nem desejável eliminar totalmente as desigualdades espaciais de acessibilidade. No caso dos serviços públicos, eles são posicionados no território de acordo com um planejamento estratégico, que também leva em conta a eficiência econômica.

A desigualdade de acesso aos postos de trabalho é, segundo estudo, “da dinâmica da economia espacial e urbana que a localização dos empregos seja influenciada por economias de aglomeração que farão naturalmente com que haja certa desigualdade” (ou seja, quão maior forem as oportunidades de lucro concentradas num local, maiores serão as probabilidades de se encontrar empregos/trabalhos ali). Ainda assim, “o mínimo que se espera, do ponto de vista da justiça distributiva, é que essas políticas contribuam para reduzir tais desigualdades de acesso a oportunidades, priorizando a melhoria das condições de transporte das pessoas em situação de vulnerabilidade e que mais dependem do transporte público e ativo”.

A seguir, se destacam 5 casos da pesquisa que ilustram a realidade brasileira.

O acesso à saúde no Rio de Janeiro

O estudo estimou o tempo mínimo que se levaria no transporte público em horário de pico para acessar estabelecimentos do Sistema Único de Saúde, começando a viagem a partir de diferentes regiões da cidade do Rio de Janeiro.

No caso do Rio, cerca de 46% da população conseguiria chegar a um dos 318 estabelecimentos de saúde com serviço de média complexidade em menos de 15 minutos por transporte público. Esse tipo de serviço dá alcance a clínicas, Unidades de Pronto-Atendimento e hospitais-escolas, que dão conta de alguns procedimentos de intervenção, bem como tratamentos a casos crônicos e agudos de doenças.

Mas apenas 17% da população conseguiria chegar à unidade mais próxima de casa nesse mesmo tempo caso precisasse acessar um dos 108 estabelecimentos com serviços de alta complexidade (hospitais de grande porte, onde são realizadas manobras mais invasivas e de maior risco à vida).

A proximidade de escolas em Belém

Foi calculado o tempo mínimo de caminhada até a escola pública mais próxima a partir de uma casa hipotética, localizada em diferentes pontos da cidade. A análise incluiu escolas de ensino infantil e fundamental.

Foi observada, em geral, uma boa cobertura de escolas na cidade, sem muitos desertos de oportunidades. Apesar disso, a cobertura de escolas de ensino fundamental é melhor do que a de escolas de ensino infantil. Isso reflete a realidade do país, que ainda enfrenta desafios na expansão da oferta desta modalidade de ensino. Vale destacar que a distribuição de creches e unidades de ensino infantil afeta particularmente o deslocamento de mulheres, já que o cuidado com filhos e a família ainda recai de forma desproporcional sobre elas.

Belém é uma das cidades em que a desigualdade de renda mais pesa no tempo gasto para chegar de bicicleta até a escola de ensino médio mais próxima de casa. Os 20% mais pobres da população precisam gastar em média o dobro de tempo dos 20% mais ricos para acessar a escola mais próxima de casa.

A concentração de empregos em Fortaleza

Na capital cearense, foi quantificada a proporção de empregos que podem ser acessíveis em até 15 ou 30 minutos, de bicicleta, a partir de diferentes regiões da cidade. A estimativa ilustra a desigualdade espacial, existente principalmente em função da concentração de empregos na zona central da cidade.

Partindo do centro expandido de Fortaleza é possível acessar cerca de 50% de todos os empregos da cidade em 30 minutos de pedalada. Reduzindo esse tempo pela metade, para 15 minutos, somente a região central da cidade tem uma acessibilidade que pode chegar a aproximadamente 25% dos empregos, enquanto regiões periféricas (e mais pobres) sofrem com baixos níveis de acesso.

No contexto brasileiro, a população de baixa renda é quem mais depende do transporte ativo, como bicicletas, para acessar o seu trabalho. Ao mesmo tempo, nas periferias urbanas a infraestrutura cicloviária (para ciclistas) costuma ser mais precária.

A desigualdade de raça em São Paulo

São Paulo é a cidade mais desigual entre todas as analisadas quando levado em conta o acesso ao emprego em até 30 minutos de caminhada. Isso foi calculado pela chamada Razão de Palma, quociente entre a acessibilidade média dos 10% mais ricos da população e a acessibilidade média dos 40% mais pobres. No caso da capital paulista, a razão encontrada é maior que 9. Isso significa que a quantidade de empregos acessíveis pelos 10% mais ricos da população em São Paulo é mais do que nove vezes maior do que o número de empregos acessíveis por todos dos 40% mais pobres.

São Paulo também apresenta a maior diferença entre o número de estabelecimentos de saúde de alta complexidade acessíveis por transporte público em até 60 minutos pela população branca e negra.

A população branca da capital paulista tem acesso a um número 50% maior de hospitais de alta complexidade na comparação com a população negra. Todas as cidades apresentam um quociente maior que 1, o que aponta que a população branca tem acesso mais fácil aos serviços de saúde do que a população negra.

O que o projeto pretende

O estudo é o primeiro diagnóstico divulgado pelo Projeto Acesso a Oportunidades, destinado a fazer estimativas anuais sobre as condições de acessibilidade urbana das cidades brasileiras. As informações ficarão disponíveis em uma base de dados abertos para que possam ser usadas por gestores públicos, sociedade civil e pesquisadores no planejamento e avaliação de políticas públicas urbanas e de transporte.

Disponível em: <https://tinyurl.com/yyfqxot9> Acesso em: 04 de set de 2020.

Atividades

1. A falta de mobilidade urbana no Brasil, um problema recorrente nas grandes metrópoles do país, vem se tornando uma questão com soluções cada vez mais difíceis. Dentre suas principais causas, podemos destacar,

EXCETO:

- a) o crescimento desordenado das grandes cidades brasileiras.
- b) a precarização dos sistemas públicos de transporte urbano.
- c) as políticas urbanas e sociais que privilegiaram o uso do automóvel.
- d) o excesso de ciclovias e faixas exclusivas de ônibus nos grandes centros citadinos.

2. Muitos movimentos sociais urbanos, além de lutarem pela mobilidade urbana, reivindicam que as cidades se construam em torno da mobilidade urbana sustentável, cujo conceito envolve

- a) a prioridade na preservação da natureza em detrimento da disseminação de veículos.
- b) a combinação de desenvolvimento urbano, qualidade ambiental e justiça social.
- c) a redução da emissão de poluentes no ambiente urbano pelos meios de transporte.
- d) o reordenamento das cidades a fim de garantir a preservação das áreas naturais.

3. Leia o texto a seguir.

“O sistema de rodízio de veículos está esgotado em São Paulo. Entendo que chegou a hora do pedágio urbano”, decretou Candido Malta, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, anteontem durante o Fórum de Mobilidade Urbana. Para ele, o pedágio é uma medida de contenção de congestionamentos melhor do que o aumento do preço da gasolina, que criaria um aumento no custo dos transportes como um todo, fosse na cidade, no Estado ou no país.

(Folha de São Paulo, 12/10/2013. Adaptado).

Além do sistema de rodízio e do pedágio urbano, citados na reportagem acima, uma outra medida possível para promover a mobilidade urbana nas cidades é

- a) a melhoria nos padrões de qualidade dos veículos automotores.
- b) a redução da passagem para estimular o deslocamento por meio de ônibus e metrô.
- c) o incentivo ao uso de meios de transportes alternativos e de massa.
- d) a realização de ações públicas de conscientização no trânsito.

4. Qual foi a principal conclusão do estudo sobre a acessibilidade às redes de transporte urbanas em relação as diferentes classes sociais?

5. Explique porque o estudo aponta que mulheres são as que mais sofrem quanto as distâncias das creches e escolas de educação primária na cidade de Belém - PA.

6. O que (em relação a escassez de redes de transportes) significa a expressão “deserto de oportunidades”?