

DESAFIO NATIONAL GEOGRAPHIC 2010
FASE FINAL – QUESTÃO DISSERTATIVA - RESPOSTA ESPERADA

A partir do que você leu e observou no trabalho de campo, redija um texto dissertativo respondendo à pergunta:

Em que medida a maneira como as pessoas circulam no espaço urbano interfere no modo como elas vivem e se relacionam em uma cidade?

Justifique sua argumentação com base nos dados coletados no trabalho de campo e em outras informações. Para sua análise, leve em consideração o contexto histórico em que São Paulo foi formada e o quadro atual dos sistemas de transporte e da mobilidade urbana. Aproveite também as informações presentes no texto a seguir:

Lembre-se:

- Você pode consultar o Caderno de Campo e suas anotações.
- Escreva um texto claro, organizado e coerente, no espaço reservado à dissertação. Não se esqueça do título.

RESPOSTA ESPERADA

Durante todo o século 19, São Paulo teve uma população modesta se comparada a cidades como Rio de Janeiro e Salvador. Ainda em fins daquele século, sua população começou a crescer rapidamente em consequência dos imigrantes europeus que vinham tentar a sorte na cafeicultura. No entanto, até os anos 1920 sua população ficou bastante concentrada na região central da cidade. Ou seja, era uma cidade com certa densidade demográfica, cuja população circulava em área relativamente restrita.

Depois dos anos 1920, contudo, a população começou a ocupar de maneira mais significativa novos bairros, como os atuais Jardins, Consolação e Jardim América. Propagava-se para a população mais rica uma nova forma de morar, distante da população mais pobre que vivia na região central. Essa ampliação da mancha urbana cresceria de maneira acelerada nas décadas seguintes, tornando São Paulo uma grande metrópole com cerca de 18 milhões de habitantes (aproximadamente 11 milhões só no município).

Até o século 19, a população se deslocava a pé de um lugar para outro, podendo contar também com os veículos de tração animal. Com a chegada da iluminação elétrica, na virada para o século 20, surgiram os bondes, que começaram a ligar os bairros novos à região central. Para sair da cidade, contava-se com o sistema ferroviário que ligava São Paulo ao interior por meio dos trens que faziam parada na Estação da Luz. Nos anos 1920, já era possível ver também alguns veículos motorizados, o que, certamente, era um privilégio dos mais ricos.

A maior popularização dos ônibus em São Paulo nos anos 1940 facilitou a expansão para as regiões mais distantes da cidade, cada vez mais ocupadas pela população mais pobre, que não podia adquirir a casa própria ou pagar aluguel na região central, a mais valorizada. A partir de então, com a enorme migração para a cidade, em especial de nordestinos, a cidade se expandiu muito, dando origem a uma clara segregação espacial entre o centro e a periferia da cidade. Se no século 19 a concentração urbana permitia uma maior convivência entre as diferentes classes sociais, a partir de meados do século 20, a expansão urbana e da rede de transportes provocou uma grande separação na sociedade paulistana.

Como os empregos concentravam-se no núcleo central, os trabalhadores necessitavam realizar longos deslocamentos dos bairros mais afastados até o centro. O centro concentrava também o comércio, serviços e equipamentos urbanos diversos. Assim, havia uma grande distância a ser percorrida, tanto em quilômetros como no tempo de viagem. Os transportes coletivos revelaram-se insuficientes para atender à demanda – situação que se verifica até hoje.

Nas últimas quatro décadas, houve mudanças nos sistemas de transportes e na circulação na cidade. A partir da década de 1970 começa a ser construída a rede de metrô da capital, num momento em que outras cidades do mundo já dispunham desse meio de transporte havia décadas. Passa a ocorrer também, no período, um aumento exponencial da frota paulistana de veículos, hoje na casa das 7 milhões de unidades. Com isso, a cidade sofre uma série de intervenções em função do automóvel, como a abertura ou alargamento de ruas e avenidas – como é o caso da Avenida Paulista – e a criação de vias expressas, como as avenidas marginais dos rios Tietê e Pinheiros. Novos edifícios passam a contar com garagens e em muitas áreas antigas, como as do centro, terrenos e imóveis cedem espaço para estacionamentos. Um efeito da proeminência do automóvel são os seguidos congestionamentos. Ao mesmo tempo, os sistemas de transporte coletivo, ainda que hoje contem com trens urbanos, metrô e ônibus (parte deles operando em corredores exclusivos), ainda não são suficientes para atender às necessidades da população.

Desse modo, aqueles que utilizam o transporte coletivo perdem algumas horas por dia nos deslocamentos casa-trabalho-casa. O tempo gasto nesses deslocamentos cria obstáculos para as pessoas desenvolverem outras atividades. Há também aqueles que, face ao custo dos transportes na renda média mensal, deslocam-se a pé. As ciclovias são insuficientes e ainda não se constituíram como alternativa para se deslocar pela cidade. Cresce também o número de motocicletas em São Paulo, que hoje competem com pedestres e os demais veículos nas vias públicas, trazendo riscos para usuários e transeuntes. Quem se desloca por automóvel também não tem a mobilidade e acessibilidade desejadas, em razão dos congestionamentos, e acaba criando uma relação apenas parcial com os diferentes espaços da cidade.