

PROCESSO DE SELEÇÃO PARA INGRESSO NO
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
(MESTRADO ACADÊMICO) – TURMA 2012
EDITAL Nº 02/2011

PROVA DE LINGUA ESTRANGEIRA
CADERNO DE QUESTÕES

06/11/2011

INSTRUÇÕES:

- 1) Esta prova contém 01 questão na língua estrangeira que você escolheu no ato da inscrição.
- 2) **A questão deverá ser respondida em LINGUA PORTUGUESA.**
- 3) As questões devem ser respondidas a partir da bibliografia indicada no Edital de Seleção e o texto apresentado no enunciado da questão.
- 4) Será permitida a consulta a dicionário inglês-português, inglês-inglês, espanhol-português, espanhol-espanhol, francês-português e francês-francês durante os 30 minutos iniciais da prova.
- 5) Escreva e assine seu nome nos espaços próprios ao final desta folha. **É proibido escrever seu nome em qualquer outro lugar do caderno de questões ou folhas de resposta ou fazer qualquer marca que identifique o candidato.**
- 6) O tempo disponível para esta prova é de TRÊS horas.
- 7) Quando terminar as provas, entregue ao aplicador este CADERNO DE QUESTÕES e as FOLHAS DE RESPOSTA.
- 8) Você somente poderá deixar o local de prova após decorridas uma hora e meia do início da sua aplicação.
- 9) Você será excluído do exame caso: utilize, durante a realização da prova, máquinas e/ou relógios de calcular, bem como rádios, gravadores, headphones, telefones celulares ou fontes de consulta de qualquer espécie; se ausente da sala de provas levando consigo o CADERNO DE QUESTÕES e/ou as FOLHAS DE RESPOSTA antes do prazo estabelecido; aja com incorreção ou descortesia para com qualquer participante do processo de aplicação das provas; se comunique com outro participante, verbalmente, por escrito ou por qualquer outra forma; apresente dado(s) falso(s) na sua identificação pessoal.

NOME DO CANDIDATO	
ASSINATURA	

LÍNGUA FRANCESA – QUESTÃO 01:

L'échéance des Jeux Olympiques de 2016 et les stratégies de restructuration du transport métropolitain de Rio de Janeiro.

Antoine Beyer

IN: <http://confins.revues.org/7087>

Rio de Janeiro est la seconde agglomération du Brésil et le cœur d'un système métropolitain de 11,5 millions d'habitants, soit les trois quarts de la population de l'état du même nom. Pour faire face à une demande croissante de mobilité, elle dispose d'un système de transport complexe qui s'appuie sur divers modes. Mais l'intense croissance démographique n'a pas été accompagnée d'investissements suffisants et la ville accuse aujourd'hui un retard certain par rapport aux autres métropoles brésiliennes. Depuis vingt ans, les tentatives de réforme ont toutes échoué. Or les insuffisances du système sont identifiées de longue date : sous-capacité structurelle des services ferroviaires (métro et train) au profit d'une offre de bus foisonnante, très faible intégration de l'offre existante, répartition inégalitaire des services dans l'aire métropolitaine. Alors que besoin de mobilité s'accroît avec l'extension de la centralité de Rio dans son espace régional, le transport public connaît une baisse inquiétante de fréquentation. L'inadaptation du transport collectif accroît le recours au transport individuel et amplifie ses externalités négatives (embouteillages, pollution, fragmentation urbaine). Dans les nombreuses lacunes laissées par le système, prospère une offre de transport informel qui en accélère encore la décadence.

C'est dans ce contexte difficile que le pouvoir politique entend se saisir de l'opportunité de l'organisation de deux grands événements pour relancer une planification ambitieuse des transports. L'accueil de la Coupe du Monde de Football (2014) et des Jeux Olympiques (2016) doit en effet agir comme un électrochoc salutaire, susceptible de lui permettre de surmonter les blocages en mobilisant les acteurs publics et privés. Le défi est de taille. Il doit apporter la preuve de la capacité de la ville à accueillir des événements de portée internationales pour lui assurer une place dans le club restreint des villes mondiales. Pour éclairer ces divers aspects, notre propos reviendra d'abord sur le contexte urbain et le système des transports qui révèle l'histoire sociopolitique de la ville. Il cherchera ensuite à mettre en lumière les mécanismes du blocage qui affectent l'offre de transport public *carioca*, avant de présenter les voies possibles de la recomposition du système.

L'adaptation des transports aux contrastes du site

La géographie de Rio conditionne en partie la problématique des transports. La topographie de l'aire métropolitaine est marquée par une succession de reliefs longitudinaux qui ont organisé la structure des transports et ont guidé son développement urbain : entre les baies de Guanabara à l'est et de Sepetiba à l'ouest, la région métropolitaine de Rio est enveloppée par un système de failles qui dessinent une alternance

de lignes de relief (massifs de Tijuca, de Gericinó et de Pedra Branca) et de dépressions (Santa Cruz, Jacarepaguá et Fluminense). L'entrée de la baie de Guanabara a fixé le centre historique et conserve aujourd'hui encore une très forte attractivité. La ville s'est ainsi développée suivant des couloirs, encadrée par le littoral et des massifs longitudinaux qui partagent son assiette territoriale. Trois grands ensembles d'inégale extension et aux caractéristiques urbaines sociales tranchées se distinguent:

- la zone Sud, une étroite bande littorale accueillant les populations privilégiées et présentant un urbanisme vertical et dotée de tous les agréments.
- la zone Nord, plus vaste occupée par un bâti traditionnel peu élevé (un à deux étages) stigmatisée par ses caractéristiques industrielles et populaires.

Plus à l'ouest, le nouveau pôle urbain de Barra da Tijuca a connu une urbanisation rapide. Il présente les caractéristiques d'un urbanisme états-unien avec des tours et des centres commerciaux marqués par le tout automobile, un environnement qui attire les classes moyennes et supérieures et les de plus en plus les sièges d'entreprises.

Ces ensembles sont à leur tour subdivisés par les lagunes et les lignes de relief secondaires localement vigoureuses qui se prolongent en buttes isolées (*morros*). Ce sont d'ailleurs ces accidents de relief, laissés vacants par l'urbanisation régulière, qui ont accueilli le développement des *favelas*.

(...)

- Justifique a afirmativa do autor:

A geografia do Rio condiciona em parte a problemática dos transportes.

LÍNGUA INGLESA – QUESTÃO 01:

THE POLITICAL ECONOMY OF PUBLIC SPACE

DAVID HARVEY

IN: <http://davidharvey.org/media/public.pdf>

The idea of the "public sphere" as an arena of political deliberation and participation, and therefore as fundamental to democratic governance, has a long and distinguished history. The imagery of the Athenian *agora* as the physical space wherein that democratic ideal might be attained has also had a powerful hold upon the political imagination. As a result some kind of association or even identity has been forged between the proper shaping of urban public space and the proper functioning of democratic governance in the public sphere. The status of this association is, perhaps for good reason, often left extremely vague.

For some it seems to function merely as a convenient metaphor and with the arrival of the internet and the construction of "virtual communities" the physicality of spatial organization seems scarcely to matter any more. Others will ask more pointedly how it might be possible to encourage political participation in an urban world constructed out of segregated suburbs, gated communities, privatized spaces and tightly surveilled shopping malls and downtown streets monitored (thanks, these days, to some shadowy form of governance called a "business partnership") with a video-camera at every corner. While it may well prove impossible to sort out the relationship between the physicality of urban public space and the politics of the public sphere with any exactitude, there are, I think, some potent points of linkage between them. We do not, after all, experience the city blankly and much of what we do absorb from that daily experience (be it the long drag of the commute, the jostle of subway crowds, the blandness of the shopping mall, the elegance or grandeur of certain forms of urban architecture, the panhandlers on the sidewalk or the peace and beauty of an urban park) surely has some kind of influence upon how we are situated in the world and think and act politically accordingly. Conversely, firmly held political conceptions filter our openness to and guide our interpretations of what the urban experience might be about. If, for example, suburbanites are consumed by mortal fear of some place called "the inner city" and therefore avoid it like the plague, then not only do they fail ever to situate themselves in that space but in so doing diminish the prospects for any kind of political alliance between city and suburban interests. If inner city residents view suburban life as flat, dull, homogenizing and boring, then they too will be less likely to warm to the political agendas of their suburban counterparts. There is therefore, an intriguing mix of socio-geographical perceptions, expectations and material conditions at work which need to be unpacked if we are to think more cogently about how urban design in general and the shaping of urban public space in particular might influence politics in the public sphere.

(...)

- Porque David Harvey afirma que “a idéia da ‘esfera pública’ como uma arena de deliberação política e de participação e, portanto, fundamental para a governabilidade democrática, possui uma história longa e distinta”?

LÍNGUA ESPANHOLA – QUESTÃO 01:

TIEMPO Y ESPACIO EN LA VIDA COTIDIANA DE LA METRÓPOLIS

Márcio Piñon de Oliveira
Profesor e investigador del Departamento de Geografía y del Posgrado en Geografía
Universidad Federal Fluminense, Río de Janeiro, Brasil

IN: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-949.htm>

(...)

En nuestra opinión, la metrópolis se define por un determinado espacio y tiempo del proceso de urbanización –consecuentemente, por un ritmo impuesto por el capitalismo– que a su vez determina el trabajo, la producción, la distribución, el consumo de mercancías, la circulación de personas y los servicios. En definitiva, la reproducción de la vida social está subsumida por la sociedad urbana (o por lo urbano) en su totalidad. En este sentido, la ciudad que conocíamos hasta hace poco tiempo, con sus lugares céntricos –centros y subcentros– sus funciones y sus formas de organizarse espacialmente, claramente definidas, ha dado lugar, en la contemporaneidad, a una realidad urbana cuya forma y contenido constituyen la propia complejidad de nuestras metrópolis. No existen espacios en el mundo con una mayor complejidad y multideterminación como los hay en las actuales metrópolis. Estas se constituyen, incluso, en poderosos instrumentos/aparatos – dispositivos territoriales– modernamente producidos y tecnológicamente equipados, al servicio de la reproducción ampliada del capital, como un fenómeno global.

En este contexto, se hace visible una producción cada vez más abstracta de la vida cotidiana, dentro de la cual es necesario reunir infinitas líneas para dar un único nudo. En la metrópolis ya no hay ningún lugar que pueda explicarse por sí mismo, sino de manera dialéctica. Esta situación, sin embargo, no debería despertar nuestro rechazo, ya que la misma no es únicamente producto/resultado de la (re)producción del espacio de la metrópolis –y de la reproducción de las relaciones sociales de producción–, sino también de la singularidad, la cual contribuye, por entero, a inventar y reinventar ese todo metropolitano y urbano. Las metrópolis son la forma/contenido de lo urbano en su expresión más compleja y diferenciada.

Al igual que la vida cotidiana, las ciudades también se ven entrelazadas por este gran *nudo gordiano* que son nuestras metrópolis. Eso se da no solo por la conurbación que sufren aquellas como consecuencia del proceso de constitución de las metrópolis, sino también, y principalmente, por reproducir sus prácticas y sus formas de organización espacial y su uso del tiempo. Con esto, acaban repitiendo –aun cuando están fuera de las metrópolis– modelos y patrones referenciados en ellas. Es obvio que ese proceso no ocurre de forma homogénea y generalizada, sino de manera

diferenciada y movido por la búsqueda de hegemonía –como si fuera un éter que contamina y que se puede sentir en todo el tejido urbano.

La formación de la metrópolis no consiste simplemente en la expansión del centro económico y demográfico (es decir, de la ciudad-madre), sino que es el resultado del encuentro dialéctico entre la periferia y el centro, por medio del cual ambas partes buscan ir al encuentro del otro. Henri Lefebvre se refiere a este proceso utilizando los términos explosión/implosión. Siguiendo esa perspectiva, ciertas funciones del centro se ven reforzadas, puesto que el mismo acaba volviéndose un centro de negocios y de servicios modernos. Por el otro lado, la circulación de la mercancía cobra gran vigor, lo que hace que esta se expanda más allá del centro. De ese modo, es posible, en gran parte de las metrópolis de la actualidad, circular por ellas diariamente –para trabajar, ir de compras, para divertirse– sin nunca pasar por el centro (usando los autobuses o las líneas de metro). Además, es posible vivir en las áreas distantes de la metrópolis sin nunca llegar a conocer, efectivamente, su centro.

El proceso de abstracción de la vida en aquellas ciudades que componen las metrópolis, solo puede discernirse en el ámbito de lo *vivido*. Ámbito este que, aun fragmentado en su contenido social, nos posibilita reconstituir la vida social de las ciudades a partir del habitar y de la (re)producción del espacio. Parecería, según las dimensiones de la metrópolis, que la vida se ha vuelto cada vez más reificada, impersonal y anónima. Por otro lado, las ciudades continúan siendo una referencia en los momentos de luchas políticas y reivindicatorias, circunscritas a los límites municipales/distritales, y durante la conmemoración y/o celebración de hechos históricos (fiestas patrias, aniversarios de las ciudades), fiestas religiosas (santos patronos) o profanas (carnaval, año nuevo, etc).

(...)

- Para Oliveira “não existem espaços no mundo com maior complexidade e multideterminação como os das metrópoles atuais”. A partir desse princípio, como o autor caracteriza o processo de urbanização das metrópoles em seus aspectos funcionais e dialéticos?