

O "Espaço do Cidadão" no Brasil urbano-metropolitano: transição demográfica, transições urbanas e mobilidade espacial

João Eduardo de Alves Pereira¹

Resumo

Este artigo tem como objetivo associar a perspectiva desenvolvida por Milton Santos acerca do "espaço do cidadão" aos conceitos de transição demográfica e de transições urbanas, enfatizando a importância da implantação de políticas públicas que levem a melhorias nas condições de mobilidade espacial, acessibilidade e conectividade no Brasil urbano-metropolitano. A efetivação da cidadania ou do Direito ao "espaço do cidadão" representa renda monetária, bem estar social e oportunidades. Ou seja, os três elementos que embasam o que David Harvey conceituou como "renda real".

Palavras-chaves: "Espaço do cidadão"; Mobilidade espacial; Conectividade; Acessibilidade; Brasil urbano-metropolitano.

Abstract

This article aims to associate the perspective argued by Milton Santos about the "citizen's space" to the concepts of demographic transition and urban transitions, emphasizing the importance of implementing public policies that lead to improvements in the conditions of spatial mobility, accessibility and connectivity in the urban-metropolitan Brazil. The realization of citizenship or the right to "citizen's space" represents monetary income, welfare and opportunities. In other words, the three elements that underlie what David Harvey, conceptualized as "real income".

Keywords: "Citizen's space"; Spatial mobility; Connectivity; Accessibility; Urban-metropolitan Brazil.

INTRODUÇÃO

Em sua vasta e importante obra, o Geógrafo Milton Santos (1926-2001), entre tantas contribuições teóricas e metodológicas por ele desenvolvidas, defendeu que o acesso ao espaço geográfico - e a tudo que ele oferece e simboliza - seria um Direito de todas as pessoas, seria um Direito ao "espaço do cidadão".

¹ Doutor em Engenharia de Produção pela COPPE/UFRJ. Geógrafo. Licenciado e Mestre em Geografia pelo Instituto de Geociências da UFRJ. Professor Associado da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

No Brasil, o "espaço do cidadão" estaria ainda em construção, pois refletiria um estado de cidadania incompleta, derivada dos processos de constituição e desenvolvimento profundamente desiguais da sociedade brasileira e de seu relacionamento com o Estado ao longo de sua história. Embora incompletos, cabe frisar que, nas últimas décadas, o acesso e o reconhecimento de direitos à cidadania para segmentos carentes da população se ampliaram. Isso vem a ser uma resultante de uma série de lutas sociais, bem como de processos econômicos, políticos, espaciais e culturais, produzidos pela modernização/industrialização do país, a partir meados do século XX. Entre esses processos estão a transição demográfica e as transições urbanas.

Na transição demográfica, evoluímos de uma população majoritariamente jovem nos anos 1970/80 para uma estrutura etária marcada pelo predomínio da maturidade (pessoas em idade ativa, de 14 a 65 anos) e pela perspectiva de seu rápido envelhecimento - e já nas próximas décadas. Ademais, houve também a consolidação de baixas taxas de crescimento vegetativo, próximas a 1.1% a.a. No Brasil de hoje, aliás, já há uma curiosa situação: há mais animais de estimação do que crianças nos domicílios país afora².

Quanto à transição urbana, por sua vez, Érica T. Silva³ sustenta que há uma subdivisão em duas fases históricas (o que trabalharemos mais adiante). Nelas, o país, em poucas décadas, deixou de ser rural não apenas na economia e na política, mas também em sua cultura. A população passou a ser majoritariamente urbano-metropolitana, o que significa cada vez mais uma enorme pressão por acesso a empregos, a circuitos de consumo, à infraestrutura, a equipamentos e a serviços públicos por brasileiros e brasileiras de todas as idades, classes sociais, portadores ou não de necessidades especiais.

No meio urbano-metropolitano, a viabilização da cidadania depende da oferta de eficientes e eficazes infraestruturas de comunicações e transportes. Quanto às comunicações, elas representam a conectividade de cada cidadão e de sua família a redes diversas de informação, com reflexos diretos em suas potencialidades frente à economia, a movimentos culturais e políticos, ao conhecimento, à saúde, enfim, ao que a sociedade globalizada e baseada na informação pode oferecer, neste século XXI.

Mas, o mundo virtual, sua economia, suas redes sociais e culturais não bastam por si mesmos. Este é um argumento que pode ser sustentado, mesmo diante da ampla e crescente utilização de meios digitais no setor de serviços (crescente participação do *home office*), na

² De acordo com estimativas da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2018, as crianças com até 12 anos seriam 17,1% da população brasileira, o que corresponderia a 35,5 milhões de almas. Pela mesma pesquisa, o número de animais de estimação, os *pets*, seriam 139,2 milhões. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/criancas/brasil/2697-ie-ibge-educa/jovens/materias-especiais/20786-perfil-das-criancas-brasileiras.html>. Acesso em 30/11/2021. Disponível em: <http://institutopetbrasil.com/imprensa/censo-pet-1393-milhoes-de-animais-de-estimacao-no-brasil/>. Acesso em 30/11/2021.

³SILVA, Érica T. da. *Estrutura Urbana e Mobilidade Espacial nas Metrôpoles*. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2013. 288p.

Educação (modalidade de ensino e aprendizagem a distância ou EAD), no comércio (lojas virtuais francamente acessíveis pelos chamados *app's*), no setor de bancário-financeiro (difusão de meios eletrônicos de pagamentos, a exemplo do PIX do Banco Central do Brasil), entre outros. Esse emprego e difusão de meios digitais, aliás, ganharia ainda maior velocidade e intensidade, em decorrência da necessidade de manutenção de atividades econômicas e sociais no contexto da aplicação de medidas de isolamento social, em todo o mundo, para o controle do COVID-19.

Quando a pandemia, enfim, estiver superada, porém, poder-se-á avaliar com maior precisão os impactos e dimensões dessa forte expansão da economia virtual, em relação a atividades presenciais, especialmente, nos setores de serviços. O fato, contudo, é que há especialistas em Tecnologias da Informação (TI) que vislumbram que, em muitos setores da economia, se afirmará uma tendência de associação do virtual ao presencial em modelos híbridos, dadas as próprias características de certos ramos de negócios, de modelos de organização/controle do trabalho, das estruturas de fornecedores e de como se comportarão, afinal, os consumidores.

Ou seja, a expansão das atividades no espaço cibernético não ocorrerá sem uma base espacial geográfica. O que vier a estruturar na paisagem, inclusive, no meio urbano será, de certo, diferente do que tivemos em outras fases do desenvolvimento da indústria e do sistema capitalista como um todo. As sociedades humanas, contudo, continuarão a viver, conviver, produzir, consumir, circular e a se distribuir pelo espaço geográfico, pelos campos, pelas cidades. Só que para usufruir o espaço geográfico, assim como no passado, continuará sendo preciso que o cidadão tenha mobilidade e acessibilidade convenientes. Aqui, está a permanência da questão da qualidade dos serviços e das redes de transportes - mesmo diante da expansão da economia virtual⁴.

A mobilidade e a acessibilidade espaciais, assim como a conectividade às redes sociais e ao espaço virtual, devem ser vistas como facilitadoras da circulação de pessoas por cidades e regiões metropolitanas complexas. Nelas, distribuem-se creches, escolas, universidades, hospitais, equipamentos de lazer e cultura, instituições de amparo social da sociedade civil (religiosas e/ou filantrópicas), parques públicos, entidades dos três níveis do Poder Público (inclusive, aquelas ligadas aos serviços de segurança), organizações sindicais e uma diversidade de indústrias, empresas e negócios de diversos segmentos, porte e capacidades financeiras.

Melhorias e investimentos quanto à conectividade ao espaço cibernético e à mobilidade/acessibilidade no espaço urbano-metropolitano são, deste modo, fundamentais para efetivação da cidadania ou do "espaço do cidadão", gerando renda monetária, bem estar social

⁴ Vale lembrar que os meios digitais e as comunicações podem influir de modo marcante no desenvolvimento pelas pessoas de suas percepções de identidade, de pertencimento a territórios políticos, produtivos, culturais e/ou étnicos. Isso reforça a perspectiva de complementaridade entre os espaços cibernético e geográfico.

e oportunidades. Ou seja, os três elementos que embasam o que o geógrafo britânico David Harvey conceituou, no livro "A Justiça Social e a Cidade"⁵, como "renda real".

Este artigo, pelo exposto, tem como objetivo associar a perspectiva desenvolvida por Milton Santos acerca do "espaço do cidadão" aos conceitos de transição demográfica e de transições urbanas, enfatizando a importância da implantação de políticas públicas que levem a melhores condições de mobilidade espacial, acessibilidade e conectividade no Brasil urbano-metropolitano.

O texto está dividido em três partes: a primeira, associa o "espaço do cidadão" ao tema da mobilidade espacial no Brasil urbano-metropolitano; a segunda, trabalha os conceitos de transição demográfica e de transições urbanas e enfatiza sua importância para que o Brasil se torne um país de efetivas oportunidades e de menor desigualdade social; e na terceira parte, são apresentadas as considerações finais.

1 "ESPAÇO DO CIDADÃO" E MOBILIDADE ESPACIAL NO BRASIL URBANO-METROPOLITANO

Para o Professor Milton Santos, a modernização do país, sua industrialização tardia e a correlata estruturação capitalista "periférica" no século XX tornaram bastante complexo o tema da cidadania integral e sua extensão a todos os brasileiros. O país continuou marcado pela persistência da injustiça e por desigualdades de renda e de tratamento em termos de gênero e de cor de pele, mesmo tendo se modernizado e atingido a condição de uma das dez maiores economias do mundo entre 1930 e 1980.

Os vetores econômicos e sociais que foram mais fortes no campo de forças da política brasileira teriam deixado para um plano secundário o desenvolvimento do que Milton Santos denomina como um "modelo cívico", isto é, um modelo social e político gerador de melhores oportunidades a grandes contingentes da população brasileira. Além disso, esses mesmos vetores parecem não ter buscado na cultura e na trajetória de comunidades país afora referências mais sólidas para a montagem de um modelo sustentável e democrático. Foi, deste modo, uma modernização conservadora - com contradições diversas. A propósito, a gestão desse processo modernizador não reverteria perspectivas autoritárias presentes na cultura política nacional. Não foi à toa, portanto, que o país seria submetido a duas ditaduras: a do Estado Novo (1937-1945) e do Regime Militar de 1964 a 1985.

Houve ainda a acentuação de fluxos migratórios e de desequilíbrios na distribuição demográfica pelo território brasileiro, conforme nos ensina o Professor Milton Santos:

⁵ A respeito do conceito de "renda real", ver: HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1980. 291p.

[...] O equipamento do país, destinado ao escoamento fácil e mais rápido dos produtores, serviu ao modelo econômico que o gerou, para a criação do modelo territorial correspondente: grandes e brutais migrações, muito mais migrações de consumo que de trabalho, esvaziamento demográfico em inúmeras regiões, concentração da população em crescimento em algumas poucas áreas, sobretudo urbanas, com a formação de grandes metrópoles em todas as regiões e a constituição de um verdadeira megalópole do tipo brasileiro no Sudeste⁶.

Em outros termos, o modelo econômico fez do Brasil um país relativamente rico no concerto das nações, mas grandes parcelas de sua população, de seu povo, permaneceram empobrecidos, com níveis de renda bastante baixos. Contraditoriamente, este mesmo povo de baixa renda formaria um mercado consumidor potencialmente muito interessante ao mercado, em termos agregados. A renda per capita ainda está bem distante de padrões de países desenvolvidos⁷. Mas, são milhões de consumidores e suas famílias precisando suprir carências materiais diversas, como moradia, alimentação, medicamentos, vestuário, eletrodomésticos, etc.

É uma população de alta propensão ao consumo individual ou familiar, dadas as suas necessidades. Havendo a perspectiva de ingresso ou aumento de renda (por melhoria salarial dos chefes de família e/ou pela entrada de mais de seus membros no mercado de trabalho) os brasileiros tendem a buscar os mercados de consumo, em que o crédito tem, lamentavelmente, taxas de juros que estão entre as mais elevadas do mundo.

Em virtude das limitações de renda e dos custos do crédito, as compras tendem a não ser de altos valores por pessoa ou família, porém, no conjunto, montam a volumes expressivos o suficiente, para que o mercado interno brasileiro seja um dos maiores da economia mundial. Nesse ambiente, a população recebe do mercado estímulos ao consumo de bens e serviços. Só que parece assimilar mais do que estímulos. Parece ser sensível a uma cultura de apelo consumista, facilitada, ao que parece, cada vez mais pela difusão do comércio virtual. Isto pode ser algo de complexa gestão pessoal/familiar, dada a relativa desinformação do consumidor brasileiro quanto às condições que o mercado oferece ou praticamente impõe no país, considerando-se a existência de monopólios e de práticas lesivas à livre-concorrência em setores importantes da economia - a despeito de avanços no contexto da vigência da Constituição de 1988, em termos do aperfeiçoamento da regulação antitruste e da implantação do Código de Defesa do Consumidor (CDC) e da atuação de instituições públicas e da sociedade civil de proteção ao consumidor.

⁶ SANTOS, Milton. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: EDUSP, 2012. p.26/27.

⁷ À título de informação, pelo conceito de PIB per capita com paridade de poder de compra (PPP), a proporção da riqueza cidadão brasileiro médio corresponde a 25% da riqueza do cidadão norte-americano, para dados de 2020. Os chineses estão em 32% do produto per capita ou da riqueza dos EUA. Alemanha e Canadá, 79% e 75%, respectivamente. Coreia do Sul (que se modernizou posteriormente ao Brasil) conta com 71%, ficando acima de Japão e França empatados com 69%. A esse respeito ver: Posição relativa do PIB per capita do Brasil entre as maiores economias do mundo. Disponível em: <https://blogdoibre.fgv.br/posts/posicao-relativa-do-pib-capita-do-brasil-entre-maiores-economias-do-mundo>. Acesso em: 30/11/2021.

Para ser um consumidor ou consumidora capaz de negociar em melhor igualdade de condições com o mercado, as pessoas precisam justamente de serviços prestados pelo Estado, a começar por uma Educação que leve à aprendizagem do controle de orçamentos e contas pessoais, bem como para o conhecimento de Direitos previstos na legislação de consumo e de concorrência. Na maior parte das vezes, a população, por exemplo, não sabe distinguir sequer taxas de juros simples das taxas compostas, algo que consta nos currículos de Matemática do Ensino Fundamental. Compra coisas pelo valor da prestação, sem calcular o montante pago em juros.

A condição de consumidor aqui deveria se amparar numa condição integral de cidadania, conforme podemos depreender das palavras do Professor Milton Santos:

[...]O consumo, sem dúvida, tem sua própria força ideológica e material. Às vezes, porém, contra ele, pode-se erguer a força do consumidor. Mas, ainda aqui, é necessário que ele seja um verdadeiro cidadão para que o exercício de sua individualidade possa ter eficácia. Onde o indivíduo também é cidadão, pode desafiar os mandamentos do mercado, tornando-se um consumidor imperfeito, por que insubmisso a certas regras impostas de fora dele mesmo. Onde não há cidadão, o consumidor é mais que perfeito. É o nosso caso⁸.

Se os consumidores são cidadãos sem a devida capacidade de negociação, tem-se o risco das pessoas e famílias serem iludidas por apelos consumistas, sendo uma das possíveis consequências o endividamento acima de suas capacidades de pagamento. Vale lembrar que, quando a inadimplência atinge a muitas pessoas, famílias e empresas em uma economia capitalista, a questão deixa de ser pontual e ganha contornos de crise econômica sistêmica.

No Brasil, a forte recessão entre 2015 e 2016 teve justamente, como uma de suas causas, o endividamento das famílias iniciado/estimulado ainda no ciclo de expansão anterior, deslanchado a partir de 2003. O esgotamento desse ciclo - que buscava integrar populações de menores níveis de renda, sobretudo, pela via do mercado e do consumo - começaria a se efetivar, a partir de 2009, sendo um dos corolários no país da grande crise financeira mundial, ocorrida no ano imediatamente anterior.

A questão é que a expansão de uma cultura consumista vêm ocorrendo no Brasil, em detrimento, muitas vezes, da difusão de valores humanistas. Vendeu-se e vende-se a crença de que o acesso ao consumo de bens materiais e/ou serviços, que se apresentam como símbolos de posição social e sofisticação, possa suprir lacunas deixadas pela deficiente oferta de infraestrutura e de serviços públicos em quantidade e, sobretudo, em qualidade. Estes, sim, tendem a uma situação de maior democracia e equidade, favorecendo especialmente, os mais necessitados, a começar pelo acesso à Educação.

⁸ SANTOS, Milton., 2012, *op.cit.* p.56.

Para ilustrar as contradições entre ser consumidor e ter acesso a serviços e infraestrutura públicos, observou-se, para o ano de 2015, segundo dados da PNAD, que 102 milhões de brasileiros, ou seja, que cerca de metade da população dispunha de acesso à internet. Mesmo diante de tal situação, não se delineavam políticas públicas que, de modo eficaz, pudessem expandir rapidamente os serviços de banda larga em capacidade, qualidade, velocidade, com valores módicos - senão, gratuitamente. Esse quadro parece não ter sido significativamente alterado seis anos depois. Mesmo a esperada implantação da tecnologia 5G, a partir de certame licitatório realizado pela Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) em 2021, não tem capacidade para equacionar a conectividade dos mais pobres no Brasil, em curto e médio prazos⁹.

A resposta/adaptação popular à limitação da conectividade parece ter sido a migração do microcomputador convencional para os denominados dispositivos móveis (*notebooks, tablets, smartphones*, celulares). Estes permitem fácil deslocamento e, assim, conectividade a redes abertas em locais de trabalho, em *shoppings centers*, em zonas e praças digitais de algumas cidades, em escolas, universidades, etc.

Talvez, por isso, a PNAD tenha constatado a queda de 42,1% para 40,5% da taxa dos domicílios que possuem microcomputadores convencionais, entre 2014 e 2015. A troca do microcomputador por dispositivos móveis pode significar, todavia, o risco de dificuldades para baixar e visualizar arquivos com conteúdos mais complexos como gráficos e tabelas, fundamentais no ensino/aprendizagem a distância.

Não há como negar que os dispositivos móveis, principalmente os *smartphones*, vêm, por seu turno, favorecendo as comunicações pessoais. Isso é muito relevante para uma população urbana e metropolitana que sofre diariamente com os constrangimentos à sua mobilidade espacial. São horas desperdiçadas diariamente em peruas ou vans, ônibus, trens, barcas, metrô. Seus itinerários nem sempre atendem satisfatoriamente as necessidades de seus usuários face à evolução dos espaços urbanos e a distribuição de atividades econômicas. Não raro, se mostram ainda pouco acessíveis a pessoas portadoras de necessidades especiais ou de deficiência físico-motora, não cumprindo direitos previstos na legislação já existente.

Neste contexto, não é difícil entender o porquê das grandes manifestações de junho de 2013 terem tido como estopim a indignação popular com relação aos transportes públicos e à elevação de R\$ 0,20 das tarifas cobradas, em São Paulo. Na verdade, essas manifestações anteciparam ou foram a porta de entrada de toda uma recomposição traumática do quadro

⁹ A esse respeito, ver: *Questão social é o mais preocupante no 5G, diz vice-presidente da Anatel*. Disponível em: <https://www.mobiletime.com.br/noticias/25/06/2021/questao-social-e-o-mais-preocupante-no-5g-diz-vice-presidente-da-anatel/>. Acesso em: 30/11/2021.

político nacional com o aumento da polarização da opinião pública - algo agravado pela difusão em níveis nunca vistos antes de informações falsas, as *fake-news*, por meios eletrônicos¹⁰.

2 MOBILIDADE ESPACIAL, TRANSIÇÃO DEMOGRÁFICA E TRANSIÇÕES URBANAS

Nos estudos de Geografia da População, vale lembrar que mobilidade espacial, do ponto de vista temporal, pode ser de longa duração, sazonal ou pendular. Há ainda que se considerar a escala do movimento de população, isto é, se ocorre no interior do território nacional ou se tem caráter internacional.

No caso dos fluxos de pessoas que se verificam no interior do território nacional, temos as: inter-regionais; intrarregionais; interestaduais; intraestaduais; intrametropolitanos; ou ainda do tipo centro-periferia, quando num mesmo município.

2.1 Uma primeira transição urbana (1930-1980)

No Brasil, a mobilidade pelo território vem apresentando desde os anos 1980/1990 alterações importantes, em relação a padrões que predominaram entre os anos 1930 e o final da década de 1970. Durante o período de industrialização e modernização do capitalismo brasileiro, além do forte processo de êxodo rural, tivemos a predominância de fluxos intrarregionais e interestaduais de longa duração.

Como exemplos neste período, podemos citar: a migração da gente nordestina e mesmo de contingentes de estados do Sudeste para as metrópoles nacionais, isto é, Rio de Janeiro e São Paulo; e, a abertura de fronteira agrícola no norte do Paraná (anos 1940/50) e no Centro-Oeste e na Amazônia (anos 1960/1970). Houve também o crescimento exponencial das capitais em vários estados e de Brasília e suas cidades satélites.

Esse período pode ser definido como a primeira transição urbana do país, sendo seu desenvolvimento contemporâneo às primeiras fases da transição demográfica, quando houve rápida queda da mortalidade, embora permanecessem taxas de natalidade elevadas. Fluxos e

¹⁰ É curioso observar que na história do Brasil, a década de 2010 parece lembrar a de 1880, quando ocorreu a Revolta do Vintém, no Rio de Janeiro. À medida que crescia em população, em extensão e em volume de sua economia, a capital do Império passava a depender, então, cada vez mais dos bondes e dos trens. De 28 de dezembro de 1879 a 04 de janeiro de 1880, a cobrança de um vintém como imposto na tarifa dos bondes levou o povo carioca às ruas, inclusive, aos portões da Quinta da Boa Vista, residência do Imperador Pedro II, havendo forte repressão policial. Os impactos políticos da Revolta do Vintém produziram, entre outros, um questionamento sobre as bases constitucionais do Império, na direção da adoção de medidas modernizantes. Com o controle da situação, os segmentos dominantes da política na Corte rechaçaram as reformas constitucionais demandadas. Não quiseram ou não puderam enxergar que o país estava mudando. O fato é que, oito anos após a Revolta do Vintém, a República seria proclamada.

mais fluxos de migrantes chegando, especialmente, às grandes áreas urbanas do país, ao mesmo tempo em que milhares e milhares de novos brasileiros nasciam.

Na primeira transição urbana, o que estava em jogo era chegar e estar na cidade. Fazer parte dela e assimilar uma cultura diferente daquela existente nas áreas rurais de origem dos migrantes. Mas, estar na cidade implicava ter localização, moradia. E o Estado, embora se propusesse a intervir e a planejar alternativas como a de grandes conjuntos habitacionais, não era capaz de atender de modo pleno a uma demanda muito maior no interior das cidades. Pelos mecanismos de mercado, os níveis baixos de renda eram naturalmente limitantes à oferta lucrativa de grandes volumes de unidades habitacionais.

Se o Estado e/ou o mercado não atendiam a demanda, uma crise habitacional crônica foi, portanto, uma consequência "natural", uma constante no cenário das grandes cidades brasileiras naquele período - e ainda o é.

Érica T. Silva¹¹ afirma que naquele ambiente não se teve um conflito aberto de classes, em função de ter ocorrido certa diferenciação entre os migrantes: parte ficou na informalidade; parte se incorporou a segmentos mais elaborados do operariado; parte evoluiu para setores de classes médias.

O conflito de classes não ocorreu também, em virtude de soluções informais, precárias e improvisadas que foram criadas pelas populações desassistidas para a sua localização e moradia. Uma solução acabou sendo a expansão horizontal rumo às periferias dos grandes centros ou a municípios de suas circunvizinhanças. Também houve mudanças de usos em áreas centrais com a transformação de casarões semi ou não ocupados em cortiços e casas de cômodos, sem contar o crescimento (em tamanho, verticalização e em número) de favelas.

À medida que foram transformados em moradores adaptados de algum modo ao meio e à cultura urbana, os migrantes contribuíram, portanto, decisivamente para o crescimento dos subúrbios e para a metropolização. Porém, não foram os únicos, uma vez que as próprias populações nativas das grandes cidades e capitais do país também foram impactadas pelos efeitos diferenciais de valorização dos espaços urbanos em certos bairros mais tradicionais ou adjacentes às respectivas áreas centrais.

Na primeira transição urbana, a questão da mobilidade ficou clara na magnitude dos deslocamentos pendulares centro-periferia. Nas áreas centrais ou mais tradicionais das grandes cidades e áreas metropolitanas se situavam os empregos, o trabalho, as oportunidades diversas, os serviços públicos e repartições em geral, os equipamentos e a infraestrutura pública, o grande comércio de varejo e atacadista, oficinas especializadas, os bancos, etc. Na periferia e nas regiões metropolitanas, tudo era novo e precário, sendo sua função principal a de moradia

¹¹ SILVA, Érica T. da., *op. cit.*, 2013.

autoconstruída em loteamentos com deficientes infraestruturas e serviços e nem sempre regularizados.

A geografia urbana das grandes cidades brasileiras naquele período foi, aliás, construída acompanhando-se traçados das linhas de bondes e dos ramais ferroviários, muitos dos quais implantados no século XIX. Os transportes por bondes e por ônibus, chamados então de lotações, não competiam, contudo, com o trem em volume de passageiros.

No caso do Rio de Janeiro, as companhias de ônibus cresceriam nas décadas posteriores, após o lamentável o fim do serviço dos bondes nos anos 1960. Isto demonstrava a incapacidade do Estado em planejar de maneira efetiva os serviços de transportes de massas. Afinal, os modais mais eficientes e eficazes em qualquer grande cidade do mundo são os trens, metrô, barcas e mesmo os bondes (ou sua versão moderna, os veículos leves sobre trilhos).

Como uma das consequências da implantação da matriz rodoviária pelo Estado brasileiro, a partir de meados dos anos 1950, a metrópole carioca veria seu crescimento acompanhar não mais necessariamente os trilhos e ramais da Central e da Estrada de Ferro Leopoldina. Eixos rodoviários como a Presidente Dutra (Rio - São Paulo), a Washington Luís (Rio - Juiz de Fora - Belo Horizonte) e a Amaral Peixoto (São Gonçalo - Macaé) passariam a atrair milhares de pessoas e famílias. Estas passaram, então, à dependência dos ônibus, cujas empresas nem sempre foram devidamente fiscalizadas e cobradas pelo Poder Público quanto ao cumprimento das obrigações previstas nos contratos de concessão das linhas, assim como quanto à segurança de seus usuários, entre outros aspectos. O calvário da condução muito cheia e quase sempre deficiente passaria, então, também aos ônibus.

Cumprir lembrar que nos anos 1970, a suburbanização também seria algo atrativo a parcelas de segmentos mais abastados da população. Não que áreas tidas como "nobres", em termos de infraestrutura e serviços, nos núcleos ou bairros de urbanização anterior tenham deixado de atrair e manter setores de classes médias e altas no Rio de Janeiro, em São Paulo ou em outra das grandes metrópoles ou cidades brasileiras.

Talvez, pela influência de modelos de crescimento urbano norte-americanos de suburbanização e de autosegregação por classes médias e/ou mais abastadas, condomínios exclusivos tenham sido construídos em áreas periféricas ou distantes de grandes cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Fortaleza, Salvador, etc..

Aqui, o individualismo se misturou ao rodoviarismo e também ao consumismo, gerando uma demanda constante pela construção de vias de integração rápida com os demais bairros, mas deixando de lado o transporte coletivo, especialmente, os sobre trilhos. Nos engarrafamentos diários, verificam-se milhares de carros particulares com apenas o motorista. Ao lado, ônibus e vans cheios transportam a mão de obra que serve a esses novos bairros.

2.2 Uma segunda transição urbana (1980-2010)

Os anos 1980 foram marcados, entre outros aspectos, pelo esgotamento do modelo de industrialização e modernização da economia do país que tinha o Estado como a grande locomotiva de crescimento. As dificuldades financeiras do Estado brasileiro produziram não apenas taxas de inflação elevadíssimas e endividamento crescente interno e externo, mas também a ascensão do neoliberalismo como corrente de pensamento econômico predominante.

No campo da urbanização e de mobilidade espacial, o neoliberalismo contribuiu diretamente para uma redução de atividades de planejamento pelo Estado. A perspectiva passava a ser a da lógica de mercado. Se as deficiências já eram grandes antes de 1980, com uma presença ainda menor do Poder Público ocorreria um aprofundamento do crescimento e desenvolvimento desigual no interior das cidades e das regiões metropolitanas.

Érica T. Silva¹² observa que, nessa segunda transição urbana, a população responderia, passando a entender que mais do que estar na metrópole, era preciso saber apropriar-se dela, de seus serviços, de suas oportunidades de trabalho, emprego, moradia e crescimento pessoal e familiar.

Do ponto de vista demográfico, a segunda transição urbana teria ocorrido ao mesmo tempo, em que se desaceleravam as taxas relativas de crescimento da população brasileira como um todo até chegarmos ao momento atual de "bônus demográfico", isto é, em que são majoritárias as faixas etárias em idade ativa (14 a 65 anos) em relação às faixas de crianças e de idosos. A noção de bônus vem da queda do peso financeiro para sustento de crianças e idosos por quem está em idade ativa ou pelo Estado. No Brasil, aliás, cerca de 70% da população estão, hoje, em idade ativa.

Por outro lado, fecundidade e mortalidade baixas significam dizer que o crescimento populacional numa determinada área, cidade ou região passa a depender de migrações. As migrações entre as grandes regiões do país, do Nordeste para o Sudeste, por exemplo, continuam a ocorrer, mas não possuem mais as dimensões das décadas anteriores a 1980. Há agora fluxos de migrações diversificados no interior de grandes regiões do país ou dentro de um mesmo estado. Há fluxos também entre cidades que compõem as grandes áreas metropolitanas do país.

Na segunda transição urbana, o ambiente metropolitano parece ter adquirido uma complexidade ainda maior, em relação à fase anterior. Parece estar mais diversificado, em razão das estratégias de localização e apropriação do espaço pelos vários atores sociais, econômicos e políticos presentes. Entre essas estratégias, podemos, assim, ter distintas lógicas

¹² SILVA, Érica T., *op.cit.* 2013, p.18.

de migrações, movimentos pendulares e de mobilidade espacial no interior de uma mesma metrópole.

Podemos ter, de acordo com Érica T. Silva¹³, migrantes intrametropolitanos que deixaram de residir no núcleo e passaram à periferia da região metropolitana. Há os outros do tipo periferia - núcleo, assim como os que saíram de áreas periféricas e foram para outras periferias.

O fato é que, se as periferias crescem em população, por exemplo, precisam de mais transportes ligando-as não apenas aos núcleos das metrópoles, mas também a outras localidades da periferia. Oportunidades de empregos e demais serviços coletivos ou públicos não mais estão restritas às partes centrais, embora ainda aí estejam concentradas.

Em razão da permanência dessa concentração, os movimentos pendulares entre o núcleo e periferia continuam a ser os de maior magnitude nos espaços metropolitanos. E assim deverão ser por muito tempo ainda, considerando-se a infraestrutura já existente nos núcleos e a perspectiva de moradores de maior renda estarem concentrados em áreas e bairros centrais ou mais tradicionais.

Na segunda transição demográfica, o tema da longevidade da população é também importante. E reforça, a propósito, a dramática questão da acessibilidade no Brasil. Esta não pode ser deixada em segundo plano. As cidades precisam permitir mobilidade e acessibilidade às pessoas idosas e/ou portadoras de necessidades especiais. Cerca de 14,5% da população brasileira, segundo o IBGE, já são portadores de alguma deficiência física. Com o envelhecimento, mais cidadãos e cidadãs demandarão o devido tratamento e o respeito aos direitos de inserção na sociedade e de mobilidade espacial.

A complexidade das regiões metropolitanas e as demandas diversas por mobilidade espacial, no presente, parecem requerer soluções que reforcem uma capacidade de coordenação, algo, contudo, que não é propriamente uma marca ou característica do mercado. Faz-se assim necessária uma revalorização de ações de planejamento pelo Poder Público, planejamento aberto à participação de toda a sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O "espaço do cidadão" Brasil estaria ainda em construção, pois refletiria um estado de cidadania incompleta, decorrente da não superação do desenvolvimento profundamente desigual da sociedade brasileira e de seu relacionamento com o Estado ao longo da história. A efetivação da cidadania integral poderá ser limitada pela expansão de uma cultura consumista

¹³ SILVA, Érica T., *op.cit.*, 2013, p.54/55.

no Brasil, em detrimento, muitas vezes, da difusão de valores humanistas. O consumo de bens materiais e/ou serviços, que se apresentam como símbolos de posição social e sofisticação, contudo, não pode suprir lacunas deixadas pela insuficiente oferta de infraestrutura e de serviços públicos, a exemplo da deficiente conectividade digital e de ineficientes redes de transportes.

O movimento pela ampliação da cidadania se insere numa fase já bem avançada de transição demográfica e de transições urbanas. O país deixou de ser rural não apenas na economia, na política, na cultura, ao longo do século XX. Nas primeiras décadas do século XXI, o ambiente urbano-metropolitano se mostra cada vez mais complexo, havendo uma diversidade de atores sociais e políticos. Desenvolveram-se ainda diferentes lógicas de mobilidade espacial em âmbito nacional, no interior de estados e de regiões metropolitanas.

Mobilidade e acessibilidade geográficas e conectividade a redes de informação virtuais, portanto, são fundamentais para efetivação da cidadania integral ou do "espaço do cidadão" no Brasil urbano-metropolitano, uma vez que geram "renda real", ou seja, a soma de renda monetária, bem-estar social e oportunidades diversas. Neste contexto, o papel e a capacidade de planejamento e coordenação do Poder Público são fundamentais, em intensa cooperação com a sociedade, incluindo-se, aí, o mercado e as organizações não governamentais.

REFERÊNCIAS

- HARVEY, DAVID. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1980.
- SANTOS, Milton. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: EDUSP, 2012, 94p.
- SILVA, Érica T. da. *Estrutura Urbana e Mobilidade Espacial nas Metrôpoles*. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2013. 288p.