

ISSN 0101 708X

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS

G BOLETIM
GOIANO *de*
eografia

INSTITUTO DE ESTUDOS
SÓCIO-AMBIENTAIS/GEOGRAFIA

VOL. 20 - N.º 1 / 2 - JAN./ DEZ. 2000

A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E O TRANSPORTE COLETIVO¹

Valéria Maria Ribeiro Peixoto²

1. A Cidade: Espaço de Conflitos

A compreensão da cidade de hoje requer uma volta ao passado em busca de suas origens mais remotas. A cidade, enquanto lugar de moradia dos homens, possui uma longa história, ao longo da qual foi sofrendo transformações, adquirindo formas e funções diferentes em cada fase.

A sociedade e sua história têm papel fundamental nesse processo, visto que, pelas relações sociais e pela força de seu trabalho, o homem modifica o espaço e cria a cidade, que se transforma constantemente, em cada época específica da história, em um movimento dinâmico.

As cidades experimentam, atualmente, um crescimento acelerado de sua população, provocado pela expulsão do homem do campo e sua conseqüente migração em direção ao meio urbano, seduzido pelo sonho de uma vida melhor. O rápido crescimento urbano, aliás, é uma tendência mundial e hoje a maior parte da população mundial vive nas cidades.

Diante do rápido processo de urbanização dos países subdesenvolvidos(ou dependentes), os serviços urbanos não conseguem acompanhar esse ritmo e as cidades sofrem todos os tipos de problemas relacionados a um crescimento sem desenvolvimento efetivo.

A cidade enquanto espaço da reprodução do capital é estruturada de modo a facilitar a articulação entre os sistemas de produção, consumo e circulação, permitindo a maior fluidez do capital. Nesse sentido, a cidade tornou-se palco dos meios de produção, dos serviços, das informações, das mercadorias e da força de trabalho. Conforme afirma CARLOS (1994,74):

¹ Texto extraído da Dissertação de Mestrado "Transporte Coletivo Urbano e qualidade de vida". defendida junto à Universidade Federal de Goiás, sob a orientação da Prof.^a Lana de Souza Cavalcanti. Março. 2000.

² Professora do Curso de Geografia da Fundação Universidade do Tocantins. Mestre em Geografia Humana pela Universidade Federal de Goiás. E-mail: valeriapcixotop@bol.com.br

É necessária a concentração de meios de produção num só lugar, pois a unidade produtiva, para funcionar, requer a articulação, no espaço, de determinada atividade. Isso visa a facilitar a realização do valor a partir da articulação e das necessidades do processo produtivo, através da correlação entre os capitais individuais e a circulação geral. Esta integra os diversos processos produtivos, os centros de intercâmbio, os serviços e mercado de mão-de-obra.

O espaço urbano, nessa lógica, é entendido como capital fixo, visto que é planejado para permitir o processo de produção. Essa é a cidade do capital, ou seja, a cidade que produz e se organiza de acordo com a lógica das relações econômicas capitalistas. Mas como fica o cidadão nesse espaço? A cidade do capital deveria ser também a cidade do cidadão, que tem direito à habitação, à saúde, à cultura, ao trabalho, enfim, a todos os serviços de consumo coletivo, que possam lhe garantir uma vida digna. LEFEBVRE (1991, 117) reforça a importância do direito à cidade quando o coloca como uma exigência, como um “direito à vida urbana, transformada, renovada”.

Na cidade “capitalista”, o direito do cidadão é objeto de luta e reivindicações, pois não é exercido plenamente. A cidade, na sociedade contemporânea, reproduz um espaço urbano repleto de desigualdades e injustiças sociais, no qual o acesso aos bens de consumo coletivo é diferenciado de acordo com a classe social a que pertence cada cidadão. As diferenciações de classe e de renda tornam-se muito nítidas e, nesse contexto, a maior parte da população não tem acesso sequer aos bens de consumo coletivo básicos.

Grande parte da população, com o salário mínimo que recebe (quando consegue trabalho), mal alimenta a própria família e o acesso à moradia, à saúde e ao transporte tornam-se preocupações constantes. A moradia é um dos bens cujo acesso da população é seletivo e expressa a diferença entre ricos e pobres de forma gritante. Enquanto uma minoria possui mansões com piscinas, apartamentos, fazendas, aviões e todos os tipos de conforto possíveis, a maior parte das pessoas não tem renda para pagar o aluguel de uma casa simples ou menos ainda para comprá-la, por isso sujeita-se a morar nas ruas ou constrói barracos embaixo de pontes ou em favelas, sem qualquer infraestrutura e sem as mínimas condições necessárias para uma vida digna.

Nesse contexto de desigualdades sociais, a individualidade das pessoas dá lugar ao consumismo. Vive-se, atualmente, em uma sociedade de consumo de massa, na qual os valores, o caráter, os costumes e a cultura

popular, frutos de uma outra ordem socioeconômica, estão sendo destruídos. A mídia, a serviço da produção de massa, impõe, progressivamente, no cotidiano das pessoas, novos hábitos e atitudes, os quais consagram o dinheiro, a competitividade, a moda, os *shopping centers* como valores a serem seguidos e incorporados por todos. Esse “mundo” gerado pela ideologia do consumo, para a manutenção do seu poder no mercado, torna as pessoas alienadas e, segundo SANTOS (1987), as transforma não em cidadãs, mas em consumidoras.

Aí o cidadão, longe de exercer sua individualidade como ser político, fica reduzido a consumidor. Mas isso não é o pior. O morador das favelas, das casas populares, o usuário do transporte coletivo que espera horas e horas por um transporte ineficiente e caro, enfim, um “exército” de pobres que utilizam os serviços urbanos de forma precária, embora consumidores, são consumidores de segunda linha. E ainda há os não-consumidores, aqueles que são excluídos e vivem à margem da sociedade porque não podem pagar para ter direito aos serviços urbanos básicos, que deveriam ser públicos e, portanto, de acesso a todos.

O espaço urbano, nesse contexto, divide-se em dois. Duas cidades paralelas, com realidades que se contrapõem e se complementam: uma é constituída pelos bairros nobres e bem localizados, possuidores de infraestrutura completa e abrigando a classe social mais abastada; a outra, é subequipada, ocupada por uma população de excluídos, localizada geralmente nas periferias urbanas, em loteamentos ilegais, em sua maioria, em relação à propriedade da terra. Aliás, a ilegalidade, no que concerne à posse da terra, segundo MARICATO (1996), é um dos principais fatores que caracterizam a exclusão social.

OLIVEIRA (1999), em um estudo sobre a produção da exclusão social em assentamentos urbanos em Goiânia, demonstra que as pessoas de baixa renda são segregadas em conjuntos habitacionais programados pelo governo, os quais constituem-se de residências pré-construídas e lotes doados, localizados geralmente em regiões periféricas e distantes dos locais de trabalho, possuindo uma infra-estrutura deficiente e, às vezes, inexistente.

Essa política assistencialista produzida pelo Estado segrega a população residente nessas regiões e a exclui, visto que as longas distâncias representam um entrave em seu acesso à cidade, dificultando a essas pessoas uma maior participação na produção do espaço urbano, do qual é

parte integrante.

O sistema de transporte, que vai permitir o acesso dessas pessoas à cidade, é outro obstáculo a vencer. O excesso de lotação dos ônibus e a demora das viagens, devido à distância, levam-nas a despende 04 ou mais horas do seu dia para realizar os deslocamentos até os locais de trabalho e de volta para casa. Sob esse aspecto, a categoria distância reveste-se de relevância, visto que está diretamente ligada a outro conceito, o de mobilidade. De acordo com SANTOS (1987), o indivíduo vai ter maior ou menor mobilidade de acordo com o lugar em que se encontra no espaço urbano, ou seja, de acordo com o seu local de moradia. Na maioria das vezes, quanto maior a distância da área central, menor é a mobilidade, pois os equipamentos urbanos de bens e serviços vão se escasseando em direção às periferias.

A mobilidade dos cidadãos, assim, torna-se limitada. Conseqüentemente, o tempo reservado ao descanso e à família fica prejudicado, o lazer praticamente não existe.

O tempo nas grandes cidades hoje conduz a um ritmo urbano acelerado, no qual a vida flui com enorme rapidez, determinada por relações sociais mediadas pelo dinheiro, pelos fluxos e pelas mercadorias.

Vive-se, atualmente, um novo tempo, marcado pela divisão social e técnica do trabalho de uma sociedade produtivista, que define um tempo abstrato no qual determina as relações humanas. É essa mesma sociedade que impõe à classe mais pobre uma realidade cruel, esquecendo-a cada dia mais no abandono. Essas pessoas vão encontrando barreiras na conquista do seu direito à cidade, o direito à educação, à saúde, à moradia, ao transporte, à circulação, ao trabalho e ao próprio respeito como pessoa humana.

Essa realidade, no entanto, não é irreversível. O dinamismo da vida e a esperança de um futuro mais promissor conduzem o indivíduo à luta pelo seu direito à cidade, que é uma forma de oposição ao sistema de injustiças e desigualdades sociais vigente, e à busca incessante de transformações socioeconômicas da sociedade, que poderão lhe garantir condições dignas de vida.

2. A Especificidade do Espaço Urbano

Entender os direitos do cidadão à cidade implica em entendê-la mais profundamente.

A cidade é expressão do espaço urbano, mas, segundo SANTOS (1996a), não há que se confundir urbano e cidade, pois a cidade é a forma, o concreto, o trabalho materializado, enquanto o urbano é o conteúdo, o abstrato, o produto da divisão do trabalho.

O entendimento do espaço urbano leva à necessidade de conceituar o espaço que, para SANTOS (1996b), é um conjunto de sistemas de objetos e sistemas de ações. A cidade vista enquanto objeto e ação é, então, estrutura, forma, função e processo (1985) e leva em sua organização espacial enormes contradições.

Outro autor, também voltado à compreensão do espaço urbano, indica elementos de sua conceituação. O espaço urbano, segundo CORRÊA (1995), é, ao mesmo tempo, fragmentado e articulado, visto que é formado por diferentes partes que se relacionam entre si, unindo-se em um todo articulado. Ele reflete as relações sociais e, por refletir uma sociedade capitalista, é profundamente dinâmico e complexo.

O espaço urbano, para ele, é um produto social. É “resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço” CORRÊA (1995, 11). Esses agentes sociais são representados pelos proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Eles atuam de forma conjunta gerando constantes transformações na organização do espaço urbano, no qual os segmentos dominantes, aqueles que detêm a posse dos meios de produção e o controle do uso do solo, unem-se no interesse da reprodução do capital, visando a seu próprio lucro.

O processo de produção do espaço na sociedade capitalista é, então, extremamente desigual em função do acesso diferenciado das classes sociais à propriedade privada e à forma de ocupação e uso do solo. Esse processo gera conflitos sociais entre os diferentes segmentos da sociedade, tendo, de um lado o capital, representado pelas grandes empresas, e de outro os grupos sociais menos favorecidos. Embora, o Estado sustente o discurso de priorizar as demandas sociais, na realidade, age segundo os interesses da classe dominante.

Essas desigualdades sociais produzidas no espaço capitalista conduzem ao processo de exclusão social que, para OLIVEIRA (1999, 33), “é um conjunto de ações organizadas que resultam na alienação de um indivíduo e conseqüente privação dos seus direitos econômicos e sócio-culturais”. A exclusão social dos grupos de baixa renda manifesta-se,

assim, nas imensas periferias carentes de moradias decentes, saneamento, saúde, educação e transporte e são demonstrações evidentes da política discriminatória do Estado capitalista, que segundo SANTOS: “é chamado a adequar o meio ambiente construído para possibilitar a ação global das forças mundializadoras do mercado” (1996b, 78).

Nesse espaço de injustiças sociais, a ação do Estado, quando não está ausente, manifesta-se de maneira arbitrária, propiciando a reprodução da segregação e da diferenciação hierárquica das classes sociais. Sobre esse aspecto, LEFEBVRE (1991, 95) compartilha a mesma opinião quando afirma:

Os poderes públicos, num país democrático, não podem decretar publicamente a segregação como tal. Assim, freqüentemente, adotam uma ideologia humanista que se transforma em utopia no sentido mais desusado, quando não em demagogia. A segregação prevalece mesmo nos setores da vida social que esses setores públicos regem mais ou menos facilmente, mais ou menos profundamente, porém sempre.

O Estado, as empresas privadas e o mercado imobiliário unem-se no intuito de manter esse processo que lhes é conveniente, manipulando o uso do solo urbano e zoneamento, promovendo a distribuição dos equipamentos urbanos, os projetos de edificação e habitação, as leis e posturas urbanas e a regulação dos aluguéis. PAVIANI, (1987). Assim, na proporção que ocorre a implantação de equipamentos e serviços urbanos em uma dada área da cidade, esta valoriza-se e torna-se excessivamente cara para o poder aquisitivo de seus moradores pobres. Conseqüentemente, essa população é expulsa para outras áreas menos valorizadas e periféricas que, na maioria das vezes, não possuem nenhuma infra-estrutura urbana, formando as favelas e dando início ao processo que PAVIANI denomina *periferização*.

MARICATO (1996), em uma pesquisa feita em São Paulo, revela que a população favelada dessa cidade tem tido um aumento progressivo a partir da década de 70 (uma taxa de menos de 1% da população no início da década de 70, 8% em 1987 e 19,4% em 1993), em taxas mais elevadas que o crescimento da própria população geral da cidade, da qual quase 20% vive em favelas. A autora demonstra, inclusive, que não são somente os trabalhadores do terciário informal e desempregados que habitam as favelas, mas, também, os que trabalham no setor industrial, visto que seus salários

são baixos e insuficientes para garantir-lhes uma moradia digna. Isso indica que, segundo MOURA e ULTRAMARI (1996, 33):

Embora a habitação seja um elemento imprescindível à sobrevivência humana, e por conseqüência, ao próprio sistema capitalista, cuja dinâmica é garantida pela mão-de-obra, esse sistema não oferece condições de moradia aos seus trabalhadores.

Essa população marginalizada não tem atendimento de suas demandas sociais básicas, apesar de, em tese, os “direitos do cidadão” serem reconhecidos pelo Estado. Esse mesmo Estado assume, segundo MARICATO (1996), papéis diferenciados de acordo com sua conveniência: clientelista, paternalista, repressor. PAVIANI (1987, 222), assim, sintetiza a ação paternalista/clientelista do Estado frente aos problemas urbanos:

...vão desde o assistencialismo a esquemas de planejamento urbano. De modo geral, essa atuação do Estado está viciada desde a origem, seja por se traduzir em ações não continuadas no tempo, seja por se constituir em remendo às ações populares, seja, ainda, por estarem marcadas pela demagogia pré-eleitoreira. Quase sempre o Estado age sem conceder aos pobres amplo acesso às decisões que lhe dizem respeito, sobretudo naqueles países em que a tecnocracia e o elitismo impregna o aparelho do Estado.

A ação do Estado tem se mostrado ineficiente frente aos problemas urbanos, pois, na maioria das vezes, não os soluciona, apenas os ameniza ou concede-lhes paliativos. A população pobre que, teoricamente, deveria ser a maior beneficiária das políticas do Estado, torna-se a mais prejudicada e a sua “participação, quando ocorre, se dá no nível da legitimação de políticas que mais agudizam que solucionam as desigualdades” OLIVEIRA (1997, 268).

O planejamento urbano, nesse contexto, não seria um instrumento de mudanças sociais, mas do assistencialismo e oportunismo de um restrito grupo dominante que manipula o Estado em função dos próprios interesses. Por outro lado, agravam-se as condições de miséria de uma população cada dia mais pobre e oprimida.

Esses fatores geram um agravamento das péssimas condições de vida da população de baixa renda. As desigualdades sociais impelem inegáveis conflitos sociais e a formação de movimentos populares urbanos que se organizam no sentido de transformar esse quadro, atuando como grupos de pressão sobre o Estado, com o objetivo de obter o respaldo de suas reivindicações na forma de resultados práticos para as melhorias desejadas.

Os movimentos sociais urbanos, segundo JACOBI (1990), representam, em sua maioria, manifestações pontuais e concretas da população mobilizada pelo atendimento de suas demandas, revelando uma identidade concebida a partir da noção dos próprios direitos. Em uma sociedade marcada pela marginalização dos grupos de baixa renda, a luta pelo direito à cidadania transforma os movimentos sociais urbanos em uma espécie de resposta à própria violência institucional do Estado.

De acordo com PAVIANI (1987), a ação do planejamento urbano não tem sido positiva para essa população, que continua a habitar as periferias ilegais e precárias das cidades, onde lhes falta o crédito do governo e o acesso aos serviços urbanos básicos.

Uma das falhas do planejamento está no desentrosamento entre os diversos órgãos setoriais ligados ao meio urbano... Tem-se notado que as grandes obras têm um efeito cruzado sobre todos os setores da economia urbana, ainda não sopesados em termos de sua importância no crescimento urbano. Por outro lado, recursos que poderiam ser destinados ao melhoramento das condições de vida das populações pobres são canalizados para empreendimentos onerosos, sem retorno sequer a médio prazo (PAVIANI (1987, 223).

Diante desse quadro, faz-se premente repensar a ação do Estado no espaço urbano, evidenciando o planejamento e a gestão das cidades. A intervenção do poder público, em parceria com todos os agentes sociais, deve ser no sentido de propiciar uma distribuição mais justa da renda e dos bens e serviços urbanos, uma descentralização da hegemonia do uso do solo como reserva de valor e da preservação do meio ambiente.

Para ROLNIK (1994), essas transformações implicam em uma nova definição do papel do Estado, descentralizando o seu poder em favor do governo local (estadual e municipal), o qual teria como meta principal um planejamento voltado para os problemas urbanos, baseando-se nos princípios

de solidariedade e autonomia urbanos.

No entanto, para que essas mudanças se efetivem, é necessário, ainda, segundo ROLNIK (1994, 360): "uma ética baseada no renascimento da dimensão pública da cidade, na co-responsabilidade dos cidadãos, na solidariedade; uma estratégia que rompa com os modelos e tipologias da repetição, segregação e isolamento". Essas mudanças poderão levar a uma melhoria da qualidade de vida urbana da população, conduzindo a um desenvolvimento mais equilibrado e integrado do espaço urbano.

O termo qualidade de vida urbana deve ser entendido aqui como justiça social, garantia de melhores oportunidades no acesso da população à moradia, ao trabalho, à saúde, à educação, ao saneamento básico, ao transporte urbano e ao lazer. A qualidade de vida, portanto, não se limita apenas à sobrevivência de um dado grupo social ou mesmo à satisfação de suas necessidade básicas.

Esse conceito, portanto, nem de longe lembra o "modelo" de qualidade de vida que serve ao processo de produção capitalista e que visa à sua manutenção na sociedade. DAMIANI (1992, 128) expressa o conceito de qualidade de vida no modo de produção atual através:

da racionalidade lógica da separação, da classificação, da institucionalização, do poder, da dominação, do controle, do terrorismo, da sobre-repressão, da re-produção das relações sociais, através da deterioração do urbano. O urbano ao invés de campo da civilização, do desenvolvimento humano, torna-se o espaço da reprodução do homem animalizado, desumanizado.

O conceito de qualidade de vida deve significar, ao contrário, o direito a uma vida urbana digna, baseando-se na racionalidade, eficiência e nos princípios éticos, contextualizados nos âmbitos social, econômico, político e ecológico da sociedade urbana.

A busca de uma melhor qualidade de vida urbana conduz a uma reflexão sobre a dinâmica interna da cidade.

3. A Dinâmica da Cidade e o Transporte Coletivo

A cidade é um conjunto heterogêneo de objetos, ações humanas,

formas, funções, usos e modos, e ainda, o movimento, a vida, refletindo o homem e sua história. É o *locus* do capital, do trabalho e da técnica, mas, simultaneamente, é o espaço do cidadão, de suas idéias, emoções, lutas e contradições, onde as relações sociais produzem-se e reproduzem-se de forma ampla.

Em sua materialidade dinâmica a cidade, como de resto tudo que se refere ao espaço, possui elementos subjetivos, simbólicos e míticos. Não pode haver cidade apenas material, pois o concreto adquire valor simbólico no cotidiano.

Para CAVALCANTI (1993), pensar a cidade enquanto espacialidade, palco da vida urbana, permite pensá-la a partir de dois pontos de vista contraditórios que se entrecruzam e permitem, pelo cotidiano, o movimento: a cidade enquanto espaço do capital e a cidade do cidadão, *locus* da vida humana.

A cidade, assim, está em constante mutação, contudo “se o espaço desta cidade se reconstrói a cada momento, isso não significa fragilidade ou futilidade no tempo” PINTAUDI (1997, 218).

A cidade, desse modo, é extremamente dinâmica e estrutura-se segundo uma organização interna. Fazem parte dessa estruturação os sistemas de produção, consumo e circulação. O sistema de circulação, de acordo com VASCONCELLOS (1996, 25), “é um elemento essencial na mobilização da força de trabalho, considerando-se a separação física entre os locais de moradia, de trabalho e de realização das atividades necessárias à reprodução”. Assim sendo, para ter acesso às diversas áreas da cidade, as pessoas precisam deslocar-se. Esse deslocamento ocorre de várias formas: a pé, de bicicleta, de automóvel particular e, nas grandes cidades, através do transporte público urbano, seja ônibus, trem ou metrô.

VILLAÇA (1998) demonstra, através da análise do espaço intra-urbano de seis metrópoles brasileiras, que as condições de deslocamento dos indivíduos, seja na condição de força de trabalho ou de consumidor, têm papel determinante na estruturação do espaço intra-urbano.

De acordo com o autor, as necessidades de deslocamento do indivíduo enquanto trabalhador inserido no sistema capitalista, exigem um sistema de transporte de passageiros que possa lhe permitir chegar ao local de trabalho. Ao mesmo tempo, o trabalhador luta por uma melhor localização no espaço intra-urbano. Segundo ainda o autor:

O sistema interurbano de transporte, quando apresenta a possibilidade de oferecer transporte urbano de passageiros, atrai a ocupação urbana nos pontos acessíveis ou potencialmente acessíveis, visto que altera o valor de uso da terra, gerando uma oferta de novas localizações que são ocupadas por uma parte do excedente de população e atividades geradas a partir da cidade central em expansão(...) O transporte intra-urbano surge, então, como um subproduto do sistema interurbano, representado por uma parte desse sistema que a cidade recebe. VILLAÇA (1998, 82).

O valor de uso das localizações está ligado à situação dos deslocamentos dos indivíduos através de sua acessibilidade. Na disputa por essa acessibilidade, ou seja, pela melhor localização no espaço intra-urbano, gera-se um conflito de classes, no qual as camadas de alta renda segregam-se em uma área específica da cidade e atraem equipamentos e infra-estrutura urbanas que beneficiem seus deslocamentos. Essa classe social, desse modo, é a maior beneficiada, influenciando de forma direta na determinação da distribuição espacial desses e de outros serviços (públicos e privados) a seu favor.

É importante ressaltar que essa é uma luta pelo controle do tempo de deslocamento e de sua otimização. A ordem é gastar o mínimo de energia e tempo, pois a “energia é recuperável (...) o tempo não” VILLAÇA (1998, 333). Assim, quem tem maior mobilidade ganha em tempo. Recorrendo novamente ao autor:

É através da relação dialética entre tempo e espaço – na qual o tempo aparece como tempo de deslocamento do ser humano – que o tempo deixa de ser um conceito abstrato, uma categoria metafísica que paira fora e além do controle dos homens. A produção do espaço aparece, então, como forma de controle de tempo, por meio de um trabalho coletivo, social, no qual as classes entram em conflito visando apropriar-se diferenciadamente dos frutos do trabalho envolvido nessa produção (p. 359).

Nesse contexto, novamente os pobres são os mais prejudicados, pois a maior parte mora longe do local de trabalho e de quase todos os serviços (comércio, lazer etc.), o que dificulta a sua mobilidade pela cidade

e torna seus deslocamentos mais lentos e penosos, devido à grande quantidade de tempo a eles dispensada. Por outro lado, o transporte individual é cada vez mais priorizado pelo poder público, aumentando a acessibilidade de uma minoria possuidora de automóvel particular, em detrimento da maioria dependente do transporte público urbano. A acessibilidade dos indivíduos no espaço urbano, portanto, varia de acordo com a classe social a que pertence cada um.

Nesse processo, torna-se clara a importância dos meios de transporte e do deslocamento de pessoas e mercadorias na estruturação do espaço intra-urbano.

Dentre os diversos tipos de transportes, o transporte público por meio de ônibus, em diversas cidades brasileiras, destaca-se como um elemento crucial para milhões de trabalhadores que necessitam deslocar-se na cidade para a realização de suas atividades. ALVES (1995, 02) salienta a importância do transporte coletivo quando afirma:

O transporte coletivo urbano como elemento indutor do desenvolvimento econômico-social de uma sociedade é exigido em todas as suas fases, seja como insumo de produção, seja como produto de consumo imediato e, notadamente, como elemento de função social ao promover a integração espacial das atividades humanas que se processam no meio físico urbano.

Os primeiros serviços públicos de transportes surgidos no mundo, no final do século XVIII, foram as charretes e as carruagens, movidas a tração animal. Com a Revolução Industrial e o desenvolvimento da máquina a vapor, já no século XIX, os primeiros trens apareceram e, mais tarde, os bondes elétricos.

O primeiro ônibus motorizado só surgiu no ano de 1895, na Alemanha. A viagem inaugural foi feita por Karl Benz, em um Landau com motor de 05 cavalos de potência e com capacidade de lotação para 08 passageiros. No Brasil, o ônibus chegou no ano de 1908, na cidade do Rio de Janeiro, através do empreendedor Otávio da Rocha Miranda que, inclusive, foi o fundador da primeira empresa de transporte público do país, a Auto Avenida (CNT – Confederação Nacional de Transportes, 1995).

Mesmo antes da chegada do primeiro ônibus no Brasil, os bondes elétricos já podiam ser vistos pelas ruas de boa parte das maiores cidades

do país. Com o desenvolvimento do motor de combustão interna, os serviços de transporte por trilhos foram-se deteriorando e dando espaço aos serviços de lotações, táxis e ônibus WRIGHT (1988).

Em 1950, juntamente com a criação da PETROBRÁS (Petróleo do Brasil S/A), implantou-se a primeira indústria de automóveis do país. Sob o signo do progresso e da modernidade, a indústria automobilística passou a receber investimentos e estímulos por parte do governo e de empresários e o automóvel tornou-se prioridade em meio a uma guerra política dos grupos dominantes em favor do veículo particular. Com o aumento progressivo do número de automóveis, as cidades passaram a ser organizadas em função da melhor fluidez desse meio de transporte, levando à construção de grandes vias e viadutos, privilegiando o acesso do automóvel (idem, ibidem).

Nesse sentido, os transportes públicos como ônibus, bondes e as ferrovias foram, ao longo do tempo, sendo relegados a segundo plano, tornando-se transportes estigmatizados como de nível inferior e destinados à população de baixa renda.

Com o planejamento das cidades voltado para os automóveis e a imensa frota de veículos em circulação, sobra pouco espaço para as pessoas que se vêem lesadas no seu direito democrático de ir e vir pela cidade. WRIGHT (1988, 26) expressa bem a dimensão dessa questão:

Desde que o homem saiu das cavernas e começou a viver em vilas e cidades, as vias eram das pessoas e dos seus animais. A rua era uma extensão da casa (...) Hoje, as ruas pertencem aos automóveis, caminhões e ônibus. Perigosas e barulhentas, elas agora são barreiras ao contato humano e às atividades que se desenvolvem a poucos metros de distância. E esses veículos exigem mais espaço para estacionar, invadindo áreas antes reservadas a calçadas, edificações e lazer. Nas áreas centrais das cidades médias e grandes, algo entre um terço e a metade do espaço físico foi, com efeito, retirado das pessoas e entregue aos veículos motorizados.

Atualmente, o intenso processo de urbanização e industrialização, aliado ao acelerado aumento populacional urbano, gerou um aumento progressivo da demanda por transporte urbano. No entanto, o sistema não prioriza o atendimento dessa demanda de forma satisfatória, levando as

grandes cidades brasileiras a viverem uma grave crise de transportes. Essa crise afeta a qualidade de vida de toda a população, mas principalmente a usuária desses serviços, em razão do declínio de sua mobilidade e acessibilidade, dos congestionamentos, do aumento da poluição ambiental, além dos altos índices de acidentes de trânsito (ANTP, 1997).

O transporte coletivo urbano deixa de ser uma questão exclusivamente técnica e passa para uma questão também de âmbito social, econômico e político, fruto da sociedade capitalista atual, repleta de contradições sociais, que se revelam no acesso diferenciado dos indivíduos aos bens e serviços urbanos de uso individual e coletivo. A mobilidade dos cidadãos no espaço urbano está diretamente relacionada a essas questões sociais: as pessoas ou grupos de nível social elevado possuem alta acessibilidade, enquanto as populações pobres devido à sua baixa renda, às grandes distâncias a serem percorridas de casa para o trabalho e às dificuldades de locomoção, apresentam uma acessibilidade baixa.

O sistema de transporte coletivo expressa, assim, o modelo socioeconômico da atual sociedade que pode ser entendido como global, mas, ao mesmo tempo, liga-se ao local, sendo parte do cotidiano das pessoas. Se o lugar tem a dimensão da vida e reflete o vivido, como afirma CARLOS (1996), é lógico pensar que as relações que se estabelecem entre as pessoas que habitualmente utilizam o transporte coletivo revelam uma prática vivida e criam elos de identidade, dando a seu uso o sentido de lugar. Mas o que é um lugar? O que dá identidade a um lugar? Para se falar em lugar é preciso se referir também à noção de espaço. Lugar e espaço são termos distintos, mas, muitas vezes, o significado de espaço incorpora-se ao de lugar.

Na ciência geográfica, muitas são as discussões em relação ao significado de lugar. Alguns geógrafos o percebem como uma subtotalidade, inserida na totalidade, que é o espaço. Para outros, o lugar é o conceito chave mais importante, enquanto o espaço adquire o sentido de espaço vivido.

Para MELLO (1990), as experiências adquiridas pelo indivíduo nos ambientes onde mora, trabalha, diverte-se ou onde tem outros encontros, transformam os espaços em lugares. Esses locais tornam-se espaços vividos e adquirem um sentido emocional para o indivíduo. Cada indivíduo, assim, estrutura o seu lugar de acordo com suas experiências e referências pessoais, estabelecendo relações desse lugar com o mundo.

O lugar é entendido por Carlos (1996) como parte integrante de uma totalidade concreta, baseada no processo de produção global do espaço. A sua importância dá-se em função de sua determinação dentro desse processo, a partir da divisão social do trabalho.

SANTOS (1996a) chama a atenção para a necessidade de uma nova abordagem sobre o lugar, feita através da categoria cotidiano. O lugar é compreendido, nessa categoria, como mundo vivido, onde as relações de vizinhança e o próprio contato físico entre as pessoas no seu dia-a-dia, no espaço onde habitam e locomovem-se, vão estabelecendo entre elas laços de identidade.

O lugar define-se, pois, como uma importante categoria para compreender as relações que as pessoas estabelecem entre si, através de sua moradia, e do uso que fazem do sistema de transportes no seu cotidiano, tendo em vista que, segundo CARLOS (1996, 21):

São os lugares que o homem habita dentro da cidade que dizem respeito a seu cotidiano e a seu modo de vida onde se locomove, trabalha, passeia, flana, isto é, pelas formas através das quais o homem se apropria e que vão ganhando significado, dado pelo uso .

A categoria lugar, articulada à categoria cotidiano revela, através do dia-a-dia, as relações que as pessoas mantêm com o espaço de sua vivência, onde habitam, trabalham, divertem-se e locomovem-se. A constante super lotação dos ônibus, os atrasos, o encontro diário das pessoas nos pontos de ônibus, as conversas com os outros passageiros, o “bom-dia” para o motorista são situações corriqueiras que, a princípio, parecem ser banais. No entanto, é através dessas relações que as pessoas vão estabelecendo elos umas com as outras em seu dia-a-dia e o ônibus transforma-se, de um espaço aberto e sem valor, em um lugar. Isso acontece em razão de que, segundo CARLOS (1996, 20), “é no lugar que se desenvolve a vida em todas as suas dimensões (...) É o espaço passível de ser sentido, pensado, apropriado e vivido através do corpo”.

No entanto, esse espaço, que no cotidiano transforma-se em “lugar”, é palco de um sistema de transportes aparentemente caótico, já que é parte de uma estrutura cuja lógica extrapola o lugar e as pessoas. Nas grandes cidades brasileiras, faz parte da rotina de milhares de pessoas a locomoção

por ônibus super lotados com atrasos, filas, congestionamentos e longas horas de espera nas viagens de ida e volta para o trabalho, gerando um enorme desgaste físico e emocional desses usuários, pois “a distância é tempo, não apenas tempo de um deslocamento mas do somatório de todos os deslocamentos, bem como seus custos e frequências” VILLAÇA (1998, 73). Um dado importante que confirma esse quadro é o tempo médio dos deslocamentos diários nas grandes cidades brasileiras, que experimentou um acréscimo de 20% nos últimos anos, graças à super lotação dos ônibus e aos congestionamentos crônicos do tráfego KOWARICK (1993).

BRAGA (1994, 30), em um estudo sobre os transportes urbanos e a espacialização de interesses de classe na cidade de Salvador, revela a precariedade do sistema de transporte na capital baiana. Ela afirma:

As grandes limitações do transporte coletivo de passageiros estão presentes na maioria das metrópoles do nosso tempo. Má qualidade, aumento das jornadas de trabalho, como consequência do acréscimo de tempo gasto no percurso casa-trabalho e trabalho-casa etc. Tais fatos são facilmente identificáveis nas metrópoles e nos grandes centros urbanos brasileiros. Entretanto, em Salvador, o deslocamento diário de milhares de trabalhadores destaca-se pela má qualidade; idas e vindas transformam-se em verdadeiras viagens em “trens fantasmas” (grifo no original), só que ali o parque não é o de diversões.

A cidade de Goiânia, apesar de sua especificidade, não está distante dessa realidade no que se refere aos problemas relativos a transporte coletivo urbano. Conforme denuncia o Jornal O Popular: “falta de ônibus, terminais acanhados e veículos sucateados compõem o caos do transporte de massa da capital” (19.04.98, p.1B, Cidades).

Os usuários do transporte coletivo de Goiânia convivem dia-a-dia com a deficiência na oferta de ônibus, com veículos super lotados e com as baixas frequências das viagens, causando desconforto e insegurança nos percursos. Os veículos são velhos e sucateados, visto que a idade média de sua frota é de 3,8 anos no setor privado e de 10 anos no setor público, quando a idade ideal seria de 2 anos aproximadamente. O quadro completa-se com as péssimas condições da rede viária e dos terminais que compõem o sistema (idem, ibidem).

De acordo com o já citado Jornal O Popular, o sistema fere a própria dignidade do usuário enquanto cidadão, submetendo-o a situações humilhantes e desumanas. É o que demonstra um trecho do jornal, quando se refere à situação de embarque de usuários no Terminal de ônibus Padre Pelágio no horário de pico. O terminal é definido como “curral humano” e descrito da seguinte maneira:

Crianças, velhos, enfermos e grávidas são tragados no empurra-empurra pela porta estreita do ônibus. Em seguida, inicia-se a corrida para um dos três pontos de embarque. Quem chega primeiro vai logo se aglomerando em direção dos “currais metálicos” (grifo no original), que mais parecem embarcadouros de gado. Há alguns fiscais, mas o tumulto é a regra...Funcionários da TRANSURB empurram os passageiros como se estivessem fechando uma mala lotada, para que as portas sejam cerradas (...) Quando passa das 7 horas, o tumulto é a imagem do caos. Os ônibus das linhas alimentadoras não param de chegar, enquanto o escoamento do Eixo Anhangüera não consegue despachar os usuários (19.04.98, p. 2B, Cidades).

Este quadro revela a ineficiência e a precariedade do sistema de transporte coletivo urbano de Goiânia, contribuindo para uma baixa qualidade de vida dos seus usuários, dependentes desse transporte por não terem a alternativa de optarem por um outro mais satisfatório.

As conseqüências da baixa qualidade do transporte coletivo público de Goiânia evidenciam-se na vida diária dos seus usuários. Por exemplo, no aumento das jornadas de trabalho, devido ao acréscimo do tempo gasto nos percursos de casa para o trabalho e do trabalho para casa; no preço das tarifas, que são altos em relação aos baixos salários da população e no desconforto e na insegurança de seus veículos, dificultando e tornando cada vez menos agradável os deslocamentos da população às várias áreas da cidade.

Diante do exposto, é possível perceber que o sistema de transporte público de Goiânia não atende adequadamente a seus usuários, nem do ponto de vista qualitativo nem quantitativo, dificultando sua inserção no espaço da cidade e limitando seu direito de ir e vir.

Esse parece ser o panorama do sistema de transporte coletivo de Goiânia, resultante de políticas urbanas que não visam ao bem-estar social, nem levam em consideração a segurança, o conforto e a acessibilidade de

seus usuários e tampouco oferece-lhes um mínimo de respeito e dignidade como cidadãos que têm direito a um transporte público mais humano e justo.

Diante dessa problemática, é importante pesquisar mais profundamente os reflexos do uso do transporte coletivo de Goiânia sobre a qualidade de vida dos seus usuários.

Se uma melhor qualidade de vida é representada, dentre outras coisas, por melhores condições de transporte e trânsito para toda a população de uma cidade, a melhoria no sistema de transporte coletivo urbano de Goiânia deve, então, ser considerada pelo poder público como um importante fator de desenvolvimento social e econômico da cidade. Assim como o morar, o estudar, o trabalhar revelam os modos de vida, o locomover-se também o faz, visto que para realizar essas atividades é preciso se deslocar no espaço da cidade e o próprio ato de deslocar-se é feito de um modo determinado que compõe o modo de vida das pessoas em geral. O transporte coletivo, nesse sentido, não é apenas local de passagem e circulação de pessoas, mas também ponto de encontro dessas pessoas, onde pulsa o movimento da vida. Os motoristas e cobradores convertem-se, de meros operadores do sistema de transporte, em membros da comunidade; os passageiros não são apenas usuários, mas cidadãos. São milhares de trabalhadores que já nas primeiras horas do dia seguem para o trabalho e enchem de vida os terminais e os próprios ônibus, em um misto de vozes, risos e gritos, em um ritual que se repete, diferentemente, todos os dias.

É através dessas práticas espontâneas e familiares, aparentemente sem nenhuma conotação especial, que o sentido de lugar vai sendo construído. O transporte coletivo urbano pode ser considerado, nesse contexto, como expressão do entendimento do cotidiano, pois as relações que se estabelecem no seu uso refletem o vivido e, portanto, representam o lugar.

Desse modo, torna-se relevante a estruturação de um sistema equilibrado e condizente com a realidade local, garantindo a todos os cidadãos um transporte eficiente e de boa qualidade.

4. Considerações Finais

As condições de transporte coletivo em Goiânia expressam o desrespeito das empresas de transporte com o usuário, que não é reconhecido como cidadão, sendo submetido, cotidianamente, a situações de desconforto,

insegurança e ineficiência nos seus deslocamentos, já que esse indivíduo não tem outra opção de transporte.

Se a mobilidade pela cidade é um direito do cidadão, poderia ser proporcionado a ele, no mínimo, um sistema de transporte público decente, que lhe permitisse deslocar-se de forma digna pelo espaço urbano. No entanto, as empresas gerenciadoras do transporte coletivo não vêm assumindo satisfatoriamente a tarefa de oferecer um sistema de transporte de boa qualidade e adequado à realidade da população da cidade, assim como o Estado não a assume.

Diante dessa realidade, é preciso repensar a cidade enquanto espaço efetivo do cidadão. que tem direito a um sistema de transporte coletivo eficiente, ágil e confortável e que lhe ofereça melhores níveis de qualidade de vida. Mas, é importante, sobretudo, que haja uma mudança de cultura na população, conscientizando-se de que o uso excessivo do transporte individual prejudica o sistema de transporte público e contribui para a queda da qualidade de vida urbana. A restrição do uso do automóvel, somada a uma política urbana de melhoria e incentivo ao transporte coletivo, pode ser o caminho para a construção de um sistema de transporte coletivo eficiente e mais humano nas cidades.

A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E O TRANSPORTE COLETIVO

RESUMO

O presente artigo realiza uma discussão sobre a cidade e o urbano enquanto espaço de conflitos e contradições, inseridos no contexto da sociedade capitalista. Aborda também o transporte coletivo como elemento essencial nos deslocamentos realizados no espaço urbano e sua problemática atual dentro da mesma lógica capitalista.

Unitermos: Espaço Urbano/ Cidade/ Transporte Coletivo/ Cidadão.

THE CONSTRUCTION OF URBAN SPACE AND THE COLLECTIVE TRANSPORT

ABSTRACT

The present article accomplish a debate concerning the city and the urban as space of conflicts and contradictions, insert in the context of capitalist society. It broaches too the collective transport as essential element in dislocations accomplish in urban space and your actual problematical inside of the same capitalist logic.

Key words: Space Urban/ City/ Collective Transport/ Citizen.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Gonzales Braga. *Qualidade no transporte coletivo urbano-ônibus*. Brasília, 1995. 68 p. Dissertação (Mestrado em Transportes Urbanos) – Faculdade de Tecnologia. Universidade de Brasília.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP. *Transporte humano: cidades com qualidade de vida*. São Paulo: 1997, 269 p.

BRAGA, Rosalina Batista. *Conhecendo a cidade pelo avesso: o caso de Salvador*. Belo Horizonte: Del Rey, 1994. 208 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. 2. ed. São Paulo: Contexto, 1994. 98 p. (Repensando a Geografia).

_____. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: Hucitec, 1996. 150 p.

CAVALCANTI, Lana de Souza. Elementos de uma proposta de ensino de Geografia no contexto da sociedade atual. *Boletim Goiano de Geografia*. (Goiânia), v. 13, p. 65-82, 1993.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1995. 94 p.

DAMIANI, Amélia Luísa. Qualidade de vida urbana: repensando a cidade? *Revista do Departamento de Geografia*. (São Paulo), v. 6, p. 127-131, 1992.

GOMES, Margareth. Lei da selva no transporte coletivo. *O Popular*, Goiânia, 19 abr. 1998. Cidades, p. 1-2.

JACOBI, Pedro. Movimentos sociais urbanos: os desafios da construção da cidadania. *Cadernos do CEAS*. (Salvador), v. 129, p. 34-44, 1990.

KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 1993. 204 p.

LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. Trad. Rubens E. Frias. São Paulo: Moraes, 1991. 145 p.

MARICATO, Ermínia. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Hucitec, 1996. 141 p. (Arte e vida urbana).

MELLO, J. B. Ferreira de. Geografia Humanística: *A Perspetiva da Experiência Vivida e um crítica Radical ao Positivismo*. In: *Revista Brasileira de Geografia*. (Rio de Janeiro), v. 52, p. 91-115, 1990.

MOURA, Rosa; ULTRAMARI, Clóvis. *O que é periferia urbana*. São Paulo: Brasiliense, 1996. 54 p. (Primeiros passos).

OLIVEIRA, Aristeu Geovani. *A reprodução da exclusão social em áreas de expansão urbana: um estudo de caso em assentamentos urbanos na região noroeste de Goiânia*. (1980-1998). Goiânia, 1999. 118 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás.

OLIVEIRA, José Ademir de. *A cidade no horizonte do provável: política e desenvolvimento urbano*. In: SILVA, José Borzacchiolo da; COSTA, Maria Clélia Lustoza; DANTAS, Eustógio Wanderley C. (Orgs.). *A cidade e o urbano*. Fortaleza: EUFC, 1997. p. 265-71.

PAVIANI, Aldo. Processo de periferização e pobreza urbana: uma abordagem.

Boletim de Geografia Teórica. (Rio Claro-SP), v. 16-17, p. 217-225, 1986-1987.

PINTAUDI, Silvana Maria. *Cidade, cotidiano e imaginário*. In: SILVA, José Borzacchiolo da; COSTA, Maria Clélia Lustoza; DANTAS, Eustóquio Wanderley C. (Orgs.). *A cidade e o urbano*. Fortaleza: EUFC, 1997. p. 213-20.

ROLNIK, Raquel. Planejamento urbano nos anos 90: novas perspectivas para velhos temas. In: RIBEIRO, Luiz C. de Queiroz; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves (Orgs.). *Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. p. 351-60.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985. 88 p.

_____. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987. 142 p.

_____. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996a. 308 p.

_____. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico científico*. São Paulo: Hucitec, 1996b. 190 p.

UM século de transporte para todos. *Revista CNT: Confederação Nacional de Transportes*. (São Paulo), v. 5, p. 56, 1995.

VASCONCELLOS, Eduardo. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Unidas, 1996. 174 p.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998. 373 p.

WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Brasiliense, 1988. 91 p.