
Cidades líquidas: mobilidade populacional e ambiente no urbano contemporâneo

Ricardo Ojima¹
Eduardo Marandola Jr.²

Introdução

A experiência urbana contemporânea tem sido entendida como sinônimo de mal-estar, enquanto um complexo de problemas. Viver na cidade é um viver em medo, enquanto enfrentamento de riscos cotidianos em uma agorafobia que recorta o espaço e o fragmenta. Há um declínio gradual do homem público através da lenta e inexorável redução do espaço urbano e a retirada dos habitantes do convívio cotidiano em busca da segurança e da confiança encoberta nos mecanismos de desençaixe da sociedade moderna (Giddens, 1991).

Assim, a cidade, originalmente constituída em nome da segurança frente a invasores externos, passa a se defender de si mesma em um entrelaçado visível e invisível de muros intraurbanos. Constitui-se uma forma de racionalização da vida cotidiana onde o medo, a insegurança e a incerteza tornaram-se palavras de ordem. Estas estão nos carros blindados, nas trancas das portas e nos sistemas de segurança, além da popularidade das comunidades «fechadas» e «seguras» (os condomínios de quase todas as faixas de renda) e da crescente vigilância nos espaços públicos (Bauman, 1999). Neste contexto, a categoria risco passa a ser imprescindível para entender os processos socioespaciais, sobretudo nos contextos urbanos.

Risco é expressão antiga que na modernidade adquire sentido negativo, associada a um ambiente que, embora possa ser calculado, não oferece certezas de proteção (Marandola Jr., 2008). É categoria cen-

1 Fundação João Pinheiro (FJP/MG) ricardo.ojima@gmail.com

2 Núcleo de Estudos de População, Universidade Estadual de Campinas (NEPO/Unicamp), eduardom@nepo.unicamp.br

tral nos estudos ambientais contemporâneos por permitir pensar as dimensões políticas, culturais, econômicas, espaciais e existenciais em um mesmo movimento, permitindo uma visão mais abrangente do ambiente, para além de sua dinâmica propriamente natural mas como um complexo sociobioespacial, como a teoria da complexidade tem procurado amarrar estas dimensões da realidade (Morin, 1980; 2002).

Mas o que podemos apreender a partir do risco como uma categoria analítica para o estudo do urbano e da cidade e dos processos de mobilidade espacial da população e sua dimensão ambiental? A operacionalização dessa abordagem deveria considerar a necessidade de um agente/fator gerador e dos agentes/grupos receptores de determinados riscos. Entretanto, como avaliar uma situação onde o risco é uma categoria não espacialmente localizada e os agentes/fatores geradores são difusos e escapam à apreensão do fenômeno através das categorias tradicionais? Na Sociedade de Risco, as decisões se transferem para a esfera da ação individual e cada pessoa deve assumir os riscos e perigos isoladamente. Afinal, não se tem mais certeza sobre como agir (Beck, 1999).

A questão parece se resumir em deixar que as decisões sejam tomadas por uma jurisprudência da vida cotidiana, onde as estruturas normativas que a organizam sejam revisadas por limites individuais de «o que» e «até quando» podemos ou queremos tolerar os riscos. A própria experiência urbana ganha contornos de um viver em risco, onde a vulnerabilidade se manifesta em diferentes dimensões, do lugar aos grupos culturais e às esferas formais. A forma urbana interfere diretamente nesta produção e distribuição de riscos, ao passo que o padrão de mobilidade e as escolhas do onde morar são estratégias que permitem às pessoas «gerenciar» a vulnerabilidade. O ambiente não é isotrópico e ele é tanto agente produtor quanto vítima dos perigos, ora proporcionando proteção, ora oferecendo riscos. A dimensão contextual dos riscos e perigos se manifesta nas diferentes vulnerabilidades ambientais, que em cada lugar terá uma trama causal distinta, expressando uma determinada forma de interação população-ambiente (Marandola Jr. e Hogan, 2009).

O espaço urbano, em especial nas metrópoles, torna-se fluido, sendo moldado por diferentes forças em diferentes escalas sociais, territoriais e políticas. A experiência da cidade, entre fluidez e permanências, se torna líquida, tal como a sociedade contemporânea, trazendo para a discussão urbana questões que perpassam o próprio mecanismo da reprodução social, as escolhas pessoais e estilos de vida e a configu-

ração dos espaços da cidade, tanto nos seus aspectos formais quanto simbólicos. A vivência urbana e a produção social da cidade são aproximadas, permitindo a reflexão sobre o papel de tais processos na potencialização ou diminuição dos riscos contemporâneos.

Metrópole vivida e riscos no espaço urbano

No texto clássico de Robert Ezra Park, um dos expoentes da Escola de Chicago, publicado em 1916, o autor defende que se deveria avançar sobre «um programa de estudo da vida urbana: sua organização física, suas ocupações e sua cultura». A sua principal contribuição foi a de evidenciar a necessidade de se desenvolver uma agenda de pesquisa que incorporasse a cidade como o objeto de pesquisa em si, analisando-a enquanto «o habitat natural do homem civilizado» (Park, 1979), mas, sobretudo, por trazer à tona uma abordagem claramente preocupada com os conflitos intraurbanos.

Um dos estudos mais marcantes do período é de Burgess, de 1925, onde surge pela primeira vez em um estudo sistemático a ideia de uma dicotomia centro-periferia. O trabalho propõe a construção de um modelo analítico que compreende a expansão da cidade através de um ponto central e de diversos círculos concêntricos em direção à periferia e que delimitariam espacialmente as diversas formas de agrupamento social-funcional de uma cidade.

Sob uma perspectiva funcionalista, estes estudos buscaram evidenciar temas como a segregação social, a ocupação urbana e as desigualdades socioespaciais em análises em que o indivíduo era o principal agente da estruturação urbana. Segundo Velho (2005), esta corrente de pensamento sofreu certa resistência por parte das ciências sociais brasileiras, especialmente entre 1950 e 1970, muito embora tenha conseguido deixar implícita uma parte de seus modelos teóricos.

No Brasil, as principais contribuições com análises intraurbanas em São Paulo e Rio de Janeiro surgiram a partir do final da década de 70 e início de 80 sob uma maior influência marxista (Maricato, 1982; Kowarick, 1979; Kowarick e Campanário, 1988; Santos, 1978; Bunduki e Rolnik, 1979). Neste aspecto, a busca em explicitar a tese de que as especificidades do crescimento urbano brasileiro (e latino-americano) decorrem do processo de desenvolvimento das relações capitalistas (Singer, 1973) se torna uma característica marcante. Demonstrando, por um lado, as relações entre as características particulares da metropolização e a reprodução do capital na economia bra-

sileira e, por outro, identificando uma dinâmica que gera e reproduz as desigualdades sociais das metrópoles (Ribeiro e Lago, 1994).

Mas, se por um lado, esta abordagem contribuiu para a compreensão dos processos sociais marcantes do período, também dois argumentos foram relegados na análise das forças definidoras da estruturação urbana. Um deles é a prevalência do fato histórico sobre o espaço enquanto elemento explicador da dinâmica social, e outro, que procuramos discutir neste texto, é a prevalência dos aspectos estruturais do modo de produção em detrimento do potencial transformador das decisões individuais na estruturação urbana. Assim, neste trabalho nos ateremos aos desafios que são colocados pelo segundo ponto: a redução da ação individual no papel de estruturador das transformações.

Recentemente, as mudanças tecnológicas, econômicas, sociais e políticas globais imprimem ao desenvolvimento urbano uma lógica de redistribuição dos riscos e uma dinâmica social que não é comparável a nenhum outro período histórico. Há um «deslocamento» das relações sociais em contextos locais de interação e uma consequente reestruturação delas através de extensões indefinidas de tempo-espaço (Giddens, 1991). Assim, deparamo-nos com novas formas urbanas que contêm novos e velhos riscos, lado a lado, em uma rearticulação do modo de produção e reprodução social. E, neste contexto, a vida cotidiana e a ação social, mais do que nunca, passam a assumir um papel fundamental na articulação de interesses políticos.

Essa nova dinâmica da sociedade desenvolve-se e decanta-se na cidade, pois a cidade é o palco privilegiado da modernidade ou da pós-modernidade. O desenvolvimento dos riscos, sobretudo na cidade, é necessariamente desigual e tem —como meio necessário para a sua sobrevivência— uma tensão dialética entre diferenciação e igualação. De certa forma, há algo além de uma lógica da dominação do capital na constituição da forma urbana que deve ser explorada como parte integrante da espacialização envolvente e instrumental essencial ao desenvolvimento histórico do capitalismo (Soja, 1993), mas que deve ainda entendê-la como parte integrante do processo de individuação e dispersão dos riscos no processo de radicalização da modernidade.

A apreensão metodológica deste tipo de abordagem dos riscos não é evidente à primeira vista e, por essa razão, não é uma categoria analítica diretamente observável. Entretanto, pode ser captada indiretamente pela ação/interação com outras variáveis. Mesmo que o fenômeno não seja perceptível diretamente, não significa que não possa ser mensurado.

A ascensão da problemática ambiental urbana como dilema essencial da dialética socioespacial é evidência importante desse processo. Assim, as mudanças nos padrões de consumo afetam não apenas a lógica individual de racionalização das ações sociais, mas mudam também a lógica da vida cotidiana em torno dos padrões de uso do solo e ainda de mobilidade espacial da população nas aglomerações urbanas. Neste sentido, o processo de urbanização recente pode ser entendido como consequência inesperada do processo de radicalização da modernidade e que, reflexivamente, terá consequências para a vida cotidiana nas metrópoles do futuro.

De um modo geral, o principal foco está nas dinâmicas intraurbanas, pois é evidente que é nessa esfera que os riscos se fazem mais presentes. Um dos exemplos claros dessa fragmentação é a crise do pacto federativo, a descentralização estatal e outras reformas e impactos do processo de rearticulação do Estado Nacional no final do século 20, pois apresentam como consequência a transferência da discussão política para esfera da subpolítica (Beck, 1997), ou seja, um processo de resgate da vida política cotidiana enquanto esfera decisiva na constituição da sociedade atual.

Portanto, este «conjunto de aparências» não é apenas uma expressão das mudanças no processo produtivo, mas um conjunto muito mais amplo de mudanças sociais em novos espaços de distribuição e diluição da riqueza e poder, mas principalmente são os novos espaços de compartilhamento dos riscos. Assim, emergem os riscos urbanos como reflexos das cisões do indivíduo em múltiplas esferas de ação social; e as desigualdades e diferenças são reproduzidas nas micro-escalas urbanas.

De certa forma, se radicalizam os mecanismos de desencaixe (Giddens, 1991) que tornam o indivíduo cada vez mais um agente solitário diante dos riscos da cidade moderna, mas principalmente fragmentando a ação social. Neste sentido, a cidade-global contemporânea não deve ser entendida apenas como uma expressão radicalizada da metrópole industrial, pois não se trata de entendê-la apenas como palcos do processo de globalização e reestruturação econômica, mas de tratá-la como espaço privilegiado de transformação social e no qual se articula e se reproduz uma nova racionalidade de vida cotidiana. Urbaniza-se não apenas o território, mas as representações do espaço e as estratégias de sobrevivência que garantem a reprodução social.

A mobilidade no curso da vulnerabilidade

Dentro do debate ambiental a questão da gestão integrada parece ser imprescindível, pois como destaca Hogan (2005) os limites político-administrativos não respeitam as considerações ambientais e as questões que extravasam os limites legais são sufocadas pela competição inerte dos municípios. Os consórcios e comitês de bacia hidrográfica mostram como a dimensão ambiental pode ser pensada de forma integrada, ultrapassando os limites legais dos municípios, regiões metropolitanas, etc.

Seguindo a perspectiva das transformações econômicas, Moura (2005) aponta para as modificações nos traços e nos espaços ocupados pela cidade e a definição de espaço urbano. Para ela, os movimentos ligam regiões através de atrativos restritivos tais como: qualidade de vida, acesso rápido a rodovias, polos tecnológicos ou polos industriais que, unidos, formam uma região complexa e densa, toda em rede, coberta por deslocamentos espaciais constantes. Entretanto, nem as políticas públicas e nem a cidadania estão encontrando caminhos nesse novo modelo de cidade.

Em termos dos processos de reestruturação urbana, a mobilidade e a distribuição espacial da população sempre estiveram no foco dos principais paradigmas teóricos. Entretanto,

a nova escala da urbanização produz impactos sobre o território e o assim chamado espaço «natural» de forma distinta do período anterior. Antes o que tínhamos era a expansão de uma malha contínua a se espalhar e estender a partir do que conhecíamos enquanto cidade sobre o espaço «natural», hoje esta disseminação dá-se de forma difusa e segmentada sem que haja necessariamente uma continuidade e contiguidade física entre os aglomerados e emerge em diversos pontos e manchas (Limonad, 2005: 6).

As aglomerações urbanas recentes evidenciam processos sociais distintos daqueles encontrados durante a transição urbana. Estamos em uma fase em que as tendências de crescimento populacional urbano perdem sua força para dar lugar à acomodação dessa população dentro de seu tecido urbano. Assim, com o arrefecimento dos fluxos inter-regionais e rural-urbano, evidenciam-se outras categorias de movimentos populacionais. Entre eles estão a mobilidade pendular —que se refere aos movimentos diários e frequentes entre os diversos espaços da vida cotidiana dentro das aglomerações urbanas— e os fluxos migratórios de média e curta distância.

A mobilidade espacial, em grande parte propiciada pelo avanço das tecnologias em transportes, é condição essencial para a constituição dessas aglomerações, embora não seja determinante e muito menos suficiente para que esta se consolide. Ou seja, quando os fluxos diários de ação social se desconectam por extensões de espaço mais amplas, os desencaixes entre as esferas da reprodução social também se tornam mais contundentes, de modo que se as esferas de ação social —trabalho, estudo, moradia, lazer, etc.— de um mesmo indivíduo são dadas em contextos espaço-temporais distintos e distanciados, tornando as representações dos contextos urbanos mais amplas e, ao mesmo tempo, interconectadas. Criam-se, assim, novos desafios para a gestão sustentável dos espaços urbanos.

Como podemos ver em Hogan (1993), os movimentos pendulares têm um importante papel na diluição dos riscos enfrentados pelo desenvolvimento sustentável. Analisando o perfil dos migrantes pendulares em Cubatão, pode-se observar que a dinâmica intra-urbana refletiu no desenvolvimento econômico da região. Assim, em termos absolutos, apesar dos movimentos pendulares não assumirem expressões comparáveis aos encontrados em São Paulo ou Rio de Janeiro, em termos relativos esses processos se constituem em peças fundamentais na estruturação da dinâmica regional.

Segundo os grupos etários predominantes, 92,4% dos movimentos pendulares em aglomerações urbanas³ ocorrem entre as pessoas com idades de 15 a 64 anos. A mobilidade pendular também é uma característica predominantemente masculina, pois mais de 60% dos que a realizam são homens, sobretudo entre aqueles acima dos 20 anos de idade.

Assim, quando consideramos o peso relativo dos movimentos pendulares do grupo de idade de 15 a 64 anos, a participação se torna mais evidente, passando de 4,4% para 6,2% da população brasileira. Esses dados confirmam o trabalho como principal motivo para este tipo de movimento, declarado nas pesquisas específicas (Pesquisa Origem-Destino) (Antico, 2004; Aranha, 2005).

3 Foram consideradas as aglomerações urbanas classificadas pela pesquisa: «Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil» (IPEA/IBGE/UNICAMP, 2000). A partir de alguns critérios definidos pela pesquisa, foram identificadas 49 aglomerações urbanas classificadas em 12 «Áreas Metropolitanas» (Globais, Nacionais e Regionais), 12 «Centros Urbanos Regionais» e 25 «Centros Sub-regionais».

Outra evidência importante é que os movimentos pendulares não se constituem de forma totalmente vinculada às sedes das aglomerações urbanas. De modo geral, os movimentos pendulares intrarregionais com destino para a sede são predominantes, mas em algumas regiões representam 50% dos movimentos com esse destino. Através da avaliação destes fluxos verifica-se que existem situações muito diferentes, passando por situações em que o município sede possui uma grande centralização, como nos casos de Goiânia, Brasília e Maringá (com cerca de 95% dos movimentos pendulares em direção à sede), e outros onde o conjunto de municípios que integra a AU (Aglomeração Urbana) se configura de forma muito mais diversificada e policêntrica, como é o caso das AU de Caxias do Sul, Campinas e Joinville, entre outras, onde os movimentos em direção à sede representam menos de 50% dos movimentos pendulares.

Estas evidências apontam para uma configuração urbana muito mais polinucleada; com uma diversificação das funções urbanas no conjunto dos municípios das AU. E, neste aspecto, dão sinais de que existem outras configurações urbanas e espaciais, que não aquela de caráter monocêntrico onde o município-sede irradia sua polarização dentro destes processos socioespaciais. De certa forma, equivale dizer que os movimentos pendulares intrarregionais se dão de forma mais complexa do que os fluxos esperados em direção à sede.

Mas essas evidências não significam que as sedes dessas aglomerações perdem importância. Ao contrário, elas continuam exercendo um papel preponderante em termos de influência econômica. O que parece se tornar cada vez mais evidente no recente processo de urbanização é a transferência gradual de novos valores e significações na dinâmica produção-consumo do espaço intraurbano.

De certa forma, a criação de subcentros metropolitanos, como apontado por Antico (2004), contribui para o aumento da intensidade e na ampliação de grupos sociais envolvidos nos movimentos pendulares. Mas não se trata apenas do processo de segregação socioespacial na dinâmica intraurbana, pois esta polinuclearidade reflete a desconexão das esferas de ação social do indivíduo. E por ser uma mudança estrutural, não atinge particularmente uma camada social.

O processo de globalização traz consigo a generalização dos modelos e padrões de consumo distanciados dos contextos locais, transformando o espaço e produzindo novas formas urbanas. Segundo Lefebvre (1999: 18), é a gestação de uma sociedade urbana, uma urbanização completa, onde o tecido urbano se prolifera explodindo a grande

cidade e dando lugar a «duvidosas excrescências: subúrbios, conjuntos residenciais ou complexos industriais, pequenos aglomerados satélites pouco diferentes de burgos urbanizados». Enfim, atravessamos um momento de transição onde o meio ambiente aparece no centro da discussão e a segurança na vida social passa a ser guardada em uma «caixa preta» (Giddens, 1991; Lefebvre, 1999).

De modo geral, a população que realiza movimentos pendulares intrarregionais não está em condição econômica desfavorável em relação à população que trabalha ou estuda no mesmo município em que reside, ao contrário, em algumas regiões se distribui nas rendas mais elevadas, se comparados àqueles que trabalham no mesmo município em que residem. Entre as pessoas que residem em aglomerações urbanas brasileiras e fazem movimentos pendulares, apenas 10% possui renda de até um salário mínimo.

Da mesma maneira, em termos de anos de estudo, a população que realiza movimentos pendulares não apresenta situação menos favorável. Entre estas pessoas, 13,7% possui 12 anos ou mais de estudo, enquanto entre os que não fazem movimentos pendulares a proporção nesta mesma classificação é de 15,2%. Nos casos das AU de São José dos Campos, por exemplo, cerca de 30% da população que não trabalha no mesmo município em que reside possui 12 anos ou mais de estudo.

O movimento pendular é uma característica marcante entre os migrantes, pois entre o total de pessoas que realiza este tipo de movimento, cerca de 70% não é natural do município onde reside. Entretanto, é importante ressaltar que isso ocorre com maior destaque entre os migrantes com maior tempo de residência, sendo que os migrantes recentes (com menos de cinco anos de residência no município atual) representam apenas 20% do total de pessoas que fazem movimentos pendulares. Em relação aos migrantes recentes (utilizando a informação de «data fixa»⁴), cerca de 60% que fazem movimentos pendulares para a sede da aglomeração urbana eram ex-residentes deste município, ou seja, passaram a fazer movimentos pendulares para o município no qual residiam cinco anos antes. Neste caso, distintas realidades ocorrem ao longo do país, pois se em Brasília a pen-

4 A informação se refere ao município de residência na data de referência de 31/09/1995 para o Censo 2000. Assim, considera apenas os migrantes que chamamos aqui de recentes: aqueles que mudaram de município nos últimos cinco anos anteriores ao Censo.

dularidade para a sede está vinculada à sua origem migratória (91%), em outros casos, como o de Campinas, apenas 48% deste mesmo fenômeno é composto por pessoas que saíram desse município nos últimos cinco anos.

Fluidez e permanências na urbanização contemporânea

Podemos perceber que a mobilidade da população dentro das aglomerações urbanas brasileiras não se constitui apenas como estratégia de sobrevivência da população mais pobre, pois a pendularidade não é exclusividade dos estratos de baixa renda (Pereira, 2008; Marandola Jr., 2008; Ojima *et al.* 2008). A hipótese perseguida é de que, em muitos destes casos, a pendularidade se constitui como alternativa possível para a minimização da vulnerabilidade, a condição de mobilidade minimiza a vulnerabilidade frente às dificuldades financeiras.

Por outro lado, essa mesma mobilidade coloca uma nova situação de vulnerabilidade para essa população. Muitas vezes são riscos não calculados ou ainda uma troca considerada válida: a minimização da vulnerabilidade relacionada às incertezas do mercado de trabalho pelo aumento da vulnerabilidade frente aos riscos dos mais diversos, entre eles os ambientais.

Todo este movimento pendular tem sido promovido e possibilitado pelo esforço de tornar o espaço urbano e regional fluido, passível de ser percorrido e vivido cotidianamente. A fluidez e a mobilidade, valores do urbanismo e da sociedade moderna são ressignificados em nossa época, permitindo novas formas urbanas e de integração regional; que possui características metropolitanas, mas aponta na direção de uma outra configuração socioespacial. Alguns a chamam de metápolis, outros de cidade-região, mas o mais importante é a direção para a qual aponta: uma dialética entre fluidez e permanências que é tanto excludente quanto libertadora.

Mesmo que a população com melhores condições financeiras continue tendo maior liberdade e mobilidade em seus deslocamentos, é ela que tem-se escondido na cidade, procurando formas de se proteger de riscos oriundos de sua própria condição. Esta forma de produzir a cidade, fragmentada e segregada, trunca o espaço urbano, diminuindo a fluidez. Grandes espaços murados dificultam a mobilidade sua interna. Por outro lado, o sistema viário é adequado às necessidades daqueles que estão intramuros, o que impõe uma lógica de fluidez segmentada que exclui a maioria.

No entanto, não apenas de fluidez se faz o espaço urbano. As permanências são os movimentos que configuram os lugares e estabelecem a posição e a relação das pessoas em sua vida diária. A casa, o trabalho, os lugares de compras, de lazer, de estabelecer e manter laços com amigos e parentes; estes são alguns dos lugares de permanência no urbano que precisam ser considerados quando pensamos nos riscos contemporâneos (Marandola Jr., 2008). Não é apenas em trânsito, em movimento, que enfrentamos riscos: na pausa, no lugar, embora signifique proteção (Tuan, 1983), tem apresentado grandes riscos de diferentes naturezas. A casa, o lugar, se torna foco de insegurança, e por isto a busca contínua de proteção, de fuga do outro (o potencialmente perigoso) e as estratégias de escolha do onde morar e de padrões de mobilidade pendular para gerir as vulnerabilidades.

Para Bauman (2009: 84), a cidade contemporânea é construída para «separar os vários tipos de habitantes urbanos mantê-los distantes entre si». Entretanto, embora esta realidade molde a construção de «espaços interditados», cada vez mais as formas urbanas tendem a se configurar em espaços de fluidez em que a mobilidade se constitui no mecanismo de proteção social mais imediato. As formas urbanas se fragmentam e fazem com que a cidade se expanda em um ritmo muito maior que o ritmo do crescimento da população urbana.

Se anteriormente as pessoas se concentravam nas cidades em busca de melhores oportunidades, agora elas passam a se afastar da cidade, transformando a paisagem em um conjunto emaranhado de fluxos e redes, nos quais a vida urbana passa a ser o centro da lógica de expansão da malha urbanizada.

Se em outros tempos a mobilidade era a última alternativa da população de baixa renda, pois essa parcela da população era constrangida a residir em espaços periféricos desprovidos de infraestrutura, atualmente essa situação parece apresentar sinais importantes de mudanças. Ou seja, a mobilidade não pode mais ser entendida como a última alternativa, senão, frequentemente, a mais desejável.

Há uma necessidade de se tornar móvel dentro do espaço urbano. E essa é uma condição que hoje independe de situações socioeconômicas. A mobilidade é um valor desejável na sociedade moderna e, embora carregue consigo um potencial libertador, por outro lado, «tornaram-se marcos da *desintegração* da vida comunal estabelecida localmente e compartilhada» (Bauman, 2009: 84 - grifo do autor).

O espaço urbano talvez seja um dos pontos de tensão mais evidentes na sociedade moderna: em primeiro lugar, por ser uma das principais intervenções humanas na paisagem geográfica, mas principalmente, por aglutinar os principais consensos e contradições de um conjunto de valores que tende, cada vez mais, a extravasar fronteiras políticas e as representações simbólicas do que é seguro.

(...) as cidades se tornaram depósitos sanitários de problemas concebidos e gerados globalmente. Os moradores das cidades e seus representantes eleitos tendem a se confrontar com uma tarefa que nem pela força da imaginação poderiam realizar: a de encontrar soluções locais para problemas e dilemas concebidos globalmente (Bauman, 2009: 89, grifos do autor).

Enfim, a cidade moderna passou a aglutinar forças sociais em uma escala de interação nunca antes experimentada. A sociedade contemporânea é uma sociedade urbana, na qual o urbano passa a dar sentido à vida. Não se trata mais de viver em áreas urbanizadas ou rurais, o que garante a segurança e a qualidade de vida não está mais colocado dentro ou fora dos artefatos urbanos, pois, cada vez mais, a mobilidade garantida pelo mundo urbano coloca a sociedade em um contexto de isolamento e risco.

A tensão ambiental é vivida intensamente pelas populações urbanas, interpenetrada com as dinâmicas sociais e espaciais. Assim, mobilidade, trânsito e seus perigos (poluição sonora e do ar, riscos de atropelamento e acidentes, transporte de produtos perigosos, etc.) não são tratados setorialmente, afetando diretamente a distribuição da população (escolha dos locais de moradia). Por outro lado, gênero, condição migratória e ciclo vital são fundamentais para acompanhar as repercussões ambientais dessas novas formas urbanas, permitindo discutir a relação população-ambiente por outro ângulo: ao invés de focar os impactos no ambiente, identificar os impactos do ambiente nas populações, de acordo com suas especificidades demográficas.

Entre estas especificidades, a mobilidade apresenta-se como um elemento ambivalente no desenho das vulnerabilidades. A complexidade das escolhas de modos de vida e de padrões de deslocamento, junto com as decisões de onde morar, representam aspectos que podem mediar os perigos contemporâneos, potencializando ou mitigando riscos. A grande crise urbana de nossa época é a falta de parâmetros para tomar tais decisões. Como o governo urbano está explicitamente cada vez mais voltado a atender às demandas dos setores da sociedade ligados a estas novas formas urbanas, toda a cidade é adequada a

estas novas necessidades de fluidez e de segurança. O grande desafio em tentar compreender estes processos contemporâneos é encontrar o ponto de inflexão entre a fluidez e a permanência que permita tornar a cidade novamente um ambiente fluido, no sentido de permitir o encontro, a confluência de pessoas e a experiência da diversidade. Retomar este sentido talvez seja a única saída para colocar nossas cidades no caminho de um desenvolvimento sustentável com qualidade de vida, e vida com qualidade.

Bibliografia

- Antico, C. (2004) «Deslocamentos pendulares nos espaços sub-regionais da Região Metropolitana de São Paulo», in *Anais do XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP*, Caxambu.
- Aranha, V. (2005) «Mobilidade pendular na metrópole paulista», *São Paulo em Perspectiva*, v.19, n. 4, p. 96-109, out./dez.
- Bauman, Z. (1999) *Globalização: as consequências humanas*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed.
- (2009) *Tempos Líquidos*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed.
- Beck, U. (1997) *The reinvention of politics*, Cambridge, Polity Press.
- (1999) *World risk society*, Cambridge, Blackwell.
- Bonduki, N. e Rolnik, R. (1979) «Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho», in Maricato, H. (org.) *A Produção Capitalista da Casa (e da cidade) no Brasil Industrial*, São Paulo, Alfa-Ômega.
- Burguess, E.W. (1925) *The Growth of the City: An Introduction to a Research Project*, Chicago, University of Chicago Press.
- Giddens, A. (1991) *As consequências da modernidade*, São Paulo, Ed. UNESP.
- Hogan, D. J. (1993) «População, pobreza e poluição em Cubatão, São Paulo», in Martine, G. (org.) *População, Meio Ambiente e Desenvolvimento*, Campinas, Ed. Unicamp, p. 101-131.
- (2005) «Mobilidade populacional, sustentabilidade ambiental e vulnerabilidade social», *Revista Brasileira de Estudos de População*, v. 22, n. 2, jul./dez.
- IPEA/IBGE/NESUR-UNICAMP. (2000) *Características e Tendências da Rede Urbana no Brasil*, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- Kowarick, L. (1979) *A Espoliação Urbana*, Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- e Campanário, M. (1988) «São Paulo: metrópole do subdesenvolvimento industrializado», in Kowarick, L. (org.) *As lutas sociais na cidade: São Paulo passado e presente*, Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- Lefebvre, H. (1999) *A revolução urbana*, Belo Horizonte, Ed. UFMG.

- Limonad, E. (2005) «Entre a urbanização e a sub-urbanização do território», in *Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional* – ANPUR, Salvador, ANPUR.
- Marandola Jr., E. (2008) *Habitat em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana*, tese de Doutorado em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- e Hogan, D.J. (2009) «Vulnerabilities and Risks in Population and Environment Studies», *Population and Environment*, v. 28, p. 83-112.
- Maricato, E. (org.). (1982) *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*, São Paulo, Alfa-Omega.
- Monte Mor, R. L. (2006) «O que é o urbano no mundo contemporâneo», *Texto para Discussão*, Belo Horizonte, UFMG/Cedeplar.
- Morin, E. (1980) *O método: a natureza da natureza*, Lisboa, Publicações Europa-América, vol. 1.
- (org.) (2002) *A religação dos saberes. O desafio do século XXI*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- Moura, R. (2005) «Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização?», in *Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional* – ANPUR, Salvador, ANPUR.
- Ojima, R. et al. (2008) «O «estigma» de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre cidades dormitório no Brasil», in *Anais do XXXII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências Sociais* – ANPOCS, Caxambu, Anpocs.
- Park, R. E. (1979) «A Cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano», in Velho, Otávio G. (org.) *O Fenômeno Urbano*, Rio de Janeiro, Guanabara, p. 26-67.
- Pereira, R.H.M. (2008) *Processos socioespaciais, reestruturação urbana e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Campinas*, dissertação de Mestrado em Demografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- Ribeiro, L. C. Q. e Lago, L. C. (1994) *Reestruturação nas grandes cidades brasileiras: o modelo centro/periferia em questão*, Rio de Janeiro, IPPUR/UFRJ.
- Santos, C. N. F. (1978) «Voltando a Pensar em Favelas por Causa das Periferias», in *Anais do Simpósio de Estudos do Planejamento Urbano e Habitacional*, Rio de Janeiro, PUC/NEURB.
- Singer, P. (1973) *Economia Política da Urbanização*, São Paulo, Brasiliense.
- Soja, E. (1993) *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*, Rio de Janeiro, Zahar Editores.
- Tuan, Yi-Fu. (1983) *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*, São Paulo, Difel.
- Velho, G. (2005) «Reflexões sobre a Escola de Chicago», in Valladares, L.P. (org.), *A Escola de Chicago: impacto de uma tradição no Brasil e na França*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro, UFMG/IUPERJ. p. 53-68.