

## URBANIZAÇÃO, CIDADE E QUESTÃO AMBIENTAL: ENSAIANDO A DISCUSSÃO\*

Fernando José Xavier dos SANTOS\*\*

Dissertar sobre duas questões tão abrangentes sobre a produção geográfica, requer de nós um cuidado exacerbado sobre as temáticas elencadas para o sorteio. Para tanto, limitaremos a ensaiar a discussão, já que pela magnitude da mesma, tornar-se-á impossível exauri-la neste momento.

Outrossim, tomaremos como referências teóricas alguns autores como Oliveira (1978), Sposito (1995) e (1988), Prado Júnior (1978), Andrade (1978), Gonçalves (1984), Carlos (1985), (1989), Rodrigues (1988), Lombardo (1986), Santos (1993); Montessouro (1999), Monteiro (1976-1981), dentre outros.

Para atermos sobre esta discussão, é necessário resgatarmos o processo de formação territorial brasileiro, inserindo neste contexto o processo de urbanização brasileira bem como, o papel da indústria como mentora do mesmo. Ademais, para reconhecermos a cidade e suas formas, devemos trilhar também seus problemas dentre os quais destacam-se o ambiental. Para tanto o resgatar histórico e processual, para então chegarmos a tais apontamentos que a temática suscita.

Segundo Oliveira, Andrade, Prado Júnior, a formação territorial do Brasil, passou por ciclos econômicos, os quais tiveram seus papéis decisivos para a consolidação posterior do próprio território. Assim sendo, no início da ocupação do mesmo, teremos a exploração do pau-brasil, o qual iria possibilitar a ocupação da costa litoral brasileira, onde ainda isto é muito incipiente. Ao instaurar o modelo latifundiário brasileiro exportador, teremos a mudança na estrutura e forma econômica de ocupar e explorar a terra, através do regime de sesmarias e as capitâneas hereditárias.

Portanto é nesta conjuntura que teremos a formação das primeiras vilas, embora muito incipiente, provocadas pela exploração da cana-de-açúcar. Com o avanço da ocupação territorial, sentido norte, teremos a penetração da pecuária leiteira (em extensão); o algodão, ocupando os Estados do Piauí, Maranhão, e outros Estados ao Norte e Nordeste.

Após a exploração da cana-de-açúcar, teremos o café que modifica toda a forma estrutural do território, o qual contribuirá para a o formação de pequenas cidades, bem como uma incipiente rede. Entretanto, faz-se necessário lembrarmos a importância do ouro para a ocupação das Minas Gerais e da borracha, no sentido da Amazônia. Assim, no início do século XVIII, teremos ilhas de exploração, e também diferentes formas de aproveitamento do território nacional, sempre com vista a exportação dos produtos obtidos.

Segundo Martins (1979)<sup>1</sup>, esclarece que é o café um dos principais formadores de uma rede de cidades, devido a formação das ferrovias, as quais possuíam a finalidade de escoar o café

\* O referido texto é fruto do ensaio apresentado como exigência parcial para ingresso no curso de Pós-graduação, Nível Doutorado, da FCT/UNESP, Campus de Presidente Prudente/SP; Área de Concentração: Desenvolvimento Regional e Planejamento Ambiental.

\*\* Doutorando no curso de pós-graduação em geografia - Faculdade de Ciências e Tecnologia - UNESP - Presidente Prudente - SP - Brasil.

<sup>1</sup> Cf. MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Hucitec, 1979

até os portos. Para tanto, a mudança na forma de exploração da terra, surgia a Lei de Terras de 1850, seguida da Abolição da Escravatura em 1888, bem como a vinda dos imigrantes, 1856, com o intuito de trabalharem nas lavouras cafeeiras.

Com a vinda desses imigrantes, a economia dinamiza-se, pois com o colonato, o camponês conseguiu angariar algum pecúlio e comprar sua parcela de terra, ou montar as primeiras oficinas nas cidades. Tais oficinas vão subsidiar e alavancar a economia nacional de forma que a circulação do capital e da mercadoria iriam processar-se mais afincos, pois serão estes artesãos que darão uma nova roupagem ao espaço urbano. Haja vista a história do Conde Matarazzo, escrita por Martins (1979).

Sendo o café uma mercadoria em expansão, teremos também a necessidade de ocupação do território chegando até o Paraná (Mombeing, 1979) e com a sua espacialização, vinha a ferrovia, e os postos de comercialização, cujas vilas/cidades possuirá seus papéis decisivos neste processo.

Assim, a cidade propriamente dita, só irá surgir com a circulação deste produto, a circulação territorial pelas ferrovias e também pela entrada de capitais internacionais (via ferrovia), bem como pelos imigrantes.

Sposito (1998), ao ministrar sua aula no curso de pós-graduação, acena que a produção da cidade, entendida como forma, decorre do processo de urbanização, sendo assim, a cidade é a materialização de um ponto em um território e a urbanização um momento histórico, econômico, que só irá ocorrer com tais mudanças elencadas acima. Santos (1996), também aponta que para a formação das cidades, suas classificações, etc... é preciso compreendermos que a configuração do processo de urbanização brasileira é diferente de outros países, pois somente com a parcela do excedente agrícola produzido no campo é que teremos tais condições.

Sposito (1988), esclarece que a urbanização brasileira decorre também do modo de produção capitalista adotado ou em curso, cujas funções das cidades são modificadas de acordo com o modo de produção, suas funções, bem como o contexto histórico em que um país se encontra. Neste sentido, quando Martins esclarece a importância do café e do imigrante para a tangência do modo de produção escolhido, será a urbanização/industrialização que possibilitará ocorrer tais fenômenos apresentados hoje nas cidades.

A opção política adotada pelos governos brasileiros, Getúlio Vargas, JK e os militares, deixa claro que o capital nacional fundiu-se com o internacional, seguido da entrada dessas multinacionais em nosso território, favorecendo a ocupação brasileira. Sendo assim, a elite agrária transferiu parte de seus interesses para a cidade, cuja política feita entre os Estados, principalmente São Paulo, irá fortalecer o processo de urbanização. É bom lembrarmos que Brasília, surgiu como discurso político de uma capital, mais serve mesmo polo de ligação das regiões, as quais ainda faltavam serem articuladas – região Centro-Oeste e Norte – rodovia Belém-Brasília e Transamazônica.

A criação da siderurgia – CVRD, Petrobrás, dentre outras, irá consubstanciar o processo de urbanização, via industrialização, rodovia. Cabe lembrarmos o discurso do “milagre brasileiro”, o qual servia como plataforma política para a territorialização de mais capitais internacionais. Oliveira (1988)<sup>2</sup>, esclarece que estas políticas só vieram servir o capital, pois com a ocupação do Centro-Oeste e o Amazonas, teremos a consolidação de uma classe detentora, a saber, capitalistas nacionais – forjado entre o campo/cidade e capitalistas internacionais, fruto da fusão brasileira.

Após termos apontados a formação/processo de urbanização, iremos trabalhar a cidade e a questão ambiental, lembrando sempre que ambos decorrem da forma adotada para a consolidação de uma mercadoria: o espaço nacionalmente produzido pelo homem.

<sup>2</sup> OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Integrar para não entregar*. Campinas: Papyrus, 1988.

As cidades, a partir do século XIX, tomam novas formas, devido ao processo de industrialização, cujos problemas são decorrentes da produção e (re)produção do espaço urbano. (Sposito, 1998). Assim, a necessidade de abastecer o mercado industrial, gerou a favela (Rodrigues, 1988). A favela é a materialização descontínua de uma classe menos abastada que encontram-se nas cidades, devido a opção política feita pelos governantes, quer seja na cidade, quer seja no campo, através da modernização da agricultura (Santos, 1999).

Nesse sentido a cidade cresce, verticalmente e horizontalmente, onde a lógica de exploração do solo- renda fundiária urbana – obriga aos excluídos irem morar em espaços suburbanos como a favela e paradoxalmente, ocorre a segregação sócio-espacial, provocada pelos condomínios residências fechadas, como esclarece Sposito (1998).

A procura da ocupação dos espaços pelo capital recria a lógica monopolista do urbano, cujo vetor é o modo de produção capitalista. O que vemos na cidade são: novas expressões de centralidade, definição entre o par: periferia-cidade; (re)estruturação da cidade, bem como o indetrimento do público/privado, do coletivo-ônibus/como –individual acelerando a circulação e o consumo de mercadorias.

Nesta perspectiva, o verde perde o sentido humanístico da cidade, cujas árvores cada vez mais tornam-se mais escassas no espaço urbano para neste local aproveitarem o máximo o uso do solo urbano. As indústrias ocupam o lugar da vida pacata e bucólica que antes observava-se nas cidades, bem como, a moradia, o transporte coletivo, o rio, os quais agora passam a serem entendidas como sinónimo de perda do uso do solo. Por outro lado, a geladeira, o automóvel criam condições *sine qua nou* para o surgimento de pontos extremos da cidade ligando os fixos aos fluxos de idéias, mercadorias, consumo, etc (Sposito, 1998).

A necessidade da cidadania ocupa utópicos novos cenários nacionais, onde os movimentos sociais urbanos ganham expressões, juntamente com diferentes parcelas excluídas do sistema.

Guardadas as devidas proporções, é a cidade que dita produção da campo, onde ocorre a industrialização de costumes, crenças, religiões, etc, como também abriga em seus territórios os conflitos sociais de classe, que cada dia passa a pertencerem aos excluídos (Kowarick, 1988).

Por esta perspectiva poderemos entender a produção da cidade, onde o capitalismo assenhora de assegurar sua permanência e ocupação dos espaços, obrigando as metamorfoses do espaço habitado (Santos, 1988). É justamente tais metamorfoses que geram os problemas ambientais na cidade, como as ilhas de calor (Lombardo, 1986), degradações ambientais (Gonçalvez, 1984).

A natureza transformada pelo homem, gera os edifícios, cuja possibilidade de ventilação só pode ocorrer por corredores. Os espelhos encarregados de captarem mais energia solar, aquece o centro da cidade, os quais em conjunto com a eliminação do monóxido de carbono exalado pelos automóveis, consegue contribuir para a poluição, já ocasionada pelas chaminés das indústrias. O asfalto, a falta de galerias pluviais, e ao verde-árvores para as trocas de gás carbônico com oxigênio, contribuem para a geração das ilhas de calor, cuja definição consiste no aquecimento do gradiente interno ao centro da cidade, advindo por diferentes agentes já percorrido. Além disso, o aumento das precipitações em conjunto com uma má distribuição dos recursos naturais - caracterização de rios, como o Tietê, provocam enchentes e a perda da identidade social dos miseráveis que abrigam nessas porções das grandes cidades.

Além das ilhas de calor, temos o efeito estufa, provocado pela liberação de gases tóxicos ao ambiente (Sudo, 1984). O equilíbrio entre homem e natureza, está tornando-se impossível, devido ao citi markim, bem como a forma como a mercadoria – cidade e ambiente – são transformados. Outrossim, temos que lembrarmos as modificações antrópicas provocadas nos geossistemas, nos biomas naturais, nas zonas (inferiores e superiores) em todo o país, bem como em escalas mundiais, pois tais processos (re)produzem diferentes manifestações na natureza, como o *El Niño*, *La Niña*, furacões, maremotos, etc.

Proposições metodológicas, bem como estudos de diferentes cientistas tem possibilitado entendermos tais questões como: Aziz Ab'saber, Monteiro, Tricard, Bertrand, Santa'Ana Neto, Sposito, Santos, Oliveira, Andrade, Castro, Mamigoniam, Harvey, Rodrigues, Carlos, dentre outros, os quais acenam para alguns postulados geográficos devem serem apreendidos, para que consigamos promover a reversão desses problemas ambientais, quer seja na cidade, ou no campo, como a agricultura sustentável, o aproveitamento das potencialidades naturais, cujo terceiro milênio apontam na direção da água como recurso indispensável.

Para concluir, a aplicação da Teoria de Gaia hoje, ainda é uma utopia, embora com mecanismos de controle da ação antrópica, com a educação ambiental e a participação de geógrafos em diferentes órgãos de gestão dos recursos naturais, humanos, etc... possibilitarão atenuar diferentes problemas de escala local que afetam o global, ou seja, a necessidade de uma visão holística da natureza e de suas potencialidades.

#### Referências Bibliográficas

- ANDRADE, Manuel Correia de. **A Formação territorial do Brasil**, São Paulo: Hucitec, 1998
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**, São Paulo: Contexto, 1985.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e indústria**, São Paulo: Contexto, 1988.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Paixão da terra: ensaios críticos e de ecologia**. Rio de Janeiro: Rocco/Socii, 1984.
- LOMBARDO, Magda. **Ilhas de calor em São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1986.
- MARTINS, José de Souza. **O cativo da terra**. São Paulo, Hucitec, 1979.
- MONTEIRO, Carlos Augusto Figueiredo. **A questão ambiental no Brasil (1960-1980)**, São Paulo: IGEO/USP, 1978.
- MONTEIRO, Carlos Augusto Figueiredo. **Teoria e clima urbano**. São Paulo: IGEO/USP, 1976.
- MONTESSORO, Cláudia Cristina Lopes. **Shopping-center e reestruturação urbana em Presidente Prudente**. 1999. Dissertação (Mestrado) Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar**. Campinas: Papyrus, 1988.
- OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma (re)ligião**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978
- PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**, 2. ed. São Paulo, Brasiliense, 1978. (Cap. I, II e III).
- RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas cidades brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1988.
- SANTOS, Fernando José Xavier dos. **Os camponeses de Laranjeiras**. 1999. Dissertação (Mestrado) Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 1999.
- SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**, 2ª edição, São Paulo, Hucitec, 1996.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Urbanização e Produção das cidades**, Curso de Pós-Graduação em Geografia, FCT/UNESP, 1998 (aula)
- SPOSITO, Maria Encarnação. Beltrão. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Contexto, 1988.
- SUDO, Hideo. O efeito estufa e suas implicações geográficas. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 7, , p.p. 13-17 1984.