



Estratégia

CONCURSOS

Aula 00

Políticas Públicas e Realidade Brasileira p/ APO-MPOG

Professor: Rodrigo Barreto

AULA 0

SUMÁRIO	PÁGINA
1. Desenvolvimento urbano brasileiro: o crescimento das cidades, a infraestrutura urbana e os serviços públicos	1
2. Questões comentadas	39
3. Lista de questões	50
4. Gabarito	57

1. Desenvolvimento urbano brasileiro: o crescimento das cidades, a infraestrutura urbana e os serviços públicos.

Conforme o Atlas Nacional do Brasil Milton Santos, a urbanização é um processo que concentra cada vez mais contingentes populacionais em espaços relativamente restritos do planeta. Atualmente 60% da população mundial vivem em aglomerados urbanos, enquanto que no Brasil esse montante já passa da casa dos 80%.

A urbanização brasileira se deu, de modo geral, desigual, expandindo poucas cidades de maneira concentrada – concentrando riqueza e população nelas -, multiplicando pequenos centros urbanos que, majoritariamente, abrigam uma força de trabalho pouco qualificada e, em muitos casos, ligadas às atividades primárias.

No desenvolvimento da rede urbana brasileira, pode-se observar um alto grau de permanência dos centros de maior

hierarquia, com dez aglomerações urbanas classificadas como metrópoles, que reforçam sua atuação e continuam se mantendo como as principais cabeças da rede urbana do Brasil. As metrópoles, que representam macrocefalias urbanas, são pontos preferenciais de convergência das redes mais modernas, em especial as de comunicação e informacionais. Elas possuem também grande concentração populacional e extensas áreas de influência, drenando a produção de suas regiões (hierarquizadas).

No topo do sistema urbano, além da cidade de São Paulo, são grandes metrópoles nacionais o Rio de Janeiro e Brasília. Completam o quadro de metrópoles Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Goiânia. Essas aglomerações concentravam 34% da população em menos de 3,5% dos municípios do país em 2008. Ressalta-se que além dessas grandes metrópoles, registra-se atualmente cerca de cinquenta regiões metropolitanas no Brasil.

É ainda marcante na organização espacial do Brasil, a ampliação e o adensamento das redes urbanas no território, ainda de acordo com o citado Atlas. Embora a urbanização ainda permaneça bastante concentrada no litoral, o tamanho dos centros reflete as mudanças na divisão territorial do trabalho, com a descentralização produtiva e o gradual aumento dos níveis de urbanização no interior do país. O atual quadro urbano brasileiro reflete características acumuladas ao longo do tempo, mas agrega novas funções, vinculadas a elementos de natureza econômica, política, social e cultural.

Na rede urbana da região Norte, os dois principais centros, Manaus e Belém, são protagonistas de transformações no espaço regional. Manaus retraiu sua área de influência com a mudança na rede de Porto Velho, que passa a se relacionar preferencialmente com Brasília e São Paulo; e Belém perdeu áreas de influência no Tocantins e Maranhão, em função do fortalecimento das capitais Palmas e São Luís. Outra transformação significativa na rede urbana brasileira ocorre no Centro-Oeste, a partir de Goiânia e Brasília, duas redes que se fortalecem e se complementam, comandando um amplo território que se estende ao sul do Pará, engloba Tocantins, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, noroeste de Minas Gerais e alcança a região de Barreiras, na Bahia.

Essas duas aglomerações guardam, entretanto, suas especificidades. Brasília é fruto da ação do Estado, atingindo o topo da hierarquia urbana após 50 anos de sua criação, classificando-se como metrópole nacional. Já Goiânia constitui uma das mais novas capitais do País e, devido a seu rápido crescimento, é denominada, conforme Moysés, de metrópole precoce. Sua rede demonstra grande capacidade de articulação intra e inter-regional, apresentando-se como centro de grande expressão na articulação de uma agricultura cada vez mais modernizada. Sua localização facilita o acesso a importantes estados, como Mato Grosso, São Paulo e Minas Gerais, além de interligar Goiás.

A rede urbana com maior status é a da cidade de São Paulo. Ela apresenta hierarquia sobre mais de mil outros municípios subordinados e uma área de abrangência com quase 2,5 milhões de quilômetros quadrados. A segunda metrópole com maior hierarquia

é Brasília, apresentando uma influência sobre cerca de 1,8 milhões de quilômetros quadrados. Dentre as metrópoles, a que apresenta menor influência é a cidade do Rio de Janeiro com menos de 150 mil quilômetros quadrados.

Todavia, a expansão da rede metropolitana de São Paulo em direção ao Rio de Janeiro configura o eixo urbano mais importante do país. Esse “macroeixo” possui uma complexa estrutura que inclui a presença de equipamentos de alta tecnologia nos serviços financeiros e administrativos, na infraestrutura de transportes, nos processos de produção industrial e na existência de um amplo mercado de consumo.

De acordo com Moura, registra-se uma descentralização urbana com atenuação relativa das macrocefalias, com a redução do ritmo de crescimento e expansão das cidades muito grandes e grandes. Ao mesmo tempo, centros intermediários, detentores de um papel regional e local importante, são mais numerosos, representando a face nova da “reconcentração” urbana. Assim, o Brasil fica inserido em diversas redes urbanas, organizadas por funções e fluxos ora modernos ora tradicionais, que se superpõem no território.

Outra característica marcante da atual rede urbana brasileira é a “refuncionalização” por meio da qual centros intermediários assimilam novas funções, que anteriormente ficavam restritas às cidades de maior hierarquia. Assim, a rede urbana brasileira tem se tornado cada vez mais complexa, com maior número de centros garantidores do fluxo da produção. Por essa razão, a hierarquia

urbana cada vez mais passa a ser medida pela intensidade dos relacionamentos entre os lugares do que pela presença de funções sofisticadas.

De acordo com Oliveira Vianna, “o urbanismo é condição moderníssima da nossa evolução social. Toda a nossa história é a história de um povo agrícola, é a história de uma sociedade de lavradores e pastores. É no campo que se forma nossa raça e se elaboram as forças íntimas de nossa civilização. O dinamismo da nossa história, no período colonial, vem do campo. Do campo, as bases em que se assenta a estabilidade admirável da nossa sociedade no período imperial”.

Durante a colonização, as cidades, ou seus princípios, eram, conforme Milton Santos, a emanção do poder longínquo, ou seja, relacionam-se os primeiros elementos constituidores das cidades à Portugal. Segundo Filho, foram elementos do início da urbanização na Colônia, a que ele chama de “sistema social da Colônia”, a organização político-administrativa, considerando-se as capitanias e o governo-geral; as atividades econômicas rurais (agricultura de exportação e subsistência) e as camadas sociais e as atividades econômicas tipicamente urbanas (comércio, mineração, ofícios mecânicos, etc.).

Todavia, ainda conforme Santos, a urbanização somente demonstra algum desenvolvimento a partir do século XVIII, quando a casa na cidade passa a constituir a principal propriedade dos senhores de engenho e fazendeiros, e não mais as propriedades rurais. Foi ainda necessário mais um século para que a urbanização

atingisse maturidade e ainda mais um século para que tomasse forma semelhante ao que conhecemos atualmente. O índice de urbanização, em verdade, pouco se alterou entre o fim do período colonial até o fim do século XIX, e cresceu menos de quatro pontos percentuais entre 1890 e 1920, quando alcançou 10,7% do total populacional brasileiro, de acordo com tal autor. Apenas vinte anos depois esse percentual praticamente triplicou.

Santos identifica, no desenvolvimento da urbanização no Brasil, dois momentos: o primeiro com o desenvolvimento da produção cafeeira no Sul e Sudeste e o segundo a partir da industrialização, que culmina, em 1970, com uma taxa de população urbana maior do que a rural. O primeiro momento compreende os últimos decênios do século XIX e perdura até 1930, quando a base da economia das capitais brasileira era fundamentada na agricultura. Esse quadro se compõe a partir do êxito da produção de café, com o estado de São Paulo se tornando o polo dinâmico de uma vasta área, abrangendo os estados ao Sul e incluindo partes do Rio de Janeiro de Minas Gerais. Isso ocorre concomitantemente à implantação de estradas e à melhoria e expansão dos portos, o que contribuiu para o aumento da capacidade de mobilidade dentro do território brasileiro e mesmo de integração intra e inter-regional. Contudo, essa integração ainda era limitada, participando dela apenas parcela do território e da população nacional.

Pode-se ainda apontar outros momentos no processo de urbanização. O primeiro iria até a década de 1950, pois até então a urbanização ainda se mostrava incipiente, embora já estivesse ocorrendo. O outro se daria a partir de 1950 com a intensificação do

processo de urbanização, que se acentua em meados dos anos 1960, impactado pelo grande êxodo rural, com a saída de nordestinos e nortistas rumo ao Sudeste e ao Sul. O Sul e, principalmente, o Sudeste tiveram seu período de maior incremento urbano até 1980, e, desde então, embora ainda vejam seu nível de urbanização aumentar, o ritmo já não se dá com a mesma intensidade. De 1980 até 2010, as regiões que mais se urbanizaram foram o Nordeste e o Centro-Oeste, tendo em vista que naquelas regiões a urbanização já havia ocorrido.

Baseando-se na dinâmica anteriormente descrita, a industrialização no Brasil se desenvolve, tendo evidente posição destacada a de São Paulo nesse processo. A partir de 1930, pode-se identificar um novo contexto em relação ao desenvolvimento urbano brasileiro. O novo contexto político, com a chegada de Vargas ao poder, possibilita a impulsão da industrialização, permitindo que esta ganhe um fundamental destaque na dinâmica urbana brasileira. A industrialização gerou transformações em diversas ordens, pois implicava a necessidade de maior integração, os novos postos de trabalho e o surgimento de cidades em torno das indústrias.

A partir de então, a lógica de industrialização prevalece, com a criação de atividades industriais, formando um amplo mercado nacional, além dos esforços para integrar o território de maneira mais consolidada, o que passa a ter maior intensidade nas décadas 1940 e 50. A industrialização enquanto nova base econômica daquele momento foi além das dinâmicas locais e regionais, situando-se em escala nacional. Em razão dessa situação, tem-se, a

partir de então, um nível de urbanização mais envolvente e presente no território brasileiro, em que passa a ocorrer o crescimento demográfico constante nas cidades médias e grandes; incluindo-se nesse processo as capitais estaduais.

Durante as décadas de 1940 a 1980 ocorre no Brasil uma inversão quanto o lugar de residência, se rural ou urbano, da população. Em 1940, a taxa de urbanização era de 26,35% e alcança, em 1980, 68,86%, conforme Santos. Além disso, nessas quatro décadas, a população total brasileira se vê triplicada, ao passo que o tamanho da população urbana é praticamente aumentado em sete vezes e meia. De 1960 a 1980, a população urbana aumenta em quase 50 milhões de novos habitantes. Somente entre 1970 e 1980 incorpora-se ao contingente urbano uma massa de pessoas comparável ao que era o total da população urbana em 1960. É a partir da década de 1970 que se identificam níveis maiores de população urbana do que de população rural, quando 56% dos brasileiros moravam em áreas urbanas.

VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL DO BRASIL (em mil habitantes)

40-50	10 618	25,69%
50-60	18 247	35,12%
60-70	22 948	32,69%
70-80	25 960	27,87%
40-80	77 873	188,43%

VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA DO BRASIL (em mil habitantes)

40-50	7 892	72,46%
50-60	13 173	70,13%
60-70	20 949	65,55%
70-80	29 108	55,01%
40-80	71 122	653,03%

Ainda de acordo com Santos, o forte movimento de urbanização, verificado ao fim da Segunda Guerra Mundial, se deu ao mesmo tempo em que houve um forte crescimento demográfico, resultante de uma alta taxa de natalidade e da queda da mortalidade, cujas causas são a melhoria nos sistemas sanitários e de saúde, a relativa melhoria no padrão de vida e a própria urbanização, que se relaciona aos fatores antes apresentados.

Rossini descreve esse fenômeno de explosão demográfica, mostrando que, entre 1940 e 1950, a taxa bruta de mortalidade era de 20,6% e a de natalidade 44,% (ou seja, morria e nascia muita gente); sendo que, entre 1950 e 1960, tais índices se encontram em 13,4% e 43,3%, respectivamente, (ou seja, nascia muita gente, morrendo muito menos).

Somam-se, como elemento fundamental, ao processo de urbanização as migrações internas. Os empregos gerados a partir do processo de industrialização junto ao desejo das populações que migravam de melhorar de vida fizeram com que grandes contingentes populacionais deixasse o interior do país rumo às cidades. Devemos ter em mente, primeiramente, o que vem a ser um movimento migratório interno, então vamos definir essa situação. Movimento migratório interno é o fluxo de pessoas dentro de um determinado país, ou seja, é o movimento (compreendido geralmente de forma macro) que se dá levando-se em consideração apenas os limites de um país.

Muitas razões fazem com que as pessoas sejam levadas a migrar, por exemplo, questões econômicas (como a possibilidade de melhorar de vida, arrumando um emprego em outro local), questões ambientais (aqueles que fogem da seca para regiões menos hostis ou aqueles que migram sazonalmente de uma região para outra a fim de aproveitar o melhor clima para plantar), catástrofes naturais (aqueles que deixam um determinado bairro ou uma cidade e se deslocam fugindo de situações penosas tais como enchentes, tornados ou erupções) e até fatores individuais (como os que saem de um local em razão de se casar e estabelecer residência em outro).

As migrações não são fenômenos recentes na humanidade, na verdade, na história podemos ter contato com relatos sobre vários tipos de povos nômades ou povos que migravam buscando conquistar novos territórios ou ainda de mudanças dentro de uma região buscando melhores locais para agricultura. Apesar disso, o

geógrafo Milton Santos entende que as migrações podem ser consideradas uma “expressão espacial dos mecanismos de modernização”, ou seja, o fenômeno do deslocamento das pessoas no espaço está ligado aos mais diversos fatores do mundo moderno e da contemporaneidade. Eu diria que o fenômeno da migração não é exclusivo da modernidade, contudo está relacionado às demandas e as características da época. Assim, podemos dizer que as migrações se adaptam ao seu tempo, modificando-se à medida que se modifica o mundo. No Brasil a grande migração interna dos anos 1960-70 esteve diretamente relacionado à modernização produtiva e espacial. A migração interna teve grande impacto na urbanização do Sudeste e do Sul até fins da década de 1970 e, paralelo à diminuição de sua intensidade, outras regiões passaram a assistir níveis crescentes de urbanização.

O êxodo rural é um importante tipo de migração interna e se dá com a saída de pessoas do campo para a cidade. Enganam-se os que acham que o êxodo rural só se deu no Brasil com a saída de nordestinos para o Sudeste, buscando empregos e melhores condições de vida. Na realidade, esse fenômeno não é tão recente aqui, tendo ocorrido em diversas situações e de diversas maneiras em nossa história. O que acontece é que durante o século XX houve o chamado grande êxodo rural com a saída de retirantes nordestinos, fugidos da seca e da pobreza que assolavam suas cidades, para as cidades do Sudeste – sobretudo Rio de Janeiro e São Paulo.

Desde o governo Vargas, passando por JK e chegando ao período militar, o Sudeste recebeu o maior volume de investimentos

e, assim, com a industrialização e a modernização crescentes no Brasil, essa região viu os postos de trabalho e a necessidade de mão de obra crescer exponencialmente. Empregos eram gerados tanto na indústria quanto no setor terciário. A abertura econômica ao capital internacional possibilitou a chegada de grandes indústrias multinacionais, como montadoras de veículos, ao país que se instalaram em cidades como São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema, Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Somadas a essas empresas, as estatais também tiveram grande importância nesse processo, devido a grande necessidade de trabalhadores que havia.

Ao mesmo tempo em que o Sudeste se desenvolvia, o Nordeste sofria com a seca, com a escassez de alimentos e a falta de postos de trabalho. Com essa situação penosa, os nordestinos viam no Sudeste um “oásis” onde conseguiriam melhores condições de vida. Agora, prestem atenção: além desses componentes econômicos, sociais e climáticos, também devemos ter noção de que fatores culturais influenciaram a migração de nordestinos para a região. Emissoras como Globo, Record e Tupi propagavam um estilo de vida “dourado” e pintavam o Rio de Janeiro e São Paulo como cidades prósperas, quase não fazendo menção aos seus problemas sociais. Essa ilusão fez com que muitos nordestinos abandonassem tudo o que tinham, subissem em paus-de-arara, atravessassem quilômetros de terra batida, embaixo do Sol escaldante, até chegar aos seus destinos. O problema é que esses destinos quase nunca eram os paraísos que imaginavam e a vinda desenfreada dessas pessoas acabou gerando uma massa de excluídos, sem habitação digna, trabalhando em condições cruéis e longe de seus familiares.

O êxodo rural fez um duplo movimento, pois diminuía a população residente no interior e aumentava a população urbana.

Outra migração histórica, importante de se destacar, envolvendo nordestinos se deu quando estes saíram de sua região em direção ao Norte do país. Durante a Segunda Guerra Mundial, havia uma enorme demanda não atendida por borracha e, por essa razão, o governo brasileiro alistou um enorme contingente de trabalhadores para trabalhar na produção de borracha a fim de atender os Estados Unidos, já que o Japão havia cortado o envio de borracha aos norte-americanos. Com isso milhares de brasileiros – principalmente os nordestinos – foram enviados ao norte do país para trabalhar nos seringais amazônicos.

No final de 1941, os países aliados viram a guerra consumir seus estoques de matérias primas estratégicas e nenhum caso era mais alarmante que o da borracha. A entrada do Japão no conflito determinou o bloqueio definitivo dos produtores asiáticos de borracha. Em 1942 o Japão detinha mais de 97% das regiões produtoras do Pacífico, tornando crítica a disponibilidade desse produto para indústria bélica dos aliados. A soma desses fatores deu origem no Brasil à chamada Batalha da Borracha.

Entretanto, naquela época, só havia cerca de 35 mil seringueiros em atividade com uma produção de aproximadamente 16 mil toneladas na safra de 1940-41. Seriam necessários ao menos mais 100 mil trabalhadores para elevar a produção a 70 mil toneladas num menor espaço de tempo. Para alcançar esse objetivo, iniciaram-se negociações entre os governos brasileiro e

norte-americanos, culminando na assinatura do Acordo de Washington. Como resultado, ficou estabelecido que o governo americano passaria a investir maciçamente no financiamento da produção de borracha amazônica. Em contrapartida, caberia ao governo brasileiro o encaminhamento de grandes contingentes de trabalhadores para os seringais - decisão que passou a ser tratada como um heroico esforço de guerra.

No papel, o esquema parece simples, mas a realidade mostrou-se muito mais complicada quando chegou o momento de colocá-lo em prática. Aqueles eram os primeiros soldados da borracha, simples retirantes que se amontoavam com suas famílias por todo o Nordeste, fugindo de uma seca que teimava em não acabar e os reduzia a miséria. Mas aquele primeiro grupo era, evidentemente, muito pequeno diante das pretensões americanas. Em todas as regiões do Brasil, aliciadores tratavam de convencer trabalhadores a se alistar como soldados da borracha e, assim, auxiliar a causa aliada. Assim, os soldados da borracha foram formados majoritariamente por migrantes nordestinos, mas também por de outras regiões.

Percebam que o Nordeste foi, por muito tempo, uma região de repulsão populacional, já que as pessoas saíam de lá para outras regiões e não o contrário. As razões, como já conversamos, são muitas: seca, falta de trabalho, alimentos, dinheiro, a busca por condições mais dignas de vida, etc. Volto a repetir que esses fenômenos não se circunscrevem a questões econômicas, envolvendo também fatores culturais, sociais e climáticos. Já as

idades para aonde as pessoas se dirigiam são chamadas de cidades de atração populacional.

Para fixar: as cidades grandes exerceram um enorme fascínio nos moradores do campo e a saída destes para aquelas se deu comumente em países subdesenvolvidos. Entre as causas principais desse movimento migratório estão a falta de condições de vida (falta de escolas, de saneamento básico, de hospitais, de moradia digna), a mecanização da agricultura, as secas, a concentração de terras, o desenvolvimento urbano, etc. Os movimentos migratórios em direção ao Sudeste tiveram considerável importância na formação espacial brasileira, contudo as políticas públicas não se mostraram eficazes e o que se viu foi o aumento do caos urbano (problemas no transporte, moradia, saneamento básico, etc.).

Parcela considerável de nordestinos que foram ao Sudeste não conseguiu melhorar consideravelmente sua condição, acabando desempregados, sem acesso aos serviços públicos e relegados a periferia. Essa situação gerou um aumento considerável dos problemas sociais urbanos, como a expansão das moradias irregulares e o aumento dos moradores de rua. A grande maioria dos nordestinos e nortistas que rumaram em direção ao Sudeste e ao Sul não conseguiram encontrar condições satisfatórias de emprego, ou seja, a maior parte dessas pessoas ou ficaram subempregadas ou ficaram desempregadas. Diante de tal situação, houve um aumento considerável de favelas, que, como vocês sabem, ocorreu de forma desordenada e descontrolada. Por muitos anos, as favelas foram deixadas de lado pelo poder público.

Durante a década de 80 e principalmente na década de 1990, houve queda considerável desses grandes fluxos migratórios e atualmente eles se tornaram movimentos mais localizados. O Nordeste se desenvolveu e é cada vez mais comum que os nordestinos busquem oportunidades em suas próprias regiões. Além disso, tem se tornado comum o movimento de saída de pessoas das grandes cidades em direção às cidades médias ou mesmo pequeno, buscando fugir da violência e do estresse, além da procura por mercados não saturados, o que se relaciona com a descentralização industrial experimentada nos últimos anos.

Outro ponto em relação às migrações internas são aquelas que cotidianamente ocorrem. É muito comum nas grandes cidades que grande parte de seus trabalhadores seja oriunda de outras cidades (menores) e que eles façam o deslocamento de uma cidade para outra diariamente. Essa espécie de migração interna é chamada de pendular, possuindo dinâmica própria em cada região. Um exemplo que poucas vezes nos lembramos ao citarmos a migração pendular é o caso dos boias-frias. Normalmente, os boias-frias moram em uma cidade pequena e se deslocam até a fazenda diariamente. Chamo atenção para esse ponto, pois caso o examinador afirme que as migrações pendulares ocorrem apenas urbanamente, vocês deverão marcar que é falso.

Fica evidente, diante do exposto, que as migrações internas tiveram papel de destaque no processo de urbanização brasileira, consistindo, nesse sentido, em um reflexo das mudanças no sistema produtivo. Atualmente, a população urbana do Brasil representa 84,4% do total, de acordo com o Censo de 2010, de forma que a

taxa é a maior da série histórica, iniciada em 1960 pelo IBGE. Em 2000, a população urbana representava 81,2%. De lá para cá, houve aumento de 23 milhões de pessoas vivendo nas cidades do país, fora da zona rural. A população rural brasileira encolheu em 2 milhões de pessoas no período.

Nos últimos 30 anos, o Brasil acomodou sua crescente população tanto com o crescimento de cidades já existentes quanto com o surgimento de novas. De acordo com estimativas da ONU, a totalidade do crescimento populacional, que ocorrerá nas próximas três décadas, será nas cidades, quando a taxa de urbanização esperada do país excederá 90%. Isso significa que as aglomerações urbanas devem receber cerca de 60 milhões de novos habitantes nos próximos trinta anos. Não podemos deixar de ressaltar que, apesar de o crescimento acontecer em praticamente todo o território nacional, ele se dá de modo bastante desequilibrado. Aliás, anota-se que historicamente a urbanização brasileira não se deu de forma planejada, sendo, portanto, desorganizada e desarmônico.

Em termos geográficos, nos últimos trinta anos, o crescimento populacional tem sido mais intenso nas Regiões Norte e Centro-Oeste, enquanto tem sido mais lento no Sudeste e Sul, posto que um rápido crescimento urbano ocorreu anteriormente, conforme vimos. Esse crescimento não usual, particularmente na Região Centro-Oeste, pode ser devido a alguns fatores, tais como: um maior crescimento tecnológico nessa região, distinto grau de migração rural-urbana, mudança nos papéis das cidades na região, ou maior dificuldade na formação de novas cidades, forçando a população urbana a estabelecer-se nas cidades já existentes. O

rápido crescimento das cidades do Centro-Oeste é paralelo a mudanças na composição industrial dessas economias, com exceção de Brasília, que deve seu crescimento ao papel como economia do Brasil.

Conforme anotam Motta e Ajara, ainda sobre os últimos trinta anos, o processo de urbanização no Brasil teve continuidade, apresentando-se de modo heterogêneo pelo território nacional – algumas regiões cada vez mais se urbanizam, enquanto outras permanecessem extremamente rurais ou precárias de serviços urbanos. Todavia, pode-se dizer que a urbanização que se deu após a época dos grande êxodos rurais é mais equilibrada, tendo em vista que se freou a explosão urbana do Sudeste e Sul, observando-se níveis maiores de urbanização no Nordeste e Centro-Oeste.

Além disso, nesse período, o Brasil tem experimentado a interiorização do fenômeno urbano, o que fica evidente se observarmos a evolução da urbanização no Centro-Oeste – tal situação é relacionada em alguns estudos com a existência de áreas de fronteira econômica e o desenvolvimento da agroindústria. Destaca-se ainda o crescimento das cidades médias, a periferização dos centros urbanos e a formação e/ou consolidação de aglomerados urbanos. Esses elementos se relacionam diretamente ao fenômeno da descentralização industrial e à consequente interiorização da violência.

Outro ponto que merece ser destacado é o da mobilidade urbana, já que a mobilidade de pessoas e de mercadorias nos centros urbanos afeta diretamente a qualidade de vida da

população, com as externalidades geradas na produção e no transporte, além do desempenho econômico das atividades urbanas. Os sistemas ineficientes de mobilidade urbana aumentam as desigualdades socioespaciais e pioram as já frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano.

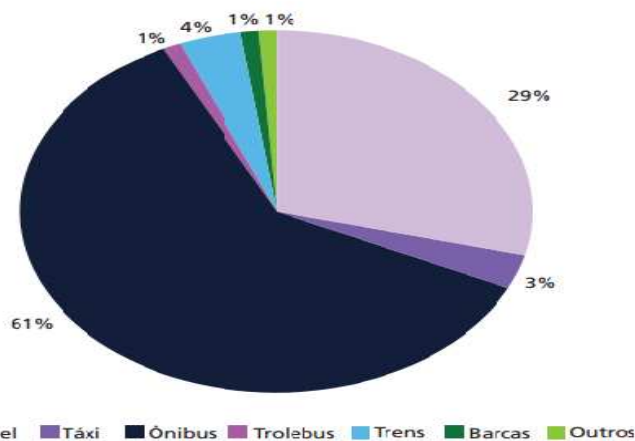
O atendimento às necessidades sociais e econômicas população exige seu deslocamento no espaço, o que pode se dar a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados. Nas economias em desenvolvimento, como a do Brasil, as pessoas que moram nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia, conforme estudo do Ipea, valor que corresponde à metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos. Conforme Vasconcellos, tais deslocamentos se realizam com maior ou menor nível de conforto, segundo as condições específicas nas quais se realizam, implicando consumos de tempo, espaço, energia e recursos financeiros e a geração de externalidades negativas, como a poluição do ar, os acidentes de trânsito e os congestionamentos.

Com o intenso crescimento urbano no Brasil a partir da década de 1950, diversas cidades, bem como regiões metropolitanas, apresentaram sistemas de mobilidade com baixa qualidade e alto custo, impactando negativamente a vida das pessoas e os custos econômicos e ambientais para a sociedade. Essa grande transformação na mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, ocorrida a partir da década de, associou o processo de urbanização ao aumento do uso de veículos motorizados, tanto os automóveis

quanto os ônibus, resultantes de políticas de Estado que priorizou o investimento na indústria automobilística.

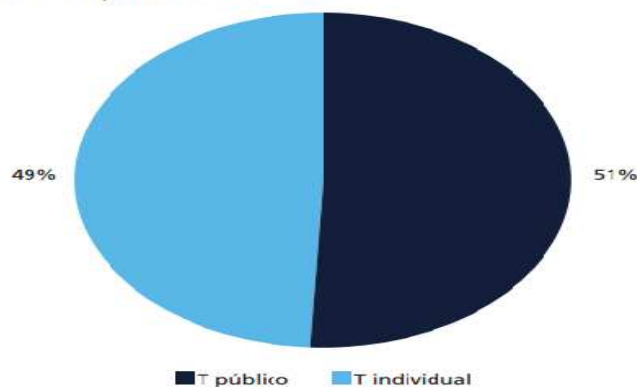
Nesse contexto, as cidades ao longo do tempo mudaram de uma mobilidade essencialmente pública e movida à eletricidade (o bonde e o trem) para outra que mistura a mobilidade pública e privada e depende essencialmente de combustíveis fósseis. Isto vale até mesmo para as metrópoles que implantaram serviços metroferroviários desde os anos 1970, já que estes respondem por uma pequena parcela das viagens urbanas.

GRÁFICO 2
Mobilidade nas áreas metropolitanas do Brasil – 1977



Fonte: GEIPOP; áreas: São Paulo, Rio, B. Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

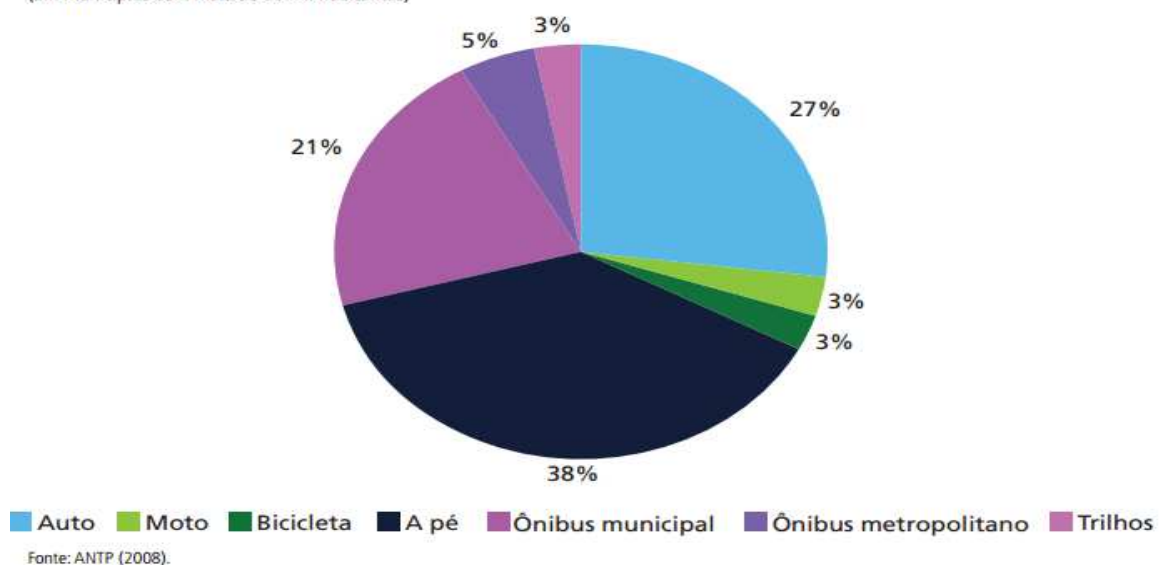
GRÁFICO 3
Mobilidade nas áreas metropolitanas do Brasil – 2005



Atualmente, a mobilidade urbana dos grandes centros urbanos brasileiros é caracterizada por um intenso uso do transporte individual motorizado com todos os efeitos que isso representa na vida da população, ou seja, com todas externalidades negativas que isso pode gerar. Nas cidades com população acima de 60.000 habitantes, por exemplo, de acordo com o Ipea, a frota circulante no ano de 2007 era de 20 milhões de veículos, sendo 15,2 milhões automóveis e veículos comerciais leves (75,2%). Nas áreas urbanas desses municípios, são realizadas por dia cerca de 148 milhões de deslocamentos. As pessoas fazem em média 38% dos deslocamentos a pé, 30% por transporte coletivo e 27% por automóvel. No transporte coletivo, os ônibus atendem à maior parte dos deslocamentos (89%). Tal padrão de mobilidade baseado no uso intensivo de transporte motorizado individual implica uma gama de externalidades negativas para as cidades, em que se destacam os problemas ambientais, as perdas de tempo com os congestionamentos urbanos e o aumento dos acidentes de trânsito.

Divisão modal – 2007

(Em municípios com mais de 60 mil habitantes)



De acordo com o Ipea, os sistemas de ônibus urbanos e metropolitanos são a modalidade de transporte público predominante no Brasil, operando em cerca de 85% dos municípios. Os sistemas de transportes alternativos por vans e mototáxis, que proliferaram nos últimos 15 anos no país, também apresentam altos níveis de ocorrência. Mais da metade dos municípios brasileiros apresentam ocorrência dessas modalidades. Os sistemas de alta capacidade de trens e metrô demonstram baixa ocorrência entre as cidades, se restringindo a poucas Regiões Metropolitanas do país, assim como o transporte hidroviário, que somente tem certa importância nas cidades da região Norte do país.

A alta dependência do transporte rodoviário associada à degradação das condições de trânsito vem causando problemas de mobilidade graves para a população brasileira, traduzidos no ciclo vicioso de perda de competitividade do transporte público urbano rodoviário em relação ao privado. Estímulos a este último associados a aumentos de custos e ausência de políticas de priorização do transporte coletivo acabam gerando perdas de demanda e receitas para os sistemas públicos, impactando a tarifa cobrada, que, por sua vez, gera mais perda de demanda, retroalimentando o ciclo vicioso.

Não podemos nos esquecer de que as manifestações realizadas desde junho de 2013 tiveram como estopim o aumento no preço das passagens de ônibus. Não entendo que esta seja a causa, o que parece evidenciado com a difusão de demandas

apresentadas nas manifestações. As manifestações passaram a ter maior vigor em São Paulo, durante os protestos do Movimento Passe Livre realizaram manifestações contra o aumento das passagens e pela gratuidade dos transportes públicos, pois compreendem que o transporte deve ser um direito social e, portanto, ofertado pelo Estado.

Em poucos dias as manifestações ganharam as ruas do país, encontrando situações de forte repressão policial. O Movimento Passe Livre foi perdendo a liderança inicial das manifestações que logo iriam se caracterizar justamente pela falta de lideranças nítidas, embora os governos tenham buscado intermediários com quem pudessem negociar. Da pauta mobilidade urbana vieram várias outras: corrupção, PECs 33 e 37, violência, educação, saúde e até gente vendendo o Monza 87 apareceu. As redes sociais tiveram fundamental relevância na organização dos manifestantes que cada vez mais heterogêneos saíram às ruas.

O sociólogo Manuel Castells aponta alguma das mesmas características encontradas nas manifestações brasileiras e nas manifestações por mundo afora (Turquia, Egito, México, Espanha, Estados Unidos, etc.). Segundo tal autor, pode-se notar nessas manifestações a falta de lideranças claras; o viés apartidário, com o conflito entre parcelas de manifestantes e membros dos partidos políticos tradicionais; a heterogeneidade dos manifestantes; a violência da repressão policial; as redes sociais como mecanismo de organização e as demandas bastante difusas.

Ainda de acordo com Marcelo Neri, as manifestações podem ser compreendidas como insatisfações da nova classe média refletindo os mesmos problemas pelos quais passava e passa a velha classe média. Para ele, essa nova classe média vem ascendendo nos últimos dez anos e seus membros, que alcançaram melhorias na renda, agora querem a solução para outros problemas, como a mobilidade urbana, a saúde e a educação. Para ele, as condições objetivas de vida dos brasileiros melhoraram, mas talvez, as aspirações dos brasileiros aumentaram mais do que o que foi entregue, gerando uma insatisfação com o sistema e menos contra o que as pessoas observam diretamente em suas vidas.

Diante do exposto, nota-se, portanto, que a oferta de infraestrutura é um indicador fundamental das condições de desenvolvimento de um país. Da mesma maneira, a oferta de disponibilidade ou a sua ausência favorecem ou prejudicam a dinâmica de desenvolvimento econômico e social.

Durante o processo de desenvolvimento socioespacial, os investimentos em infraestrutura criam condições de desenvolvimento socioeconômico em algumas porções do território, enquanto que as ausências ou deficiências infraestruturais em algumas áreas limitam suas chances de desenvolvimento. Por isso, a quantidade e a qualidade da infraestrutura disponível em um determinado país qualificam o processo de desenvolvimento, determinando-o.

A eleição da infraestrutura econômica, social e urbana enquanto eixo de desenvolvimento nacional, parte do entendimento

que o crescimento do país necessita de um correto fornecimento de infraestrutura econômica, social e urbana e, conseqüentemente, de um arranjo institucional que possa promovê-lo, tanto em termos de investimentos públicos ou privados fundamentais para prover o país de infraestrutura adequada, quanto em termos de gestão, compondo uma dinâmica permanente, configurando-se uma política de Estado.

Sendo, portanto, uma política estatal que visa ao favorecimento do desenvolvimento do país, é preciso que o processo de adequação da infraestrutura econômica, social e urbana seja orientado pela promoção, ao mesmo tempo, de eficiência econômica, equidade social e sustentabilidade ambiental, e pela diminuição das desigualdades espaciais, em suas diversas escalas. Em outras palavras, o investimento em infraestrutura deve estar voltado para o crescimento sustentado do país.

Todavia, os investimentos em infraestrutura são investimentos de grande porte, que necessitam de quantias elevadas de verba, o que ocorre por meio de montantes de poupança e/ou financiamento públicos e/ou privados, que acabam se transformando em capital imobilizado, envolvendo ainda custos elevados de operação e manutenção. Desse modo, não somente o investimento inicial possui tendência a ser volumoso, como também gera o comprometimento de recursos para que o mesmo cumpra efetivamente sua função, de forma adequada e com a devida qualidade.

Assim, o processo decisório relativo aos investimentos em infraestrutura, dos quais um país necessita, envolve, entre outros fatores, a compreensão da viabilidade dos investimentos, já que não existe disponibilidade suficiente de recursos para prover todo o território, ao mesmo tempo, de todas as infraestruturas possíveis. Pode também não haver suficiência de recursos para manutenção de tais infraestruturas funcionando com regularidade e adequação. Além disso, não é toda espécie de infraestrutura que precisa se dar homogeneamente em todo o território nacional. Os efeitos gerados e os benefícios trazidos pelos investimentos nessas infraestruturas variam espacialmente, podendo sugerir certa preponderância, ao menos durante determinado período de tempo, de tais investimentos em determinadas regiões, reforçando a concentração espacial das infraestruturas e implicando desigualdades territoriais.

Desse panorama decorre um dilema central acerca da infraestrutura, visto que a implementação de certas infraestruturas se mostra mais viável atendendo a critérios, sobretudo em relação à viabilidade econômico-financeira, em localidades e regiões que por sua posição hierárquica na rede urbana, por seu dinamismo e pelas funções que exercem no território já são melhor equipadas, no que concerne à infraestrutura. Assim, os investimentos em infraestrutura tendem a incrementar a já existente concentração espacial, aumentando as desigualdades socioespaciais.

Ademais, os efeitos benéficos dos investimentos em infraestrutura tendem a dar uma resposta mais consistente em regiões que de algum jeito já são privilegiadas em termos de equipamentos, exercendo um papel de destaque em termos

regionais e locais, atraindo a parte mais ampla e mais qualificada de investimentos públicos e privados.

Assim, o processo de adequação da infraestrutura econômica, social e urbana, dentro da perspectiva de política pública, mostra-se conflitante em razão da universalização de certos equipamentos e serviços coletivos, buscando a cobertura mais ampla possível de todo o território nacional. Ainda há a tensão originada em razão da orientação de investimentos em infraestrutura a partir da adoção de determinados critérios que avaliem a sua viabilidade ou a sua inviabilidade, sem deixar de levar em conta as necessidades e condições específicas das diferentes áreas do território e os efeitos da disponibilização dessa infraestrutura na promoção do desenvolvimento nacional.

Tais conflitos se refletem em uma perspectiva de desenvolvimento a longo prazo, que seja capaz de contemplar e equilibrar, concomitantemente, as necessidades de curto prazo, em razão de déficits de infraestrutura existentes e da demanda progressiva por investimentos.

Deve-se esclarecer que a distinção conceitual entre infraestrutura física, enquanto base sobre o qual ocorre a prestação de serviços, e os serviços de infraestrutura pode também ser realizada para as perspectivas social e urbana. Entretanto, essa distinção é se dá apenas em nível conceitual, valendo somente em certas acepções, uma vez que na prática não existe a possibilidade de se deixar de compreender uma abordagem que integre os equipamentos e suportes físicos de serviços sociais e urbanos,

fazendo-se necessária a adoção de um conceito de infraestrutura social e urbana capaz de incorporar de forma integrada e abrangente tais dimensões.

De tal modo, considerando-se toda a gama de setores e funções que lhes dizem respeito, as infraestruturas sociais e urbanas contém um amplo conjunto de sistemas e suportes à vida cotidiana da população, mais claramente percebidas nas zonas urbanas, implicando equipamentos e suportes físicos, na prestação de serviços e em sua gestão.

A verdade, pessoal, é que a própria concepção do que vem a ser infraestrutura é bastante dinâmica, variando no tempo e no espaço, dependendo de elementos socioculturais e mesmo de condições técnico produtivas existentes. De qualquer forma, a infraestrutura social e urbana das sociedades contemporâneas é resultante de um processo histórico a partir do qual se desenvolveu a compreensão do que são os equipamentos e serviços sociais e urbanos, refletindo o próprio desenvolvimento dos direitos humanos e sociais, além das necessidades básicas socialmente construídas.

Em outras palavras, as concepções de infraestrutura social e urbana, bem como a própria noção de cidadania e os direitos que a ela se atrelam, no mundo contemporâneo, são completamente diferentes das que existiam em períodos anteriores, quando não existia uma sociedade com o nível urbano da atual e quando o entendimento acerca dos direitos sociais se relacionava a uma estrutura social e política marcada por escravidão, patrimonialismo

e pelo que José Murilo de Carvalho define como a inexistência da sociedade civil.

Conforme as noções de cidadania e de infraestrutura social e urbana foram evoluindo, o que reflete, de certo modo, o próprio desenvolvimento socioeconômico e o nível de urbanização dos países, notadamente ao longo do século XX, é modificado o conjunto de sistemas que compõem o panorama da infraestrutura social e urbana, além da demanda por políticas sociais e urbanas capazes de contribuir com a garantia de que toda a população possua acesso às infraestruturas e aos seus respectivos serviços.

Dessa maneira, nas sociedades contemporâneas nas quais o Estado busca desempenhar o papel principal de provedor e/ou de coordenador das infraestruturas, a concepção de infraestrutura tem significância para a agenda pública, informando sobre a própria concepção de Estado, como ocorreu no caso do Estado do Bem-Estar Social. Uma concepção mais restritiva de infraestrutura social e urbana, bem como das necessidades sociais básicas e direitos humanos que ela pretende atender, gera uma demanda menor de investimentos públicos e privados na disponibilidade da infraestrutura no território. Na realidade, a própria adoção de noções que contenham o processo de construção e de conquistas de direitos humanos e sociais implica o aumento da demanda por infraestrutura social e urbana, nas diversas áreas e funções abarcadas por essa noção dinâmica no tempo e no espaço.

Por conseguinte, paralelamente à compreensão construída e compartilhada socialmente de infraestrutura, existe ainda uma

perspectiva institucional e normativa a respeito dessa noção, que se mostra refletida, por exemplo, em estudos técnicos e, principalmente, na legislação nacional e nos acordos internacionais acerca de direitos humanos. No Brasil, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, surge uma noção ampliada, e ainda em curso, de direitos sociais, que passa a constar na ordem jurídica do país, apesar da regulamentação desses direitos ainda se mostrar não concluída.

Com o reconhecimento gradativo desses direitos enquanto direitos universais, novas infraestruturas passam a ser demandadas pela população e devem ser disponibilizadas pelo poder público. Segundo art. 6º da CF/88, “são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”. Acrescentam-se ainda a tais direitos, os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, conforme prevê o art. 7º, que buscam a melhoria da condição social e aos direitos fundamentais previstos na Carta constitucional.

Além de direitos sociais, a CF/88 estabeleceu ainda as diretrizes gerais da política de desenvolvimento urbano, que passaram a ser de responsabilidade executiva do poder público municipal, tendo o objetivo de ordenar plenamente o desenvolvimento das funções sociais da propriedade e da cidade, considerando estas como condicionantes do direito da propriedade privada, tal como estabelecem os arts. 5º e 182.

Em relação aos direitos sociais e à infraestrutura social, a partir das diretrizes e normas gerais constantes na Constituição Federal, destacando-se os arts. 194 a 198 (seguridade social e saúde), o art. 203 (assistência social) e os arts. 205 e 208 (educação), várias políticas nacionais estão sendo construídas gradativamente, o que implica a disponibilização e a aplicação de investimentos direcionados para a oferta de equipamentos e serviços ou ainda para a busca de soluções, visando a prover a população de serviços públicos necessários de infraestrutura.

Pode-se apontar o Sistema Único de Saúde (SUS), o Sistema Único de Assistência Social (Suas), os ciclos dos Planos Nacionais de Educação, o Estatuto da Criança e do Adolescente, o Estatuto do Idoso e a Lei Maria da Penha como exemplos de sistemas e políticas que trazem normatividades correspondentes à concepção do que é infraestrutura social, gerando demandas de recursos e investimentos em equipamentos e suportes sociais para a prestação desses serviços de infraestrutura.

Em relação à questão urbana, com o advento do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 2001, regulamentou-se a situação de política urbana da constitucionalmente previsto, o que garantiu a perspectiva de utilização de novos mecanismos para a devida efetivação da reforma urbana, com a consequente melhora da mobilidade urbana, com o cumprimento da função social da propriedade e da garantia do direito à cidade. Acrescenta-se que, a partir da criação do Ministério das Cidades, em 2003, a estruturação das secretarias nacionais ligadas às políticas urbanas setoriais significou o favorecimento do desenvolvimento de políticas nacionais

de habitação, saneamento básico e mobilidade e transporte urbanos, incorporando-se o entendimento do que este é hoje o núcleo da infraestrutura urbana para efeitos de implementação de tais políticas.

Existe, no ordenamento jurídico-administrativo brasileiro, um conjunto de entendimentos sobre o que é a infraestrutura social e urbana, o que resulta em demandas para o fornecimento e adequação dessa infraestrutura, de maneira a embasar materialmente a prestação de serviços sociais e urbanos. Assim, podemos dizer que se trata de um conjunto amplo de sistemas, funções e serviços que implicam investimentos em equipamentos e suportes físicos, prestação de serviços e gestão de sistemas e serviços, que, integrada e articuladamente, constituem o que vem sendo mais comumente considerado infraestrutura social e urbana.

Uma das principais diferenciações que podemos encontrar na literatura acerca do tema de infraestrutura é a que a distingue em infraestrutura pesada (*hard infrastructure*) ou física, com existência material, e infraestrutura leve (*soft infrastructure*), com natureza mais intangível, imaterial. A infraestrutura pesada seria aquela relacionada aos equipamentos físicos necessários para o funcionamento de uma sociedade moderna, como, por exemplo, as rodovias, as redes de água e esgoto, os aeroportos e os equipamentos de telecomunicações, dentre outros. Já a infraestrutura leve diria respeito às instituições e outros insumos necessários para manter os padrões econômicos, sociais e culturais de um país, como os sistemas de educação, saúde, financiamento, governança, apenas para citar alguns exemplos. Há autores que

chegam a dividir a infraestrutura leve em bens físicos como edificações e equipamentos e sistemas imateriais tais como marcos regulatórios, sistemas financeiros e instituições.

O Banco Mundial, por sua vez, utiliza um outro conceito de infraestrutura que engloba as estruturas de engenharia, os equipamentos e instalações de longa vida útil e os serviços que eles fornecem, os quais pode ser usadas na produção econômica ou pelas famílias. Segundo o Banco, pode-se classificar a infraestrutura em quatro grupos principais, conforme a sua função. Os grupos são: (i) infraestrutura econômica (transporte, energia e telecomunicações); (ii) a infraestrutura social (represas e canais de irrigação, sistemas de água potável e esgotamento sanitário, educação e saúde); (iii) infraestrutura ambiental e (iv) infraestrutura vinculada à informação e ao conhecimento.

A infraestrutura, pessoal, favorece o aumento da capacidade produtiva, melhora a qualidade de vida da população, apresentando, ainda, intrínseca relação com o desenvolvimento econômico. Nota-se que para que haja um crescimento realmente sustentado faz-se necessário que haja também investimentos eficazes em infraestrutura. Desse modo, pode-se afirmar que a infraestrutura consiste em um elemento essencial na geração de ganhos de produtividade, de modo que quando problemas associados à falta de infraestrutura adequada acarretam custos de congestionamento ou externalidades negativas sobre o meio ambiente, os benefícios decorrentes da urbanização são reduzidos. Por isso, entende-se também que os investimentos em infraestrutura visam à correção de desequilíbrios.

Devemos entender também que as várias dimensões de infraestrutura são interligadas. Por exemplo, a melhora na saúde da população decorre do maior e melhor acesso a água potável e do esgotamento sanitário ou da redução no tempo de deslocamento ao trabalho devido a um sistema de transportes mais eficiente. Fica evidente que a melhor infraestrutura contribui para o aumento da produtividade do trabalho, da cidade, da região e da economia como um todo. Além disso, a falta de acesso a uma infraestrutura adequada a preços compatíveis com o nível de renda da população é um dos fatores determinantes para a persistência de elevados patamares de pobreza estrutural.

Destaca-se ainda o papel determinante dos impactos positivos decorrentes do fornecimento da infraestrutura social para a melhora na qualidade de vida e na promoção do desenvolvimento humano, atuando diretamente sobre os componentes do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) relativos à esperança de vida ao nascer e à escolaridade e indiretamente sobre o componente de renda.

Desse modo, a disponibilização eficiente de serviços públicos de infraestrutura é um dos pontos fundamentais das políticas de desenvolvimento econômico e social, sendo necessária inclusive para que ocorra um crescimento sustentado. Nesse sentido, a prestação adequada desses serviços determina substancialmente a produtividade e o desenvolvimento do sistema econômico, ao passo que também contribui para a melhora do bem-estar social. Ou seja, uma adequada oferta de infraestrutura e de seus serviços

correspondentes é indispensável para que o país possa desenvolver vantagens competitivas, alcançando maior grau de especialização produtiva e, conseqüentemente, cresça economicamente e de modo sustentável.

Nesse sentido, os investimentos em infraestrutura aumentam a competitividade sistêmica da economia, melhorando as condições de transportes, de comunicação, de fornecimento de energia, etc. Outrossim, esses investimentos promovem efeitos multiplicadores e dinamizadores nos demais setores, induzindo a outros investimentos. Essa é a razão de se apontar que os investimentos na infraestrutura de uma determinada área fazem com que as demais sejam direta ou indiretamente beneficiadas.

Por isso, diz-se que os investimentos em infraestrutura impactam a economia por meio de canais diretos, como a expansão da capacidade de abastecimento ou o escoamento da produção, e indiretos, com a melhoria na produtividade total dos fatores, gerando o desenvolvimento econômico e social do país. A infraestrutura, seja promovida pelo poder público, seja pela iniciativa privada, tem a capacidade de tornar ainda mais rentáveis, e conseqüentemente mais atraentes, investimentos produtivos, possibilitando uma maior eficiência para o sistema econômico de maneira geral.

Salienta-se, portanto, que cada área da infraestrutura econômica possui impacto direto ou indireto sobre empresas e indústrias. Tais impactos possibilitam a ampliação da capacidade produtiva por meio de custos, tecnologias, capacidade de

distribuição etc. Assim, a melhoria da infraestrutura energética, por exemplo, é capaz de elevar a produtividade das empresas, ampliando o planejamento de longo prazo, além de tornar possível a diminuição em gastos com energia e combustíveis, adotando-se recursos mais eficientes e/ou baratos.

Quando as empresas, em geral, produzem mais, o país de modo também geral é beneficiado por esse ganho de produção e a economia sente positivamente a ampliação de algumas variáveis macroeconômicas tais como: nível de emprego, salários e demanda. Por isso, o aumento da produtividade implica a diminuição de preços dos produtos, aumentado também a demanda por bens e serviços e, por conseguinte, a demanda por mão de obra, gerando empregos. Essa dinâmica traz melhorias na competitividade dos produtos nacionais vendidos dentro e fora do país, gerando um efeito encadeado de crescimento produtivo e econômico.

Uma economia desenvolvendo-se sustentadamente possibilita a adoção de políticas de distribuição e equilíbrio da renda, redução da pobreza, crescimento inclusivo, etc. Essas políticas ainda necessitam da realização de investimentos em infraestrutura, sobretudo urbana e social, sem que se deixe de lado, entretanto, a infraestrutura produtiva ou econômica, responsável por grandes deslocamentos de pessoas e bens, pela difusão e transmissão de conhecimentos e tecnologias e pela provisão de energia elétrica e motriz.

É muito importante que se observe que nos investimentos em infraestrutura os seus impactos têm características bastante

particulares e específicas para cada setor, de maneira que não atuam de forma linear sobre o crescimento. Na realidade, cada setor infraestrutura possui uma capacidade e um formato na promoção do desenvolvimento e, exatamente por isso, é que se devem ser observadas as necessidades e as potencialidades de cada região, a fim de planejar adequadamente as aplicações a serem realizadas.

Além disso, o desenvolvimento da infraestrutura deve ser planejado a fim de que se eliminem ou se diminuam as externalidades negativas. Por exemplo, em relação ao setor de transportes, a provisão de transporte inter-regional pode, em muitos casos, implicar a migração, ampliando ainda mais as desigualdades existentes e ter efeitos deletérios sobre o meio ambiente. De outro modo, a melhora no transporte intra-regional possui a capacidade de promoção do desenvolvimento na região beneficiada. Além do mais, o setor de transportes apresenta estreita correlação com a indústria, de maneira que investimentos no primeiro tendem a transformar o segundo, gerando impactos sobre os insumos, os custos e a disponibilidade.

O poder público também possui o papel típico na regulação econômica de empreendimentos e serviços concedidos, o que se mostra fundamental em razão dos problemas de mercado comuns aos setores da infraestrutura econômica. Assim, a regulação econômica deve estar direcionada para a garantia de um equilíbrio entre a remuneração adequada ao capital investido e a prática da modicidade tarifária, visando à proteção do usuário nos serviços de infraestrutura, implicando ganhos de bem-estar social.

Fica claro, pessoal, que a disponibilização de serviços públicos também vai estar ligada ao processo de desenvolvimento. Oferecer serviços públicos também constituirá indicador de condições de desenvolvimento. Assim, do mesmo modo, a disponibilidade ou ausência podem favorecer ou limitar o processo de desenvolvimento econômico e social.

É importante, ainda, lembrarmos que o próprio Ministério das Cidades reconhece que o modelo de urbanização brasileiro produziu nas últimas décadas cidades caracterizadas pela fragmentação do espaço e pela exclusão social e territorial. O desordenamento do crescimento periférico associado à profunda desigualdade entre áreas pobres, desprovidas de toda a urbanidade, e áreas ricas, nas quais os equipamentos urbanos e serviços se concentram, aprofunda essas características, reforçando a injustiça social de nossas cidades e inviabilizando a cidade para todos.

Grande parcela das cidades brasileiras, por exemplo, abriga algum tipo de assentamento precário, normalmente distante, sem acesso, desprovido de infraestruturas e equipamentos mínimos. Na totalidade das grandes cidades essa é a realidade de milhares de brasileiros, entre eles os excluídos dos sistemas financeiros formais da habitação e do acesso à terra regularizada e urbanizada, brasileiros que acabam ocupando as chamadas áreas de risco, como encostas e locais inundáveis. Por outro lado, em muitas cidades, principalmente em suas áreas centrais, uma massa enorme de imóveis se encontra ociosa ou subutilizada, reforçando a exclusão e a criação de guetos – tanto de pobres que não dispõem de meios para se deslocar, quanto de ricos que temem os espaços públicos –,

realidade que contribui para a violência, para a impossibilidade de surgimento da cidadania.

2. Questões comentadas

1) (Cespe – IRB – 2009) Ainda hoje, verifica-se a polarização exercida pelas metrópoles Rio de Janeiro e São Paulo, por meio da concentração de indústrias e de serviços.

Essa questão induziu muitos candidatos ao erro, por causa do trecho “por meio da concentração de indústrias e de serviços”. Nos últimos anos, houve de fato descentralização industrial e, também, de serviços. Mas não se pode dizer que essa dinâmica alterou a polarização exercida pelas metrópoles apontadas. Questão certa.

2) (Cespe – IRB – 2009) Tal como ocorre com países desenvolvidos e altamente industrializados, no espaço urbano brasileiro predominam as atividades do setor terciário, que emprega a maior a parte da população ativa.

Nos países desenvolvidos há predominância das atividades do setor terciário, tal qual ocorre no Brasil. Questão correta.

3) (Cespe – IRB – 2009) No século XXI, tem-se observado crescente fluxo migratório das cidades médias para as grandes metrópoles nacionais, que ainda se mantêm como os maiores pólos de atração populacional do país.

Na realidade, a dinâmica migratória do século XXI é distinta da que ocorria no século passado. Tem ocorrido uma dinâmica inversa à apontada na questão, ou seja, atualmente verifica-se a saída das grandes cidades para as médias e pequenas. Questão errada.

4) (Cespe – MPOG – 2012) A urbanização do Brasil liga-se, em larga medida, ao forte movimento migratório que, especialmente a partir dos anos 50 do século passado, transferiu para as cidades milhões de pessoas que se viram impelidas a abandonar o campo.

Acho que essa questão não apresenta dificuldade depois do que conversamos ao longo da aula. A questão faz referência ao êxodo rural ocorrido a partir dos anos 50, e intensificado durante os anos 1960-70, quando milhões de pessoas foram em direção ao Sul e Sudeste do país, incrementando consideravelmente sua urbanização. Questão certa.

5) (Cespe – MPOG – 2012) Passa de três dezenas o número de regiões metropolitanas brasileiras, nas quais se concentram mais de um terço dos domicílios urbanos e cerca de 30% da população. Estudos mostram que nas grandes cidades o número de habitantes tende a reduzir-se ou estagnar, ao tempo em que o inchaço populacional se transfere para cidades conurbadas ao redor.

Atualmente há quase cinquenta regiões metropolitanas no Brasil e, segundo dados do PNAD, de fato essas regiões concentram

quase 1/3 de domicílios urbanos e cerca de 30% da população.
Questão correta.

6) (CESPE – IRB -2010) Rede urbana pode ser definida como um conjunto funcionalmente articulado que reflete e reforça as características sociais e econômicas de um território. Em cada região do mundo, a configuração da rede urbana apresenta especificidades. Com relação a redes urbanas no Brasil, julgue os itens a seguir.

O avanço das fronteiras econômicas, como a agropecuária na região Centro-Oeste e a mineral na região Norte, contribuiu para a expansão do sistema de cidades.

O avanço da agropecuária no Centro-Oeste e da mineração no Norte certamente é um fator que contribuiu para a expansão do sistema de cidades, que cada vez mais diminui a separação existente entre a cidade e o campo. Questão certa.

7) (Cespe – MCTI – 2012) A atual estrutura hierárquica urbana brasileira é composta por um sistema metropolitano, um de cidades médias e um de cidades pequenas. Considerando essa estrutura, é correto inferir que, nas últimas décadas, o número de centros regionais tem aumentado, ao passo que as metrópoles regionais tendem a crescer mais que as próprias metrópoles da região Sudeste.

De fato o que tem ocorrido é a chamada “metropolização” de cidades médias, ou seja, aumentaram-se os centros regionais.

Também está correto afirmar que a tendência é que esses centros regionais cresçam mais do que as metrópoles do Sudeste. Questão certa.

8) (Esaf – CGU- 2008 – Adaptada) A urbanização do Brasil contemporâneo fugiu ao modelo característico do chamado Terceiro Mundo, pois que assentado no planejamento e, no geral, atento às necessidades de saneamento básico e de infraestrutura de transporte, moradia e educação, apesar de deficiências pontuais na área de saúde pública.

Pessoal, a urbanização do Brasil foi historicamente sem planejamento. Dessa forma as cidades foram sendo construídas, principalmente no litoral, sem que houvesse atenção às necessidades de saneamento ou de infraestrutura. Dessa maneira, essa assertiva se encontra equivocada. Questão errada.

9) (Esaf – MF – EPPGG – 2013) Não são poucos os problemas causados por uma urbanização demasiado rápida. Em países que entraram na rota da industrialização mais tardiamente, como o Brasil, esses problemas tendem a ganhar notável dimensão, o que implica em desafios de grande monta que precisam ser enfrentados. Nas manifestações populares que levaram milhares de pessoas às ruas de cidades brasileiras, em junho de 2013, uma das bandeiras em pauta, diretamente ligada ao cotidiano das pessoas que vivem nas cidades, foi justamente a questão da

a) mobilidade urbana.

b) reforma política.

c) menoridade penal.

d) extinção do Senado.

e) falta de escolas.

Em 2013, nas manifestações de junho, apesar da diversidade de demandas, a mobilidade urbana foi questão central. Lembrem-se do slogan “não é pelos 20 centavos”. O aumento das passagens em São Paulo foi o estopim para as manifestações. Letra a.

10) (Esaf – MPOG – EPPGG – 2014) Enquanto as duas principais regiões metropolitanas do país perdem a relevância do passado como centro de recepção dos fluxos migratórios internos, emergem centros regionais que, impulsionados pelo dinamismo da economia, atraem crescentes levas de novos moradores, a exemplo de Campinas, Vitória, Uberlândia e Sorocaba.

Primeiramente, é verdade que as duas regiões metropolitanas do país (São Paulo e Rio de Janeiro) estão perdendo relevância em comparação com o passado. Além disso, com o desenvolvimento econômico de outras regiões, como, por exemplo, o Nordeste, há diminuição dos fluxos migratórios internos e também, com a melhoria das condições econômicas, surgem vantagens para empresas, trabalhadores e novos moradores. Podemos destacar

mais um dado interessante: muitos municípios e estados oferecem boas condições tributárias para que empresas sejam atraídas para seu território. Questão correta.

11) (Cespe – Ibama – Analista – 2013) A alocação de investimentos públicos no cenário urbano para áreas tradicionalmente negligenciadas, espaços residenciais normalmente da população mais pobre, bem como a regularização fundiária de favelas e loteamentos irregulares são fatores que tendem a acelerar, eficazmente, a concentração de renda nas cidades.

Na realidade, ocorre justamente o contrário, uma vez que alocar investimentos em áreas negligenciadas traria a desconcentração de renda, e não a concentração de renda das cidades. Questão errada.

12) (IBGE – 2005) O processo de urbanização acelerou-se no Brasil a partir da década de 1960, resultando no crescimento da população urbana e na extensão da rede urbana por todo o território. No entanto, esse processo não foi equilibrado e teve como consequência:

a) o esvaziamento populacional das cidades médias;

b) o esvaziamento das Regiões Metropolitanas;

c) a concentração de população nas cidades médias e pequenas;

d) a concentração de população nas Regiões Metropolitanas;

e) a expansão das cidades pequenas e o esvaziamento das capitais.

Na parte teórica, nós vimos que a urbanização no Brasil se deu de maneira caótica, sem ordenação ou planejamento. Ou seja, nosso processo de urbanização foi desorganizado e desordenado, ocorrendo de modo quase espontâneo. Isso se soma ao fato de que, historicamente, a população se concentrou nas regiões metropolitanas. Nesse sentido, podemos lembrar os intensos fluxos migratórios do século XX. Letra d.

13) (Cespe – IRB – 2004) O país viveu uma explosão urbana derivada de seu processo de industrialização e vem diminuindo, na atualidade, a concentração espacial de sua população, em função dos fluxos migratórios em direção às áreas de fronteira econômica.

Já sabemos que, historicamente, a população brasileira esteve concentrada nas regiões metropolitanas. Ocorre que, com o desenvolvimento de outras regiões e também com a desconcentração industrial que vem acontecendo nos últimos anos, houve certa dispersão de fluxos migratórios em direção a cidades médias e pequenas, o que fez com que a concentração metropolitana diminuísse. Questão correta.

14) (Cespe – IRB – 2004) A atual rede urbana nacional, ainda não totalmente elaborada, caracteriza-se pela integração territorial desigual e atesta a continuidade da modernização industrial vivenciada pelo país.

Muitos alunos marcam errado por causa do trecho “continuidade da modernização industrial”, mas, apesar dos fluxos e refluxos, é verdade que, ao traçarmos uma perspectiva no tempo, tem havido industrialização crescente. Repito: ainda que existam diminuições comparativas de um ano para o outro. Além disso, também há uma integração bastante desigual, o que podemos perceber se compararmos o Sudeste, por exemplo, com o Norte. Questão correta.

15) (Consulplan – IBGE – 2010 - adaptada) Considerando a atuação do Estado no processo de urbanização no Brasil, pode-se afirmar que a ação do Estado deu-se sempre no sentido de intervir para “ajustar a desordem”, por meio do planejamento urbano.

É verdade que existem cidades em que houve planejamento urbano, como é o caso de Brasília e Goiânia. Entretanto, dizer que “deu-se sempre” não é verdade. De modo geral, não há planejamento. Questão errada.

16) (Consulplan – IBGE – 2010 - adaptada) Brasília e sua periferia são a comprovação da consistência do planejamento urbano no Brasil.

Primeiramente, não há consistência no planejamento urbano brasileiro. Na verdade, quase nunca há planejamento. Além disso, a periferia de Brasília está mais ligada à desordem do que ao planejamento. Isso porque essa periferia não fez parte do projeto inicial, sendo fruto de crescimento desordenado, desigualdade de renda e ocupações irregulares. Questão errada.

17) (Cespe – MPOG – Analista de Infraestrutura – 2012)
Sabe-se que, atualmente, mais da metade da população mundial vive nas cidades, o que é fator decisivo para a ampliação dos desafios sociais e ambientais, como a pobreza, a fome e as mudanças climáticas. No Brasil, o processo de urbanização da sociedade, impulsionado pela Segunda Guerra e pela industrialização que avança celeremente desde a Era Vargas, fez-se de forma rápida e não planejada. A despeito dos enormes problemas daí decorrentes, o certo é que o país chegou ao século XXI profundamente alterado, sobretudo quando confrontado com a realidade histórica que o caracterizou desde o período colonial. A respeito dessa situação, julgue os itens que se seguem.

Uma das razões para que a industrialização brasileira acontecesse tardiamente encontra-se na modesta taxa de crescimento da população até os anos 90 do século passado, fato que se reverteu apenas nas duas últimas décadas.

Na verdade, amigas e amigos, é o contrário: a população cresceu bastante até os anos 90. Só no Brasil, da década de 50 até 90, a população mais do que triplicou. As causas da industrialização

tardia estão muito mais relacionadas a contextos econômicos com ênfase em outros produtos, falta de infraestrutura, planejamento governamental, interesse das elites, entre outros, do que com o crescimento populacional. Questão errada.

18) Com mais de 80% de sua população vivendo em cidades, o Brasil contemporâneo demanda políticas públicas para enfrentar problemas que cada vez mais se identificam com a realidade urbana, a exemplo da deficiência em habitação, saneamento, saúde e educação.

Sem dúvida alguma. Com a urbanização e a concentração populacional que ocorre em certas áreas, aumenta-se a necessidade de melhorias em áreas de infraestrutura, tais como habitação, saúde, etc. Questão correta.

19) A urbanização do Brasil liga-se, em larga medida, ao forte movimento migratório que, especialmente a partir dos anos 50 do século passado, transferiu para as cidades milhões de pessoas que se viram impelidas a abandonar o campo.

Vários fatores motivavam pessoas a deixar o campo: as melhores condições de infraestrutura e serviços na cidade, as maiores e melhores chances de emprego, os sonhos do “vencer na vida”, as secas que castigavam o Nordeste, as más condições para produzir no meio rural etc. Nesse cenário, milhões de pessoas migravam do campo para a cidade, aumentando a urbanização e modificando o perfil populacional. Questão correta.

20) (ESAF/MPOG/2014 – EPPGG) Sabe-se que a Revolução Industrial, iniciada em fins do século XVIII, alterou radicalmente o sistema produtivo e as próprias bases da sociedade contemporânea. No Brasil, a histórica imagem de um país essencialmente agrário, com uma sociedade ruralizada ao extremo, começa a desaparecer a partir dos anos 1930, com o surgimento da indústria de base, que se fez acompanhar da rápida urbanização. A esse respeito, é correto afirmar que:

a) a moderna urbanização brasileira se fez de modo relativamente planejado e ordenado, cujo símbolo maior é a construção de Brasília.

b) o fluxo migratório do campo para as cidades, especialmente na década de 1960, deveu-se à conturbação política daquele período.

c) diferentemente do que ocorre hoje, os maiores fluxos migratórios entre os anos 1950 e 1970 dirigiram-se ao Centro-Oeste devido à expansão da fronteira agrícola.

d) a celeridade da urbanização brasileira é constatada pelo IBGE: se, em 1950, em torno de 70% da população viviam no campo, hoje, cerca de 85% vivem em áreas urbanas.

e) o inchaço das cidades traz graves problemas de infraestrutura: no Brasil, por exemplo, os níveis de

saneamento básico são idênticos aos encontrados na África Subsaariana.

O gabarito dessa questão se relaciona com o meu comentário da questão anterior. Como eu havia dito, houve um intenso fluxo migratório caracterizado pela saída das pessoas do campo para a cidade (êxodo rural). Com esse processo, a população deixou de ser majoritariamente rural e passou a ser majoritariamente urbana. Como diz a letra d, em 1950, em torno de 70% da população viviam no campo, hoje, cerca de 85% vivem em áreas urbanas. Letra d.

3. Lista de questões

1) (Cespe – IRB – 2009) Ainda hoje, verifica-se a polarização exercida pelas metrópoles Rio de Janeiro e São Paulo, por meio da concentração de indústrias e de serviços.

2) (Cespe – IRB – 2009) Tal como ocorre com países desenvolvidos e altamente industrializados, no espaço urbano brasileiro predominam as atividades do setor terciário, que emprega a maior a parte da população ativa.

3) (Cespe – IRB – 2009) No século XXI, tem-se observado crescente fluxo migratório das cidades médias para as grandes metrópoles nacionais, que ainda se mantêm como os

4) (Cespe – MPOG – 2012) A urbanização do Brasil liga-se, em larga medida, ao forte movimento migratório que, especialmente a partir dos anos 50 do século passado,

transferiu para as cidades milhões de pessoas que se viram impelidas a abandonar o campo.

5) (Cespe – MPOG – 2012) Passa de três dezenas o número de regiões metropolitanas brasileiras, nas quais se concentram mais de um terço dos domicílios urbanos e cerca de 30% da população. Estudos mostram que nas grandes cidades o número de habitantes tende a reduzir-se ou estagnar, ao tempo em que o inchaço populacional se transfere para cidades conurbadas ao redor.

6) (CESPE – IRB -2010) Rede urbana pode ser definida como um conjunto funcionalmente articulado que reflete e reforça as características sociais e econômicas de um território. Em cada região do mundo, a configuração da rede urbana apresenta especificidades. Com relação a redes urbanas no Brasil, julgue os itens a seguir.

O avanço das fronteiras econômicas, como a agropecuária na região Centro-Oeste e a mineral na região Norte, contribuiu para a expansão do sistema de cidades.

7) (Cespe – MCTI – 2012) A atual estrutura hierárquica urbana brasileira é composta por um sistema metropolitano, um de cidades médias e um de cidades pequenas. Considerando essa estrutura, é correto inferir que, nas últimas décadas, o número de centros regionais tem aumentado, ao passo que as metrópoles regionais tendem a crescer mais que as próprias metrópoles da região Sudeste.

8) (Esaf – CGU- 2008 – Adaptada) A urbanização do Brasil contemporâneo fugiu ao modelo característico do chamado Terceiro Mundo, pois que assentado no planejamento e, no geral, atento às necessidades de saneamento básico e de infraestrutura de transporte, moradia e educação, apesar de deficiências pontuais na área de saúde pública.

9) (Esaf – MF – EPPGG – 2013) Não são poucos os problemas causados por uma urbanização demasiado rápida. Em países que entraram na rota da industrialização mais tardiamente, como o Brasil, esses problemas tendem a ganhar notável dimensão, o que implica em desafios de grande monta que precisam ser enfrentados. Nas manifestações populares que levaram milhares de pessoas às ruas de cidades brasileiras, em junho de 2013, uma das bandeiras em pauta, diretamente ligada ao cotidiano das pessoas que vivem nas cidades, foi justamente a questão da

- a) mobilidade urbana.**
- b) reforma política.**
- c) menoridade penal.**
- d) extinção do Senado.**
- e) falta de escolas.**

10) (Esaf – MPOG – EPPGG – 2014) Enquanto as duas principais regiões metropolitanas do país perdem a relevância do passado como centro de recepção dos fluxos migratórios internos, emergem centros regionais que, impulsionados pelo dinamismo da economia, atraem crescentes levas de novos moradores, a exemplo de Campinas, Vitória, Uberlândia e Sorocaba.

11) (Cespe – Ibama – Analista – 2013) A alocação de investimentos públicos no cenário urbano para áreas tradicionalmente negligenciadas, espaços residenciais normalmente da população mais pobre, bem como a regularização fundiária de favelas e loteamentos irregulares são fatores que tendem a acelerar, eficazmente, a concentração de renda nas cidades.

12) (IBGE – 2005) O processo de urbanização acelerou-se no Brasil a partir da década de 1960, resultando no crescimento da população urbana e na extensão da rede urbana por todo o território. No entanto, esse processo não foi equilibrado e teve como consequência:

a) o esvaziamento populacional das cidades médias;

b) o esvaziamento das Regiões Metropolitanas;

c) a concentração de população nas cidades médias e pequenas;

d) a concentração de população nas Regiões Metropolitanas;

e) a expansão das cidades pequenas e o esvaziamento das capitais.

13) (Cespe – IRB – 2004) O país viveu uma explosão urbana derivada de seu processo de industrialização e vem diminuindo, na atualidade, a concentração espacial de sua população, em função dos fluxos migratórios em direção às áreas de fronteira econômica.

14) (Cespe – IRB – 2004) A atual rede urbana nacional, ainda não totalmente elaborada, caracteriza-se pela integração territorial desigual e atesta a continuidade da modernização industrial vivenciada pelo país.

15) (Consulplan – IBGE – 2010 - adaptada) Considerando a atuação do Estado no processo de urbanização no Brasil, pode-se afirmar que a ação do Estado deu-se sempre no sentido de intervir para “ajustar a desordem”, por meio do planejamento urbano.

16) (Consulplan – IBGE – 2010 - adaptada) Brasília e sua periferia são a comprovação da consistência do planejamento urbano no Brasil.

17) (Cespe – MPOG – Analista de Infraestrutura – 2012) Sabe-se que, atualmente, mais da metade da população mundial vive nas cidades, o que é fator decisivo para a

ampliação dos desafios sociais e ambientais, como a pobreza, a fome e as mudanças climáticas. No Brasil, o processo de urbanização da sociedade, impulsionado pela Segunda Guerra e pela industrialização que avança celeremente desde a Era Vargas, fez-se de forma rápida e não planejada. Apesar dos enormes problemas daí decorrentes, o certo é que o país chegou ao século XXI profundamente alterado, sobretudo quando confrontado com a realidade histórica que o caracterizou desde o período colonial. A respeito dessa situação, julgue os itens que se seguem.

Uma das razões para que a industrialização brasileira acontecesse tardiamente encontra-se na modesta taxa de crescimento da população até os anos 90 do século passado, fato que se reverteu apenas nas duas últimas décadas.

18) Com mais de 80% de sua população vivendo em cidades, o Brasil contemporâneo demanda políticas públicas para enfrentar problemas que cada vez mais se identificam com a realidade urbana, a exemplo da deficiência em habitação, saneamento, saúde e educação.

19) A urbanização do Brasil liga-se, em larga medida, ao forte movimento migratório que, especialmente a partir dos anos 50 do século passado, transferiu para as cidades milhões de pessoas que se viram impelidas a abandonar o campo.

20) (ESAF/MPOG/2014 – EPPGG) Sabe-se que a Revolução Industrial, iniciada em fins do século XVIII, alterou radicalmente o sistema produtivo e as próprias bases da sociedade contemporânea. No Brasil, a histórica imagem de um país essencialmente agrário, com uma sociedade ruralizada ao extremo, começa a desaparecer a partir dos anos 1930, com o surgimento da indústria de base, que se fez acompanhar da rápida urbanização. A esse respeito, é correto afirmar que:

a) a moderna urbanização brasileira se fez de modo relativamente planejado e ordenado, cujo símbolo maior é a construção de Brasília.

b) o fluxo migratório do campo para as cidades, especialmente na década de 1960, deveu-se à conturbação política daquele período.

c) diferentemente do que ocorre hoje, os maiores fluxos migratórios entre os anos 1950 e 1970 dirigiram-se ao Centro-Oeste devido à expansão da fronteira agrícola.

d) a celeridade da urbanização brasileira é constatada pelo IBGE: se, em 1950, em torno de 70% da população viviam no campo, hoje, cerca de 85% vivem em áreas urbanas.

e) o inchaço das cidades traz graves problemas de infraestrutura: no Brasil, por exemplo, os níveis de

saneamento básico são idênticos aos encontrados na África Subsaariana.

4. Gabarito

1 – C	2 – C	3 – E	4 – C	5 – C
6 – C	7 – C	8 – E	9 – A	10 – C
11 – E	12 – D	13 – C	14 – C	15 – E
16 – E	17 – E	18 – C	19 – C	20 – D

ESSA LEI TODO MUNDO CONHECE: PIRATARIA É CRIME.

Mas é sempre bom revisar o porquê e como você pode ser prejudicado com essa prática.



1 Professor investe seu tempo para elaborar os cursos e o site os coloca à venda.



2 Pirata divulga ilicitamente (grupos de rateio), utilizando-se do anonimato, nomes falsos ou laranjas (geralmente o pirata se anuncia como formador de "grupos solidários" de rateio que não visam lucro).



3 Pirata cria alunos fake praticando falsidade ideológica, comprando cursos do site em nome de pessoas aleatórias (usando nome, CPF, endereço e telefone de terceiros sem autorização).



4 Pirata compra, muitas vezes, clonando cartões de crédito (por vezes o sistema anti-fraude não consegue identificar o golpe a tempo).



5 Pirata fere os Termos de Uso, adultera as aulas e retira a identificação dos arquivos PDF (justamente porque a atividade é ilegal e ele não quer que seus fakes sejam identificados).



6 Pirata revende as aulas protegidas por direitos autorais, praticando concorrência desleal e em flagrante desrespeito à Lei de Direitos Autorais (Lei 9.610/98).



7 Concurseiro(a) desinformado participa de rateio, achando que nada disso está acontecendo e esperando se tornar servidor público para exigir o cumprimento das leis.



8 O professor que elaborou o curso não ganha nada, o site não recebe nada, e a pessoa que praticou todos os ilícitos anteriores (pirata) fica com o lucro.



Deixando de lado esse mar de sujeira, aproveitamos para agradecer a todos que adquirem os cursos honestamente e permitem que o site continue existindo.