

## MOBILIDADE URBANA E A POBREZA DA CIDADANIA

Joseval M. Santana<sup>1</sup>

### RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar mediante um debate crítico, dialético, histórico e bibliográfico a mobilidade urbana nas cidades brasileiras sob a égide da sua cidadania. As cidades não só nasceram em virtude da mobilidade humana, como também se mantêm por causa dela. Por sua vez, as cidades refletem e são refletidas pelas condições econômicas, sociais e culturais do seu povo, ou melhor, dos cidadãos (indivíduos em pleno gozo dos seus direitos civis e políticos e sujeitos as obrigações inerentes a sua condição). A mobilidade humana é, foi, e sempre será condição da própria existência e sobrevivência humana. Desde os tempos remotos, observa-se que a mobilidade humana segue *pari passu* com o desenvolvido tecnológico e o estágio social, cultural e econômico de cada povo. Pelo exposto, o estudo da mobilidade urbana não pode se restringir a uma análise sistêmica de domínio da engenharia de trânsito, uma vez que a mobilidade urbana tem raízes profundas na dimensão do próprio ser humano e do seu estado evolutivo. Muito além de um trânsito lento, marcado por longos engarrafamentos, a mobilidade urbana revela-se como um indicador, um "termômetro" do estado "civilizatório" ou da cidadania de um povo. É mister reconhecer que a mobilidade urbana afeta e é afetada de forma diferente nas diferentes culturas. Isso pode explicar, em parte, porque grandes cidades da Inglaterra, dos Estados Unidos, do Japão etc. tiveram êxito na minimização dos problemas do trânsito nas suas vias urbanas, enquanto no Brasil, mesmo diante de esforços pontuais dos gestores da administração pública, em particular dos órgãos de engenharia de trânsito, têm até o presente momento revelado resultados insatisfatórios, conforme pode ser observado pelos engarrafamentos que surgem ou tornam-se cada vez maiores. Assim, ao retratar as origens e desenvolvimento das cidades brasileiras com a sua cidadania busca-se, aqui, compreender como os aspectos sociais, econômicos e culturais afetaram, e ainda afetam, a mobilidade urbana brasileira.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana e Cidadania. Mobilidade Urbana e Pobreza. Pobreza da Cidadania.

---

<sup>1</sup> Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano. Professor da Universidade Federal de Sergipe (UFS). E-mail: josevalmsantana@hotmail.com.

## ABSTRACT

The objective of this paper is to analyze, through a critical, dialectical, historical and bibliographical debate, urban mobility in Brazilian cities under the aegis of their citizenship. The cities were not only born because of human mobility but also remain because of it. In turn, the cities reflect and are reflected by the economic, social and cultural conditions of their people, or rather of citizens (individuals in full possession of their civil and political rights and subject to the obligations inherent in their condition). Human mobility is, was, and always will be a condition of the very existence and survival of human beings. Since ancient times, it is observed that human mobility follows *pari passu* with technological development and the social phase, cultural and economic stage of every people. For these reasons, the study of urban mobility cannot be restricted to a systemic analysis of traffic engineering domain, since urban mobility has deep roots in the dimension of the human being itself and its evolutionary state. Much more than a slow transit, marked by long traffic jams, urban mobility is revealed as an indicator, a "thermometer" of the "civilization" state or the citizenship of a people. It is necessary to recognize that urban mobility affects and is affected differently in different cultures. This may explain, in part, why large cities of England, USA, Japan etc. have had success in reducing traffic problems in their urban roads, while in Brazil, despite the occasional efforts of managers of public administration, in particular of traffic engineering bodies, has so far proved unsatisfactory results, as can be seen by traffic jams that arise or become larger and larger. Thus, by portraying the origins and development of Brazilian cities with their citizenship we seek to understand here how social, economic and cultural aspects affected and still affect the country's urban mobility.

**Keywords:** Urban Mobility and Citizenship. Urban Mobility and Poverty. Poverty Citizenship.

## Introdução

Os problemas atuais em torno da mobilidade urbana nas grandes cidades mundiais, em particular nas metrópoles brasileiras, são públicos e notórios. Muito além de um trânsito lento, marcado por longos engarrafamentos, a mobilidade urbana revela-se como um indicador, um “termômetro” do estado “civilizatório” ou da cidadania de um povo. Assim, o estudo da mobilidade urbana não pode se restringir a uma análise sistêmica de domínio da engenharia de trânsito, uma vez que a mobilidade urbana tem raízes profundas na dimensão do próprio ser humano e do seu estado evolutivo.

A mobilidade urbana afeta e é afetada de forma diferente nas diferentes culturas. Isso pode explicar, em parte, porque grandes cidades da Inglaterra, dos Estados Unidos, do Japão etc. tiveram êxito na minimização dos problemas do trânsito nas suas vias urbanas, enquanto em outros países, a exemplo do Brasil, mesmo diante de esforços pontuais dos gestores da administração pública, em particular dos órgãos de engenharia de trânsito, têm até o presente momento revelado resultados insatisfatórios, conforme pode ser observado pelos engarrafamentos que surgem ou tornam-se cada vez maiores.

Todavia, não há dúvidas que o Brasil encontrará solução para minimizar os engarrafamentos nas vias urbanas de suas cidades, sob pena de que se não o fizer irá promover uma imobilidade urbana generalizada, o que ocasionaria o caos total da sociedade urbana brasileira. Portanto, a questão a ser levantada é: de que forma a nossa cidadania vai contribuir para a solução da mobilidade urbana brasileira?

O presente trabalho é fruto de um constante debate sobre o tema, o qual foi estruturado em três seções seguintes, além da presente seção: a segunda seção, intitulada de “1. Metodologia”, traz efetivamente a metodologia utilizada para o objeto de estudo; a terceira, “2. A mobilidade urbana e a pobreza da cidadania brasileira”, apresenta o referencial teórico guiado por uma discussão crítica sobre a formação das cidades brasileiras, a mobilidade urbana, a cidadania e a vulnerabilidade social. Por fim, a última seção traz um contraponto sobre uma das teorias apresentadas na seção anterior e abre luz sobre o âmago das consequências atuais e futuras sobre a nossa mobilidade urbana.

## 1. Metodologia

O presente trabalho está pautado num processo crítico e dialético, histórico e bibliográfico. É crítico e dialético, porque tem uma abordagem discursiva pautada por meios racionais e pela arbitragem da razão nas correntes do pensamento social, econômico e cultural da sociedade brasileira. Seu cunho histórico deve-se ao fato de buscar a linha histórica da formação do povo brasileiro, da sua cidadania e dos problemas apresentados na mobilidade urbana das grandes cidades do país. Por fim, e naturalmente, é também bibliográfica, pois, partiu de um trabalho sistematizado de leitura e análise que se desenvolveu com base em material publicado em livros, revistas, jornais e meios eletrônicos, sobre assuntos que diretamente estão relacionados com o tema deste trabalho.

## 2. A mobilidade urbana e a pobreza da cidadania brasileira.

A mobilidade humana é, foi, e sempre será condição da própria existência e sobrevivência humana. A história tem revelado que, desde os tempos remotos, quanto menos “civilizados” forem os indivíduos dos “lugares” tanto mais perigo oferecem à sobrevivência de um determinado indivíduo, particularmente quando este encontra-se em trânsito, indo para além do seu lugar de origem ou retornando a ele. A forma mais elementar de mobilidade humana, - o andar com os próprios pés (deixando livre os braços como mecanismo de equilíbrio e defesa) -, embora não seja uma condição inata é um marcador da própria evolução da espécie humana. Desde que o *Homo erectus* cedeu lugar, na escala evolutiva, para o *Homo sapiens*, a mobilidade humana segue *pari passu* com o desenvolvido tecnológico e o estágio social, cultural e econômico de cada povo.

As cidades surgiram, com algumas exceções, de um processo de mobilidade, denominado urbanização, caracterizado pelo assentamento de indivíduos em áreas distintas daquelas que lhes davam os meios de subsistência com o objetivo de gerenciar e comercializar o excedente agrícola. O processo migratório da zona rural para a área central (cidade) aumentou na medida em que novas formas de organização social e de produção surgiam. Com a revolução industrial as atividades fabris se tornaram essencialmente “coisas das cidades”, ou seja,

urbanas (SANDRONI, 2005, p. 867). Em pouco a população mundial passou a gravitar em torno das suas áreas urbanas. Na década atual, aproximadamente 60% da população mundial vive em áreas urbanas, sendo essa proporção de 80% na Europa, 82% nos EUA e 85% na América Latina (PNUD, 2011; Hall, 2007).

A urbanização tornou o ser humano um ser dependente, sobrevivente da cidade, um civilizado, no “significado latino de viver em *civitas*, ou cidade-estado” (KEESING, 1961, p. 87). As cidades não só nasceram em virtude da mobilidade humana, como também se mantêm por causa dela. Entretanto, as mobilidades que mantêm as cidades são, na sua maioria, mobilidades internas que se desenvolvem e intensificam na medida em que as cidades evoluem; são os afluxos dos cidadãos pelas ruas, indo e vindo de suas moradias, de seus trabalhos, dos locais de lazer etc. A rua é, portanto, “o lugar do movimento, em contraste com a calma e a tranquilidade da casa, o lar e a morada” (DAMATTA, 1986, p. 23).

As cidades por sua vez refletem e são refletidas pelas condições econômicas, sociais e culturais do seu povo, ou melhor, dos cidadãos. Muito mais do que um habitante da cidade, o cidadão é a parte igualmente distribuída do todo. Negar a parte é não reconhecer o todo, restringir a parte é diminuir o todo. Essa é a medida justa da cidadania. Todavia, esse ideal de cidadania contrasta intensamente com a cidadania existente em vários países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, em particular a brasileira.

A igualdade é a qualidade ou estado do que é igual. E o igual, como assinalou Aristóteles “é uma mediania por meios de proporção aritmética entre o maior e o menor” (2009, p. 156). É nessa mediania, ou termo médio, que a justiça pode se realizar. Daí a importância da isonomia, ou seja, da igualdade entre os cidadãos perante a lei (igualdade formal). Observa-se que a igualdade formal nem sempre recairá numa metade entres as partes, mas sempre pela proporcionalidade que possibilite se estabelecer o equilíbrio entre essas partes. Dessa forma é possível a igualdade perante a lei, mesmo diante das desigualdades sociais, naturais e culturais. É nesse contexto que se admite tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida em que se desiguam.

O memorável e ilustre jurista Ruy Barbosa, baseando-se nos ensinamentos de Aristóteles, proferiu que:

A regra da igualdade não consiste senão em quinhoar desigualmente aos desiguais, na medida em que se desigalam. Nesta desigualdade social, proporcionada à desigualdade natural, é que se acha a verdadeira lei da igualdade. O mais são desvarios da inveja, do orgulho, ou da loucura. Tratar com desigualdade a iguais, ou a desiguais com igualdade, seria desigualdade flagrante, e não igualdade real. Os apetites humanos conceberam inverter a norma universal da criação, pretendendo, não dar a cada um, na razão do que vale, mas atribuir o mesmo a todos, como se todos se equivalessem (BARBOSA. 1921, p. 26).

Não há como negar os avanços da cidadania brasileira na busca por direitos sociais no ordenamento da Constituição de 1988 - a constituição cidadã. Entretanto, quanto à igualdade entres os cidadãos, o que se observa na prática, no cotidiano, é uma desigualdade de conteúdo. Aqui, as desigualdades são degraus a serem superados apenas pelos mais fortes e quanto mais “degraus de distância” um indivíduo estiver dos demais, tanto mais “cidadão” ele se torna. Essa é a lógica social do cada um por si, já que Deus é por todos.

A bem da verdade, a cidadania brasileira é uma cidadania includente e desigualitária, como bem salienta Holston (2013, p.102) quando diz que: “Todos os brasileiros eram membros plenos do Estado-nação, mas não cidadãos iguais”. Dessa forma, a cidadania brasileira é uma condição não somente da relação do indivíduo para com sua pátria, mas da relação de importância de indivíduo sobre indivíduos, gerando na prática a manutenção da perversa estratificação social, vivida por todos e negada por poucos.

Dessa estratificação social pode-se identificar nitidamente <sup>2</sup>três classes de cidadãos: os cidadãos de primeira classe, aqueles que, de certa forma, exercem uma “cidadania relativamente ilimitada”, ou seja, o limite da cidadania ocorre tão somente quando comparada com os seus concidadãos (os cidadãos da primeira classe), a exemplo dos grandes empresários, dos governantes, dos parlamentares, dos juízes etc.); os cidadãos de segunda classe, formada pela classe média em geral, os funcionários públicos, os pequenos comerciantes etc., são os que

---

<sup>2</sup> Tipologia definida pelo autor do presente artigo.

exercem uma “cidadania limitada”, restrita por força dos cidadãos da primeira classe; e por fim, os cidadãos de terceira classe, formada pelos empregados de baixa renda e pelos desempregados, que exercem uma “cidadania passiva”, onde, praticamente, a atividade da sua cidadania consiste no sufrágio obrigatório.

Todos “os tipos de cidadãos” da cidadania brasileira foram guindados por um *modus vivendi* que foi, e ainda é, capaz de acomodar pacificamente a ordem social, mesmo diante da perniciosa relação existente entre eles. Em contrapartida trouxe um engenhoso artifício que promove um sistema social duvidoso, “um verdadeiro combate entre as leis que devem valer para todos e relações que evidentemente só podem funcionar para que as tem” (DAMATTA, 1986, p. 97). Tal artifício, segundo Damatta (1986), leva o brasileiro a ser estereotipado pela “malandragem” e pelo “jeitinho brasileiro”, os quais servem para a navegabilidade social, em muitas das vezes como tentativa de se opor ao seu estado de vulnerabilidade (DAMATTA apud SANTANA, 2009, p.47).

Holanda (2009) revelou ainda que esse *modus vivendi* trouxe para a civilização brasileira um “homem cordial”, onde:

A lhanza no trato, a hospitalidade, a generosidade, virtudes tão gabadas por estrangeiros que nos visitam, representam, com efeito, um traço definido do caráter brasileiro, na medida, ao menos, em que permanece ativa a influência ancestral dos padrões de convívio humano [...] (HOLANDA, 2009, p.146).

O autor ainda esclarece que seria engano supor que essas virtudes possam significar civilidade. São antes de tudo, expressões carregadas de emoções que funcionam como máscara onde o indivíduo consegue manter a sua supremacia ante o social, propiciando a tentativa de informalidade nas relações interpessoais, institucionais. Nestas o “homem cordial” tende a negar que:

O Estado não é uma ampliação do círculo familiar e, ainda menos, uma integração de certos agrupamentos, de certas vontades particularistas, de que a família é o melhor exemplo (HOLANDA, 2009, p. 141).

Foi neste *modus vivendi* que a cidadania brasileira foi forjada e é por ela que a nossa mobilidade urbana transita. Um trânsito marcado não somente por longos engarrafamentos, mas por um estágio de

degeneração social, onde a obediência das leis, particularmente das leis de trânsito, é vista pela maioria como perda de tempo, “atraso para o trânsito”, e quem as obedecem são vistos como ingênuos, tolos, idiotas. Dessa forma, o condutor brasileiro parece revelar a sua cidadania, seja em qualquer das classes citadas anteriormente, assim como Macunaíma<sup>3</sup> revelou seu caráter, ou melhor, sua falta de caráter. É a pobreza mais intensa da cidadania brasileira.

Ademais, ainda se encontra dentro desse cenário cidadãos os quais são tipificados por um maior ou menor grau de vulnerabilidade social, no qual se inscreve o estado de carência social, econômica, entre outras e, por isso mesmo, estão mais susceptíveis às discriminações das mais variadas formas: a racial, a sexual etc.

O conceito de vulnerabilidade tem suas origens associadas à defesa dos direitos de cidadania de grupos ou indivíduos fragilizados jurídica ou politicamente. Hoje, o conceito de vulnerabilidade é empregado de uma forma bem mais ampla, mas sempre associado à pobreza. Sob a perspectiva de alguns autores, tem sido classificada como vulnerabilidade individual, social, pragmática, entre outras.

A partir dessa generalização, a melhor compreensão conceitual da vulnerabilidade social é fornecida por Lopes (2007) que a define como:

[...] conjunto de aspectos individuais e coletivos relacionados ao grau e modo de exposição a uma dada situação e, de modo indissociável, ao maior ou menor acesso a recursos adequados para se proteger tanto do agravo, quanto de suas consequências indesejáveis daquela situação (LOPES, 2007, p.7).

A princípio qualquer ser humano pode se encontrar vulnerável em virtude da exposição a uma situação que lhe possa trazer risco de perder a vida ou desencadear doenças ou agravos. Todavia, quando existem aspectos individuais e coletivos relacionados ao grau e ao modo de exposição indissociável do maior ou menor acesso aos recursos adequados para se proteger das consequências indesejadas daquela situação, tem-se, categoricamente, um estado de maior ou menor vulnerabilidade social.

---

<sup>3</sup> Referência ao romance de Mario de Andrade - Macunaíma, o herói sem nenhum caráter (ANDRADE, 1988).



Segundo Lopes (2007), o grau de vulnerabilidade social é determinado pelos fatores sociopolítico-econômico-culturais e pode ser caracterizado:

- a) Primeiro, pelo acesso que as pessoas têm à (in)formação, aos serviços de saúde e a outros equipamentos sociais;
- b) Segundo, pelo nível de liberdade de expressão, representação e decisão que usufruem;
- c) Terceiro, pelos indicadores educação, renda e de saúde;
- d) Quarto, pelo índice de desenvolvimento humano e pelo índice de pobreza e miséria.

O cerne da vulnerabilidade social vincula-se à pobreza, embora não seja possível reduzi-la a esta única questão. A pobreza está relacionada diretamente com a carência material, em especial dos recursos monetários que, por sua vez, vincula-se às desigualdades políticas e sociais. Embora essa dimensão seja crucial, não é a única. Ser pobre não significa apenas não ter, mas ser impedido de ter. Por essa dimensão, Demo (1980) salienta que:

A pobreza, entendida como forma de repressão ressalta seu caráter também político, já que numa ótica simplesmente econômica ela tende a ser definida como situação apenas dada, herdada, como se o problema se alocasse somente no nível do pobre, deixando de lado a consideração da dinâmica social que dicotomiza grupos sociais e os mantém pobres (DEMO, 1980, p. 16).

Observa-se que a pobreza deriva da escassez de recursos e de poder. Quando a escassez dos recursos advém da condição natural, pela finitude da natureza, não oriunda de uma relação social, não existe pobreza propriamente dita, mesmo que tal escassez leve o ser humano ao estado de miséria e fome. Todavia, a pobreza surge quando a escassez dos recursos é exacerbada por quaisquer formas de poder que concentrem excessivas vantagens e oportunidades a um indivíduo, grupo ou sociedade.

Dessa forma, a pobreza é gerada por uma escassez fabricada, elaborada e se conserva revelando, segundo Demo (2006):

[...] o traço da destruição material, mas igualmente a marca da segregação, que torna a pobreza produto típico da sociedade, variando seu contexto na história conhecida e reproduzindo-se

na característica de repressão do acesso às vantagens e oportunidades sociais (DEMO, 2006, p.7).

O mundo atual passou por transformações do sistema de produção que se tornaram dominantes e progressivas desde o fim da Segunda Guerra Mundial. “Essas transformações agudizaram os problemas de crescimento do produto social, de desigualdade e de exclusão de pessoas da produção e do consumo” (PEDRÃO, 1996). Por essa conjectura, o que se observa é que, na atualidade, muito mais do que antes, as liberdades elementares são negadas a um grande número de indivíduos, principalmente quando estes estão inseridos nos bolsões de pobreza e miséria.

Como bem enfatizou Marx (1984), a essência do sistema capitalista é o acúmulo de capital. Assim sendo, a riqueza e a pobreza são polos de um mesmo eixo, a inexistência de um leva todo o sistema à entropia, ao colapso, à morte.

O surpreendente poder de adaptação e de camuflagem do sistema capitalista parece assegurar um ponto de equilíbrio na desigualdade social que tem, não só garantido a sua sobrevivência, mas preconizado o seu fim como uma utopia, no sentido clássico – um conceito negativo – que, como qualquer utopia, não se realiza.

A adaptação e a camuflagem do sistema capitalista foram, e ainda são, promovidas pela sociedade civil e pelo Estado, quando buscam o enfrentamento da pobreza absoluta (isto é, a pobreza que só é medida em comparação com a dos próprios pobres), uma vez que, pelo viés da pobreza que denota a distância crescente entre ricos e pobres – a pobreza relativa –, vai de encontro ao capitalismo, naquilo que é, para este, “[...] um dogma sagrado não mexer nos mais ricos [...]” (DEMO, 2006, p.82).

O combate à pobreza absoluta tem exigido mudanças na estrutura do Estado que daí decorre:

Maior diversificação de atividades e setores de ação, ampliação, do aparato institucional (novas instituições e maior número de equipamentos e funcionários), maior diversificação e especialização dos quadros estatais – derivam, inevitavelmente, em uma ampliação da esfera pública: passam a existir novos canais para encaminhamento da demanda, novos espaços de

disputa de direitos, novas e mais complexas formas de organização e distribuição de poder (ALGEBAILLE, 2005, p.79).

Um dos maiores exemplos dessa mudança foi a proposta institucional, ocorrida na Europa e, em menor proporção, no Brasil, após a Segunda Guerra Mundial, cuja concepção era de um novo Estado que pudesse implementar e financiar programas e planos de ações destinados a promover os interesses sociais coletivos dos membros de uma sociedade – o *Welfare State* –, que resultou em uma demanda ainda maior por serviços públicos e, conseqüentemente, um déficit público que culminou na crise do próprio Estado do bem-estar, pela qual a “pobreza foi apenas ‘repauperizada’ e reavivada sob o estigma da distinção entre pobre que merece e não merece” (DEMO, 2006, p.89).

A redução da pobreza ganhou forte destaque no mundo todo, com o crescimento da China e da Índia. Alardeada como crença em que o sistema capitalista poderia promover, via globalização, a redução da pobreza, foi logo ponderada pelos principais organismos internacionais que salientavam tratar-se apenas da redução da pobreza absoluta (DEMO, 2006).

As políticas assistencialistas de promoção da redução da pobreza absoluta definem um papel de extrema importância no primeiro momento, pois, quem se encontra no estágio de pobreza extrema – pauperismo –, perde, além da cidadania, a noção de ser gente, por isso mesmo, incapaz de assegurar, por si mesmo, os meios de sobrevivência. Todavia, políticas de redução da pobreza relativa promovem muito mais do que o amparo à sobrevivência, garantem o auto-sustento alicerçado na cidadania, na ética, na moral e na justiça social.

No Brasil, a pobreza tem sido mais acentuada do que em países com renda per capita similar, além de existir um grau de desigualdade social que é um dos maiores do mundo, denotando que as atuais políticas públicas de promoção ao bem-estar social se têm voltado apenas para pobreza absoluta (BARROS, 2000).

A pobreza no Brasil tem raça/cor, sexo e etnia. De acordo com a pesquisa realizada por Jaccoud e Beghin (2002), em 1992, 40,7% da população brasileira estava em situação de pobreza; em 2001, esse percentual caiu para 33,6%. Nesse mesmo período, a proporção de

negros pobres equivalia a quase duas vezes a proporção observada na população branca (55,3% contra 28,9%, em 1992), em 2001 essa proporção era de 46,8% contra 22,4%. Nesse ano, homens e mulheres apresentaram-se distribuídos de forma semelhante entre os pobres – cerca de  $\frac{1}{3}$  da população. Ao incluir a variável raça/cor na análise dos dados, observou-se que esta situação era vivida por quase metade das mulheres negras contra 22,4% das mulheres brancas. Na indigência, a proporção de mulheres e homens negros foi de cerca de 28% em 1992 e 22% em 2001. Contudo este percentual foi 2,3 vezes maior quando foi comparado àquele apresentado para mulheres e homens brancos em 1992 e 2,6 vezes maior em 2001.

Segundo Santos (2000), os pobres não estão apenas desprovidos de recursos financeiros para consumir: a eles é oferecida uma cidadania camuflada, abstrata, não consistente e não reivindicável. Por mais que se deseje ocultar, quase sempre esse tipo de cidadania tem sido imposta ao longo dos tempos, prioritariamente, aos negros e índios.

A pobreza não é uma questão dos pobres, uma vez que é a sociedade que produz a pobreza, e nem é uma exclusividade deles. É bem verdade que a carência material, de emprego, de habitação, de alimentos, etc., somente recai sobre os pobres. Contudo, a dinâmica da pobreza tende a extrapolar a esfera da pobreza material, trazendo, geralmente pela ignorância, uma nova dimensão da pobreza – a pobreza política. Esta forma de pobreza emana da ordem da desigualdade social em que a questão maior é tornar perene o confronto entre minorias privilegiadas que estabelecem a ordem e as majorias que se submetem a essa ordem, sustentando os privilégios dessas minorias.

A pobreza política recai sobre toda a população, seja ela a pobre ou a rica. Entre a população pobre, ela faz as pessoas padecerem, além da carência material, da perda da habilidade de saber pensar, impedindo-as de se tornarem sujeitos críticos e criativos, capazes de questionar a sua condição social, histórica e política (DEMO, 2006).

Entre a população rica, a pobreza política promove uma alienação nos que, embora ricos materialmente, vivem extasiados em seu mundo de elite, buscando, nas futilidades do dia-a-dia, a expressão máxima do seu egocentrismo e da sua ignorância e, com isso, deixa de ser o ser político capaz de interferir em um destino melhor para o seu país.

Assim, ao observarmos a mobilidade urbana das nossas grandes cidades, veremos um trânsito congestionado, desorganizado e caótico, cuja solução vai além da capacidade da engenharia de trânsito, pois as suas raízes estão ligadas a todas as formas de pobreza brasileira – “a pobreza da cidadania” brasileira.

### **Considerações finais**

Não se pode negar que na sociedade brasileira a distinção entre indivíduo e pessoa reflete a superioridade tribal desta sobre aquele. A pessoa pode renegar-se à condição de anonimato (inerente aos indivíduos) e elevar-se à condição de precedência, de superioridade para com o indivíduo, onde por frases do tipo “Você sabe com quem está falando?” permite estabelecer a pessoa onde antes só havia um indivíduo (DAMATTA, 1990, p. 180).

É evidente que tal distinção seja fundamental em uma análise sociológica. De fato, tal distinção assenta-se no seio da nossa sociedade, como a ideia de castas sociais, umas submissas às outras. Infelizmente, a nossa cultura não estabelece apenas a divergência entre indivíduos e pessoas no plano da superioridade das especializações, profissões, poder econômico, etc. Ela vai muito mais além..., além do “jeitinho brasileiro” e da “malandragem” muito bem retratados por Damatta (1986,1990), Demo (1980) e outros. Ela também se assenta, como já foi dito, no conceito de pobreza política, pelo qual busca sugerir que o “pobre não padece apenas de carência material, mas também da inabilidade de saber pensar, o que o impede de ser um sujeito crítico” (DEMO, 2006, p. 44).

Entretanto, Santana (2009), em sua tese doutoral, desconstrói essa linha do pensamento imposta pela pobreza política, demonstrando que não há relação direta entre o grau de vulnerabilidade social do cidadão e a sua suposta incapacidade de ser um sujeito crítico, consciente do seu estado de humanidade.

Essa desconstrução de uma das linhas do pensamento da pobreza política pode ser observada no trânsito das nossas cidades, onde as nossas desigualdades sociais, econômicas e culturais não se diferem em essência quando observados em todos “os tipos de cidadãos

brasileiros”, particularmente quando se trata de obedecer as leis e a de ter respeito pelo cidadão, estando ele na condição de condutor, de passageiro ou de pedestre.

Abre-se portanto, uma esperança de auxílio sobre a nossa mobilidade urbana se reduzimos efetivamente a pobreza política, além das demais formas de pobreza brasileira. Se tivermos êxito nessa redução, poderemos ter um trânsito que medirá a mobilidade urbana da nossa cidadania brasileira; caso contrário, continuaremos a ter um trânsito que mede, tão somente, a mobilidade urbana da nossa “cidadania macunaíma”.

### Referências

ALGEBAILLE, Eveline Bertino. As ações da sociedade civil e do Estado diante da pobreza. In: VALLA, Victor Vincent; STOTZ, Eduardo Navarro; ALGEBAILLE, Eveline (Org.). Para compreender a pobreza no Brasil. Rio de Janeiro: Contraponto; Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca, 2005. v. 1, p. 73-99.

ANDRADE, Mario. **Macunaíma, o herói sem nenhum caráter**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.

ARISTÓTELES. **Ética a Nicômaco**. Bauru , SP: Edipo, 2009.

BARBOSA, Ruy. Oração aos Moços. Discurso na Faculdade de Direito de São Paulo, 1920 (escrito para os formandos da turma de 1920). Editado em livro, 1921. Disponível em:<[http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/rui\\_barbosa/FCRB\\_RuiBarbosa\\_Oracao\\_aos\\_mocos.Pdf](http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/rui_barbosa/FCRB_RuiBarbosa_Oracao_aos_mocos.Pdf)>. Acesso em: 02 jan. 2014.

BARROS, Ricardo Paes de; HENRIQUES, Ricardo; MENDONÇA, Rosane. Desigualdade e pobreza no Brasil: retrato de uma estabilidade inaceitável. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.15, n.42, p.123-142, fev. 2000.

DAMATTA, Roberto. **O que faz o brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

\_\_\_\_\_. **Carnavais, malandros e heróis:** para uma sociologia do dilema brasileiro. 5. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1990.

DEMO, Pedro. **Pobreza socioeconômica e política.** Florianópolis: UFSC, 1980.

\_\_\_\_\_. **Pobreza política: a pobreza mais intensa da pobreza brasileira.** Campinas, SP: Armazém do Ipê, 2006.

HALL, P. Land, Shelter, Transport: The Latin American Way. In: Land and Urban Policies for Poverty Reduction. **Proceedings of the third International Urban Research Symposium.** Editors: FREIRE, M.; Lima, R.; Cira, D.; Ferguson, B; Kessides, C.; Mota, J.; Motta, D.): World Bank: IPEA, 2007.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil.** 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

HOLSTON, James. **Cidadania insurgente:** disjunções da democracia e da modernidade no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

JACCOUD, L. B.; BEGHIN, N. **Desigualdades raciais no Brasil:** um balanço da intervenção governamental. Brasília: Ipea, 2002.

KEESING, Felix M. **Antropologia Cultural.** Rio de Janeiro: Editora fundo de cultura, 1961.

LOPES, Fernanda. Raça, saúde e vulnerabilidades. **Boletim do Instituto de Saúde.** n. 31, dez./2003. Disponível em: [http://www.scribd.com/document\\_downloads/7017550?extension=pdf&secret\\_password=>](http://www.scribd.com/document_downloads/7017550?extension=pdf&secret_password=>) Acesso em: 16 nov. 2007.

MARX, Karl. **O capital:** livro 2. São Paulo: Abril Cultural, 1984.

PEDRÃO, Fernando Cardoso. **Raízes do capitalismo contemporâneo.** São Paulo: HUCITEC, 1996.

PNUD. **Human Development Statistical Index.** Disponível em: [http://www.undp.org/content/dam/undp/library/corporate/HDR/2011%20Global%20HDR/English/HDR\\_2011\\_EN\\_Tables.pdf](http://www.undp.org/content/dam/undp/library/corporate/HDR/2011%20Global%20HDR/English/HDR_2011_EN_Tables.pdf). Acesso em 27 fev. 2015.

SANDRONI, Paulo. **Dicionário de economia de século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SANTANA, Joseval de Melo. **Vulnerabilidade social e qualidade no atendimento nos Centros de Saúde: uma análise dos distritos sanitários do município de Salvador**. Tese de doutorado: Universidade Salvador (UNIFACS), 2009.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 4. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.