

AS DISTÂNCIAS EM ÁREAS DE BAIXA DENSIDADE DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL

Elsa Pacheco¹

A melhoria nos sistemas de transportes e comunicações tem contribuído para a redução das distâncias entre as áreas de maior densidade populacional – as cidades, e as de menor densidade populacional – o campo. Esta aproximação, tanto ao nível das distâncias percorridas pelos modos terrestres, como dos fluxos que se estabelecem pelas telecomunicações, terá resultado, ao longo do tempo, em várias lógicas redistributivas da população, ora de concentração, ora de dispersão no território. Numa primeira fase, a precariedade das ligações tornava impraticáveis as deslocações de longa distância, obrigando os indivíduos a encetar deslocações definitivas do campo para a cidade, onde se concentravam as melhores oportunidades de emprego. Mais recentemente, com a nova geração de vias de alta velocidade a penetrar no mundo rural e com o desenvolvimento das telecomunicações, as variáveis espaço e tempo vão-se tornando menos importantes na tomada de decisão sobre a melhor localização de qualquer actividade. Ao mesmo tempo, o “modo de ser e estar urbano” difunde-se pelos espaços rurais, ao ritmo da velocidade de transferência de bens, serviços e pessoas alcançada pelo desenvolvimento das redes de transportes e comunicações.

Dito de outra forma, os transportes e as comunicações estão a alterar substancialmente as dinâmicas de relação entre espaços de alta e de baixa concentração populacional – o local das oportunidades, a maioria das vezes associado ao “local empregador”, torna-se quase indiferente, porque é mais independente do tipo de organização territorial que se lhe associa.

Não se vai aqui explorar a relação urbano-rural, e muito menos o significado dos referidos conceitos. Pretende-se, com esta curta reflexão, registar algumas ideias decorrentes das primeiras leituras efectuadas sobre as condições de mobilidade e de acessibilidade em áreas de baixa densidade populacional, as quais, frequentemente, se conotam como áreas rurais, periféricas, em perda populacional, mais isoladas, com parte da sua população ligada à actividade agrícola, entre outras associações que geralmente se faz por contraponto com o que é urbano (FERRÃO, 2000). Nesta perspectiva, o papel dos transportes será o de assegurar a acessibilidade das pessoas e actividades económicas, devendo, supostamente, contribuir para quebrar esse carácter remoto e de isolamento.

¹ Departamento de Geografia, Faculdade de Letras da Universidade do Porto

AS DISTÂNCIAS EM ÁREAS DE BAIXA DENSIDADE DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL

É este o enquadramento genérico de uma reflexão, que mais não pretende que acrescentar alguns elementos para o debate sobre o impacto da alteração das redes no ordenamento do território, neste caso em territórios de baixa densidade populacional.

Das leituras efectuadas, destacam-se três ideias chave que orientam a organização deste texto:

1. Desde os tempos mais remotos que se associa às concentrações humanas uma maior disponibilidade de bens, serviços e oportunidades, isto é, teoricamente, quanto maior a densidade populacional, menores as distâncias a percorrer e vice-versa. É evidente que esta afirmação é verdadeira até se atingirem os limites da concentração ou das perdas. As densidades de ocupação territoriais variam, portanto, em função dos espaços e dos tempos que se conseguem vencer.

2. A construção da nova geração de infra-estruturas rodoviárias trouxe consigo alterações positivas importantes para alguns territórios. Outros, porém, assistiram ao reforço das tendências anteriores à melhoria das condições de acessibilidade ou, ainda, nalguns espaços, o declínio no desenvolvimento territorial foi o caminho aberto pelos quadros evolutivos das infra-estruturas. Trata-se, em qualquer dos casos, de ultrapassar os constrangimentos impostos pelo espaço físico em sociedades onde o tempo se torna cada vez mais precioso.

3. Aos desenvolvimentos recentes no domínio da telemática associa-se a ubiquidade. Os espaços e os tempos alicerçam-se em dimensões completamente diferentes das tradicionais, pautando-se pela facilidade em criar relações e alianças, as quais resultam em novas formas de vizinhança, de grupos e de comunidades, que alguns vão referindo como virtuais e/ou independentes da geografia.

1. Densidade e distância

A evolução dos sistemas de transportes e comunicações é uma das tendências responsáveis pela crescente dificuldade em distinguir os modos de vida das áreas de elevada e reduzida densidade populacional. Se, no passado, as populações do campo se deslocavam para a cidade na procura de mais e melhores oportunidades de emprego e educação, entre outras, são hoje os espaços rurais que se assumem como uma extensão da cidade, muito à custa do desenvolvimento das condições de acessibilidade e de mobilidade. Esta evolução estende-se desde uma vertente mais lúdica ou enquanto residência secundária, até à permanência definitiva, quando os tempos de viagem o permitem.

É comum falar-se em “transporte urbano”, constituindo, de resto, matéria já amplamente tratada em várias obras. Porém, o mesmo já não se poderá dizer relativamente ao “transporte rural”. De facto, a reduzida dimensão das redes e frotas de transportes em áreas de baixa densidade de ocupação, e portanto a fraca procura, é a maioria das vezes encarada como um problema real de inexistência de transporte, não constituindo, por este motivo, terreno fértil para investigações mais alargadas.

O próprio significado de acessibilidade em áreas de baixa densidade populacional é ambíguo e define-se, normalmente, por comparação com a população das cidades. Do mesmo modo, também o conceito de proximidade é diferente nas áreas rurais e nas áreas urbanas, porque depende do tipo de serviços em causa e da predisposição para a deslocação e uso de determinados modos de transportes cuja distribuição é muito diferente num e noutro contexto territorial.

As questões de acessibilidade e mobilidade em áreas de baixa densidade populacional surgem, frequentemente, associadas ao défice económico e social, à privação, ao isolamento,

entre outros, quase sempre consequência da falta de transporte.

De facto, na perspectiva de que estas áreas apresentam perdas de população, normalmente associadas ao envelhecimento, há problemas de acessibilidade, uma vez que é nestes escalões etários onde se colocam muitos dos problemas da mobilidade. Por outro lado, as perdas de densidade populacional em áreas rurais traduzem-se num aumento indirecto das distâncias, dado que, entretanto, se vão perdendo serviços e equipamentos devido aos fracos valores de procura. Pensando na construção de infra-estruturas terrestres, para baixos níveis de procura, é necessária uma extensão muito elevada para fazer face às necessidades de deslocação das populações (HOYLE e KNOWLES, 1992).

Certo parece ser que, entre os diferentes níveis de densidade de ocupação do território e as necessidades de vencer distâncias (espaço e tempo), há duas vertentes que não podem escamotear-se: por um lado, em áreas de baixa densidade de ocupação – no campo – , a não existência e/ou a degradação das condições de acessibilidade, em consequência dos reduzidos níveis de procura, podem conduzir a perdas irreparáveis de população; por outro, em áreas de elevada densidade de ocupação – na cidade – , é preciso responder aos níveis de procura elevados para que não se corra o risco de paralisar o desenvolvimento, como se verificava, aliás, no caso anterior.

Trata-se de uma relação complexa de difícil gestão, porque é preciso definir prioridades de intervenção, e estas, dificilmente, colocam em primeiro lugar as áreas de menor densidade, onde os problemas de acessibilidade e mobilidade não se multiplicam no quotidiano como nas grandes concentrações urbanas (TOLLEY e TURTON, 1995).

De facto, se os transportes e as comunicações evoluem no sentido de vencer distâncias e tempos nas ligações das redes, então deveriam prestar um serviço incondicional aos territórios onde o alcance dos serviços e bens essenciais exigem deslocações de grande distância – o que acontece nas áreas de povoamento disperso e em espaços de baixa densidade de ocupação (ocorrendo aqui o ciclo vicioso das perdas de população e equipamentos).

É o efeito da velocidade sobre a distribuição das densidades no território. Ao encolher o território, pela aproximação que a redução das distâncias proporciona entre os lugares, a velocidade introduzida pelos transportes e comunicações quase anula as diferenças nas dinâmicas territoriais associadas aos espaços de alta e de baixa densidade de ocupação.

2. As estradas - superar o espaço e o tempo

Durante muito tempo, o transporte em áreas de baixa densidade populacional foi importante para escoar as produções locais e angariar os meios complementares para o exercício das actividades ligadas, principalmente, à agricultura. Na actualidade, a essas funções acrescentam-se outras igualmente ou mais pertinentes, como seja o acesso à educação e à saúde, acesso este mais exigente em termos de transporte, porque de localização mais centralizada, isto é, requer um mínimo de procura para que possa ser implantado num dado local.

Anteriormente, as áreas de baixa densidade populacional pareciam isoladas, de difícil acesso e longínquas aos indivíduos que viviam nas grandes cidades. Mas será que assim é de facto? Quais os limites para a inacessibilidade? Que distâncias e que tempos são aceitáveis despendendo para alcançar um bem ou serviço? O que se corre o risco de perder? Qual é o mínimo social aceitável em cada caso? Que populações ficam excluídas? Qual a percepção do espaço e do tempo para as diferentes populações?

Trata-se de questões que, na generalidade, carecem de resposta, porque muitas delas se revestem de forte subjectividade. No passado, era comum efectuarem-se deslocações de

AS DISTÂNCIAS EM ÁREAS DE BAIXA DENSIDADE DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL

dezenas de quilómetros a pé para alcançar bens e serviços essenciais. Hoje é impensável efectuar tais deslocações na maioria das sociedades. Andar a pé é sinónimo de poucos recursos económicos e ter carro é sinal de riqueza, de ostentação. Andar a pé é, para muita gente, uma obrigação, a prescrição médica para evitar algumas doenças (NUTLEY, 2003).

O desenvolvimento de novos modos e sistemas de transportes tiveram impactes territoriais de grande importância em diferentes escalas e contextos. Associadas à concentração crescente de oportunidades nas cidades, as migrações para as cidades e abandono dos campos foram ocasionando um aumento e alargamento dos movimentos pendulares. O stress urbano, o aumento dos tempos livres e o acesso facilitado a modos de deslocação motorizados, abriram as portas a fluxos inversos, isto é, em direcção ao campo, transformando os espaços rurais, cada vez mais, em espaços mais de consumo e menos de produção como no passado (GILLMOR, 2003).

Durante algumas décadas, pelo menos desde a de 1970, as questões em torno da relação entre os transportes e do desenvolvimento territorial acabaram sempre por resultar em alguma dúvida e confusão sobre as causas que, em cada caso, geraram as alterações no território. A exemplo, sobre o caminho-de-ferro, diz-se que a sua importância para os espaços rurais é muito diminuta, já que a sua relevância se coloca apenas na ligação de localidades de certa dimensão. Defende-se, aliás, que a reduzida procura do transporte ferroviário nos espaços de reduzida densidade populacional conduz quase sempre à sua decadência, em favor de modos com custos de funcionamento e de circulação mais reduzidos, como o automóvel ou, na versão de serviço colectivo, a camionagem (MERLIN, 1992). Depois, é a própria facilidade em adquirir viatura motorizada própria que, nestas áreas de baixa densidade onde as distâncias a percorrer são sempre mais elevadas, faz com que as deslocações a pé sejam reduzidas substancialmente em favor do automóvel (HILLMAN e WALLEY, 1979).

Por outro lado, vários estudos revelam também que há áreas, onde a renovação da rede viária não introduz qualquer mudança de peso: são as dinâmicas locais e a sua capacidade de reacção que marcam o ritmo das mudanças. Inclusive, pensando na construção de auto-estradas em áreas de baixa densidade de ocupação, acontece com frequência que esses eixos passam a constituir barreiras, quer às actividades desenvolvidas, nomeadamente agrícolas, quer às relações sociais e económicas nesses territórios. O reflexo mais notório na sequência da infra-estruturação de alta capacidade traduz-se em larga medida na aquisição de residências secundárias de habitação definitiva, consoante a sua distância aos centros urbanos de maior dimensão (BONNAFOUS, PLASSARD e SOUM, 1974).

Por via das renovadas infra-estruturas de transportes e consequente redução dos tempos de deslocação, as áreas de baixa densidade de população iniciaram mudanças sociais e culturais de grande importância. O mundo rural não agrícola dos anos 80 passa a integrar áreas de baixa, mas também de razoável densidade populacional, estas muito associadas à facilidade de acesso criada pela nova geração de infra-estruturas de transportes. São áreas onde o património, a conservação da natureza, a tranquilidade e o turismo constituem atractivos para as populações das áreas urbanas (FERRÃO, 2000).

Que as estradas aproximam os lugares, é indiscutível, mas podem também ser o caminho para o afastamento, porque o excesso de carga na sua utilização reduz a velocidade de circulação, podendo ainda ser encaradas como o caminho para a fuga de territórios com maior concentração, mais confusão e stress. Em qualquer dos casos, trata-se de superar o espaço com a crescente valorização dos tempos de que cada um dispõe.

3. As redes – espaços de alianças e relações

Os espaços de baixa densidade populacional envolvem imagens de isolamento, imobilidade e tranquilidade. Muitos indivíduos das cidades mantêm esta imagem (GILLMOR, 2003). Será com certeza uma imagem tanto mais consistente quanto a vida das cidades se compõe de horários preenchidos pelas obrigações quotidianas do trabalho, do estudo, do consumo, de lazer, num contexto de movimento, ruído e poluição, isto é, o oposto de tudo quanto a paisagem e a natureza das áreas de baixa densidade populacional conseguem oferecer.

A melhoria das condições de acessibilidade terrestre alimenta a dispersão das localizações até distâncias inimagináveis, levando alguns autores a pensar que este processo pode conduzir ao “fim das cidades”, por ser exactamente o inverso do que ocasionou a consolidação das grandes concentrações populacionais (TALBOT e RAY, 1999). Esta é com certeza uma perspectiva muito radical, até porque nas cidades podem ocorrer mudanças que alteram as razões da sua atractividade, sem que tal signifique a sua extinção. É facto, porém, que a melhoria das condições de acessibilidade através das telecomunicações, incentivará os processos de dispersão por áreas de menor densidade populacional, em particular quando instituições e empresas públicas e privadas vulgarizarem a sua utilização, permitindo acessos, colaborações e empregos à distância.

A telemática, num futuro não muito longínquo, poderá revalorizar o conceito de “local”, através da descentralização e individualização do trabalho, através de processos onde a escolha da localização deixa de ser fundamental para o desenvolvimento do trabalho, mas será com certeza importante para a fruição dos momentos familiares e livres, nos quais se valorizam o sossego e o ambiente envolvente.

De facto, se se pensar na motivação que levou as populações rurais a deixarem as suas terras em direcção às cidades, encontramos razões que se prendem com a necessidade de encontrar trabalho, melhor remunerado, que não apenas o que se encontrava disponível nas áreas rurais – a agricultura. Dito de outra forma, poder-se-á afirmar que o abandono das áreas rurais terá ocorrido por falta de alternativa, porque os empregos nas cidades estavam longe demais. Se assim foi, não será descabido sugerir que, no actual estado de desenvolvimento de muitas áreas urbanas, onde o limite do uso dos espaços está perto de esgotar-se, as populações procuram locais de residência cada vez mais afastados do local de trabalho, podendo usufruir de espaços mais calmos, mais económicos e mais aprazíveis.

A estes espaços, outrora isolados, é-lhes agora permitido, através da telemática, manterem-se ligados e próximos, não só das cidades que antes lhes levaram as populações, mas do resto do Mundo.

Note-se que grande parte dos modelos de desenvolvimento dos espaços rurais que insistem na lógica sectorial da agricultura fracassam com frequência, porque o tempo se encarregou de revelar que eles não funcionam: pode parecer que é essa a actividade que mais se valoriza localmente, mas ela não constitui motivo de fixação das populações. Se a capacidade de fixação passa pela mobilização dos recursos locais, é preciso perceber quais são os recursos locais e como devem/podem ser aproveitados no sentido da redução das perdas populacionais (TALBOT e RAY, 1999). A base do sucesso na utilização da telemática no desenvolvimento socioeconómico das áreas rurais está na capacidade das populações produzirem redes de contactos e de conhecimento, que lhes permitam estar perto de todos a partir de qualquer local.

É evidente que haverá sempre grupos que são excluídos das redes e das relações locais e globais, mas o progresso tecnológico tem sido acompanhado por evoluções de utilização a curto e médio prazo, que se traduzem na banalização crescente do consumo dos recursos de acessibilidade e mobilidade disponíveis para a população.

AS DISTÂNCIAS EM ÁREAS DE BAIXA DENSIDADE DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL

O argumento do preço a pagar pela melhoria das condições de acessibilidade rodoviária em áreas de baixa densidade populacional, devido à escassez da procura, deixa de fazer sentido com os modernos sistemas de ligações “sem fios” (*wireless*). Estes proporcionarão novas formas de comunicações criando “comunidades virtuais” (CAIRNCROSS,1997).

As lógicas das ligações e das relações espaciais serão com certeza diferentes num futuro não muito longínquo, quando a proximidade introduzida pela telemática alterar o conceito de vizinhança, que poderá ser alguém que está noutra continente, mas que pertence ao ciclo ou rede de contactos diários, ou ainda alterar os mecanismos de produção e consumo, num Mundo que valoriza cada um em cada local, onde a localização da origem e do destino não é particularmente importante.

Se é inviável investir em equipamentos e infra-estruturas em áreas de baixa densidade de ocupação, porque os níveis de procura são insuficientes face aos contextos territoriais de elevada densidade de ocupação, mais exigentes nestas matérias, então a aposta na telemática pode ser o caminho mais adequado para vencer estas questões.

A solução não passa exclusivamente pela construção de estradas. Aliás esta pode não ser a intervenção prioritária. É preciso encontrar soluções de não-transporte, com uma localização em rede dos serviços e equipamentos necessários para as populações. Estas redes, obviamente, podem não corresponder a estradas.

O território está em permanente transformação. Com a evolução nos sistemas de transportes e comunicações, dentro de algum tempo não fará sentido acentuar as diferenças de densidade nos territórios, que não seja para referenciar os seus aspectos construtivos, ou para aludir às vertentes de paisagem, património e cultura, plasmados nas diferenças de organização e apropriação do espaço. Serão as redes que vão definir os níveis de desenvolvimento, nas quais estar perto ou longe é, cada vez mais, dissociável da localização geográfica, e cada vez mais dependente das relações e alianças que cada um constrói. Cada nó (indivíduo, grupo, organização ou local), constitui um centro geográfico potencial, ficando as restantes entidades territoriais distribuídas pelos interstícios da rede. Ou seja, haverá sempre a sociedade dos mais acessíveis e com maior mobilidade, porque, tendencialmente, se definem sempre centralidades com maior poder atractivo sobre esses interstícios menos atractivos ou até repulsivos.

Os transportes e as comunicações são, sem dúvida, uma mais valia para as áreas de baixa densidade populacional tal como se conhecem hoje, podendo, num futuro próximo, quando as redes móveis e os sistemas de ligação sem fios o permitirem, tornar estas áreas particularmente atractivas para inúmeros segmentos da vida económica e social, que até hoje se foram concentrando nas cidades.

A escassez de acesso aos bens, serviços e informação nas áreas de baixa densidade está a transformar-se num outro tipo de inacessibilidade: a facilidade de acesso às redes de informação e conhecimento proporcionam a consolidação da consciência de que aquilo a que se tem acesso é, de facto, ínfimo face à informação e conhecimento disponíveis em todo o Mundo.

Concluída esta breve reflexão, fica a ideia de que a discussão, de futuro, pode fazer-se em dois planos: o da construção dos territórios de alta e baixa densidade populacional, na dimensão de estruturas que se estabelecem e determinam padrões de distribuição e organização no espaço geográfico, e o das redes de telecomunicação e dos seus reflexos na alteração dos padrões tradicionais de organização territorial. Daqui, as influências dos sistemas de transportes e comunicações sobre as novas dinâmicas de relação e funcionamento territorial, constitui uma plataforma de discussão transversal que, cada vez mais, parece ter menos afinidade com os diferentes níveis de densidade populacional.

Bibliografia

- BONNAFOUS, A.; PLASSARD, F. e SOUM, D. (1974) – “La détection des effets structurantes d'autoroutes: application à la vallée du Rhône», *Revue Économique*, Vol. XXV, 2, Março, pp. 233-256.
- CAIRNCROSS, F. (1997) – *The Death of the Distance. How the communications revolution will change our lives*, Harvard Business, School Press, USA.
- FERRAO, J. (2000) - *Relações entre mundo rural e mundo urbano: evolução histórica, situação actual e pistas para o futuro*, EURE (Santiago), [online], set. 2000, vol.26, 78 [citado 17 Novembro 2004], p.123-130.
- GILLMOR, D. (2003) – “Change in rural Europe”, *Geographia Polonica*, 76 (1), pp.3-12.
- HILLMAN, M. e WALLEY, A. (1979) – *Walking in transport*, Policy Studies Institute, vol. XLV, 583, Londres.
- MERLIN, P. (1991) - *Géographie, économie et planification des transports*, Presses Universitaires de France, PUF Fundamental, Paris.
- HOYLE, B. e KNOWLES, R., (1992) - *Modern transport Geography*, Belhaven Press, West Sussex.
- NUTLEY, S. (2003) – “Indicators of transport and accessibility problems in rural Australia”, *Journal of Transport Geography*, 11, pp.55-71.
- OWEN, W. (1987) - *Transportation and World Development*, Johns Hopkins University Press, London.
- PACHECO, E. (2001) – *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, tese de doutoramento, FLUP, Porto.
- TALBOT, H. e RAY, C. (1999) – “Rural telematic. The information society and rural development” in CRANG, M. *et al*, *Virtual Geographies. Bodies, space and relations*, Routledge, Londres, pp. 149-163.
- TOLLEY, R.; TURTON, B. (1995) - *Transport Systems, Policy and Planning - A Geographical Approach*, Longman, Scientific & Technical, London.

