

| 292 | URBANIZAÇÃO DISPERSA E VULNERABILIDADE NO CONTEXTO METROPOLITANO DE NATAL: A DINÂMICA DA POPULAÇÃO E A AMPLIAÇÃO DO ESPAÇO DE VIDA

*Denise Evelyn Mendonça Pimentel, Lucieide Carneiro da Silva, Tiago Carlos Lima do Nascimento,
Ricardo Ojima*

Resumo

Embora ainda coexistam no espaço urbano o modelo concêntrico e difuso de urbanização, considera-se aqui que se a periferia pobre ainda é uma característica marcante das principais capitais e cidades brasileiras, este é um fenômeno que reflete muito mais a cristalização e materialidade dos processos anteriores do que a perpetuação da mesma dinâmica urbana que os fizeram existir. A hipótese que será perseguida neste trabalho é de que há um novo padrão de urbanização disperso e fragmentado que tem tornado o tecido urbano socialmente mais heterogêneo e que tal característica coloca novos desafios e custos sociais tanto para a esfera social quanto para a escala individual. Para ilustrar essa dinâmica, apresentaremos o processo de expansão urbano da Região Metropolitana de Natal (RMN) a partir de uma abordagem espacial e demográfica em direção ao eixo sul de desenvolvimento urbano. Neste sentido, observar as transformações recentes ocorridas ao longo da década de 2000 nos permite observar com clareza a dimensão do fenômeno do processo de dispersão urbana na região e também como reflexo de uma mudança mais ampla no país.

Palavras-chave: dispersão urbana, fragmentação, metrópole, espaço de vida.

Introdução

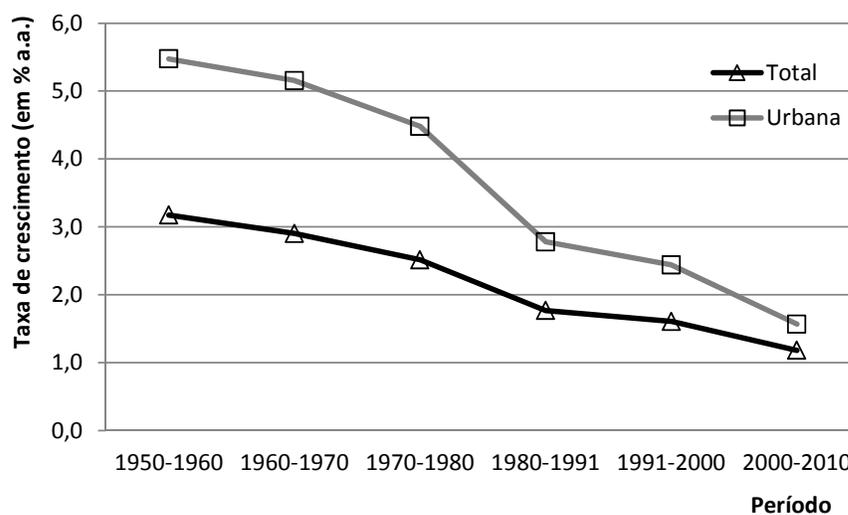
As cidades brasileiras tradicionalmente têm sido caracterizadas pela sua concentração na faixa litorânea do país, resquício do seu processo histórico de colonização, e pelo adensamento populacional nas capitais e principais cidades, fruto de um intenso e acelerado processo de transição urbana que ocorreu no país em meados do século 20. O bioma da Mata Atlântica, que representa praticamente toda a faixa litorânea brasileira, abrigava 57% da população brasileira sendo que, destes, 90% vivendo em áreas classificadas como urbanas, segundo os dados do Censo Demográfico 2010 (Ojima; Martine, 2012).

Através das mudanças dos modos de produção pretéritos, a cidade tornou-se o lócus simultâneo de conflito e redenção dos grandes dilemas sociais contemporâneos. Portanto, ao tentarmos compreender a cidade e os centros urbanos nos estudos populacionais, devemos considerar também as diferentes formas de produção do espaço urbano através de suas intencionalidades e do simbolismo que reproduzem desigualdades socioespaciais.

Marcados por uma visão são-paulocentrada, as cidades brasileiras tendem a ser analisadas a partir de uma leitura crítica do próprio processo de concentração populacional urbana, em detrimento de uma análise mais profunda dos processos de ocupação e reordenamento espacial urbano recente. Desta forma, são reificados os elevados índices de violência, pobreza e desemprego como resultados perversos da concentração da população nas capitais e principais centros urbanos. Ou seja, há um consenso implícito de que a elevada densidade demográfica e a concentração urbana deveriam ser evitados e deveriam ser alvos de políticas públicas no sentido de reduzir os dilemas urbanos contemporâneos.

Mas este intenso processo de urbanização nas cidades - efeitos das políticas econômicas de produção agrária foram especialmente impactantes através da inserção da agroindústria e da produção baseada na grande propriedade - causando assim grandes movimentos populacionais dos espaços de produção mais tradicional em direção aos centros urbanos, foi simultâneo ao processo de transição demográfica no Brasil, com uma redução muito rápida das taxas de mortalidade, acompanhado posteriormente de uma redução nas taxas de natalidade. Isso causou um período transitório de intenso crescimento populacional e que foi acompanhado por uma concentração urbana intensa (Ojima, Marandola Jr. 2012). De fato, como podemos observar no GRAF. 1, a taxa de crescimento da população urbana era muito mais expressiva do que o crescimento da população brasileira como um todo. Nos dias de hoje as duas taxas são praticamente idênticas, indicando que o ritmo de crescimento da população brasileira é praticamente todo urbano.

Figura 1: Taxa de crescimento populacional total e urbano, Brasil (1950 a 2010)



Fonte: IBGE, Censos Demográficos 1950 a 2010.

Mas dado o elevado ritmo do crescimento populacional do passado, a cidade brasileira foi incapaz de prover as vertentes básicas do desenvolvimento urbano: a melhoria da qualidade de vida e o aumento da justiça social (Souza, 2006). Destarte, boa parte das cidades de países ditos “subdesenvolvidos”, tornaram-se incapazes de suprir a sociedade com formas de produção mais horizontais, incentivando a super exploração da força de trabalho, aumentando assim a segregação socioespacial da população citadina, impedindo o acesso aos bens de consumo produzidos na cidade e dificultando o acesso à própria cidade e ao uso de espaços públicos.

É importante destacar que essa segregação socioespacial se dá de forma extremamente perversa através da especulação dos agentes imobiliários e nas dificuldades encontradas pelos mais pobres no acesso ao solo urbano. Não restando muitas escolhas no acesso à terra urbana a não ser ocupar áreas menos rentáveis, restando para a população mais pobre a ocupação em áreas de risco (Ojima; Marandola Jr., 2012). Assim, a ausência de um planejamento urbano preocupado com a justiça social que pense a mobilidade populacional e sua ocupação no contexto metropolitano, tende a configurar áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental.

A experiência brasileira, de modo geral, apresentou uma configuração urbana onde tais áreas de menor valorização imobiliária se localizavam em áreas distantes dos centros consolidados e, por consequência, pouco providos de serviços e infraestrutura. Assim, configurou-se uma estruturação urbana baseada na dicotomia centro-periferia/rico-pobre. Entretanto, essa periferia pobre e estigmatizada das metrópoles, muitas vezes denominada “cidades-dormitório”, já não são tão homogêneas como no passado. Novos padrões e modelos de consumo do espaço periférico surgem, especialmente nos contextos metropolitanos, e complexificam a análise do processo de expansão urbano recente (Ojima et al, 2010) e, principalmente, dificultando a capacidade de gestão e de adaptação aos riscos compartilhados entre os diversos atores envolvidos (Ojima; Marandola Jr, 2012).

Embora ainda coexistam no espaço urbano o modelo concêntrico e difuso de urbanização, considera-se aqui que se a periferia pobre ainda é uma característica marcante das principais capitais e cidades brasileiras, este é um fenômeno que reflete muito mais a cristalização e materialidade dos processos anteriores do que a perpetuação da mesma dinâmica urbana que os fizeram existir. A hipótese que será perseguida neste trabalho é de que há um novo padrão de urbanização disperso e fragmentado que tem tornado o tecido urbano socialmente mais heterogêneo e que tal característica coloca novos desafios e custos sociais tanto para a esfera social quanto para a escala individual.

Para ilustrar essa dinâmica, apresentaremos o processo de expansão urbano da Região Metropolitana de Natal (RMN) a partir de uma abordagem espacial e demográfica em direção ao eixo sul de desenvolvimento urbano. As metrópoles nordestinas, como apontado por Ojima (2007), poderiam ser classificadas como aglomerações urbanas mais compactas, pois apresentavam – com base nos dados do Censo Demográfico 2000 – maiores densidades demográficas em áreas urbanas, menores índices de fragmentação de áreas urbanizadas e maior grau de polarização das sedes metropolitanas em relação aos deslocamentos pendulares da região. Neste sentido, observar as transformações recentes ocorridas ao longo da década de 2000 nos permite observar com clareza a dimensão do fenômeno do processo de dispersão urbana na região e também como reflexo de uma mudança mais ampla no país.

Vulnerabilidade social, migrações e o Eixo Sul de expansão metropolitana

O processo de metropolização da RMN teve início nos anos de 1970, nessa década Natal foi reconhecida não como região metropolitana, mas como uma “Aglomeração Urbana” (denominação feita pelo governo estadual da época). Nos anos seguintes foram tomadas algumas iniciativas a fim de elaborar planos de estruturação espacial e urbana que permitissem acompanhar o crescimento e desenvolvimento da região, mas como em grande parte dos planos metropolitanos, com pequena efetividade regional. Parnamirim é o principal município do que chamamos aqui de Eixo Sul da RMN (considerado os municípios de Parnamirim, Macaíba, Nísia Floresta e São José do Mipibu) e destaca-se entre os demais municípios que compõe a RMN, pelo seu significativo crescimento populacional, causa e consequência de um avanço da especulação imobiliária, dos modos de vida urbano e de uma sociedade urbana.

O município de Parnamirim, conurbado à mancha urbana natalense, teve um crescimento de 5% ao ano na década de 2000, passando de 124,6 mil para 202,4 mil habitantes neste período de 10 anos. Juntamente com os demais municípios do Eixo Sul, configura-se como um importante pólo de desenvolvimento e expansão urbana que poderia ser considerado como um destino natural do crescimento urbano do município de Natal, não fosse o fato de que apenas 45,6% dos imigrantes de Parnamirim tenham tido como residência anterior o município de Natal. Portanto, é importante destacar que mais da metade do crescimento migratório do município de Parnamirim na década de 2000 não pode ser atribuído às saídas de pessoas provenientes do município de Natal. Fato que confirma a

tendência observada em outras regiões metropolitanas brasileiras, onde o crescimento dos municípios do entorno não é mais predominantemente reflexo do transbordamento dos fluxos migratórios da sede metropolitana.

No que se refere ao processo de dispersão urbana, as aglomerações urbanas nordestinas foram classificadas como compactas no estudo comparativo proposto por Ojima (2007). A partir da construção de um indicador de dispersão urbana que considerava quatro dimensões: 1) densidade populacional urbana, 2) fragmentação espacial, 3) orientação da mancha urbana, e 4) centralidade dos fluxos de deslocamentos pendulares. O estudo comparou 37 aglomerações urbanas brasileiras e identificou características mais compactas no contexto urbano nordestino no ano de 2000. Entretanto, a década de 2000 marcou um momento de transformações econômicas importantes na dinâmica demográfica da região e como reflexo desta nova dinâmica, a urbanização parece ter assumido novos contornos.

A hipótese desenvolvida neste trabalho é que esse processo de urbanização recente tem assumido uma nova característica onde há ao mesmo tempo uma fragmentação espacial e uma heterogeneização sociodemográfica na metrópole nordestina. O que conseqüentemente colocaria um novo quadro para a afirmação de que a metrópole nordestina é mais compacta que aquelas da região Sul e Sudeste do país, como identificado por Ojima (2007). Mas o crescimento populacional mais expressivo de um município em particular, como é o caso de Parnamirim, não é suficiente para afirmar que há um processo de dispersão urbana em curso nesta aglomeração urbana. Como vimos, um indicador substantivo é o fato de que a maior parte do volume de imigrantes de Parnamirim pelo menos por enquanto não é oriundo da sede metropolitana.

Pode-se dizer, ainda, que Parnamirim teria características de uma cidade-dormitório, pois 18,3% da sua população trabalha em outro município, sendo que mais que oito em cada dez dessas pessoas (85,9%) realiza movimentos diários para trabalhar no município de Natal. Desse modo, o município de Parnamirim sozinho responde por 67% dos deslocamentos pendulares do Eixo Sul da RMN, seguido do município de Natal que, embora seja a sede metropolitana, apresenta um significativo volume de deslocamentos para trabalho em municípios do Eixo Sul, sendo a mesma Parnamirim o principal destino dessas pessoas, pois cerca de sete em cada dez deslocamentos pendulares de residentes em Natal tem como destino Parnamirim.

Tabela 1: Matriz de deslocamentos pendulares entre os municípios do Eixo Sul da Região Metropolitana de Natal, 2010

Município de Trabalho	Município de Residência					TOTAL
	Parnamirim	Macaíba	Natal	Nisia Floresta	São José do Mipibu	
Parnamirim	0	1.015	4.092	450	512	6.069
Macaíba	1.203	0	1.524	31	67	2.825
Natal	31.890	4.411	0	889	1.723	38.913
Nisia Floresta	145	0	99	0	279	523
São José do Mipibu	295	22	303	520	0	1.140
TOTAL	33.533	5.448	6.018	1.890	2.581	49.470

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

A importância da expansão urbana do Eixo Sul no contexto da região metropolitana natalense se expressa por essa dinâmica, pois cerca de 60% de todos os deslocamentos pendulares da região metropolitana como um todo, estão representados na TAB. 1. Desta maneira, essa região assume características específicas que iremos desenvolver com maior detalhamento no item a seguir, mas cabe pelo momento adiantar apenas que essa dinâmica não repete o processo de expansão tradicional conurbada e concêntrica, mas uma forma urbana fragmentada e de baixa densidade populacional que denominamos aqui de urbanização dispersa.

Esse transbordamento dos espaços urbanos no modelo atual de expansão urbana é suscetível a vulnerabilidades sociais decorrentes da constituição de zonas de assistência ou de desfiliação (Hogan; Marandola, 2006). Portanto, a necessidade de orientação no âmbito das políticas públicas a fim de ordenar a sua estrutura urbana e a demanda e oferta de serviços se torna mais complexa, pois a desarticulação das esferas de ação social é uma das características da sociedade moderna (Giddens, 1991). A ação social passa a ser cada vez mais influenciada por contextos de articulação distanciados e ao mesmo tempo desconectados do espaço local, transferindo para o indivíduo a decisão de confiar ou não nos sistemas de segurança para o proteger dos riscos sociais (Beck, 2010).

A expansão urbana acelerada nesse novo contexto contemporâneo constitui-se, portanto, em uma nova forma de viver na cidade. Uma cidade líquida onde há um descompasso entre o espaço de vida urbano e o espaço de vida social. A política urbana deveria, portanto, seguir alguns princípios básicos buscando recuperar a função social da cidade de modo a integrar essas dimensões e favorecer uma visão integrada e sistêmica da cidade para o indivíduo. Mas a participação da população nos mecanismos de gestão local ao mesmo tempo em que se torna um contexto privilegiado de transformação, torna-se também uma demanda pouco exercida pela comunidade, pois a vida cotidiana na cidade dispersa

passa a ser fragmentada devido à fluidez dos nexos da mobilidade espacial. Ou seja, a fragmentação espacial ao mesmo tempo em que expande os espaços de vida individual (Marandola Jr, 2005; 2006; Marandola Jr; Mello, 2005), também cria um efeito de desfiliação social no local de residência e de trabalho.

Essa condição propicia um avanço da sociedade moderna para um processo de liquefação, onde “os fluidos se movem facilmente. Eles ‘transbordam’” (Bauman, 2001, p. 8). Na maioria dos casos, os grupos sociais não têm condições de acompanhar o acelerado desenvolvimento urbano e “as desigualdades de acesso às políticas sociais e a separação dos grupos sociais no espaço (processos que caracterizam a segregação) se retro-alimentam, em um constante movimento de ir e vir” (Azevedo, 2008, p. 4). Assim, o estilo de vida que é engendrado pelo habitus urbano torna-se um aspecto que serve para reduzir e agravar a vulnerabilidade social nos novos contextos da urbanização.

Dispersão urbana: sentidos demográficos

Tradicionalmente a expansão urbana brasileira se deu a partir do crescimento de uma mancha urbana contínua a se espalhar a partir do que identificávamos enquanto cidade sobre um espaço periférico não urbanizado, mas normalmente dentro dos limites de um mesmo município. Hoje este processo parece assumir novas formas e se dá de maneira fragmentada sem que haja necessariamente continuidade física entre os núcleos urbanos, assim passam a se atribuir novos significados ao espaço urbano (Limonad, 2005; Ojima, 2007; 2008; Hogan; Ojima, 2008; Reis, 2006).

Diferente do processo de peri-urbanização (Santoro; Bonduki, 2009; Ojima; Hogan, 2008), essa é uma dimensão que não é associada ao transbordamento puro e simples da mancha urbana da sede metropolitana fagocitando o seu entorno imediato, pois a descontinuidade desta mancha é compensada pela capacidade (ou necessidade) de deslocamento demográfico entre áreas urbanizadas, mas conectadas por fluxos regulares de idas e vindas cotidianas. Essa é uma das características essenciais do processo de dispersão urbana como entendemos aqui, e sugere que o espaço de vida urbano espacialmente desconectado da mancha urbana central é um novo valor agregado aos processos de ocupação urbana mais recente (Ojima, 2007; Hogan; Ojima, 2008).

De acordo com alguns estudos, trata-se de aglomerações urbanas que apresentam principalmente baixa densidade populacional, urbanização horizontalizada, e uma maior

dependência de transporte individual. Essas características se destacam nas regiões metropolitanas, embora não seja exclusiva delas. De acordo com Ojima (2008, p.47),

“duas aglomerações urbanas podem apresentar taxas de crescimento populacional semelhantes no mesmo período, mas pode configurar uma forma urbana compacta, verticalizada e monocêntrica; enquanto outra pode conformar o seu espaço urbano de modo disperso, horizontalizado e policêntrico.”

Estas diferenças entre tipos de aglomerações urbanas, em especial a dispersa, vem preocupando muitos pesquisadores em relação aos impactos sociais e ambientais, portanto, se faz necessário entender a dinâmica deste fenômeno para repensar as políticas de planejamento regional. Apesar de serem apontados alguns padrões de comportamento constatados em estudos de caso sobre dispersão urbana realizados em outros países, em relação ao Brasil ainda é necessário realizar pesquisas para entender o fenômeno, assim como suas particularidades.

(...) a escala sobre a qual se dá este fenômeno assume dimensões que vão além da análise da cidade ou de sua formação histórica. A escala de análise do processo de dispersão urbana (urban sprawl) é uma escala regional. (Ojima, 2008, p.50)

O que nos chama atenção na dispersão urbana são as maneiras de como os sujeitos se apropriam destes espaços; os valores que estão incorporados nas transações do mercado imobiliário; a transformação da paisagem nestes aglomerados urbanos e os comportamentos sociais daqueles que habitam nestas regiões.

O padrão da forma urbana que caracteriza a dispersão é a presença de espaços vazios, áreas consideravelmente não aproveitadas ou de baixa densidade populacional (Cisoto; Vitte, 2010, p.26) no meio do tecido urbano. E isso não pode ser analisado sem levar em conta a dinâmica demográfica nessas regiões, pois uma análise exclusivamente baseada nos aspectos formais e construtivos da mancha urbana de uma região não permite identificar a extensão da integração de núcleos urbanos distintos. Isso significa dizer que em regiões de urbanização dispersa, mesmo áreas urbanizadas distantes, mas que tenham um fluxo de movimentos demográficos representativos, podem ser considerados integrados na mesma aglomeração urbana.

Da mesma maneira, uma abordagem economicista incluiria um conjunto amplo de municípios dentro do mesmo contexto metropolitano sem que necessariamente haja entre esse município o os demais uma relação de trocas populacionais significativas (Ojima et al,

2010). Assim, uma leitura demográfica do processo de expansão urbano evitaria que os fluxos econômicos que nem sempre correspondem à integração de atividades cotidianas dos indivíduos seja incluído na dimensão analítica.

Ojima (2011) desenvolve uma metodologia na qual a informação de deslocamentos pendulares é usada como principal critério de integração para compor aglomerações urbanas homogêneas. Seguindo o critério de construção de áreas metropolitanas norte-americanas, seria necessário um percentual mínimo do total de pessoas que residem em um município se deslocando para outro município a trabalho para consolidar uma região efetivamente integrada.

É neste sentido que a urbanização extravasa os limites do tecido urbano e os espaços de vida da população expandem privilegiando a fragmentação do tempo de vivenciar tais espaços e diminuindo o potencial dos mecanismos de proteção existencial (Marandola Jr, 2010). Assim, na dicotomia migração-pendularidade reside o embrião de uma forma mais ampla de viver a cidade, mas onde a radicalização da modernidade penetra na política da vida cotidiana e transfere ao indivíduo a decisão e também os riscos dessa escolha. O reflexo socioespacial da flexibilização da atividade industrial, portanto, contribui para engendrar um processo de insegurança social baseada na flexibilização dos riscos calculados pelos sujeitos.

Dentro deste contexto, o planejamento urbano e regional deve buscar um novo paradigma, pois o dualismo industrialização/migração passa a ser fundamentado por um tripé, onde os deslocamentos pendulares entram como o elemento novo. Sugere-se que mesmo fora dos contextos metropolitanos a cidade tende a ser vivida de modo intensivo e efêmero, simultaneamente. Assim, como planejar a cidade que é experimentada por muitos, mas que não é vivenciada localmente, e passa para uma escala ampliada e regional? Sem se considerar os fluxos de deslocamentos pendulares como dinâmica de organização do espaço urbano, não será possível entender completamente quais são os atores envolvidos no processo de negociação do uso do espaço.

A crise de paradigma reside na necessidade de entender as características dessas pessoas, as suas demandas, suas origens e destinos diários para dar conta dos desafios compartilhados e que, muitas vezes, passam despercebidos pelas políticas públicas que ainda esperam a confirmação de fluxos migratórios segundo experiências anteriores. Portanto, trata-se de entender como as novas interdependências entre individualização e globalização (Beck, 2010) resultam na concretude dos espaços de vida conectados, mas ao mesmo tempo fragmentados.

Os desafios da dispersão e o contexto potiguar

As pessoas estão cada vez mais demandando espaços onde possam exercer sua individualidade, ao mesmo tempo, o homem como um ser social, necessita de espaços coletivos para se sentirem parte de uma sociedade. Estes espaços vazios, as distâncias entre vizinhos, prédios, aglomerações urbanas, poderíamos interpretar como demarcações destes sujeitos que prezam por sua individualidade.

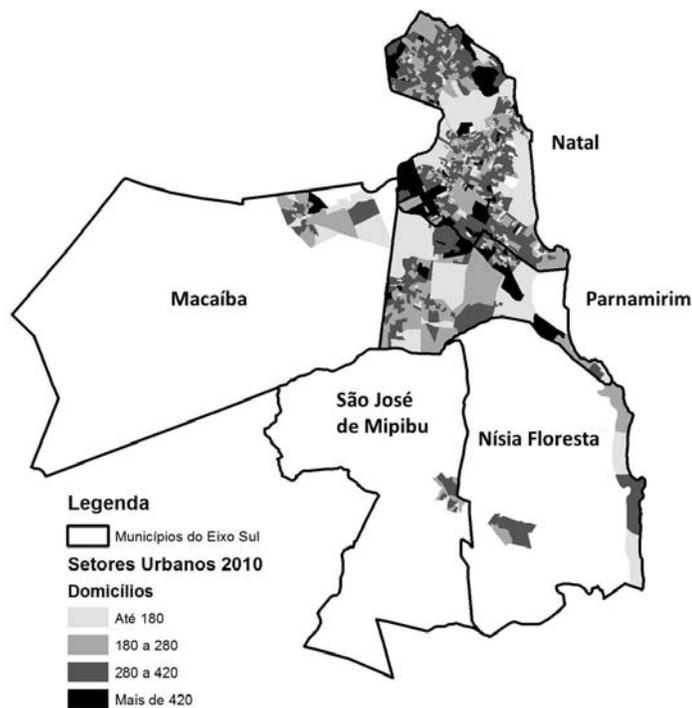
Em contrapartida, as construções de condomínios, os shopping centers, entre outros, refletem a necessidade das pessoas se sentirem de alguma maneira parte de um grupo, por dividirem um espaço em conjunto, sem necessariamente ter uma convivência mais íntima. Esta imagem refletida na construção física do espaço parece refletir também, a sensação dos sujeitos de se sentirem livres, no sentido interpretado por Bauman (2001), de se libertarem de tudo aquilo que é “tradicional”, “fixo”, buscando de certa maneira o comportamento dos fluídos, “que não se atêm muito a qualquer forma e estão constantemente prontos (e propensos) a mudá-la; assim, para eles, o que conta é o tempo, mais do que o espaço que lhes toca ocupar; espaço que afinal, preenchem apenas ‘por um momento’” (Bauman,2001, p.8).

O transporte individual nesse contexto representa além de um “status” de consumo, uma necessidade e dependência desse veículo para se deslocar a longas distâncias, onde o transporte público não é eficiente ou não existe, esse comportamento traz grandes consequências e custos sociais e ambientais (Ojima, 2008). Formas urbanas mais compactas, com densidades urbanas mais elevadas e usos do solo mistos são apontadas como economizadoras de energia, enquanto que o padrão de urbanização dispersa (urban sprawl), caracterizado por baixas densidades e usos do solo segregados, implica maior necessidade de deslocamentos por veículos motorizados, levando a um aumento das emissões de GEE. (Braga, p. 5, 2012).

Mas essa relação com transporte, domicílios e população é uma espiral perversa na qual se justifica a ausência de investimentos em transporte coletivo pela sua própria decadência. Assim, a dispersão urbana nos termos aqui empregados - sendo mais do que a expressão física da cidade, mas um modo de vida fragmentado e fluído - retroalimenta a retirada completa do poder público de seu dever de oferecer mobilidade urbana à população. Neste aspecto, o imperativo da urgência orienta para políticas urbanas que privilegiem o sistema de transporte individual.

Efeitos não planejados de um conjunto de medidas governamentais favoreceram que entre 2000 e 2010, a variação da população fosse de 13%, a de domicílios 28% e a frota de automóveis 86%! Isso sem considerar as motocicletas que apresentaram aumento de 314% no mesmo período. Os dados indicam que a posse de automóveis está associada à idade do responsável pelo domicílio, pois as maiores taxas de motorização estão nos domicílios onde a média de idade dos moradores é maior e o número de pessoas por domicílio é menor (Fioravante, 2009). Neste sentido, à medida que avança a transição demográfica e a população urbana se torna mais envelhecida, tende a crescimento tanto o número de domicílios como a frota de veículos (Martine; Ojima; Fioravante, 2012).

Figura 2: Número de domicílios por setores censitários urbanos nos municípios do Eixo Sul da RM de Natal, 2010



Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010

Mas há o componente local, da própria etapa da dinâmica demográfica e também do modelo de urbanização que essa região se encontra. No caso nordestino, o crescimento na frota de automóveis e de motocicletas foi mais expressivo que no restante do país, já que apresentaram uma variação de 110% e 441%, respectivamente. Assim, as aglomerações urbanas nordestinas que se mostravam mais compactas, segundo a metodologia de Ojima (2007), parecem hoje caminhar para um padrão mais disperso, valendo-se de modelos de

urbanização similares aos já identificados e estudados em outros contextos regionais e com uma urbanização cada vez mais dependente do transporte individual.

A velocidade com que essas transformações ocorrem parece ser muito mais acelerado na região Nordeste, o que deverá trazer consequências mais graves ao processo de planejamento urbano e regional. Como podemos ver na FIG. 2, muitos dos setores censitários mais ocupados estão entre os limites municipais de Natal e Parnamirim. Isso contribui para que o volume de deslocamentos pendulares seja mais expressivo, pois é perceptível que apesar dessa intensa integração de fluxos demográficos entre os dois municípios, na verdade trata-se de um mesmo espaço de vida compartilhado de maneira fluída e rarefeita (Marandola Jr, 2006; Marandola Jr; Mello, 2005). Ou seja, um dualismo entre os dois municípios, onde uma parte de Parnamirim está completamente voltada para Natal, valendo-se de sua luminosidade polarizadora.

Mas o que vemos no contexto metropolitano de Natal é uma ampliação desses contextos de uso de espaços de vida. Loteamentos fechados de médio e alto padrão estão se disseminando ao longo dos setores censitários da orla de Parnamirim e, timidamente, expandindo seu alcance para algumas localidades isoladas do município de Nísia Floresta. Essa região ainda não aparece entre os setores censitários urbanos do Censo 2010, mas em pesquisa qualitativa (em andamento) já foram identificados diversos lançamentos de empreendimentos nessa região.

Assim, os desafios para a gestão integrada de uma região metropolitana em expansão recente se tornam mais complexos se não forem identificados os novos fluxos e espaços de vida criados no contexto regional. A demanda por transporte e deslocamento é apenas uma das questões que se tornam mais evidentes dentro deste cenário. Mas a lógica de exploração imobiliária também é incentivada por uma competição intermunicipal dentro de dessa estrutura de dispersão urbana. Os loteamentos de médio e alto padrão tendem a receber incentivos fiscais por parte dos municípios do entorno que se valem desta dinâmica de acessibilidade aos serviços da rede urbana metropolitana (Ojima; Silva, 2009; Ojima; Hogan, 2009).

Assim, se o planejamento metropolitano não levar em conta que novas dinâmicas de espaços de vida ampliados associados a uma urbanização dispersa estão surgindo no contexto regional, o risco de que novas vulnerabilidades sociais passem despercebidas ao poder público aumenta consideravelmente. Nesse caso, o desafio de gestão se torna uma questão praticamente insolúvel, pois a ausência de uma instância legítima de poder supramunicipal que regule a lógica da dispersão urbana faz com que a metrópole apresente

efetivamente uma dinâmica populacional regional, apesar de não haver uma instância de regulação para essa dinâmica.

Referências

- BECK, U. 2010. Sociedade de risco. São Paulo: Ed. 34.
- BRAGA, R. 2012. Mudanças climáticas e planejamento urbano: uma análise do Estatuto da Cidade. In: Anais do VI Encontro Nacional da Anppas. ANPPAS: Bélem, PA.
- CARLOS, A.F.A. 2011. A condição espacial. São Paulo: Contexto.
- CISOTTO, M.F.; VITTE, A.C. 2010. O consumo da natureza no novo padrão de ocupação urbana. Geografia em Atos, São Paulo, n. 10, v.1, janeiro a junho 2010, p 26-39.
- DAMIANI, A.L. 2011. População e geografia. São Paulo: Contexto, 2011.
- FIORAVANTE, E.F. 2009. Projeção de domicílios por modelo multi-estado e aplicação para previsão da frota de automóveis em Belo Horizonte. Tese (Doutorado). Belo Horizonte, CEDEPLAR/UFMG.
- GIDDENS, A. 1991. As conseqüências da modernidade, Ed. UNESP, São Paulo.
- HARVEY, D. 2004. Espaços de esperança. São Paulo: Edições Loyola.
- HOGAN, D.J. ; OJIMA, R. 2008. Urban Sprawl: a Challenge for Sustainability. In: G. Martine, G. McGranahan, M. Montgomery and R. Castilla-Fernandez. (Org.). The new global frontier: urbanization, poverty and environment in the 21st century. 1 ed. London: IIED/UNFPA and Earthscan Publications, p. 205-219.
- LEFEBVRE, H. 2001. O direito à cidade. São Paulo: Centauro.
- LIMONAD, E. 2005. Entre a urbanização e a sub-urbanização do território. Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - ANPUR, Salvador, 23 a 27 de maio de 2005. ANPUR: Salvador.
- MARANDOLA JR, E. Mobilidade e vulnerabilidade nos espaços de vida de Campinas. In: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu. Anais... ABEP: Campinas. 2006.
- . MARANDOLA JR, E. 2010. Cidades médias em contexto metropolitano: hierarquias e mobilidades nas formas urbanas. In: BAENINGER, R. População e cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais. Campinas: NEPO/Unicamp; Brasília: UNFPA, p. 187-207.

MARANDOLA JR., E.; MELLO, L.F.. "Lugar" e "espaço de vida": novos enfoques para o planejamento e a participação? In: ENCONTRO LATINO-AMERICANO DE GEÓGRAFOS, 10, São Paulo. Anais... São Paulo: DG/FFLCH/USP, 2005.

MARTINE, G.; OJIMA, R. 2012. "The challenges of adaptation in the context of an early but unassisted urban transition" in G. MARTINE e D. SCHENSUL (eds.) *The Demography of Adaptation*, UNFPA, New York. (no prelo).

MARTINE, G.; OJIMA, R.; FIORAVANTE, E.F. 2012 Transporte individual, dinâmica demográfica e meio ambiente. In: MARTINE, G. et al (2012). *População e Sustentabilidade na Era das Mudanças Ambientais Globais*. ABEP: Campinas.

MARTINE, G. 2012. *População e sustentabilidade na era das mudanças ambientais globais: contribuições para uma agenda brasileira*. Belo Horizonte: ABEP.

OJIMA, R. 2011. Fronteiras metropolitanas: um olhar a partir dos movimentos pendulares. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, v. 121, p. 109-126.

— . 2008. Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de urban sprawl e os desafios para o planejamento regional e ambiental. *GEOgraphia (UFF)*, v. 10, p. 46-59. OJIMA, R. 2007. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. *Revista Brasileira de Estudos da População*, São Paulo: ABEP, v. 24, n.2, p. 277-300.

OJIMA, R. ; HOGAN, D.J. 2009. The demographic composition of urban sprawl: local and regional challenges concerning global environmental change in Brazilian metropolitan areas. In: XXVI IUSSP International Population Conference, 2009, Marrakech. *Proceedings.... França: IUSSP*.

OJIMA, R. ; MARANDOLA JR, E. ; PEREIRA, R.H.M. ; SILVA, R. B. 2010. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as cidades-dormitório. *Cadernos Metrópole (PUCSP)*, v. 12, p. 395-415.

OJIMA, R. ;MARANDOLA Jr, E. 2012. O desenvolvimento sustentável como desafio para as cidades brasileiras. *Cadernos ADENAUER*, Rio de Janeiro, nº 1, 144 p. 06/07.

OJIMA, R. ; SILVA, G.M. 2009. O planejamento urbano nas franjas da cidade: uma análise sociodemográfica e as múltiplas escalas da configuração urbana em Campinas e Paulínia (SP). In: XIII Encontro Nacional da ANPUR, 2009, Florianópolis. *Anais... Florianópolis: ANPUR*.

REIS, N. G. 2006. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. Via das Artes, São Paulo; 1ª edição.

SANTORO, P.F.; BONDUKI, N.G. 2009. O desafio do parcelamento do solo a partir do periurbano: a composição do preço da terra na mudança de uso do solo rural para urbano. XIII ENANPUR – Encontro Nacional da ANPUR. Anais... Florianópolis: ANPUR.

SOUZA, M.L. 2006. A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.