



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Maio de 2011
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

ALGUMAS DIMENSÕES DA MOBILIDADE ESPACIAL NO TERRITÓRIO METROPOLITANO

Érica Tavares da Silva (IPPUR) - ericatavares@observatoriodasmetroles.net

Cientista Social, Demógrafa, Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional, Pesquisadora Assistente do Observatório das Metrôpoles – IPPUR/UFRJ

Juciano Martins Rodrigues (PROURB) - juciano@observatoriodasmetroles.net

Economista, Mestre em Estudos Populacionais e Pesquisa Social, Doutorando em Urbanismo no PROURB/UFRJ, Pesquisador Assistente do Observatório das Metrôpoles – IPPUR/UFRJ

Introdução

A dinâmica demográfica deve ser compreendida segundo as dimensões da fecundidade, mortalidade e migração, mecanismos demográficos que explicam a distribuição populacional no espaço e seus ritmos de crescimento. Com a diminuição das taxas de mortalidade e fecundidade, devido às transformações sociais, econômicas e culturais que ocorreram especialmente a partir do acelerado processo de urbanização, muitas mudanças ocorreram no ritmo de crescimento populacional de todas as áreas do Brasil assim como na importância das componentes demográficas sobre a distribuição e crescimento populacional entre os espaços. Com a redução especialmente das taxas de fecundidade, observa-se uma tendência geral de diminuição do ritmo de crescimento populacional, que vai apresentando impacto diferenciado sobre os grupos demográficos de crianças, jovens, adultos e idosos. Com essa diminuição geral, os movimentos das pessoas a partir de uma mobilidade residencial vão se tornando um aspecto importante para determinar as mudanças na distribuição espacial da população, aliada, por sua vez, às potencialidades de movimentos cotidianos também. Sendo assim, a mobilidade espacial passa a ser uma componente fundamental na análise da distribuição populacional.

Em pesquisas recentes, temos apontado que, diante das transformações na dinâmica demográfica e no comportamento dos movimentos populacionais, é preciso apontar mecanismos explicativos que considerem as singularidades destas mudanças, especialmente ao observarmos que não há mais uma razão majoritária para explicar os movimentos no território – como havia em períodos anteriores, na época dos grandes movimentos do campo para a cidade e das correntes migratórias Nordeste-Sudeste, por exemplo. Os movimentos populacionais já não constituem mais movimentos de massa, mas há sim uma fragmentação dos fluxos e lógicas socioeconômicas distintas operando mesmo entre aqueles que apresentam origem e destino relativamente semelhantes. O fato de assumir estas mudanças e apontar as singularidades destas “dinâmicas populacionais” não exclui a possibilidade de encontrar padrões semelhantes entre regiões e áreas internas das próprias cidades, consideradas suas peculiaridades.

Em grandes espaços urbanos, como nas áreas metropolitanas, entre diversos mecanismos que organizam a distribuição da população no território, podemos elencar aqueles relacionados ao trabalho, à moradia e à acessibilidade, que seriam chaves de leitura analítica, portanto, interpretativas dos processos de estruturação cujo resultado é a distribuição da população no território. O trabalho se relaciona com a forma segundo a qual

as atividades se distribuem no espaço conformando uma divisão econômica do espaço metropolitano, esta divisão está associada às características do mercado de trabalho e à sua espacialização. Outro mecanismo se relaciona com a distribuição territorial das formas de provisão de moradia, falamos em formas de provisão em razão da existência de uma pluralidade de sistemas de produção e circulação da moradia, indo da autoconstrução às formas empresarias, passando pela provisão pública de habitação. Podemos falar que cada cidade tem uma estrutura de provisão de moradia resultante da diversidade das formas existentes e de sua articulação; tal estrutura também se expressa no território de cada cidade de maneira particular. Desta espacialização temos uma divisão social do espaço da metrópole. Já a componente acessibilidade, é conformada por dois elementos: sistemas de transportes em suas diversidades (coletivo X individual, público X privado etc.) e o sistema físico de circulação. Em princípio este terceiro componente deveria ser entendido como resultando dos outros dois, pois deles são geradas a oferta e demanda de mobilidade urbana.

Sendo assim, a mobilidade espacial – que envolve tanto a mobilidade residencial intraurbana e os deslocamentos na própria cidade, como a migração e os movimentos pendulares – perpassa vários mecanismos de causalidades que se relacionam às práticas de apropriação do espaço urbano. São os movimentos relacionados à moradia, às trajetórias ocupacionais e educacionais, aos deslocamentos cotidianos, que articulam os diversos fazeres que conformam a vida urbana. Portanto, a mobilidade não envolve apenas lugar de destino e lugar de origem em termos do espaço físico, mas envolve distintos pontos ou contextos de partida e de chegada, em termos sociais, culturais, políticos, econômicos. A mobilidade parece complexificar e, simultaneamente, amarrar a vida urbana, mas também é uma das formas de apropriação deste espaço, numa trama de relações, práticas e tensões; remete à acessibilidade que, por sua vez, contribui na utilização das possibilidades que a cidade apresenta. Hoje, os desafios não versam sobre estar na cidade (como o era até os anos 70 aproximadamente), mas sobre apropriar-se de suas potencialidades e desvencilhar-se de seus problemas – e boa parte desse drama atinge a todos os moradores da cidade, com características, níveis e escalas diferenciados segundo distintas condições sociais.

Portanto, pensar sobre a mobilidade das pessoas no espaço urbano implica em refletir sobre diversos aspectos imbricados, tanto para a mobilidade “permanente” (que envolve mudança de residência para além da fronteira do município - dimensão abordada neste estudo), como a mobilidade temporária (que envolve os deslocamentos para trabalho, estudo, lazer, compras que em grandes aglomerações geralmente também extrapola os

limites municipais). Por um lado, é preciso considerar o lugar de moradia, as condições socioeconômicas do espaço, as redes sociais articuladas, as recomposições societárias, a localização no tecido urbano, as dinâmicas familiares, as distâncias e proximidades reais ou simbólicas que marcam as trajetórias urbanas. Por outro lado, estas inúmeras trajetórias urbanas, que ligam diversos pontos do território, nos levam a pensar sobre a rede de cidades, a organização do espaço em escalas mais extensas e o próprio processo de urbanização, nos quais os movimentos de pessoas representam uma parte dessa conexão urbana (TELLES, 2005).

Neste texto, trazemos algumas reflexões sobre os movimentos espaciais que diferentes populações realizam no espaço urbano-metropolitano e sobre como isso influencia na distribuição das pessoas no espaço. As chances de novas oportunidades? Mudanças de moradia? A experiência do trabalho? Os melhores rendimentos? A escassez de trabalho? Movimentos familiares ou individuais? São tantas as possibilidades que certamente estas questões não as abrangem todas. A localização residencial no espaço urbano e a inserção no sistema educacional e no mercado de trabalho, por exemplo, estão relacionadas a inúmeras chances e condições dos indivíduos, de suas origens, territórios, qualificações. As chances de mobilidade, de deslocar-se mesmo no espaço, também pareceu crucial para essa relação.

Urbanização e Populacional no Brasil: Breves Considerações

É importante retomar aqui as características da nossa urbanização e sua associação com os movimentos populacionais no período pós 1930, marcada por se associar a uma industrialização acelerada e a um intenso e rápido processo de transferência da população do campo para a cidade. Na década de 1950 migraram para as cidades 7 milhões de pessoas, cerca de 24% da população rural. Nos anos 1960, em torno de 13 milhões e nos anos 1970 chegou a aproximadamente 16 milhões de pessoas.

As mudanças nos movimentos populacionais apresentam semelhanças entre vários países da América Latina. Até os anos 70/80, conforme a realidade de cada país, a atratividade de regiões de colonização foi em grande parte derivada de políticas governamentais para promovê-la. Agora, no entanto, essas políticas são quase inexistentes, quer porque foram atingidas por restrições financeiras do setor público, seja porque seus resultados foram considerados fracos, ou ainda porque foram criticadas por não

considerarem os direitos das pessoas, ou porque as conseqüências de seus impactos ambientais se tornaram um problema (VIGNOLI, 2008b). Historicamente, desde as décadas iniciais do século XX, o movimento da mão-de-obra no Brasil era uma questão consideravelmente tratada na esfera do governo – como as migrações internas (e também as imigrações internacionais). Segundo MARTINE (1994), no período de 1930 a 1950, a atuação do Estado operou com políticas explícitas no sentido de abrir novas fronteiras e ocupar o interior, especialmente Paraná e o Centro-Oeste; a idéia que se tinha era a de espaços vazios, portanto, ocupação e fixação do homem no interior do país. Ainda não se falavam em excedentes populacionais, assim como a cidade ainda era vista como espaço improdutivo e os problemas do urbanismo eram freqüentemente destacados. Com a intensificação do processo de urbanização, apresentou-se uma preocupação em romper as tendências de concentração demográfica; e, mais recentemente, “parece” presenciar-se uma situação de desconsideração quanto a interferir, ao menos diretamente e no geral, na mobilidade populacional em relação à ocupação de postos de trabalho.

Até os anos 70 aproximadamente, a distribuição espacial da população no Brasil foi concentrando-se em algumas áreas metropolitanas, especialmente na região Sudeste, notadamente em São Paulo e Rio de Janeiro. Neste mesmo período, o país ainda apresentava altas taxas de fecundidade e consideráveis taxas de mortalidade, o que representava uma dinâmica demográfica de um país que ainda não havia experimentado o processo de envelhecimento populacional. Neste contexto, era possível observar que o Brasil era considerado um país jovem, com taxas de fecundidade ainda altas especialmente em regiões menos urbanizadas, mortalidade infantil elevada e com embates ainda expressivos no que se refere aos ganhos em anos de vida devido a melhorias nos serviços de saúde e nas condições de vida. Estes desafios podiam ser percebidos tanto no espaço rural como no espaço urbano, pois algumas grandes cidades e conseqüentemente suas periferias urbanas experimentavam crescimento populacional elevado, devido à histórica chegada de imigrantes e às condições de vida precárias que esse urbano oferecia para amplas camadas da sociedade, principalmente as mais pobres. Segundo MARTINE (1994), as razões para esta intensa mobilidade espacial passavam por políticas governamentais que favoreciam a concentração – como programas sociais dirigidos a cidades de maior crescimento e políticas de industrialização que beneficiavam o eixo Rio/São Paulo –, e passavam também pelas vertentes das fronteiras agrícolas; para este autor, a ocupação das regiões sempre tinha suas origens em determinados ciclos econômicos.

Havia, portanto, processos simultâneos de uma imensa redistribuição espacial da população, na qual as migrações internas reorganizaram a população no território brasileiro,

com o forte fluxo em direção ao Sudeste, e também movimentos intensos do campo para a cidade com acelerado processo de urbanização, associados a padrões demográficos que contribuíam ainda mais para aumentar o contingente populacional nestas cidades.

A partir dos anos 70 e início da década de 80 modificam-se as tendências de concentração populacional, de movimentos migratórios, assim como a dinâmica demográfica também passa a apresentar transformações. Para os movimentos interestaduais, o eixo em direção a São Paulo/Rio de Janeiro ainda era expressivo, mas reduziu-se consideravelmente o volume de imigrantes neste sentido. Já neste período, com maior expressividade de 1980 a 1991, é observado o retorno de migrantes para seus estados de origem, e as próprias metrópoles fora do Sudeste passam a dinamizar os movimentos em suas respectivas regiões. Segundo BAENINGER (2008, p.2), é notável nesse processo a defasagem entre a dinâmica econômica e populacional, uma vez que as mudanças na organização territorial da economia não acionam ao mesmo tempo as mudanças na distribuição populacional. Nos anos 80, também ocorre uma mudança significativa na dinâmica demográfica, pois a fecundidade em geral começa a declinar no país, dizemos no geral porque para haver esse declínio para o país algumas regiões já estavam apresentando sensíveis reduções em períodos anteriores. A esperança de vida continua a aumentar e as taxas de mortalidade permanecem em declínio, especialmente as taxas de mortalidade infantil. Essas ocorrências fazem parte do processo de transição demográfica e do conseqüente envelhecimento populacional.

Diante dessas mudanças, que seguiram em curso também nos anos 90, a dinâmica demográfica no país e, em especial, nos grandes aglomerados urbanos transforma-se consideravelmente. Há um relativo nivelamento nas tendências dos indicadores demográficos, onde em quase todos os espaços, as taxas de fecundidade e mortalidade se reduzem, há uma diminuição nos ritmos de crescimento populacional, apesar do incremento ainda ser elevado, e as migrações mudam de perfil – o que tem relação com o próprio desenvolvimento capitalista.

“(…) as migrações deixaram de ser tão positivas e necessárias para o desenvolvimento do capitalismo e para a modernização da sociedade. As grandes cidades e os aglomerados metropolitanos, como resultado, em grande parte, das migrações anteriores e das suas conseqüências intergeracionais, passaram a contar, dentro dos seus próprios limites territoriais, com o excedente populacional necessário para o funcionamento satisfatório do mercado de trabalho. Por outro lado, as maciças transferências inter-regionais da

população, seja das áreas rurais para as urbanas, seja entre os diferentes estados e regiões, deixaram de ser viáveis, não só do ponto de vista econômico e social, mas, também do ponto de vista demográfico. O padrão migratório prevalecente anteriormente no Brasil é típico da primeira fase da transição demográfica, quando fecundidade alta e mortalidade em forte declínio possibilitavam altas taxas de crescimento populacional nos grandes reservatórios de mão-de-obra” (BRITO, 2009, p. 14-15).

Sendo assim, o processo de urbanização no Brasil concentrou, por um lado, grandes contingentes populacionais nas áreas metropolitanas e grandes cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, além de outras capitais estaduais e centros sub-regionais; por outro lado, alimentou o crescimento da população urbana de um número grande e crescente de cidades de diferentes tamanhos, gerando um complexo sistema urbano e padrão de divisão territorial do trabalho (FARIA, 1991).

Quanto aos movimentos populacionais, se antes havia fluxos migratórios massivos, com grandes eixos de movimento, passa-se a ter uma pluralidade de fluxos, com origens e destinos diferenciados e, conseqüentemente, com mecanismos explicativos para esses movimentos mais singulares e complexos, o que consideramos crucial na busca por interpretações destes processos. Em nossos estudos, temos observado mudanças significativas nas áreas metropolitanas, onde a mobilidade espacial parece estar atrelada ao mercado de trabalho e à dinâmica econômica, mas também ao mercado do solo, ao acesso à moradia e às condições de mobilidade cotidiana nestes espaços.

MARKUSEN e SCHROCK (2005) ressaltam também uma gama de fatores novos que se colocam na concepção da cidade, que têm relação com a dinâmica demográfica e os movimentos na contemporaneidade. Apesar de uma forte padronização do consumo, as famílias apresentam grande distinção de gostos e preferências ao consumir e ao residir em determinados espaços; há novos comportamentos e aspirações das mulheres no mercado de trabalho – que podem influenciar na sua reprodução e aumentar suas perspectivas de movimentar-se; os trabalhadores urbanos buscam espaços de trabalho com outros interesses além de econômicos; distintos grupos demográficos, como jovens profissionais e idosos, também têm novas perspectivas em relação às cidades e aos serviços oferecidos; há busca por melhores climas, amenidades, dinâmica cultural, entretenimento, serviços de saúde, etc. Esses fatores atuando conjuntamente estão constituindo novas diretrizes para promover ou alterar a composição demográfica das cidades e as condições de mobilidade espacial. Para esta, nos questionamos se estas duas vertentes que buscam explicar os

movimentos populacionais (uma baseada, em linhas gerais, em perspectivas econômicas; outra baseada nas aspirações em relação às cidades) não operam diferencialmente segundo as classes sociais, ou grupos socioeconômicos e demográficos. Por exemplo, será que as perspectivas de mobilidade que operam para os trabalhadores pouco qualificados com baixos rendimentos ou que estejam desempregados são as mesmas que operam para profissionais de nível superior, como intelectuais ou executivos globalizados, utilizando termos de VIRILIO (1994, apud HAESBAERT, 2004)?

Além dos fatores relacionados à moradia, mercado de trabalho e acessibilidade, que se mostram muito influentes sobre a distribuição e movimentação populacional no espaço, há também fatores ligados às mudanças sócio-culturais (em relações imbricadas de globalização e localismos) que, juntamente com os anteriores, apontam para vias analíticas mais complexas na interpretação das mudanças observadas.

Movimentos Populacionais nas Regiões Metropolitanas

Pesquisas atuais realizadas pelo Observatório das Metrôpoles têm mostrado que, apesar das contradições, o nosso sistema urbano constitui importante ativo para o desenvolvimento nacional. Ele é composto por 37 grandes aglomerados urbanos onde residem aproximadamente 45% da população (76 milhões de pessoas) e se concentram 61% da renda nacional. Entre os 37 grandes aglomerados urbanos, temos 15 metrôpoles¹, ou seja, aglomerados que apresentam características próprias das novas funções de coordenação, comando e direção das grandes cidades na “economia em rede”. As dimensões consideradas foram: concentração populacional, capacidade de centralidade, grau de inserção na economia de serviços produtivos e poder de direção medido pela localização das sedes das 500 maiores empresas do país, pelo volume total das operações bancárias/financeiras e pela massa de rendimento mensal. Os 15 espaços considerados metropolitanos têm enorme importância na concentração das forças produtivas nacionais. Eles centralizam 62% da capacidade tecnológica do país, medida pelo número de patentes, artigos científicos, população com mais de 12 anos de estudos e valor bruto da transformação industrial (VTI) das empresas que inovam em produtos e processos. Nestas 15 metrôpoles estão concentrados também 55% do valor de transformação industrial das empresas que exportam (RIBEIRO, RODRIGUES e SILVA, 2009, p.39).

Para chegar a este contexto, a migração e a distribuição da mão-de-obra foram aspectos marcantes no desenvolvimento regional brasileiro, na constituição dessa sociedade urbano-industrial e na conformação da sua força de trabalho, diante de uma considerável “assimetria de oportunidades” regionais. Segundo BRANDÃO (2007), “a assimetria de oportunidades, temperada por fortes expectativas de ascensão, marcou as aspirações sociais de várias gerações. Massas populacionais imensas buscaram novos lugares geográficos (promovendo uma das maiores mobilidades espaciais do mundo, uma verdadeira transumância) e novos *loci* de status social”.

A expressão urbanização de uma “sociedade em movimento” (MELO e NOVAIS, 1998, p. 585) é bastante adequada para compreender os impactos societários deste modelo expansão urbana, em especial os seus aspectos contraditórios e o modo de resolução de tais contradições, com uma característica marcante: uma urbanização que combinou um acelerado processo de modernização com a manutenção de arcaísmo em várias dimensões da vida social e fortes desigualdades com integração marginal. No campo, o processo produtivo se mecanizou, transformando as relações de trabalho, contribuindo para intensos movimentos migratórios para as cidades. Na cidade, distintas formas de incorporação das massas trabalhadoras às relações sociais de caráter mercantil são marcadas por desemprego e subemprego, com muitos trabalhadores não inseridos ou mal inseridos no mercado formal de trabalho urbano.

Entretanto, os movimentos populacionais passaram a apresentar outro tipo de comportamento nos últimos anos. Hoje não há uma razão majoritária para explicar os movimentos populacionais, há diversos aspectos operando sobre as lógicas de mobilidade. PALOMARES (2008) afirma que passamos do contexto de uma mobilidade de massas para uma mobilidade singular. Em termos de mobilidade residencial, uma “regionalização dos fluxos” tem sido observada, levando ao encurtamento de distâncias; pode-se dizer que ocorre também uma “fragmentação dos fluxos” – emergência de novos centros regionais que se espalharam no território nacional: mais áreas de retenção da migração do que uma tendência polarizadora de longa permanência (RIGOTTI, 2008). Segundo BRITO e MARQUES (2005), “na sua grande maioria os imigrantes interestaduais preferem as capitais, e os do interior as periferias metropolitanas. Já os emigrantes, sejam para o interior ou para os outros estados, na sua grande maioria, partem mais da capital do que da periferia metropolitana. O que mostra que a capacidade de retenção migratória das capitais tem diminuído expressivamente”. Apesar disso, parece haver também uma movimentação considerável no interior das próprias áreas metropolitanas.

Abordando apenas a imigração, a fim de explorar o poder de atratividade das áreas metropolitanas, apresentamos os diversos tipos de fluxos (intrametropolitano, intraestadual e interestadual) na metrópole ou em direção a ela. Obviamente ao trabalharmos com o tipo de fluxo, acabamos por considerar a emigração, pois ao identificar o espaço de origem também aborda-se a saída de pessoas desta região.

Observando a taxa de imigraçãoⁱⁱ nas RMs em 1991, Goiânia e Vitória foram as RMs que apresentaram maior participação para cada mil residentes; mas outras metrópoles também tiveram valores acima de 100 migrantes por mil, como Belém, Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre e Recife. Já Rio de Janeiro e São Paulo tiveram menor participação, apesar de São Paulo ter ficado com 92,3. De 1995 para 2000, na maior parte das RMs diminuiu a participação de pessoas que mudaram de município de residência, exceto para Rio de Janeiro e Florianópolis – o maior aumento foi em Florianópolis que passou de 132,3 em 1991 para 147,8 migrantes por mil residentes em 2000.

Interessante observar que Goiânia permanece com a maior taxa de imigração, agora seguida de Brasília, que quase não sofreu alteração. Nestas duas RMs, o peso maior foi da migração interestadual em direção ao núcleo, ou seja, os municípios de Brasília e Goiânia. Segundo RIGOTTI (2008), especialmente nestas áreas, o período 1995-2000, em grande medida, é uma continuação do período anterior (1986-1991), segundo o autor, o poder de atração de suas microrregiões aumenta. A microrregião de Goiânia não só continua sendo atraente para as regiões do próprio estado, mas também para áreas distantes, principalmente do Maranhão e Piauí.

Segundo os tipos de fluxo, para os movimentos intrametropolitanos em 1991 (ainda na tabela 1), já predominavam os fluxos em direção à periferia, especialmente aqueles originados no núcleo. Apenas em Florianópolis, Porto Alegre e Vitória, as trocas migratórias na própria periferia metropolitana foram maiores que aqueles movimentos do núcleo para a periferia (isso em relação à população total de 5 anos ou mais). Em 1991, Goiânia, Belo Horizonte e Recife apresentaram as maiores taxas de imigração do núcleo para a periferia. Vale ressaltar que os municípios da periferia de Goiânia, embora percam o seu poder de atração em 2000 em comparação ao período 1986/1991, continuam apresentando a maior taxa de imigração entre todas as periferias metropolitanas, isso quando se considera a migração do núcleo para periferia.

Tabela 1 – Taxa de Imigração nas RMs segundo Tipo de Fluxo (por mil) – 1991

RM	Tipo de Fluxo							Total
	Núcleo-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia	Intraesta dual Núcleo	Intraesta dual Periferia	Interestesta dual Núcleo	Interestesta dual Periferia	
Belém	21,5	1,3	1,6	42,5	11,2	23,7	3,4	105,1
Belo Horizonte	36,1	3,3	14,6	23,0	24,4	11,2	9,5	122,1
Brasília	26,5	7,0	4,5	8,4	5,9	80,3	20,7	153,2
Campinas	14,9	3,0	13,0	22,4	49,7	26,8	35,6	165,4
Curitiba	29,6	3,7	8,3	39,3	23,6	26,6	10,5	141,6
Florianópolis	17,9	5,5	18,9	20,2	25,6	27,6	16,5	132,3
Fortaleza	24,5	4,3	4,5	42,2	17,8	20,7	4,5	118,4
Goiânia	52,8	2,7	2,4	42,1	21,4	48,7	20,1	190,3
Porto Alegre	24,3	4,2	27,0	16,2	35,7	6,3	10,7	124,3
Recife	31,2	3,3	18,2	10,5	16,5	11,2	12,5	103,5
Rio de Janeiro	13,3	2,3	10,5	1,7	3,2	12,5	7,0	50,5
Salvador	9,9	2,5	1,8	37,5	10,9	13,3	3,8	79,5
São Paulo	20,7	1,4	11,1	4,0	3,9	30,5	20,7	92,3
Vitória	19,7	3,5	28,9	8,5	44,4	15,7	61,2	181,9
Total	22,0	2,7	11,6	14,1	13,4	23,2	15,0	102,1

Fonte: Censo Demográfico de 1991.

*Destacamos em azul e verde os maiores valores das RMs (verde para valores maiores ainda – acima de 30), pelo tipo de fluxo, na coluna; em grifo, está destacado o maior valor de cada linha, ou seja, qual foi o tipo de fluxo com maior taxa na respectiva RM.

Em 2000, altas taxas para o fluxo núcleo-periferia também foram identificadas para Belo Horizonte, seguida de Brasília (tabela 2). Em termos de incremento, este tipo de migração teve maior aumento em Belém e Brasília. Já os movimentos na periferia tiveram maior incremento no Rio de Janeiro e em Curitiba. Nota-se assim que as maiores metrópoles (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) incrementaram as trocas na própria periferia, juntamente com Curitiba. Para os demais movimentos além das trocas metropolitanas, a participação no geral é maior, especialmente Brasília recebe muitas pessoas de foraⁱⁱⁱ. Nesta RM, assim como em Goiânia, Rio de Janeiro, São Paulo e Vitória a participação de migrantes de outras UFs é expressiva tanto em 1991 como em 2000.

Tabela 2 – Taxa de Imigração nas RMs segundo Tipo de Fluxo (por mil) – 2000

RM	Tipo de Fluxo							Total
	Núcleo-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia	Intraesta dual Núcleo	Intraesta dual Periferia	Interestesta dual Núcleo	Interestesta dual Periferia	
Belém	<u>28,8</u>	1,8	3,3	<u>26,3</u>	17,8	15,9	6,6	100,6
Belo Horizonte	<u>33,8</u>	4,9	18,1	17,0	<u>22,3</u>	9,2	9,2	114,6
Brasília	<u>33,9</u>	5,1	6,3	8,3	6,5	<u>63,9</u>	<u>28,0</u>	152,1
Campinas	12,9	4,3	12,9	18,6	<u>40,8</u>	17,4	<u>24,2</u>	131,1
Curitiba	<u>29,3</u>	4,7	12,8	<u>29,8</u>	<u>23,0</u>	<u>24,0</u>	12,8	136,3
Florianópolis	18,2	6,5	<u>21,4</u>	21,5	<u>27,0</u>	<u>37,6</u>	15,6	147,8
Fortaleza	18,2	3,2	4,2	<u>21,3</u>	10,1	<u>20,8</u>	4,3	82,1
Goiânia	<u>39,1</u>	3,1	3,2	<u>34,5</u>	18,2	<u>46,5</u>	<u>24,4</u>	168,9
Porto Alegre	17,8	6,0	<u>26,3</u>	14,1	<u>24,5</u>	5,6	7,2	101,6
Recife	<u>22,7</u>	5,0	15,4	7,3	11,8	9,3	9,1	80,7
Rio de Janeiro	13,6	3,2	14,6	1,9	3,0	<u>15,3</u>	8,3	60,0
Salvador	12,3	2,5	2,4	<u>27,9</u>	9,7	12,5	3,8	71,0
São Paulo	19,8	2,6	13,6	4,1	3,9	<u>23,4</u>	17,0	84,2
Vitória	15,5	5,3	<u>25,1</u>	4,9	<u>22,1</u>	10,4	<u>48,9</u>	132,2
Total	20,9	3,6	13,4	11,2	11,5	20,3	13,7	94,6

Fonte: Censo Demográfico de 1991.

*Destacamos em azul e verde os maiores valores das RMs (verde para valores maiores ainda – acima de 30), pelo tipo de fluxo, na coluna; em grifo, está destacado o maior valor de cada linha, ou seja, qual foi o tipo de fluxo com maior taxa na respectiva RM.

Como já comentado, em 1991, os núcleos metropolitanos de Brasília, Goiânia, São Paulo e Rio de Janeiro apresentaram maior atração em suas RMs para os migrantes que vieram de fora das suas UFs. Já em Belém, Curitiba, Fortaleza e Salvador, os núcleos tiveram maior participação de pessoas que vieram da própria UF; enquanto nas RMs de Belo Horizonte, Campinas, Porto Alegre e Recife, as suas periferias já apresentavam forte atração de pessoas da própria UF. Se tratando de Campinas, temos que considerar que o restante da própria UF inclui a região metropolitana de São Paulo, cujo peso demográfico deve influenciar a taxa de imigração intraestadual. No caso de Belo Horizonte, esse tipo de migração predomina historicamente, como afirma MATOS (2005)^{iv}. Vitória teve comportamento diferenciado, em que a sua periferia atraiu maior contingente de pessoas de outras UFs em 1991.

Em 2000, as capitais Brasília, Goiânia, São Paulo e Rio de Janeiro continuam apresentando maior participação de migrantes vindos de outras UFs, e Florianópolis

também passa a apresentar tal comportamento (tabela 2). Belém, Curitiba e Salvador também seguem apresentando considerável atração do núcleo para pessoas vindas de outros municípios da UF, que não metropolitanos; já Fortaleza diminui este tipo de atratividade. Em Belo Horizonte, Campinas, Porto Alegre e Recife também prossegue a tendência de atração de suas periferias para municípios da UF.

Observa-se assim que apesar dos movimentos que envolvem outras regiões de seus respectivos estados e até de outros serem ainda bastante expressivos, o que se observa em linhas gerais é uma diminuição da imigração de longa distância, embora para este tipo de movimento, os núcleos metropolitanos ainda exerçam maior poder de atração (com exceção de algumas RMs, como Campinas e Porto Alegre, em que a periferia ainda tem maior taxa de imigração para aqueles que vêm de outros municípios de suas UFs).

O que podemos apontar a partir destas informações dentro da temática que estamos desenvolvendo? Ao falarmos em “redefinição da escala metropolitana”, em termos de distribuição populacional e atratividade nas metrópoles, observa-se que para os movimentos intraestaduais e interestaduais (uma *proxy* de maior distância, pois obviamente também podem haver estes movimentos próximos à fronteira), apesar de estar diminuindo em algumas RMs, os núcleos ainda exercem maior atratividade. Já para os movimentos intrametropolitanos, os núcleos não exercem maior atração, pois vêm perdendo população para os demais municípios das RMs, o que já foi evidenciado em outros trabalhos (SILVA e RODRIGUES, 2009). Mas as regiões metropolitanas se mostram ainda como fundamentais na distribuição populacional no Brasil, especialmente as maiores metrópoles aumentaram as trocas na própria periferia, e os movimentos do núcleo para a periferia ainda seguem como tendência.

Nessa nova configuração, a mobilidade intraurbana constitui um dos principais elementos da formação e consolidação dos espaços urbanos – possibilitando a atração/retenção residencial de algumas áreas. A mobilidade intraurbana torna-se uma dimensão importante na decisão de mudar ou não da localidade de residência, uma vez que com este movimento – fruto do próprio processo de urbanização e das novas formas de redistribuição espacial da população – a mudança de emprego não corresponde necessariamente a uma mudança de residência, com alterações dos movimentos migratórios intra e inter-regionais (BAENINGER, 1998, p.75).

Entretanto, deslocar-se no espaço, especialmente o metropolitano, tem constituído-se num verdadeiro drama urbano. Dificuldades relacionadas à acessibilidade, envolvendo

localização, tempo de percurso, preço, distância são cada vez mais recorrentes. Buscando relacionar brevemente migração intrametropolitana, deslocamento pendular e mercado de trabalho, cruzamos os três tipos de fluxos intrametropolitanos com a variável do Censo Demográfico de 2000 que pergunta sobre o município de trabalho ou estudo, variável utilizada para medir o movimento pendular no Brasil, ou *commuting*. Interessante observar através da tabela que, do total de migrantes intrametropolitanos (1995-2000) ocupados nas RMs que estamos considerando, pouco mais de 50% fazia movimento pendular em 2000, destes que realizavam tal deslocamento, quase 70% o fazia retornando para trabalhar no município de origem da migração.

Ao relacionar essa informação também com os tipos de fluxos, nota-se que entre aqueles que saíram do núcleo para a periferia, esses percentuais são mais elevados. Podemos dizer que 60% dos migrantes intrametropolitanos ocupados realizavam movimento pendular, destes, 88% se deslocavam frequentemente para trabalhar no município núcleo. Apesar de, em números absolutos, esse contingente não ser tão grande, no contexto da relação entre mobilidade residencial e mobilidade temporária, essa expressividade ganha contornos bastante razoáveis.

Entre os migrantes que saíram da periferia para o núcleo metropolitano, apenas 12,5% realizava movimento pendular (entre estes 60% fazia para o município de origem na periferia); já entre os que migraram entre municípios da própria periferia, 50% fazia movimento pendular (entre estes, 32% era para o município de origem na periferia).

Tabela 3 – Migrantes Intrametropolitanos que fazem movimento pendular para trabalho – RMs Brasil 2000

Origem/Destino	Faz Mov. Pendular	Faz para o Mun. Origem
Núcleo-Periferia	59,8	88,3
Periferia-Núcleo	12,5	60,3
Periferia-Periferia	50,2	32,2
Total	51,3	68,6

Fonte: IBGE – Censo Demográfico de 2000.

Na tabela a seguir, temos essa informação para cada região metropolitana, segundo os fluxos realizados; aqui consideramos diretamente entre os migrantes intrametropolitanos

de 1995 a 2000, o percentual daqueles que retornam para trabalhar no município de origem da migração. No geral, podemos perceber que esse retorno é bem expressivo entre aqueles que saíram do núcleo metropolitano. No total 52,8% retorna para o núcleo, com algumas diferenças, os percentuais para cada RM giram em torno desse valor; já os migrantes vindos da periferia que residem no núcleo, apenas 7,5% retornam para o município de origem para trabalhar; entre as trocas periferia-periferia, temos em torno de 16% que faz esse retorno.

Tabela 4 – Taxa de Deslocamento para Trabalho no município de origem da migração – 2000

RM	Núcleo-Periferia	Periferia-Núcleo	Periferia-Periferia	Total
Belém	55,4	3,2	14,0	18,0
Belo Horizonte	53,6	7,1	15,9	18,0
Brasília	68,1	1,8	2,9	13,1
Campinas	47,7	12,4	23,1	9,6
Curitiba	55,4	8,9	10,9	12,5
Florianópolis	54,2	10,2	11,5	9,3
Fortaleza	47,1	3,5	10,4	10,1
Goiânia	56,7	4,5	2,4	13,3
Porto Alegre	56,1	4,6	15,5	13,4
Recife	56,1	9,0	11,7	18,8
Rio de Janeiro	51,2	7,4	19,0	15,1
Salvador	37,1	16,2	13,6	7,4
São Paulo	49,2	8,3	17,6	13,3
Vitória	47,3	12,0	14,6	9,8
Total	52,8	7,5	16,2	13,5

Fonte: IBGE – Censo Demográfico de 2000.

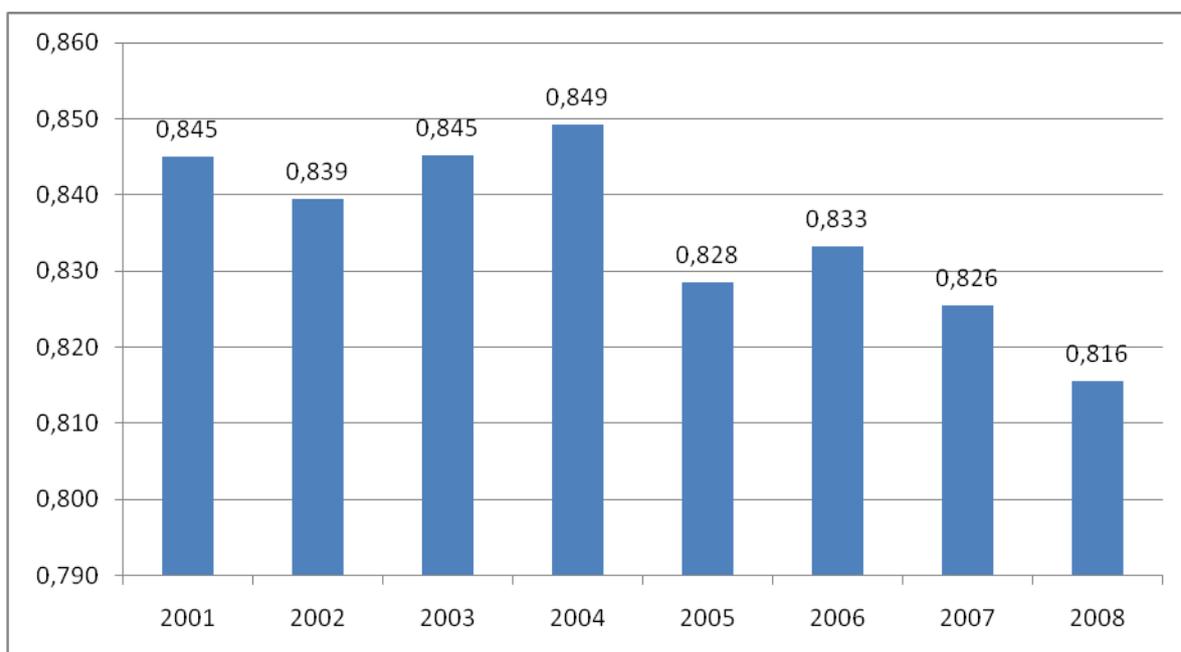
Na Região Metropolitana de Brasília, temos o maior percentual de migrantes ocupados que realizam movimento pendular para o núcleo, em torno de 68%, como apontado em outros trabalhos (SILVA e RODRIGUES, 2009), esses migrantes têm maior participação de trabalhadores sem especialização, talvez não possuindo condições de manter residência do núcleo, mas passando a residir na periferia e deslocando-se para trabalho. Já Salvador apresentou o menor percentual de migrantes intrametropolitanos que saíram do núcleo que retornam para nele trabalhar – 37%; nesta região, há o pólo petroquímico de Camaçari, que destaca-se na dinâmica da periferia metropolitana. As demais regiões metropolitanas apresentaram esse percentual em torno de 50 a 55%, valores que consideramos também elevados, indicando que, apesar desses trabalhadores terem saído do núcleo para a periferia, boa parte deles ainda trabalha no núcleo – o que nos

leva a relativizar esse movimento núcleo-periferia, em termos de redução de “pressão” pelo menos ao nível do mercado de trabalho nas áreas centrais.

Embora com valores em números absolutos bem menores, podemos ressaltar também que, para os que saíram da periferia e foram para o núcleo, nas regiões de Campinas, Florianópolis, Salvador e Vitória, há um percentual um pouco maior de pessoas que saem para trabalhar na periferia – acima de 10%; já entre as trocas realizadas na própria periferia, o percentual de pessoas que migraram e que se movimentam para trabalho é um pouco mais elevado, sendo mais expressivo em Campinas, com 23%.

Outra dimensão da mobilidade, que gostaríamos de destacar aqui, é a que envolve tempo de deslocamento. Para ter uma idéia das condições de deslocamento diário no espaço metropolitano (já que vimos que além dos movimentos intramunicipais, os movimentos diários intermunicipais são consideráveis), tomamos uma dimensão do Índice de Bem-Estar Urbano^v (IBEUrb), produzido por pesquisadores do Observatório das Metrôpoles (2010). O índice é composto por três dimensões: 1) atendimento de serviços coletivos; 2) condições habitacionais; 3) mobilidade urbana. Para nossa reflexão aqui, apresentamos o gráfico apenas desta última dimensão.

Gráfico 1 – IBEUrb das RMs: Dimensão da Mobilidade Urbana – 2001 a 2008 (PNAD)



Fonte: Observatório das Metrôpoles (2010). O resultado mostra o percentual de pessoas que gastam até 1h de deslocamento. Quanto maior o índice específico de mobilidade, melhor, pois menos pessoas estão se deslocando mais de 1 hora.

O índice mostra o percentual de pessoas que gasta até 1h de deslocamento; sendo assim quanto maior o índice específico de mobilidade, melhor, pois menos pessoas estão se deslocando mais de 1 hora. Mas o que se observa nas regiões metropolitanas ao longo dos anos 2000, com base nos dados da PNAD, é que o índice de mobilidade diminuiu, ou seja, há mais pessoas nas RMs que estão levando mais de uma hora para deslocar-se cotidianamente – o que aponta que o tempo de deslocamento e as condições de mobilidade estão mais complicados no espaço metropolitano.

Considerações finais

Diante das mudanças observadas no geral entre os imigrantes nas áreas metropolitanas brasileiras, podemos lembrar que, historicamente, a riqueza e a população foram concentrando-se nas áreas centrais das regiões metropolitanas. Com efeito, nestas áreas sempre ocorreu uma forte pressão pela sua ocupação como condição de acesso ao emprego, à renda e à moradia para amplos segmentos da sociedade, inclusive de trabalhadores subempregados. Isso resultou no crescimento da ocupação precária, informal e transitória, especialmente no setor de serviços, em geral, e, em especial, nos serviços pessoais, acrescentado a este mercado de trabalho uma crise de mobilidade urbana e o colapso das formas de provisão de moradia. Ao mesmo tempo, nestas também ocorreu uma expressiva concentração de camadas sociais de maior rendimento, mesmo que isoladas social ou espacialmente. Em algumas cidades, as qualidades urbanísticas se acumulam em setores restritos, locais de moradia, negócios e consumo de uma minoria da população moradora, enquanto que para a grande maioria, restam as áreas que a legislação urbanística ou ambiental veta para a construção ou espaços precários nas periferias (ROLNIK, 2008).

Apesar dessa histórica pressão pelas áreas centrais, foi possível observar que algumas mudanças nas tendências de movimento das pessoas, e certamente de trabalhadores, estão ocorrendo especialmente a partir das regiões metropolitanas ou em seu interior. A discutida relação centro-periferia, em suas diversas escalas, se torna importante em um momento em que se fala bastante também em dispersão urbana, mas deve ser analisada sob outros enfoques, pois temos observado processos distintos e simultâneos envolvendo incremento e crescimento populacional, mudanças no mercado de

trabalho, possíveis novas centralidades, entre outros processos de permanência e continuidade. Portanto, preferimos falar em uma redefinição da escala metropolitana, em termos de sua influência e atratividade, levando a uma reconfiguração territorial, que buscamos associar aqui à mobilidade residencial.

Algumas constatações podem ser elencadas quanto à dinâmica intrametropolitana: 1) a migração intrametropolitana tem se mostrado mais expressiva em direção à periferia e no interior da mesma, 2) o percentual de pessoas que migraram e ainda trabalham no município é também considerável; 3) o deslocamento no espaço metropolitano tem sido mais dramático nos últimos anos. Diante destas, podemos apontar a complexidade da mobilidade espacial nas áreas metropolitanas e sugerir a importância de políticas urbanas e intervenções que reconheçam essa realidade e considerem os diversos mecanismos apontados que certamente influenciam nos movimentos populacionais, sejam como mudanças de residência na metrópole, sejam como deslocamentos cotidianos. É preciso considerar as distintas dimensões que envolvem a localização do mercado de trabalho, da moradia, e as condições tanto do sistema físico de circulação como da acessibilidade, que abrange tempo, distância, preço – todos estes fatores fundamentais movimentar-se no espaço metropolitano.

Referências Bibliográficas

BAENINGER, Rosana. Deslocamentos populacionais, urbanização e regionalização. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, Brasília, 15 (2), 1998. pp. 67-78.

BAENINGER, Rosana. Rotatividade Migratória: um novo olhar para as migrações no século XXI. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, ABEP. Caxambu, setembro/outubro de 2008.

BRANDÃO, Carlos. Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007.

BRITO, Fausto; MARQUES, Denise. As grandes metrópoles e as migrações internas: Um ensaio sobre o seu significado recente. 4º Encontro Nacional de Migração da ABEP, Rio de Janeiro, 2005.

BRITO, Fausto. As migrações internas no Brasil: um ensaio sobre os desafios teóricos recentes. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009. 20p. Texto para discussão ; 366.

CUNHA, José Marcos Pinto. Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina. CEPAL-CELADE, 2002.

FARIA, Vilmar E. "Cinquenta anos de urbanização no Brasil" in *Novos estudos Cebrap*, no 29, mar./91, p.98-119.

HAESBAERT, Rogério. O mito da desterritorialização. Do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

MARKUSEN, Ann; SCHROCK, Greg. "The Distinctive City: Divergent Patterns in Growth, Hierarchy and Specialisation". *Urban Studies*, Volume 43, No. 8, 2006, p. 1301-1323.

MARTINE, George. "Estado, Economia e Mobilidade Geográfica: Retrospectiva e Perspectivas para o Fim do Século". *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, Campinas, 11 (1), 1994.

MATOS, Ralfo. *Periferias de grandes cidades e movimentos populacionais*. Cadernos MetrÓpole, n. 13, pp. 71-105, 1º sem. 2005.

MELLO, João Manuel Cardoso de; NOVAIS, Fernando A. *Capitalismo Tardio e Sociabilidade Moderna*. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz (Org.). *História da Vida Privada no Brasil: contrastes da intimidade contemporânea*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v. 4.

OBSEVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *Índice de Bem-Estar Urbano (iBEU)*. Rio de Janeiro, set./2010.

PALOMARES, J. C. G. *Incidenca en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante*. *Revista EURE*, Vol. XXXIV, Nº 101, pp. 5-24, Santiago de Chile, abril de 2008.

RIBEIRO, Luiz Cesar Queiroz; RODRIGUES, Juciano Martins; SILVA, Érica Tavares. "Esvaziamento das MetrÓpoles e Festa do Interior?". *Boletim Regional, Urbano e Ambiental do IPEA*, julho/2009. Disponível também em: www.observatoriodasmetrololes.ufrj.br.

RIGOTTI, José Irineu Rangel. "A (re) distribuição espacial da população brasileira e possíveis impactos sobre a metropolização". 32º Encontro Anual da Anpocs, 2008.

ROLNIK. Raquel. *A Lógica da Desordem*. *Le Mode Diplomatique Brasil*. Agosto, 2008.

SILVA, Érica Tavares; RODRIGUES, Juciano Martins. "Mobilidade Espacial nas MetrÓpoles Brasileiras: Complexidade do Espaço Urbano". Trabalho apresentado na Mesa "Dinâmicas Demográficas y Configuración del Territorio" do VIII Seminario de Investigación Urbana y Regional – Bogotá/Colômbia, 2009.

TELLES, Vera da Silva; CABANES, Robert. *Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios*. São Paulo: Humanitas, 2006, Capítulo 1, p. 35-64.

VIGNOLI, Jorge Rodriguez. "Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitanas en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Rio de Janeiro en el decenio de 1990". Texto apresentado no Workshop "Spatial Segregation and the Labor Market", University of Texas-Austin, February 13-15, 2008a.

VIGNOLI, Jorge Rodriguez. *Spatial distribution, internal migration and development in Latin America and the Caribbean*. CEPAL REVIEW 96, CELADE – Population Division of ECLAC, 2008b.

Notas

ⁱ Entendida também como aglomerações urbanas organizadas a partir de uma cidade principal que se destaca pelo tamanho populacional e econômico, pelo desempenho de funções complexas e diversificadas e relações econômicas com várias outras aglomerações, funcionando como centro de comando e coordenação de uma rede urbana. Neste sentido consideramos espaços efetivamente metropolitanos as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Goiânia, Brasília (RIDE), Belém, Fortaleza, Salvador, Campinas, Recife,

Vitória e Manaus. Para maiores detalhes ver: Moura, R, Delgado, P, Deschamps, M.V, Castello Branco, M.L. (2007). O Metropolitano no Urbano Brasileiro: Identificação e Fronteiras. In: Ribeiro. L.C.Q, Santos, O. A. As Metrôpoles e a Questão Social Brasileira. Rio de Janeiro, Revan/Observatório das Metrôpoles.

ⁱⁱ O que estamos denominando em todo o texto por “taxa de imigração” reflete simplesmente a participação de migrantes recentes sobre a população total de cinco anos ou mais por mil. Ou seja, é o número de pessoas que foram residir na RM ou mudaram de município de residência na própria RM para cada 1000 residentes de cinco anos ou mais de idade (esse filtro de idade deve-se à utilização do migrante data fixa – município de residência anterior cinco anos antes da data do censo).

ⁱⁱⁱ Brasília aqui foi considerada como fazendo trocas migratórias metropolitanas com municípios da RIDE e trocas intraestaduais com Goiás, mas de qualquer forma apresenta uma lógica diferenciada pelo próprio município constituir uma UF. A relação com Goiânia é muito intensa.

^{iv} Segundo este autor “A influência da migração nordestina em Belo Horizonte, por exemplo, não fincou raízes profundas, como no caso da metrópole paulistana. Minas Gerais tem seu próprio nordeste: um amplo arco territorial que agrega centenas de municípios estagnados situados nas porções norte, nordeste e leste do estado, integrantes das bacias do São Francisco, Jequitinhonha, Mucuri e Doce. Os migrantes pobres que buscam a região metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) são originários principalmente dessas regiões” (Matos, 2005, p. 88).

v Índice elaborado sob a coordenação do Prof. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, com responsabilidade da equipe: André Salata, Lygia Costa e Marcelo Ribeiro.