

# METRÓPOLES BRASILEIRAS: diversificação, concentração e dispersão

*Brazilian metropolises: diversification, concentration and dispersion*

*Metrópolis brasileñas: diversificación, concentración y dispersión*

---

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro \*

Érica Tavares da Silva \*\*

Juciano Martins Rodrigues \*\*\*

---

## RESUMO

*Este artigo tem por objetivo tratar sobre a diversificação do fenômeno metropolitano devido à complexidade da rede urbana no Brasil e à mudança da própria definição de metrópole, que passa a ter mais centralmente o papel de comando, direção e coordenação do que a função produtiva. Ao utilizar informações sobre distribuição, incremento e crescimento populacional segundo os níveis de integração dos municípios à dinâmica do respectivo aglomerado, trata-se também da organização interna dos espaços metropolitanos, na qual se observam tendências de concentração e dispersão. As informações sobre mobilidade urbana apontam que os espaços metropolitanos estão em meio a processos de concentração especialmente pela expressividade das áreas centrais ou municípios-núcleo, com elevado estoque populacional e ainda maior número de postos de trabalho em seus respectivos aglomerados. Ao mesmo tempo encontram-se também em meio a processos de dispersão, já que há mudanças de residência entre os municípios metropolitanos, em alguns casos retenção de trabalhadores no município de residência, mas também a ampliação dos movimentos cotidianos, que potencializam a expansão urbana e colocam em perspectiva alguns problemas para o viver na cidade, como as dificuldades de deslocamento.*

*Palavras-chave: Metropolização. Dinâmica populacional. Concentração. Dispersão. Mobilidade urbana.*

---

\* Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Professor titular da Universidade Federal do Rio de Janeiro - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ). Coordenador Nacional do Observatório das Metrôpoles: território, coesão social e governança. E-mail: lcqribeiro@gmail.com

\*\* Mestre em Estudos Populacionais e Pesquisa Social pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE). Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional no IPPUR/UFRJ. Pesquisadora do Observatório das Metrôpoles. E-mail: ericcatavs@hotmail.com

\*\*\* Mestre em Estudos Populacionais e Pesquisa Social pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE). Doutorando em Urbanismo no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Pesquisador assistente do Observatório das Metrôpoles. E-mail: jucianom@gmail.com

Artigo recebido em set./2011 e aceito para publicação em dez./2011.

## ABSTRACT

*This article aims to investigate the diversification of the metropolitan phenomenon, due to the complexity of the Brazilian urban network and the change in the definition of metropolis. This definition embraced command, direction and coordination roles rather than one of production. The use of information about population growth and distribution, according to municipal levels of integration to the agglomeration's dynamic, related to internal organization of metropolitan space – in which tendencies for concentration and dispersion are observed. The information about urban mobility indicates that the metropolitan space is still going through concentration processes, especially because of the relevance of such central areas or nucleuses - agglomerations with large populations and job posts. These are, simultaneously, going through dispersion processes, since there are housing moves between the cities that compose a metropolis. The widening of ordinary transit increases the potential for urban expansion and puts in perspective some city living problems, such as mobility difficulties.*

*Keywords: Metropolis. Population dynamics. Concentration. Dispersion. Urban mobility.*

## RESUMEN

*Este artículo tiene como objetivo abordar la diversificación del fenómeno metropolitano debido a la complejidad de la red urbana en Brasil y los cambios en la definición misma de metrópolis – que ahora tiene más centralmente el papel de mando, dirección y coordinación que la función de producción. Mediante el uso de la información sobre la distribución, el aumento y el crecimiento de la población de acuerdo a los niveles de integración de los municipios a la dinámica del aglomeración respectiva, investigamos también la organización interna de la metrópoli, que muestra las tendencias de concentración y dispersión. La información sobre la movilidad urbana señala que las ciudades están en procesos de concentración, especialmente por la expresión de las áreas centrales y las ciudades principales, con alto contingente de población y puestos de trabajo aún más en sus respectivas áreas metropolitanas. Al mismo tiempo, también se encuentran en procesos de dispersión, ya que hay cambios de residencia entre los municipios metropolitanos, en algunos casos, hay retención de los trabajadores en el municipio de residencia, sino también hay ampliación de los movimientos diarios, que potencian la expansión urbana y plantean algunos de los problemas de vivir en la ciudad, por ejemplo, las dificultades de movilidad.*

*Palabras-clave: Metropolización. Dinámica poblacional. Concentración. Dispersión. Movilidad.*

## INTRODUÇÃO

O Brasil ultrapassou a primeira década do século XXI com mais de 190 milhões de pessoas. Deste total, em torno de 36% estava em espaços considerados metropolitanos, onde residiam quase 70 milhões de brasileiros em pouco menos de 300 municípios, segundo definição utilizada pelo Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO, 2009). O conceito de metrópole que trabalhamos neste artigo refere-se a aglomerados urbanos que apresentam as dimensões de polarização e concentração no território brasileiro nas escalas nacional, regional e local. A metrópole é identificada então como um espaço urbano com características metropolitanas que, internamente, também apresenta uma hierarquização, já que é um aglomerado com concentração de poder econômico, social, cultural que não é semelhante para todos os espaços, no caso, municípios nele inseridos. Entretanto, tais espaços apresentam níveis de integração à dinâmica do aglomerado correspondente, maior ou menor conforme o município. Para tanto, operacionalizamos esse conceito, segundo diversos indicadores para cada dimensão considerada, operacionalização esta que será tratada no decorrer do texto. Já ao falarmos em região metropolitana, estaremos nos referindo aos espaços institucionalizados oficialmente como tais.

Nessa perspectiva, observando o quadro atual da distribuição populacional no País, ainda permanece a concentração demográfica nas cidades primazes, com o surgimento de novos aglomerados urbanos metropolitanos, ou seja, há uma difusão do fenômeno da metropolização. Nestes espaços, ao analisar a dinâmica da estrutura produtiva, mercado de trabalho e população, observam-se processos que ora parecem se complementar ora parecem se contrapor. Tais processos se referem à própria organização interna dos espaços metropolitanos. Por exemplo, ao mesmo tempo em que as periferias metropolitanas apresentam vinda do núcleo ritmos de crescimento maiores e imigração bastante expressiva vinda do núcleo, estes mesmos núcleos apresentam um incremento populacional ainda muito considerável, além de concentrarem também boa parte dos empregos, o que evidencia que ainda temos uma relativa pressão sobre as áreas centrais que ocorre simultaneamente a uma dispersão populacional para as periferias, com tendência à formação de tecidos urbanos cada vez mais espalhados.

Para abordar esses aspectos, o artigo está estruturado em quatro seções. Na primeira, apresentamos de maneira sintética o processo de urbanização brasileiro dos anos 50 aos anos 90 aproximadamente, cuja principal característica é a precoce metropolização da rede de cidades. Nessa retomada, buscou-se ainda relacionar a dinâmica econômica e demográfica, assim como alguns aspectos sociais, políticos e espaciais sobretudo nos espaços metropolitanos, até os anos 90, marcados pela passagem de um período de intensas intervenções públicas nos grandes aglomerados urbanos, com um Estado centralizador, para uma crise do modelo de substituição de importações e condições muito adversas no que se refere ao desenvolvimento econômico, mercado de trabalho, acesso à moradia etc. que afetaram em grande

medida justamente os espaços metropolitanos. Em linhas gerais, essa retomada passa pela acelerada urbanização associada à industrialização por substituição de importações; pela crise deste modelo e emergência de uma política neoliberal em torno de 1980 a 1996, em um contexto de hiperinflação, desemprego, informalização, expansão por ciclos etc.; por uma fase posterior de estabilização de 1996 a 2005, em que se afirma a política neoliberal, com reforma do Estado, crescimento baixo e em ciclos pautados pelas crises internacionais; e por um período mais recente de 2005 a 2010, em que ocorrem crescimento econômico, distribuição da renda, dinamização do mercado interno, retomada da política da moradia etc., mas continuidade da política neoliberal.

Na seção seguinte, abordamos o contexto metropolitano em período mais recente. Como já dito, apresentamos definições e operacionalização para o que seja metropolitano no Brasil contemporâneo, baseando-se na capacidade de polarização do território nas escalas nacional, regional e local, assim como na hierarquização interna de tais aglomerados, e em suas características quanto às novas funções de coordenação, comando e direção das grandes cidades na economia em rede.

Na terceira seção tratamos da organização interna dos espaços metropolitanos, na qual se identifica uma dupla dinâmica entre concentração/dispersão. Apesar de serem aparentemente contrários, observa-se que ao mesmo tempo em que ocorre uma expansão além das fronteiras metropolitanas e em seu espaço interno, também permanece a forte concentração nas áreas centrais, aspectos que podem ser explicados pela própria dinâmica demográfica característica de áreas mais urbanizadas, mas também pelas transformações urbanas no que se refere à moradia, mercado de trabalho e condições de mobilidade urbana.

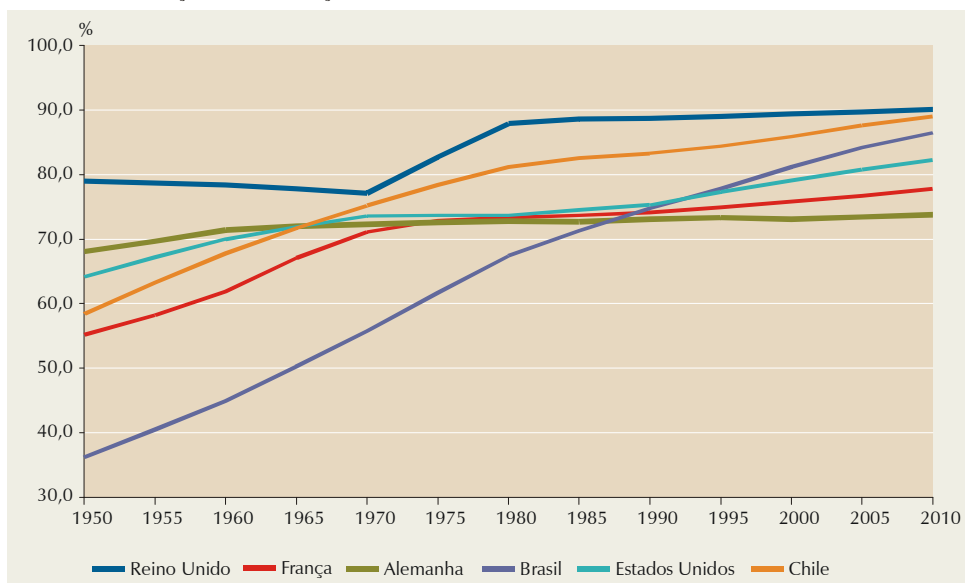
Na última seção, trata-se mais especificamente desta dimensão da mobilidade urbana, que tem se constituído em um verdadeiro drama metropolitano. Esta dimensão também apresenta características complexas, pois, como já colocado pela literatura, ampliam-se os tipos de transporte, o sistema físico de circulação, e aumenta-se a proporção de automóveis por habitante, entretanto simultaneamente pioram as condições de mobilidade, aumenta-se o tempo de deslocamento, e o acesso ao transporte público pesa cada vez mais no orçamento das famílias, em especial as mais pobres. Portanto, esta parte é dedicada à análise de um tema que seria causa e consequência da dinâmica anteriormente descrita: os padrões de mobilidade urbana nas metrópoles.

Diante disso, este artigo tem por objetivo trazer mais um olhar para os processos que vêm ocorrendo no espaço urbano-metropolitano, ressaltando a importância de considerar distintas dimensões socioespaciais e escalas de análise em conjunto.

## 1 METROPOLIZAÇÃO: des-ruralização e explosão urbana

As questões atuais que envolvem o espaço metropolitano no Brasil nos remetem ao processo de urbanização acelerado, muito superior ao dos países capitalistas avançados, que marcou a formação da sociedade urbana brasileira. Somente na segunda metade do século 20 a população urbana passou de quase 19 milhões para 138 milhões, multiplicando-se 7,3 vezes, com uma taxa média anual de crescimento de 4,1% (gráfico 1). Ou seja, a cada ano da última metade do século passado 2.378.291 habitantes eram acrescidos em média à população urbana.

GRÁFICO 1 - EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA DO BRASIL E PAÍSES SELECIONADOS - 1950/2010



FONTE: UNITED NATIONS. Revision Population Database (2007)

O período de crescimento econômico pelo qual passou o Brasil com a grande produção cafeeira no início do século XX foi travado pela crise de 1929, que afetou todo o mundo, inclusive a produção do café no Brasil. As alterações nos preços dos produtos agrícolas do Brasil e a dívida externa adquirida nesse período trouxeram muitas dificuldades econômicas, levando o País a ter que investir no mercado interno segundo uma nova organização econômica, que precisou articular os mercados regionais, promovendo, por sua vez, alguns avanços nos sistemas de transportes e comunicações.

Ao retomar o processo de urbanização a partir dos anos 50, período de substituição de importações, pode-se lembrar a articulação ocorrida entre os capitais nacional, estrangeiro e de Estado, a fim de promover a diversificação da economia nacional e estimular a industrialização, o que teve expressivo impacto na conformação do espaço urbano e na localização da população. É implantada a indústria de bens de consumo duráveis, sobretudo eletrodomésticos e veículos; ampliam-se os serviços

de infraestrutura, como transporte e comunicações e o fornecimento de energia elétrica. A política urbana também é orientada nesse sentido, já que para a expansão do mercado nacional as áreas urbanas eram fundamentais.

Portanto, foi uma conjunção de intervenções políticas, econômicas e sociais que transformou o território brasileiro e determinou o predomínio do urbano. Esse processo de urbanização/industrialização é lido por Lipietz (1989) a partir do conceito de “fordismo periférico”. Segundo este autor, em alguns países (considerados como periféricos ou do Terceiro Mundo em seu texto de finais dos anos 1980) a industrialização foi financiada por transferências de créditos e de tecnologia provenientes do “fordismo central”, ao mesmo tempo acompanhada de uma explosão urbana. No Brasil, esse fordismo esteve ligado à política de substituição de importações e às exportações de matérias-primas, como ressalta o autor. O que abriu a oportunidade para esse processo em alguns países foi o surgimento, “nos anos 70, da conjunção de um capital local autônomo, de classes médias urbanas relativamente abundantes e de embriões significativos de uma classe operária com experiência” (LIPIETZ, 1989, p.317).

Na verdade, trata-se de um autêntico fordismo, com uma real mecanização e uma associação da acumulação intensiva e do crescimento de mercados em termos dos bens de consumo duráveis. Entretanto, prossegue com o caráter de periférico, já que os postos de trabalho e a produção nos níveis de fabricação qualificada permanecem em grande medida exteriores a esses países; enquanto isso, os mercados correspondem a uma combinação específica do consumo das classes médias modernas locais, com acesso parcial dos operários do setor fordista aos bens duráveis, e das exportações desses mesmos produtos manufaturados de baixo preço para o centro.

É nesse contexto que as metrópoles nos países do fordismo periférico experimentaram uma “explosão”, decorrente também do próprio período de transição demográfica com fecundidade ainda muito alta e diminuição da mortalidade, levando a um aumento na taxa de dependência (relação entre população jovem e idosa sobre a população em idade ativa); esse aumento da carga de dependência opera de forma a reduzir a produtividade dos que trabalham. Além disso, esse período é marcado também por expressivas migrações internas, especialmente com deslocamentos em direção às grandes cidades, já que as mudanças na dinâmica econômica e produtiva não eram nem de longe sentidas no campo. Era necessário também ampliar o mercado de consumo urbano para assegurar o fordismo, só que essa “inserção urbana” ocorreu de forma muito precária. No Brasil, conforme salienta Lipietz (1989, p.331), esse processo foi bastante extremo, já que o campesinato foi perdendo aos poucos os direitos de uso da terra para a agricultura de subsistência, sendo privado da possibilidade de permanecer no campo.

Essa explosão nas metrópoles também se refere ao fato de que o desenvolvimento do “fordismo periférico” opera em uma escala que exclui o espaço territorial e reduz os países a “pontos”. A modernização conservadora promoveu

profundas transformações sociais, políticas, econômicas, culturais, mas acentuou alguns elementos históricos da heterogeneidade estrutural do Brasil e não abarcou virtuosamente todo o espaço nem toda a população.

É por isso que esse urbano se tornará rapidamente metropolitano, com grandes movimentos migratórios do campo para a cidade, e de regiões consideradas menos dinâmicas para aquelas em que se concentravam os esforços industrializantes. Somente entre 1960 e o final dos anos 70, o auge do ciclo, estima-se que saíram do campo em direção às cidades mais de 40 milhões de pessoas – total que inclui o chamado “efeito indireto da migração”, ou seja, os filhos tidos pelos migrantes rurais nas cidades. Trata-se de um deslocamento populacional gigantesco num breve espaço de tempo, o que bem qualifica a dimensão das grandes transformações pelas quais passava a sociedade brasileira (BRITO; SOUZA, 2005, p.49).

Diante disso, pode-se afirmar que no Brasil os processos de urbanização e metropolização foram muito próximos, tivemos uma urbanização rápida e uma “metropolização precoce” (LIPIETZ, 1989; FARIA, 1991; BRITO; SOUZA, 2005). A velocidade e a profundidade do processo de urbanização no Brasil são atestadas por Faria (1991), pois este afirma também que uma reflexão sobre a sociedade urbana no Brasil se confunde com uma reflexão sobre os próprios processos de mudança social “que caracterizam a formação de uma sociedade urbano-industrial – pobre e de consumo, heterogênea e desigual – na periferia da economia mundial crescentemente internacionalizada” (FARIA, 1991, p.99).

Em termos de rede urbana, segundo esse autor, o processo de urbanização no Brasil concentrou, por um lado, grandes contingentes populacionais em um número reduzido de metrópoles e grandes cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, além de outros espaços metropolitanos e capitais regionais e 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. No campo, intensos movimentos migratórios para as cidades transformaram as relações de trabalho nas áreas rurais. Na cidade, distintas formas de incorporação das massas trabalhadoras às relações sociais de caráter mercantil são marcadas por desemprego e subemprego, com muitos trabalhadores urbanos não inseridos ou mal inseridos no mercado formal de trabalho urbano.

O sistema de cidades, em virtude da conhecida *assimetria* existente entre a distribuição espacial das atividades mais dinâmicas e modernas e a distribuição da população urbana – aquelas muito mais *concentradas* em algumas regiões e centros urbanos e essas *dispersas* pelo conjunto de cidades – mostra-se heterogêneo. Cidades de um mesmo porte, dependendo de sua posição e função no sistema urbano de divisão territorial do trabalho social, apresentam-se como profundamente diferentes do ponto de vista de sua estrutura ocupacional e social. [...] Dentro das cidades – e tanto mais quanto mais complexa sua estrutura ocupacional e social – acentuou-se a segregação espacial e generalizou-se a existência de *periferias urbanas* (FARIA, 1991, p.105).

No período militar, a política de integração nacional sobrepõe-se à política de desenvolvimento regional, tendo sido criados vários órgãos de planejamento com estratégias de integração nacional. “O rápido processo de urbanização por que passava o país, aliado ao adensamento demográfico, tornava evidente a necessidade de planejamento para resolver problemas de forma integrada de unidades político-administrativas interdependentes.” (ROCHA, 2000, p.7). No início dos anos 70 são criadas as primeiras regiões metropolitanas oficiais, a fim de possibilitar melhor conhecimento e atuação sobre essas unidades espaciais. Entre os órgãos que tiveram tais regiões como objeto de intervenção prioritária por parte do governo federal é possível citar o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU) e o Banco Nacional de Habitação (BNH).

Sendo assim, a questão metropolitana ganha relevo justamente no período de maior crescimento populacional no País, que coincide também com o período mais intenso de metropolização, após intensos fluxos migratórios (tabela 1).

TABELA 1 - DISTRIBUIÇÃO POPULACIONAL NAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS - 1970/2000

REGIÕES METROPOLITANAS	DISTRIBUIÇÃO POPULACIONAL			
	1970	1980	1991	2000
Belém	669.768	1.021.486	1.401.305	1.794.981
Fortaleza	1.070.114	1.627.042	2.339.538	2.901.040
Recife	1.755.083	2.347.005	2.874.555	3.272.322
Salvador	1.135.818	1.752.839	2.474.385	2.988.610
Belo Horizonte	1.619.792	2.570.281	3.385.386	4.161.028
Rio de Janeiro	6.879.183	8.758.420	9.796.649	10.847.106
São Paulo	8.113.873	12.552.203	15.395.780	17.768.135
Campinas	644.490	1.221.104	1.778.821	2.215.027
Curitiba	809.305	1.427.782	1.984.349	2.634.410
Porto Alegre	1.590.798	2.307.586	3.029.073	3.495.119
Goiânia	424.588	807.626	1.204.565	1.606.955
Brasília	625.916	1.357.171	1.980.432	2.746.747
TOTAL	25.338.728	37.750.545	47.644.838	56.431.480
População do Brasil	93.134.846	119.002.706	146.825.475	169.544.443
(%)	27,2	31,7	32,4	33,3

FONTE: IBGE - Censos Demográficos

Nesse contexto, a pobreza passa a apresentar suas características urbanas, uma vez que boa parte dos pobres rurais se torna pobre urbano, geralmente pobre metropolitano. Surge grande demanda de serviços públicos e dificuldade de localização no espaço urbano, que são piores e menos acessíveis para os mais pobres, uma vez que o solo urbano é mais caro e o mercado imobiliário mais acirrado. Tolosa (1991) e Rocha (2000) falam sobre uma “metropolização da pobreza”, sendo que, no geral, ocorria uma redução da incidência da pobreza no País, associada às elevadas taxas de crescimento do produto (ROCHA, 2000, p.8).

Os investimentos na infraestrutura urbana propiciaram um sistema de circulação e construção de rodovias que acabou por afirmar o modelo de mobilidade urbana baseado na autolocomoção e, numa perspectiva mais ampla, no projeto



rodoviarista das classes médias urbanas, no qual a cidade é moldada segundo estes padrões. Posteriormente, como veremos mais à frente, a dimensão da mobilidade ganhará grande expressividade na dinâmica urbana das metrópoles.

Essas interferências provocaram grandes impactos na estruturação e expansão da organização social do território metropolitano, e formava-se também uma nova classe média com grande poder social e cultural; a cidade traduzia as demandas e necessidades decorrentes do modelo cultural desta classe modernizante. Ao mesmo tempo crescia o contingente de pobres urbanos, que também evidenciava a demanda por moradia. Em São Paulo, por exemplo, com o fim do transporte coletivo por bondes, a predominância do ônibus e a ampliação do sistema viário viabilizaram a abertura dos loteamentos populares na periferia metropolitana, oferecendo o modal de transporte adequado a uma expansão dispersa e de baixa qualidade (ROLNIK; KLINTOVITZ, 2011).

Na escala da rede urbana nacional, conforma-se o modelo fundado na primazia de São Paulo e Rio de Janeiro e, no final do ciclo, surge também outro grande centro urbano que é Belo Horizonte. A metropolização se associa e aprofunda o modelo de ocupação desigual, e de certa forma combinada, do território nacional. No espaço intraurbano consolidou-se um circuito de acumulação urbana, baseado em um modelo de provisão de moradia que tinha como características: a) especulação imobiliária, b) política habitacional (BNH); c) precarização habitacional pelo crescimento das favelas; d) loteamentos ilegais e informais e autoconstrução periférica, os quais contribuíram para uma organização socioterritorial baseada no modelo núcleo-periferia.

Como ressaltado por Ribeiro (1998), na formação das cidades brasileiras constituiu-se um poderoso circuito de acumulação urbana cujo fundamento é a apropriação de diversos tipos de renda urbana proporcionada pelas desigualdades nas condições de vida entre as áreas apropriadas pelos que têm o poder de segregação e o conjunto da cidade formado pelas áreas mais precárias e com dificuldades de acesso a diversos serviços. Segundo Ribeiro (1998), estes circuitos representam a versão urbana da aliança estrutural e histórica entre a propriedade da terra e o capital, base econômica do poder do atraso, responsável pela nossa lenta e seletiva modernização, manutenção das desigualdades sociais e subordinação política das camadas populares. Tal modelo veio desempenhando importante papel na expansão do capitalismo brasileiro, uma vez que permitiu a constituição daquilo que Lessa e Dain (1982) chamaram de “sagrada aliança” entre os interesses econômicos internacionalizados e os interesses locais. A cidade ficou nas mãos destes interesses, gerando uma política de proteção e favorecimento dos setores imobiliários, de obras públicas, de concessão de serviços e dos segmentos das classes médias. Simultaneamente, a sagrada aliança manifestou-se pela utilização perversa da cidade, pois as camadas populares na sociedade urbana e no sistema político eram integradas, mas de forma subalterna e regulada, em que o Estado operava com uma política de tolerância a todas as formas de apropriação da terra. O que decorre desse processo

em termos de organização interna dos aglomerados urbanos assemelha-se ao ocorrido na escala nacional. De um lado, uma elevada concentração da riqueza nas áreas centrais desses aglomerados e, por outro, o contínuo deslocamento das fronteiras sobre as áreas periféricas (RIBEIRO, 1998).

A correlação entre industrialização e metropolização pela primazia urbana de São Paulo e Rio de Janeiro começou a declinar já no final dos anos 70, quando as ações estatais ocorridas posteriormente ao choque do petróleo promoveram uma interiorização da urbanização. A implantação do II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento) em 1974 visava suplantar os impactos do choque do petróleo, expandindo o mercado interno a partir de uma visão mais integrada do desenvolvimento econômico. Várias ações, programas e planos nesse período estiveram orientados a uma política urbana que visava à integração e ajustamento da rede urbana; foram ações voltadas tanto para as grandes aglomerações, quanto para o interior do País.

Sendo assim, as mudanças na concepção política do território nacional também têm impactos na dinâmica populacional. Como bem tratado por Cano (2008), a partir dos anos 1970 modificam-se as tendências de desenvolvimento econômico, de ações planejadas e de concentração da estrutura produtiva, já que, após esse período, nota-se uma redução na participação do Estado de São Paulo e também de sua região metropolitana em especial no setor industrial da atividade econômica, apesar de ocorrerem diferentes tipos e subperíodos nesse processo de desconcentração (CANO, 2008). Também ocorrem alterações nas tendências de concentração populacional e de movimentos migratórios, assim como a dinâmica demográfica também passa a apresentar transformações.

Portanto, até os anos 1970 aproximadamente a distribuição espacial da população no Brasil foi se concentrando em alguns espaços metropolitanos, especialmente na Região Sudeste, notadamente em São Paulo e Rio de Janeiro. Neste mesmo período, o Brasil era considerado um país jovem, com taxas de fecundidade ainda altas principalmente em regiões menos urbanizadas, com 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 – o que representava uma dinâmica demográfica de um país que ainda não havia experimentado o processo de envelhecimento populacional. 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, sobretudo as mais pobres (SILVA, 2010).

A crise dos anos 1980 e as constantes manipulações de instrumentos financeiros reduziram em muito a capacidade de fazer planejamento de longo prazo. Apesar do crescimento econômico, da expressiva industrialização, da integração via acumulação de capital, da modernização produtiva, é importante ressaltar que os

benefícios e chances de inserção em todo esse processo estavam bastante atrelados à influência política e a uma conjunção de interesses modernos e arcaicos, patrimonialistas e especulativos, num arco de alianças conservadoras – para os que nela estavam inseridos os ganhos podiam ser gigantescos, para os demais restava arcar com as dificuldades de romper com o atraso estrutural, de avançar no direito à cidade e na gestão democrática dos espaços regionais e urbanos. O processo de metropolização apresentou também um caráter de periferização e segregação socioespecial elevado, com um papel considerável da cidade ilegal (BRANDÃO, 2007, p.140). Tornavam-se cada vez mais evidentes as carências e contradições sociais no espaço urbano, aumentavam a violência urbana e a marginalidade. Criava-se também um ambiente extremamente adverso ao mercado de trabalho, com aumento do desemprego e maior desgaste das condições de inserção ocupacional, com uma precarização e informalização do trabalho, assim como uma metropolização da pobreza. A diminuição da ação do Estado, após um longo período em que exerceu forte poder de coordenação inter-regional, deixou um vazio no processo decisório referente ao desenvolvimento regional e urbano.

A década de 1980 foi considerada como o fim da era industrial e início da era da informação. O País sofria com a alta estagflação (aumento contínuo da inflação e queda no PIB), passando por ciclos de crescimento e estagnação, entre os quais podem ser destacados: a) efeitos dos choques do petróleo nos anos 1970; b) disparada de juros; c) desaceleração do comércio internacional; d) crise da dívida externa; e) erosão da aliança desenvolvimentista; f) crise fiscal do Estado; g) ausência de um projeto nacional; h) moratória do México de 1982, entre outros. Em 1980 vem a política de austeridade voltada à estabilização da economia, o que não foi muito eficaz, pois o Brasil cresceu 3,5% mas a inflação foi grande: 95,2% em 1981 e 99,7% em 1982; houve uma nova política de ajuste com enorme impacto recessivo e uma inflação de 211% em 1983. A economia passou a funcionar na dinâmica *stop and go*.

A suspensão do crédito internacional levou ao colapso da dívida externa brasileira. Foi utilizado o endividamento público interno via inflação como solução para o financiamento da economia diante da impossibilidade de continuidade do financiamento externo. Havia ainda dificuldades para a formação de um novo bloco de alianças que pudesse construir um novo projeto para o País, decorrente da própria complexidade da estrutura produtiva gerada pela fase desenvolvimentista. Esta dificuldade é agravada pela fragilidade do Estado em continuar a cumprir o papel que exerceu na fase desenvolvimentista, como guarda-chuva para acomodar os interesses heterogêneos na política de compromisso.

Em meio a todo esse contexto de crise e recessão econômica nos anos 1980 ocorre ainda uma mudança significativa na dinâmica demográfica, também com grande expressividade nos espaços metropolitanos. Todas as transformações urbano-industriais anteriores, os consequentes movimentos populacionais em direção às cidades e o modo de viver urbano trouxeram mudanças nos padrões de

sociabilidade, no acesso à informação e serviços, no sistema de valores sociais e familiares, na participação no mercado de trabalho etc. Esse novo urbano – com chances de acesso a serviços de saúde, oportunidades educacionais, inserção da mulher no mercado de trabalho, difusão dos meios de comunicação de massa – levou a alterações nas componentes demográficas, pois a fecundidade começou a declinar consideravelmente no País, a esperança de vida continuou a aumentar e as taxas de mortalidade que já vinham em declínio diminuíram ainda mais, especialmente as taxas de mortalidade infantil. Essas ocorrências fazem parte do processo de transição demográfica e do conseqüente envelhecimento populacional, estreitamente ligado ao nível de urbanização e, no caso brasileiro, à metropolização.

Para as migrações, ganha maiores contornos a migração intrarregional; 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. Apesar de tudo isso, o processo de metropolização no Brasil continuou com significativa expressão, incorporando também a constituição de outros espaços que passaram a apresentar características metropolitanas.

Segundo Rocha (2000), apesar da redução na pressão populacional sobre o espaço metropolitano, com um contexto demográfico mais favorável, a sua participação na pobreza nacional aumentou, o que se deve principalmente à evolução da renda nestes espaços no período, que foi bastante desfavorável, inclusive no que se refere a um caráter redistributivo. Esse é um dos pontos importantes ao se considerarem as distinções entre espaços metropolitanos e não metropolitanos, especialmente no que se refere à discussão sobre desconcentração econômica, produtiva, populacional, pois o fato de haver uma redução da pressão demográfica (que irá persistir nos anos subsequentes) não pode mascarar os inúmeros desafios sociais e econômicos que esses espaços expunham nessa época e que ainda apresentam hoje.

A instabilidade econômica dos anos 1980 também permaneceu durante o começo dos anos 1990, quando o crescimento econômico neste período foi reduzido e bastante inconstante. As iniciativas liberalizantes da década de 1990, precedidas pela crise de 80, fizeram retroceder as políticas nacionais de desenvolvimento, gerando um contexto macroeconômico bastante contrário ao crescimento, que ficou oscilante, e um grau elevado de incerteza para a realização de investimentos. Em relação à busca por aumento da capacidade competitiva das empresas brasileiras, estas realizaram aquilo que Coutinho (1997) chamou de ajuste defensivo, que já vinha desde o governo Collor, pois não houve em geral uma preocupação em crescer e aumentar a capacidade de inovação e tecnologia, ou seja, as medidas foram muito mais de proteção e estratégia de sobrevivência, com redução de postos de trabalho, de hierarquias e também de estoques, assim como estruturas mais enxutas. Segundo Brandão (2007, p.157), “mais do que uma ‘reestruturação produtiva’, o que tivemos nas empresas foi na verdade uma enorme racionalização organizacional defensiva”.

Houve ampliação das lógicas de valorização financeira e o ajuste produtivo e patrimonial foi bastante defensivo, pautando-se, sobretudo, pelas privatizações, ampliação da participação de empresas estrangeiras, aumento de componentes importados, cortes significativos do pessoal ocupado e estratégias de terceirização/subcontratação e concentração em atividades-fim (*core business*) das empresas (SIQUEIRA; MAIA, 2010, p.352).

O aumento do desemprego e a restrição das oportunidades de ocupação no mercado de trabalho nacional foram drásticos, contribuindo para uma piora generalizada nas condições de inserção dos trabalhadores, reduzindo as remunerações e a taxa de assalariamento no mercado de trabalho urbano, já bastante precarizado pelo elevado peso das ocupações informais – trabalhadores sem carteira, domésticos e por conta própria (SIQUEIRA; MAIA, 2010, p.353).

Em 1994, com a estabilização trazida pelo Plano Real, diminuiu-se consideravelmente a pobreza, o PIB apresentou crescimento e a renda média também aumentou. Nesse período de estabilização vai se afirmando a política neoliberal, com reforma do Estado, privatizações, processos de abertura comercial e financeira, juntamente com políticas de estabilização monetária, elevadas taxas de juros, valorização cambial e aumento da concorrência externa. O crescimento foi baixo e em ciclos pautados pelas crises internacionais. A dívida pública também aumenta em decorrência de tais ajustes, prejudicando o financiamento dos gastos e os investimentos do setor público.

A proporção de pobres diminuiu de 44,1%, em 1993, para 33,2%, em 1995; nos espaços metropolitanos essa redução foi mais expressiva, de 45,1% para 31,2%. Mas é importante ressaltar que as diferenças regionais permaneceram, uma vez que a diminuição da pobreza nas regiões primazes de São Paulo e Rio de Janeiro foi mais evidente, declinando de 40,7% para 20,7% no Rio, e em São Paulo de 42% para 30%, comparando-se 1993 e 1995, antes e após o Plano Real (ROCHA, 2000, p.10-14). Apesar desses ganhos, o período pós-estabilização revela que a redução da pobreza metropolitana não prosseguiu na segunda metade da década de 1990, ficando em torno de 34% nesse período.

Naturalmente, a evolução da pobreza em geral e da metropolitana em particular está estreitamente vinculada à dinâmica produtiva e a seus efeitos sobre o comportamento do mercado de trabalho. No entanto, o que ocorre nas metrópoles tem maior visibilidade nacional, resultando, em espaços sem fronteiras, em movimentos populacionais que acabam por afetar a incidência da pobreza (ROCHA, 2000, p.16).

Também abordando o tema da metropolização e pobreza, Diniz (2006) afirma que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, possivelmente em função da grave crise econômica e social e da imagem de violência, teve sua taxa de crescimento demográfica reduzida desde a década de 1980 para patamares da ordem de 1% ao ano (DINIZ, 2006, p.13-14). Na verdade, essas taxas mais reduzidas se devem primeiramente à queda da fecundidade, que pode ter relação com os aspectos

colocados pelo autor, mas é importante ressaltar (e isto será explorado mais à frente) que, muitas vezes, as próprias componentes da dinâmica demográfica não são contempladas por diversas abordagens simplistas sobre aumento/diminuição do crescimento populacional.

Para Diniz (2006), as 16 aglomerações urbanas por ele destacadas, com mais de um milhão de habitantes em 2000, continuam crescendo a taxas elevadas. As altas taxas de crescimento e o tamanho do estoque de população já existente levam a uma expectativa ainda mais dramática sobre o quadro social brasileiro. O maior exemplo é o da Região Metropolitana de São Paulo, com seus 17,8 milhões de habitantes em 2000 e um acréscimo anual de 250 mil a 300 mil habitantes por ano, ou seja, mais de 1 milhão de habitantes a cada quatro anos. A ela se acrescenta o grande colar formado pelas aglomerações urbanas de São José dos Campos, Campinas, Sorocaba e Santos, todas a menos de 100 km do centro de São Paulo, com crescente comutação diária de pessoas entre elas e formando uma superaglomeração com cerca de 25 milhões de habitantes. O reconhecimento dessa nova realidade metropolitana, mais expandida e conectada com espaços para além da região metropolitana em si, é de suma importância para compreender a organização do espaço urbano. Além disso, o surgimento/fortalecimento de outros espaços metropolitanos também precisa ser considerado.

No contexto de uma pequena, mas, segundo Pacheco (1998), efetiva desconcentração econômica e da crise e reestruturação da economia paulista, os anos 80 e 90 presenciaram a emergência e/ou consolidação de várias outras regiões metropolitanas que, como Curitiba (Estado do Paraná), Belo Horizonte (Estado de Minas Gerais), ou algumas áreas do Nordeste como Salvador (Bahia), Recife (Pernambuco) e Fortaleza (Ceará), acabaram abrigando parcela significativa dos fluxos migratórios que potencialmente poderiam dirigir-se para o centro dinâmico nacional (CUNHA, 2003).

Sendo assim, nos anos 1990 ocorrem profundas mudanças na economia, reformas liberalizantes e transformações no mercado de trabalho. A configuração urbana do início do século XXI já refletia as escolhas políticas dos anos 1990, em favor de espaços econômicos mais eficientes, seletivos e competitivos, escolhas estas liberadas da construção de um projeto civilizatório para a sociedade brasileira como um todo, dentro das fronteiras territoriais do País.

Esta retomada nos faz pensar no impacto dos modelos econômicos sobre o sistema urbano nacional. Portes e Roberts (2005), analisando alguns países da América Latina, mostraram como a mudança de um modelo baseado na industrialização por substituição de importações para um modelo de abertura de mercados teve enormes reflexos na configuração urbana dos países da região. Essa mudança passa por transformações na rede urbana – entre os aglomerados do sistema de cidades –, mas também pela própria reorganização interna dessas aglomerações, como veremos à frente.

No Brasil, a população urbana em 2010 já correspondia a mais de 84% da população total e a dinâmica metropolitana segue apresentando significativas transformações, sendo ainda mais sensíveis às mudanças econômicas apontadas. Nos últimos anos, no entanto, o Brasil vem experimentando altas taxas de crescimento, com aumento e melhor distribuição da renda e crescimento do emprego formal. Nos espaços urbanos metropolitanos há inclusive dinamização do mercado interno, retomada da política da moradia etc., porém ainda prosseguindo a política neoliberal. É nesse contexto de mudanças na dinâmica econômica e populacional, reforço e surgimento de espaços metropolitanos e processos de expansão urbana que também se coloca a importância de identificar e analisar mais apropriadamente o que seja a realidade metropolitana brasileira atualmente.

## 2 QUADRO METROPOLITANO BRASILEIRO ATUAL

Chegamos ao ano de 2010 com mais de 190 milhões de pessoas. Embora emblemático, este número, bastante veiculado em finais do ano passado, sobretudo pela imprensa, nos remete a importantes questões sobre a distribuição ou redistribuição populacional no espaço brasileiro, bem como suas implicações para o futuro de nossas cidades, já que 84% da população vivia em áreas urbanas.

Apesar de muitos olhares apontarem tendências de desconcentração populacional a partir das regiões metropolitanas, pode-se notar que, no geral, parcela significativa da população brasileira continua concentrada nas metrópoles, conforme consideramos neste trabalho. É verdade que esses espaços têm experimentado, nas últimas décadas, ritmos de crescimento mais baixos que de maneira alguma podem ser ignorados. No entanto, a participação da população metropolitana registrou um aumento de 1991 para 2000 e praticamente permanece com a mesma participação de 2000 para 2010, em torno de 36%. São quase 70 milhões de brasileiros residindo nas metrópoles – em pouco menos de 300 municípios, em um universo de mais de 5 mil. Certamente essa manutenção se deve ao elevado estoque populacional fruto de anos de concentração nesses espaços. Antes de nos aprofundarmos nas questões atuais do processo de distribuição da população brasileira que envolve as metrópoles, é preciso, em primeiro lugar, tecer algumas considerações sobre o que estamos abrangendo na definição de metropolitano.

As primeiras regiões metropolitanas no Brasil foram criadas em 1973, através da Lei Complementar 14, que, por sua vez, obedecia à Constituição de 1967. A partir da Constituição de 1988, a responsabilidade pela criação e organização das regiões metropolitanas foi transferida do governo federal para os estados, de acordo com o § 3º do Artigo 25. Ao longo dos anos, porém, o quadro metropolitano oficial sofreu alterações, tanto na composição interna das regiões, com a inclusão e exclusão de municípios, quanto na criação de novas unidades. Até 31 de março de 2010,<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Pode ser que no momento da publicação deste artigo o quadro já tenha se alterado, em virtude da própria dinâmica de institucionalização de região metropolitana por parte de cada estado.

constatamos que o Brasil contava com 35 regiões metropolitanas (RMs) e 3 regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDEs), definidas por lei federal ou estadual. Algumas regiões contam ainda com colares metropolitanos, áreas de expansão metropolitana e entorno metropolitano definidos em lei. No caso das RIDEs, vale lembrar, ainda, que a sua composição inclui municípios de diferentes unidades de federação. No quadro 1 apresentamos as 38 RMs/RIDEs e sua localização de acordo com as cinco grandes regiões brasileiras; elas comportam 444 municípios e estão distribuídas por 22 unidades da federação.

QUADRO 1 - REGIÕES METROPOLITANAS E RIDES SEGUNDO AS GRANDES REGIÕES - 2010

NORTE	NORDESTE	SUDESTE	SUL	CENTRO-OESTE
Belém (PA)	Aracaju (SE)	Baixada Santista (SP)	Carbonífera (SC)	Goiânia (GO)
Macapá (AP)	Agreste (AL)	Belo Horizonte (MG)	Chapecó (SC)	RIDE Distrito Federal <sup>(1)</sup>
Manaus (AM)	Cariiri (CE)	Campinas (SP)	Curitiba (PR)	Vale do Rio Cuiabá (MT)
	Fortaleza (CE)	Grande Vitória (ES)	Florianópolis (SC)	
	Grande São Luís (MA)	Rio de Janeiro (RJ)	Foz do Itajaí (SC)	
	João Pessoa (PB)	São Paulo (SP)	Lages (SC)	
	Maceió (AL)	Vale do Aço (MG)	Londrina (PR)	
	Natal (RN)		Maringá (PR)	
	Recife (PE)		Norte/Nordeste	
			Catarinense (SC)	
	RIDE Petrolina/Juazeiro		Porto Alegre (RS)	
	RIDE Teresina/Timon		Tubarão (SC)	
	Salvador (BA)		Vale do Itajaí (SC)	
	Sudoeste Maranhense (MA)			
3	13	7	12	3

FONTES: Assembleias Legislativas Estaduais; Governos de Estado; [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br) e [www.integracao.gov.br](http://www.integracao.gov.br) para legislação federal

(1) A RIDE DF conta com dois municípios do Estado de Minas Gerais, portanto, da Região Sudeste. Para efeito de contagem, optamos por manter essa RIDE na Região Centro-Oeste, visto que o núcleo metropolitano e a maioria dos municípios pertencem a essa região.

O Observatório das Metrôpoles realizou um trabalho que identificou aquelas regiões que se constituem realmente como “metropolitanas”, por meio da avaliação da capacidade destes aglomerados urbanos polarizarem o território brasileiro nas escalas nacional, regional e local, além de hierarquizar os municípios abarcados pelas RMs segundo o grau de integração com a dinâmica metropolitana (RIBEIRO, 2009). As justificativas para essa identificação estão no fato de que a criação de regiões metropolitanas, na maioria das vezes, não obedece a critérios claros, objetivos e consistentes, tanto na sua institucionalização quanto na definição dos municípios que as compõem. As 38 atuais regiões oficiais apresentadas anteriormente, apesar de contemplarem todas as 20 maiores cidades brasileiras, foram criadas por diferentes legislações e se configuram em unidades regionais bastante distintas. Além disso, é importante mencionar que o processo de desconcentração produtiva ocorrido a partir de 1970, para suportar o fenômeno da difusão da metropolização no território nacional, alia-se a uma diversificação funcional destes espaços, que não obedece às diferenças de tamanho dos aglomerados, mas ao seu papel na rede urbana nacional/regional, como apontou Vilmar Faria (1991).



Portanto, os espaços identificados como metropolitanos são aglomerados urbanos que apresentam características próprias das novas funções de coordenação, comando e direção das grandes cidades na “economia em rede” (VELTZ, 1996) emergente com a globalização e a reestruturação produtiva. As dimensões e indicadores utilizados foram: a) tamanho e concentração: como expressão de tamanho foi considerado o volume populacional; para as atividades econômicas foram considerados o número de agências bancárias, o volume total de operações bancárias/financeiras e a massa de rendimento mensal; b) capacidade de centralidade: foi tomada a existência de serviço raro, em nível nacional, como o movimento aeroportuário de passageiros; c) grau de inserção na economia: medido pelo número de empregos formais em atividade de ponta como *proxy* da capacidade de inovação e incorporação tecnológica; d) poder de direção: considerado a partir do número de sedes de empresas classificadas entre as 500 maiores do País; e) gestão pública: definição político-administrativa de capital estadual ou capital federal no caso de Brasília.

A partir deste estudo foram identificados 15 espaços urbanos metropolitanos: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Campinas, Manaus, Vitória, Goiânia, Belém e Florianópolis, os quais, tendo características de concentração, polarização, hierarquização e integração, serão considerados aqui como metrópoles. Vale lembrar que esses 15 espaços considerados metropolitanos têm enorme importância na concentração das forças produtivas nacionais. Por exemplo, 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; concentram também 55% do valor de transformação industrial das empresas que exportam.

Quando utilizamos o termo metrópole, portanto, estamos tratando de espaços urbanos complexos e grandes (aglomerações com mais de um milhão de habitantes), de conjuntos de unidades político-administrativas (municípios) diversas, com diferentes tamanhos e níveis de integração entre essas unidades, que conjuntamente apresentam caráter metropolitano.

### 3 METRÓPOLES: entre a concentração e a dispersão

Para possibilitar uma reflexão mais consistente sobre as transformações experimentadas por diferentes espaços metropolitanos e não metropolitanos, procuramos categorias que possam ao mesmo tempo responder nossas questões e captar a complexidade da rede urbana e do sistema metropolitano brasileiro. Neste sentido, adotamos uma classificação dos municípios brasileiros metropolitanos que leva em conta seu nível de integração à dinâmica do respectivo aglomerado. As variáveis utilizadas para essa classificação foram: taxa média geométrica de crescimento populacional (1991-2000); densidade demográfica; contingente de pessoas que realizam movimento pendular; proporção de pessoas que realizam

movimento pendular; proporção de emprego não agrícola (RIBEIRO, 2009). Com isso pretendemos refinar a análise a fim de responder questões como: Será que as metrópoles perdem de fato população nas últimas décadas? Como se dá a dinâmica populacional no interior da própria metrópole? Quais relações essas dinâmicas mantêm com questões metropolitanas emergentes, como aquelas relacionadas às condições de mobilidade?

Ao partir dessas definições, observa-se, pela tabela 2, que nos anos 1990 o Brasil cresceu a uma taxa de 1,63% a.a. e as metrópoles tiveram uma taxa de crescimento de 2%. Normalmente se fala em baixo ritmo de crescimento populacional nessas áreas, mas quando analisamos segundo os diferentes espaços podemos perceber diferenças consideráveis. Os núcleos metropolitanos seguiram apresentando menor ritmo de crescimento (1,33%), enquanto as periferias apresentaram quase 3% a.a. de crescimento populacional na década de 90. Nestas, podemos ver que foram os municípios com alta e média integração que apresentaram maior crescimento populacional (mais de 3%).

TABELA 2 - POPULAÇÃO SEGUNDO NÍVEL DE INTEGRAÇÃO DOS MUNICÍPIOS - 1991/2010

TIPO DE MUNICÍPIO	POPULAÇÃO			DISTRIBUIÇÃO (%)			TAXA DE CRESCIMENTO	
	1991	2000	2010	1991	2000	2010	1991-2000	2000-2010
Metrópoles	51.271.319	61.247.033	69.207.764	34,9	36,1	36,3	2,00	1,23
Núcleo	31.008.958	34.920.618	38.647.700	21,1	20,6	20,3	1,33	1,02
Periferia	20.262.361	26.326.415	30.560.064	13,8	15,5	16,0	2,95	1,50
Muito alta	12.949.905	16.645.274	18.645.262	8,8	9,8	9,8	2,83	1,14
Alta	4.281.180	5.680.904	7.009.472	2,9	3,3	3,7	3,19	2,12
Média	2.027.331	2.766.098	3.400.742	1,4	1,6	1,8	3,51	2,09
Baixa	588.640	757.770	912.105	0,4	0,4	0,5	2,85	1,87
Muito baixa	415.305	476.369	592.483	0,3	0,3	0,3	1,54	2,21
TOTAL	146.815.815	169.799.170	190.732.694	100,0	100,0	100,0	1,63	1,17

FONTE: Censos Demográficos IBGE

Quanto à distribuição populacional, como já dito, as metrópoles aumentam um pouco sua fatia de participação nos anos 1990, que praticamente se mantém no decorrer dos anos 2000. A participação da periferia metropolitana aumenta nesse todo populacional, o que não corrobora as análises que tratam de uma perda populacional expressiva por parte dos espaços metropolitanos. Já nos anos 2000, a taxa de crescimento se reduz em quase todos os espaços, como uma tendência populacional geral, que pode e deve ser analisada também à luz das mudanças na dinâmica demográfica, como a diminuição da fecundidade. Obviamente, como as metrópoles são espaços que primeiramente apresentam os indícios das mudanças demográficas, as taxas de crescimento são mais reduzidas nestes espaços, seguindo as tendências observadas inclusive desde os anos 80.

O Brasil cresceu a uma taxa de 1,17% a.a. na primeira década deste século, e as metrópoles tiveram uma taxa de crescimento de 1,23%. Nestas, podemos ver que há ainda muitas diferenças considerando-se os níveis de integração, pois os

núcleos e os municípios muito altamente integrados à dinâmica metropolitana apresentam as menores taxas de crescimento, o que sugere uma propagação dos avanços na dinâmica demográfica, enquanto os municípios com muito baixa integração passam a apresentar as maiores taxas de crescimento no universo metropolitano. Essas tendências coincidem também com o comportamento migratório intrametropolitano que tem sido observado nos últimos anos. Num primeiro momento, os municípios com integração muito alta atraíam mais pessoas, enquanto essa “segunda coroa” formada pelos municípios com alta e média integração passou a atrair mais pessoas com os processos de dispersão espacial e expansão urbana (ocorridos também no interior das próprias metrópoles), visto que deveriam contar ainda com um maior estoque de moradia e de terra do que a periferia consolidada (SILVA; RODRIGUES, 2010).

Ao analisar incremento populacional, aumento percentual e distribuição desse incremento, também podemos perceber que o aumento percentual no País foi da ordem de 12%; para as metrópoles foi um pouco maior, em torno de 13% (tabela 3). Interessante observar que os núcleos metropolitanos mantêm sua participação no incremento em torno de 17%, o que mostra a estabilidade desses espaços mais consolidados. Até as maiores cidades brasileiras como São Paulo e Rio de Janeiro, apesar de diminuir sua participação no total da população brasileira, permanecem com valores muito próximos entre 2000 e 2010, em torno de 9% para as duas nos dois períodos.

TABELA 3 - INCREMENTO POPULACIONAL SEGUNDO FAIXAS DE TAMANHO E NÍVEL DE INTEGRAÇÃO DOS MUNICÍPIOS - 1991/2010

TIPO DE MUNICÍPIO	INCREMENTO E AUMENTO (%)				CONTRIBUIÇÃO (%)	
	1991-2000	Aumento (%)	2000-2010	Aumento (%)	1991-2000	2000-2010
Metrópoles	9.975.714	19,46	7.960.731	13,0	43,4	38,0
Núcleo	3.911.660	12,61	3.727.082	10,7	17,0	17,8
Periferia	6.064.054	29,93	4.233.649	16,1	26,4	20,2
Muito alta	3.695.369	28,54	1.999.988	12,0	16,1	9,6
Alta	1.399.724	32,69	1.328.568	23,4	6,1	6,3
Média	738.767	36,44	634.644	22,9	3,2	3,0
Baixa	169.130	28,73	154.335	20,4	0,7	0,7
Muito baixa	61.064	14,70	116.114	24,4	0,3	0,6
TOTAL	22.983.355	15,65	20.933.524	12,3	100,0	100,0

FONTES: Censos Demográficos IBGE

Para termos uma ideia da dinâmica populacional em cada uma das metrópoles, apresentamos também a taxa de crescimento populacional segundo o nível de integração (tabela 4). Isso porque há diferenças entre o porte populacional das RMs, além de algumas abordagens (BRITO; SOUZA, 2005; BAENINGER, 2010) não considerarem como metropolitanos alguns aglomerados com consolidação mais recente, como as metrópoles de Vitória, Florianópolis e Manaus. Para facilitar a comparação, separamos na primeira parte da tabela as metrópoles que se referem

às primeiras nove regiões metropolitanas que foram criadas nos anos 1970, apresentando suas taxas de crescimento de 2000 a 2010. Em seguida, as metrópoles de Campinas, Brasília e Goiânia, consideradas como tais mais recentemente e que foram também consideradas com natureza metropolitana por alguns estudos (BAENINGER, 2010); e depois apresentamos os dados referentes a Vitória, Florianópolis e Manaus, identificados como espaços metropolitanos pelo estudo do Observatório das Metrôpoles (RIBEIRO, 2009).

TABELA 4 - TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL NAS METRÓPOLES SEGUNDO NÍVEL DE INTEGRAÇÃO - 2000/2010

RMS / NÍVEL	NÚCLEO	MUITO ALTA	ALTA	MÉDIA	BAIXA	MUITO BAIXA	TOTAL
São Paulo	0,8	1,0	1,9	1,8	1,2	-	1,0
Rio de Janeiro	0,8	0,3	3,5	2,1	1,7	-	0,9
Belo Horizonte	0,6	1,6	1,8	2,1	1,8	1,2	1,1
Porto Alegre	0,4	0,7	0,6	1,4	0,8	-	0,6
Curitiba	1,0	2,0	2,4	1,9	0,6	1,1	1,4
Recife	0,8	0,9	1,4	2,0	-	-	1,0
Salvador	0,9	-	3,4	2,7	2,4	-	1,4
Fortaleza	1,3	1,6	2,8	3,4	2,0	-	1,7
Belém	0,8	1,8	3,8	-	4,2	-	1,3
Campinas	1,1	2,2	2,2	2,5	3,0	-	1,8
Brasília	2,3	3,3	2,0	-	2,3	1,6	2,3
Goiânia	1,8	3,3	6,2	2,6	2,1	-	2,3
Vitória	1,1	1,7	2,0	1,8	2,7	-	1,6
Florianópolis	2,1	1,9	2,6	1,9	2,8	1,0	2,2
Manaus	2,5	-	-	-	-	-	2,5

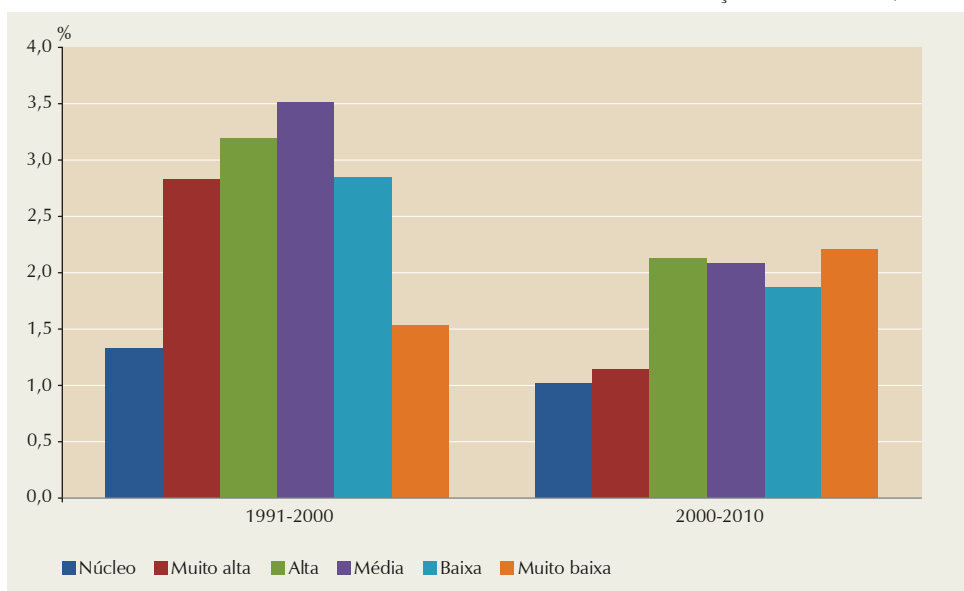
FONTE: Censos Demográficos IBGE

Podemos perceber que, no total, as metrópoles mais antigas apresentam menores taxas de crescimento; por sua vez, Brasília, Goiânia, Florianópolis e Manaus apresentaram, nos anos 2000, um crescimento acima de 2% a.a., comparável também ao crescimento de seus próprios núcleos. Já os municípios de Campinas e Vitória apresentaram crescimento semelhante ao dos núcleos metropolitanos daquelas nove metrópoles. Nestas, municípios com muito alta a baixa integração apresentam taxas consideráveis, revelando um ritmo de crescimento maior. Apesar disso, podemos observar crescimento expressivo em vários agrupamentos de municípios entre as metrópoles mais antigas. Na metrópole do Rio de Janeiro, por exemplo, temos um grupo de municípios com alta integração que cresceram a 3,5% a.a. nos anos 2000, destacando-se, entre estes, Itaboraí e Itaguaí. Tivemos também crescimento considerável na periferia de Salvador e Fortaleza, revelando as metrópoles do Nordeste com crescimento ainda expressivo; e crescimento considerável na periferia de Belém. O município com baixa integração nesta RM é Santa Bárbara do Pará, que cresceu a 4,2% na última década; já no grupo seguinte, na RM de Goiânia, é Goiânia que se destaca com elevado crescimento, 6,2% no período.

Se tomarmos apenas a dimensão do crescimento, aspecto entre os mais ressaltados nos estudos sobre dinâmica populacional, as taxas realmente mostram

um crescimento menos acelerado nos núcleos, especialmente nos anos 1990 (gráfico 2). As condições adversas tratadas anteriormente afetaram justamente as metrópoles e principalmente seus núcleos metropolitanos que eram as áreas de concentração dos setores mais modernos e dinâmicos. Também diante disso, estes núcleos foram os primeiros espaços a experimentar a desaceleração das taxas de crescimento populacional. Mas o que podemos observar nos anos de 2000 a 2010 é que os demais municípios metropolitanos, mesmo que ainda sejam espaços com ritmos de crescimento mais acentuado, também passam a apresentar redução nessas taxas (à exceção dos municípios com muito baixa integração). A observação digna de nota talvez seja certo nivelamento nos ritmos de crescimento populacional, experimentados primeiro pelos núcleos, depois pelos municípios de alta a média integração, e agora por aqueles de baixa integração – é possível que num momento próximo ocorra uma proximidade maior entre os diferentes municípios metropolitanos no que se refere ao crescimento. Nesse contexto, o enorme estoque populacional dos núcleos metropolitanos é que ganha relevo, e é aí que nos interessamos em contemplar os números absolutos do incremento populacional.

GRÁFICO 2 - TAXA DE CRESCIMENTO POPULACIONAL SEGUNDO NÍVEL DE INTEGRAÇÃO NAS RMS - 1991/2010

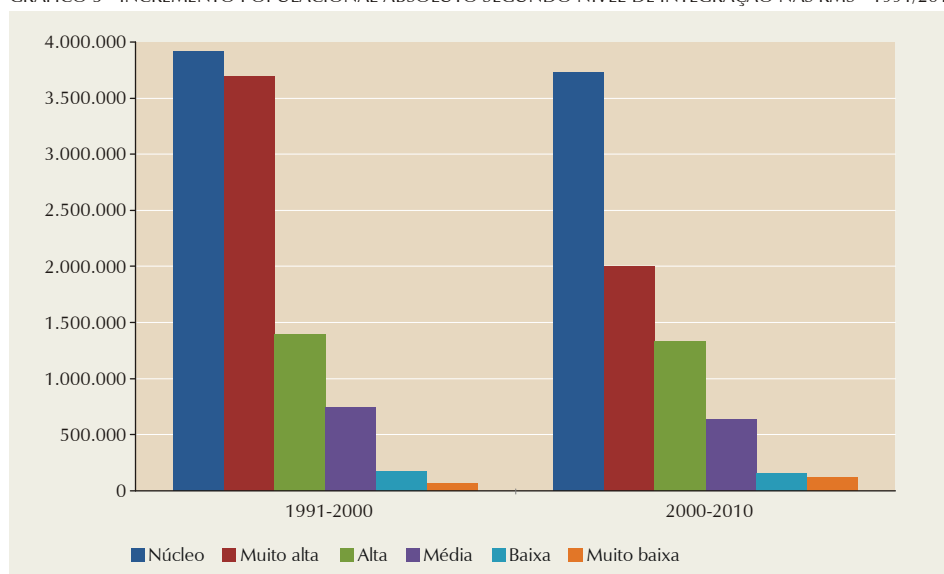


FONTE: Censos Demográficos (1991, 2000, 2010)

No gráfico 3 temos o incremento populacional absoluto nos diferentes espaços das metrópoles. Os núcleos metropolitanos tiveram um incremento populacional de 1991 para 2000 de quase 4 milhões de pessoas. Nesse período, os municípios com muito alta integração também tiveram aumento considerável, de aproximadamente 3,6 milhões de habitantes, mesmo assim ainda abaixo dos núcleos; já os municípios com alta integração aumentaram em 1,4 milhão de pessoas;

os demais municípios metropolitanos aumentaram, conjuntamente, um pouco menos de 1 milhão. De 2000 para 2010, na primeira década deste século, em todos os espaços há uma diminuição do incremento populacional absoluto, com exceção dos municípios com muito baixa integração (também pelo porte populacional menor, qualquer alteração é mais significativa nesses espaços). Mesmo assim, os núcleos metropolitanos tiveram um aumento de sua população residente da ordem de 3,7 milhões de pessoas. Já os municípios com muito alta integração, que na década anterior haviam tido um incremento mais próximo ao do núcleo, aumentam em cerca de 2 milhões de pessoas. Os demais municípios apresentam incremento bem parecido, mas também com redução. Portanto, mesmo com menores ritmos de crescimento populacional, os núcleos apresentaram incremento bem maior que os demais agrupamentos de municípios metropolitanos pelo nível de integração.

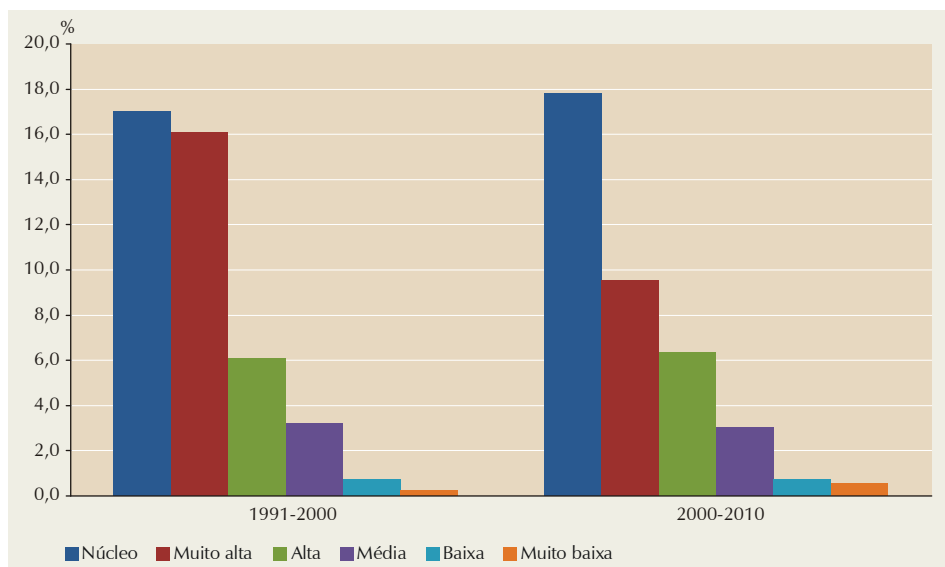
GRÁFICO 3 - INCREMENTO POPULACIONAL ABSOLUTO SEGUNDO NÍVEL DE INTEGRAÇÃO NAS RMS - 1991/2010



FONTE: Censos Demográficos (1991, 2000, 2010)

Observando a contribuição percentual desse incremento populacional, ou seja, a fatia de participação de cada nível no conjunto das metrópoles, também se confirma a predominância dos núcleos metropolitanos (gráfico 4), o que sugere um reforço à hipótese de permanência da pressão sobre as áreas centrais. Esta predominância fica ainda mais evidente de 2000 a 2010, já que os núcleos mantêm sua participação no incremento populacional em torno de 17% (chegando a aumentar alguns décimos percentuais), enquanto a faixa subsequente de municípios com expressiva parcela de participação (os municípios com muito alta integração) diminui seu percentual consideravelmente nos anos 2000.

GRÁFICO 4 - DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL DO INCREMENTO POPUCACIONAL SEGUNDO NÍVEL DE INTEGRAÇÃO NAS RMS - 1991/2010



FONTE: Censos Demográficos (1991, 2000, 2010)

Essas dimensões, parecendo ora complementares ora contraditórias, nos levam ao desafio de compreender as metrópoles num contexto entre a concentração e a dispersão, afinal, ao mesmo tempo em que municípios da periferia apresentam maiores taxas de crescimento populacional e uma imigração expressiva de pessoas que saíram dos núcleos metropolitanos, estes, por sua vez, também apresentam um estoque e incremento populacional elevado, além de ainda concentrarem a maior parte dos postos de trabalho metropolitanos, o que ainda expressa a pressão sobre as áreas centrais, evidente especialmente pelo drama da mobilidade urbana.

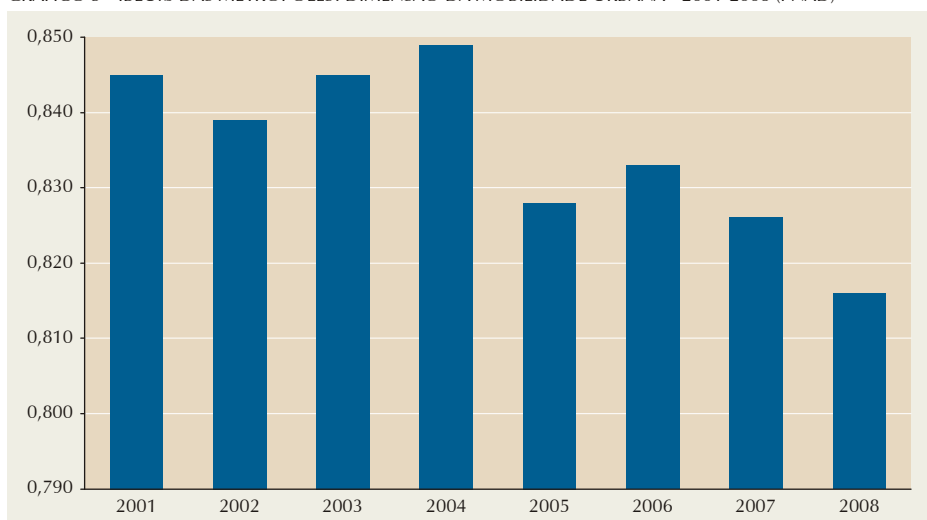
#### 4 CRISE DA MOBILIDADE URBANA: uma questão metropolitana

Diante do incremento populacional ainda expressivo nos núcleos, associado à grande entrada diária de população para trabalhar vinda dos demais municípios metropolitanos que crescem em ritmos mais acelerados que o núcleo, como pensar o contexto da mobilidade nas metrópoles hoje? Acreditamos que esta questão, aliada à perspectiva de sua iminente crise em cada espaço metropolitano, tem que ser pensada e compreendida em sua totalidade, ou seja, tratada como uma questão metropolitana, em que a escala dos problemas e das soluções seja a escala da metrópole, associada não apenas a aspectos logísticos e de forma, mas também ao conteúdo desta mobilidade. Esse conteúdo se expressa nas experiências e percepções cotidianas por parte da população que se move no espaço metropolitano, associando-se ainda a características socioeconômicas do território e dos indivíduos.

Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios do IBGE (PNAD) revelam que, na maioria das grandes metrópoles brasileiras, um maior número de pessoas leva cada vez mais tempo em seus deslocamentos diários entre casa e local de trabalho. Na metrópole de Belo Horizonte, por exemplo, 16,5% das pessoas, em 2008, levavam mais de uma hora no trajeto casa-trabalho. Em 2001, este percentual era de 13,5. Em São Paulo, o recorde de congestionamento, que foi batido por duas vezes no mesmo dia em 2009, chegou a 293 quilômetros. Para aqueles que utilizam o transporte público, a todas essas dificuldades soma-se o alto preço das tarifas, complicador ainda maior no caso de mercados de trabalho organizados na escala metropolitana e que exigem deslocamentos cada vez mais distantes, baldeações e trocas intermunicipais.

O Índice de Bem-Estar Urbano (IBEUrb), elaborado pelo Observatório das Metrópoles (RIBEIRO, 2010), comprova o aumento no tempo de deslocamento entre a casa e o trabalho durante os anos 2000 (gráfico 5). Este índice é composto por três dimensões: atendimento de serviços coletivos, condições habitacionais e mobilidade urbana. Esta última dimensão mostra o percentual de pessoas que gastam até 1 hora de deslocamento; sendo assim, quanto maior o índice específico de mobilidade, melhor, pois menos pessoas estão se deslocando por mais de 1 hora. Mas o que se observa nas metrópoles 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 1 hora para se deslocar cotidianamente, o que nos permite afirmar que o tempo de deslocamento e as condições de mobilidade tendem a piorar, comprometendo as condições de bem-estar nas metrópoles.

GRÁFICO 5 - IBEUrb DAS METRÓPOLES: DIMENSÃO DA MOBILIDADE URBANA - 2001-2008 (PNAD)



FONTE: Ribeiro (2010)

NOTA: O resultado mostra o percentual de pessoas que gastam até 1 hora de deslocamento. Quanto maior o índice específico de mobilidade, melhor, pois menos pessoas estão se deslocando por mais de 1 hora.



É nestas circunstâncias que podemos falar em uma crise da mobilidade. Crise resultante, sobretudo, da opção pelo modo de transporte individual em detrimento das formas coletivas de deslocamento. Não estamos diante apenas de um problema de transporte ou de trânsito isolado na metrópole moderna. A “questão da mobilidade” envolve problemas de organização espacial das atividades humanas, de adaptação de investimentos, das necessidades e aspirações da população quanto ao local de residência e trabalho (DICKMAN, 1972, p.147). Esses problemas decorrem não apenas do tamanho das cidades modernas, mas também da organização imprópria do uso do solo, das diversificadas atividades que demandam maior mobilidade, da não conciliação dos seus serviços públicos com os direitos privados de acesso e movimento, e da preferência de seus cidadãos quanto ao modo de viagem, roteiro, conforto e custos (DICKMAN, 1972, p.145).

Sabemos que a periferia das grandes metrópoles brasileiras tem crescido mais do que suas áreas centrais, embora exista ainda uma pressão sobre as mesmas, tendência que aponta para a constituição de um espaço urbano cada vez mais espraiado, implicando crescentes custos e problemas logísticos para a provisão de serviços públicos de infraestrutura essenciais à vida em cidade. Ao mesmo tempo, boa parte das pessoas que migraram do núcleo para a periferia na segunda metade dos anos 1990 trabalhava no núcleo em 2000, sugerindo um movimento que aumenta a população residente na periferia mas não atenua a pressão por mercado de trabalho que afeta as áreas centrais (SILVA; RODRIGUES, 2010).

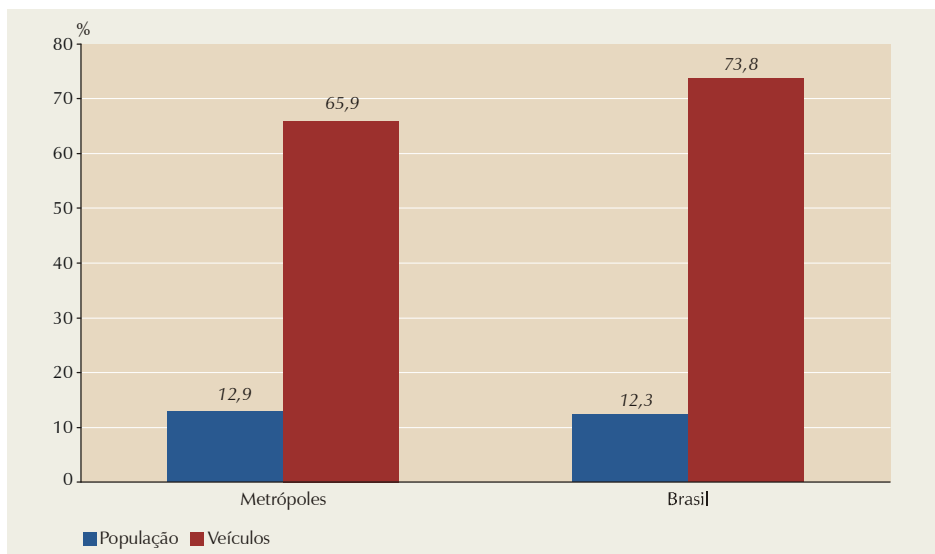
Sendo essa a tendência das transformações na organização espacial das metrópoles, perdem-se também as principais vantagens de uma cidade compacta, entre elas a baixa necessidade de viagens de carro que, por sua vez, reduziriam a emissão de combustível. Diminuem, ainda, o apoio para os transportes públicos, as viagens à pé e de bicicleta, além de que se desfavorece a diminuição das distâncias percorridas entre as residências e os locais de trabalho. Por outro lado, torna-se difícil acreditar que agências reguladoras e empresas de transporte levem em conta o tamanho e a estrutura da cidade quando planejam o transporte coletivo.

No caso brasileiro, é preciso recordar que a década de 1970 representa o período de consolidação da reorganização do sistema de mobilidade nas grandes cidades, que vinha ocorrendo desde o segundo quarto do século XX, com a substituição, primeiramente, do transporte sobre bondes para os ônibus e, depois, no que podemos chamar de uma terceira fase dessa reorganização, a consolidação do automóvel individual. Segundo Rolnik e Klintovitz (2011, p.95), essa reorganização “foi resultado da confluência de processos econômicos, políticos e urbanísticos que viabilizaram uma transferência modal de larga escala, inundando as vias da cidade com centenas de milhares de veículos particulares novos”.

Se em décadas anteriores a posse do automóvel atendeu a um aspecto econômico-ideológico, representado pelo modelo rodoviarista, e, ao mesmo tempo, propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média, já que este se desloca a uma velocidade bem superior à do ônibus, atualmente verifica-se o esgotamento deste modelo (ROLNIK; KLINTOVITZ, 2011, p.95).

Nos últimos anos, tem ocorrido no Brasil um expressivo aumento no número de automóveis. O ritmo de crescimento dos carros supera, em muito, o da população na maioria das 15 metrópoles brasileiras. Enquanto a população cresceu por volta de 13%, o número de automóveis aumentou em 66% entre 2001 e 2010 (gráfico 6). Isso significa um aumento em torno de 920 mil carros a cada ano. Com isso o Brasil terminou o ano de 2010 com um total de 42,6 milhões de automóveis, sendo que, destes, 20,8 milhões encontram-se nas metrópoles (gráfico 7).

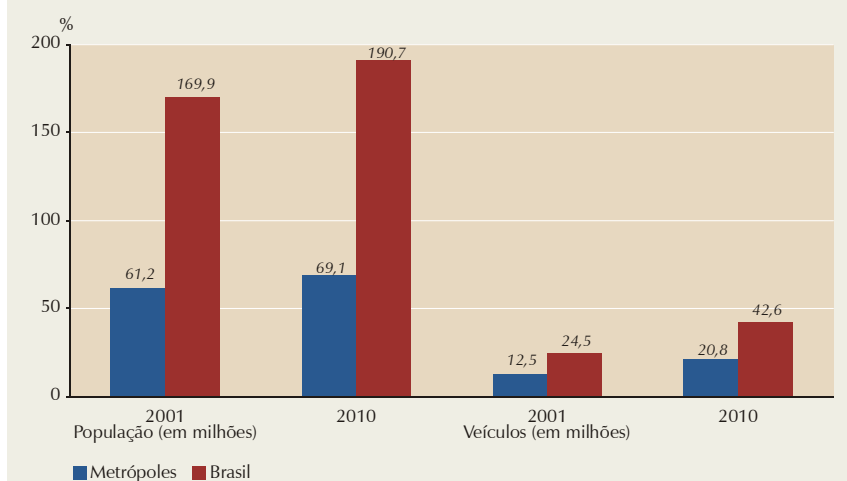
GRÁFICO 6 - CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO E DO NÚMERO DE VEÍCULOS NO BRASIL E NAS METRÓPOLES - 2000/2010



FONTES: IBGE, DENATRAN

NOTA: Elaboração dos autores.

GRÁFICO 7 - POPULAÇÃO E NÚMERO DE AUTOMÓVEIS NO BRASIL E NAS METRÓPOLES - 2001 E 2010



FONTE: DENATRAN - 2011

NOTA: Elaboração dos autores.

Nas metrópoles temos hoje 3,3 habitantes para cada automóvel, o que corresponde aproximadamente a 1 veículo para cada domicílio. Algumas das metrópoles, porém, apresentam o índice de habitantes/veículos ainda menor, a exemplo de Curitiba (2,2 hab./veículo), Campinas (2,3 hab./veículo) e Florianópolis e São Paulo, com 2,5 hab./veículo cada uma. Outras metrópoles, sentindo o reflexo do crescimento expressivo no número de automóveis, apresentam o índice bem próximo às metrópoles mencionadas, como é o caso de Belo Horizonte, Brasília e Goiânia. Na metrópole mineira o índice de habitantes por veículo caiu de 5,2 para 3,1 entre 2001 e 2010, resultante de um aumento de 88,5% do número de automóveis. Em Brasília, considerando sua região de desenvolvimento integrado, no mesmo período esse aumento foi de 86,6%, enquanto sua população aumentou em 20,4%; com isso, seu índice de hab./veículo passa de 4,7 para 3,2. Em Goiânia, onde o aumento no número de veículos foi de 81,5%, o índice passou de 4,4 para 3,0 hab./veículo.

É nesse cenário, onde a população dos municípios periféricos cresce ainda de maneira acelerada, e o tempo de deslocamento e as condições de mobilidade pioram simultaneamente ao aumento da posse de automóvel, que se instaura a crise da mobilidade como uma questão que coloca em xeque o futuro de nossas metrópoles.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante desse quadro, e de novas e importantes questões metropolitanas, estamos sugerindo um olhar mais aprofundado sobre os processos de (re)distribuição populacional que têm ocorrido no País. Ficou claro que o sistema urbano e suas mutações são significativamente influenciados pelas mudanças nos modelos econômicos, na concepção do espaço urbano, ora visto integralmente ora visto como “pontos”, e nas políticas de desenvolvimento adotadas, com reflexo na vida cotidiana da população.

Em termos de dinâmica populacional, com as informações disponíveis não é possível apostar numa redistribuição populacional em cada metrópole que reverta a predominância dos núcleos no geral, nem é possível assumir um discurso de resolução da pressão sobre as áreas centrais a partir dessa perspectiva que tem sido colocada. Neste contexto, talvez seja mais interessante olhar menos para “o quanto” têm crescido o centro e a periferia e mais para “o como”, em que variáveis como “distância” e “densidade” adquirem maior relevância analítica do que, por exemplo, o volume, os saldos ou as taxas de crescimento populacional. Isto se deve ao fato de que os demais municípios metropolitanos também vêm sofrendo significativas transformações no mercado de moradias, na inserção no mundo do trabalho e na dinâmica demográfica, aspectos que ainda precisam ser qualificados mais apropriadamente, especialmente com as intervenções de políticas públicas e de mercado ocorridas na década que passou.

Quando falamos em redistribuição, crescimento e perdas populacionais nos “diferentes espaços urbanos brasileiros” é preciso ter mais cautela. O fato de os espaços metropolitanos apresentarem menores ritmos de crescimento – que vimos

ocorrer em alguns municípios, enquanto outros, principalmente das periferias metropolitanas, ainda apresentam ritmos elevados – não pode ser diretamente relacionado a uma saída expressiva de pessoas das metrópoles nem a perdas populacionais, uma vez que em termos de incremento as metrópoles ainda crescem consideravelmente em relação a outros espaços.

Como uma característica do próprio processo de transição demográfica, os espaços mais urbanizados – que têm sua maior expressão nas metrópoles – apresentam as primeiras tendências de mudanças demográficas, especialmente a diminuição da fecundidade. Isto é de suma importância para determinar os ritmos de crescimento populacional, aliados também aos padrões migratórios e de mortalidade.

Em certos espaços, os acréscimos populacionais passam a ser decorrentes cada vez mais do crescimento vegetativo; em outros, são as migrações os fatores determinantes. Os espaços metropolitanos oferecem maior acesso a oportunidades ocupacionais e educacionais e são mais habituados às mudanças culturais, aspectos com expressiva incidência na decisão de ter ou não filhos. Portanto, podemos afirmar que em boa parte esse menor ritmo de crescimento populacional dos espaços metropolitanos (apesar de em número absoluto ainda serem espaços de elevada concentração) não se deve a uma “fragilidade” desses espaços e de seus núcleos nem tampouco a uma direta desconcentração, mas essencialmente a mudanças que ocorrem em seu interior em processos simultâneos de concentração e dispersão, que acabam por reforçar as características metropolitanas que lhes são próprias.

Quando os demais municípios metropolitanos tiverem também avançado no processo de transição demográfica e envelhecimento populacional, ainda teremos um estoque populacional elevado nos núcleos, que já apresentam uma população mais envelhecida e, atualmente, com maior destaque para a população em idade ativa. Pensar sobre as transformações que ainda ocorrem nos grandes espaços metropolitanos e seus núcleos, considerando seu enorme porte populacional, seus conflitos e problemas, a precariedade habitacional, o acesso ao mercado formal de trabalho, os limites e possibilidades de deslocamento cotidiano, entre outros aspectos, ainda é uma agenda de suma importância.

Ao mesmo tempo, é preciso avançar para além das concepções que desconsideram a cidade em sua complexidade e seu tamanho, limitando-se a projetos fragmentados e abrindo mão do papel do sistema de mobilidade urbana, por exemplo, como parte da estrutura da cidade. Para isto, critérios bem definidos de classificação dos territórios são fundamentais. Se hoje prevalecem modalidades de gestão por projetos do uso do solo urbano, considerando as cidades apenas como máquinas de crescimento a serviço dos novos e antigos interesses econômicos e políticos alimentados pela acumulação urbana, no caso da mobilidade, a falta de planejamento se traduz na inexistência de bases de dados confiáveis e atualizados sobre os fluxos de deslocamentos de pessoas e mercadorias – as chamadas pesquisas origem/destino, ferramenta fundamental de planejamento urbano –, bem como na melhor definição dos sistemas metropolitanos.

A crise da mobilidade como uma questão metropolitana coloca a sociedade diante de um dilema histórico. Para sustentar a trajetória virtuosa em que nos encontramos, de crescimento econômico com expansão dos empregos formais, distribuição de renda com incorporação de amplos segmentos da população historicamente marginalizados do mercado de bens modernos – entre eles, o automóvel –, teremos que optar por uma Reforma Urbana cuja realização eventualmente pode implicar a reorientação da direção e do ritmo desta trajetória de mudança. Não realizá-la, por outro lado, certamente significará que encontraremos em poucos anos o obstáculo do apagão urbano, cujas consequências serão maiores e mais graves que a diminuição do ritmo de crescimento: a consolidação exacerbada do modelo urbano brasileiro de mal-estar coletivo, em razão do aprofundamento da degradação social, urbanística e ambiental das metrópoles. Representa um limite efetivo a esse crescimento na medida em que surgem sinais da perda de eficiência econômica das cidades. A resposta a essa perda tem sido a realização de projetos rodoviários que submetem ainda mais a mobilidade urbana da autolocomoção das pessoas e das coisas. Se os congestionamentos aumentam, é desencadeada a construção de “rodos-anéis” em torno das cidades, cujo resultado é consolidar o irracional modelo urbano brasileiro. As vultosas obras rodoviárias fazem a felicidade real das empresas de obras públicas e das montadoras de automóveis, como também da coalisão de interesses que comanda a política macroeconômica, que é mais um veículo para tudo acelerar e sacrificar em nome da manutenção de elevadas taxas de crescimento. A não realização da imperiosa e ainda possível Reforma Urbana neste momento, justificada pela infundada crença de que o crescimento econômico irá resolver automaticamente os gargalos do apagão urbano, poderá impor pesadas perdas estruturais da capacidade produtiva das cidades que suportam este crescimento.

Mais do que a perda de eficiência econômica, o colapso da mobilidade no Brasil provoca também limites à festejada diminuição das desigualdades sociais. A acessibilidade urbana precária assegurada pelos meios de transportes coletivos e públicos ineficientes gera efeitos contrários aos ganhos de renda obtidos pelos trabalhadores pelo aquecimento da demanda pelo emprego: na metrópole do Rio de Janeiro, se compararmos as rendas médias de trabalhadores semelhantes em termos de escolaridade, cor, sexo e tipo de ocupação, mas moradores em áreas com fortes desigualdades de mobilidade urbana, a diferença pode chegar a 22,8%! A razão disso está em que, nesta e nas outras metrópoles brasileiras, há uma forte concentração de oferta de trabalho nas áreas centrais, ao mesmo tempo em que observamos o crescimento da população moradora nas periferias. A disjunção entre espaços do emprego e da moradia é, sem dúvida, incentivada e agravada pela autolocomoção. Outra faceta deste problema é o crescente tempo despendido pelos moradores das metrópoles em seus deslocamentos diários, fruto da desregulação e abandono do sistema de transportes coletivos e públicos. Ademais, a difusão dos assim chamados “transportes alternativos”, como vans e moto-táxis, nada mais é

que a outra face da capitulação das autoridades públicas ao modelo urbano resultante da mobilidade fundada na autolocomoção.

Por fim, a manutenção da trajetória virtuosa de crescimento econômico experimentado pelo Brasil nos últimos anos depende da capacidade da sociedade em optar pelos custos imediatos da mudança de modelo urbano brasileiro e, conseqüentemente, em construir um projeto de reforma das nossas cidades. Tratar a “crise da mobilidade” como uma questão metropolitana e resolvê-la é um dos *fronts* mais importante da luta por este projeto.

## REFERÊNCIAS

- BAENINGER, Rosana. Crescimento das cidades: metrópole e interior do Brasil. In: BAENINGER, Rosana (Org.). **População e cidades**: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais. Campinas: Unicamp; Brasília: UNFPA, 2010. p.45-79.
- BRANDÃO, Carlos. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Unicamp, 2007.
- BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo: SEADE, v.19, n.4, p.48-63, out./dez. 2005.
- CANO, Wilson. **Desconcentração produtiva regional do Brasil**: 1970-2005. 3.ed. rev. e amp. São Paulo: UNESP, 2008.
- COUTINHO, Luciano. A especialização regressiva: um balanço do desempenho industrial pós-estabilização. In: VELLOSO, João Paulo dos Reis. (Org.). **Brasil**: desafios de um país em transformação. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1997. p.81-106.
- CUNHA, José Marcos Pinto. Redistribuição espacial da população: tendências e trajetória. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo: SEADE, v.17, n.3/4, p.218-233, jul./dez. 2003.
- DINIZ, Clélio Campolina. **Dinâmica espacial e ordenamento do território**. [S.l.]: CEPAL, 2006. Convênio CEPAL/IPEA (Projeto: Brasil: o estado de uma nação).
- DYCKMAN, John W. O transporte urbano. In: DAVIS, Kingsley. **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p.145-168.
- FARIA, Vilmar E. Cinquenta anos de urbanização no Brasil. **Novos Estudos**, São Paulo: Cebrap, n.29, p.98-119, mar. 1991
- IBGE. **Censo demográfico – 1991**: documentação dos microdados da amostra. Rio de Janeiro, 1996.
- IBGE. **Censo demográfico – 2000**: documentação dos microdados da amostra. Rio de Janeiro, 2002.
- IBGE. **Sinopse do censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2011.

LESSA, Carlos; DAIN, Sulamis. Capitalismo associado: algumas referências para o tema Estado e desenvolvimento. In: BELLUZZO, Luiz G.; COUTINHO, Renata (Org.).

**Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise.** São Paulo: Brasiliense, 1982. v.1, p.214-228.

LIPIETZ, Alain. Fordismo, fordismo periférico e metropolização. **Ensaio FEE**, Porto Alegre: FEE, v.10, n.2, p.303-335, 1989.

PORTES, Alejandro; ROBERTS, Bryan. La ciudad bajo el libre mercado. La urbanización en América Latina durante los años del experimento neoliberal. In: PORTES, Roberts; GRIMSON, Alejandro (Ed.). **Ciudades latinoamericanas: un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo.** Buenos Aires: Prometeo Libros, 2005.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **A cidade, as classes e a política:** reflexões mais que preliminares sobre a trajetória histórica da grande cidade brasileira na transição do desenvolvimentismo à globalização, a partir do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Ippur, 1998.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Coord.) **Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU).** Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles, set. 2010. Disponível em: <[http://www.observatoriodasmetrosoles.net/download/indice\\_bem\\_estar\\_urbano.pdf](http://www.observatoriodasmetrosoles.net/download/indice_bem_estar_urbano.pdf)>.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Org.). **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos.** Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009. (Conjuntura urbana, 1).

ROCHA, Sônia. As metrôpoles brasileiras às vésperas do terceiro milênio. **Econômica**, Niterói: UFF, v.2, n.4, p.5-24, dez. 2000.

ROLNIK, Raquel; KLINTOVITZ, Danieli. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, São Paulo: USP, v.25, n.71, p.89-108, jan./abr. 2011.

SILVA, Érica Tavares; RODRIGUES, Juciano Martins. Mobilidade espacial nas metrôpoles brasileiras: complexidade do espaço urbano. **Territórios:** Revista de Estudos Urbanos y Regionales, Bogotá: Universidad del Rosario, n.22, p.11-32, primer semestre 2010.

SIQUEIRA, Hipólita; MAIA, Alexandre Gori. Desigualdades nos mercados de trabalho metropolitano e não metropolitano brasileiro (1981-2006). **Cadernos Metrôpole**, São Paulo: EDUC, v.12, n.24, p.349-367, jul./dez. 2010.

TOLOSA, Hamilton. Pobreza no Brasil: uma avaliação dos anos 80. In: VELLOSO, J. P. Reis (Org.). **A questão social no Brasil.** São Paulo: Nobel, 1991. p.105-136.

UNITED NATIONS. **World Urbanization Prospects: the 2007 Revision Population Database, 2007.** Disponível em: <<http://esa.un.org/unup/>>. Acesso em: 10 set. 2011.

VELTZ, Pierre. **Mundialización, ciudades y territorios: la economía de archipiélago.** Barcelona: Ariel, 1996.