

1 PARTE

COMPREENDENDO O FENÔMENO DA DISPERSÃO URBANA

Ricardo Ojima

PESSOAS, PRÉDIOS E RUAS: POR UMA PERSPECTIVA DEMOGRÁFICA DOS PROCESSOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS

O estudo do fenômeno da dispersão urbana tem ganhado força nos últimos anos no Brasil. Parte de uma preocupação central em entender as configurações e processos de produção do espaço nos principais centros urbanos do país e, de certa maneira, motivados por novas dinâmicas de ocupação regional e condicionados pela redistribuição espacial e a mobilidade das pessoas. Em sua grande maioria, são estudos sobre evidências em diversas regiões do mundo que em grande medida se aplicariam ao Brasil (LENCIONI, 2004; REIS, 2006; LIMONAD, 2007a; LIMONAD, 2007b; OJIMA, 2007).

Sob essa perspectiva, considera-se que ganha força também o estudo da forma urbana numa abordagem dialética e interdisciplinar na direção do que Holanda et al (2000) destacaram. Caminharia-se para uma “melhor compreensão do papel do espaço da cidade na vida social. Abandonando-se uma postura de determinismo mecanicista, cara à tradição das teorias normativas” (HOLANDA et al, 2000, p. 16), buscando uma integração entre a análise da forma/morfologia urbana com a perspectiva do espaço socialmente construído. Para Villaça (1999), poucos estudos discutem como se dá a troca e a circulação resultante do espaço, enquanto produto social. Assim, se as relações socioespaciais urbanas passam a extrapolar os limites da cidade e adquirem uma dinâmica em que o modo de vida urbano se

sobrepõe às características da morfologia tradicional da cidade-industrial moderna (MONTE-MOR, 2005), mesmo onde o urbano não é evidente, haveria a necessidade de se entender como esta se conecta com a forma urbana.

Um dos elementos inerentes ao estudo da dispersão urbana e da própria produção social do espaço que tem sido pouco explorado na literatura brasileira é a sua dimensão demográfica. Limonad (2007b) enfatiza a questão da redistribuição espacial da população como aspecto central na relação com a morfologia. O estoque populacional e a sua densidade em áreas urbanas costumam aparecer nos estudos como um dos principais indicadores de mudanças na estrutura urbana. Mas poucas análises sobre a forma urbana e as mudanças na sua estruturação têm sido discutidas a partir das transformações nas estruturas demográficas.

Neste sentido, o objetivo deste capítulo é discutir as mudanças demográficas que ocorreram nas últimas décadas no Brasil e explorar como estas poderiam ser incorporadas nas análises da dispersão urbana. A mobilidade populacional é um dos elementos centrais e que será mais amplamente discutido neste livro, entretanto, há outros elementos demográficos que ainda carecem de análises mais detalhadas e que merecem a atenção dos estudos urbanos e regionais. Sendo assim, o capítulo finaliza apontando para a discussão dos cenários demográficos futuros e a necessidade de incorporação destas preocupações no planejamento das cidades.

1.1. MUDANÇAS DEMOGRÁFICAS E CONSEQUÊNCIAS URBANAS

Ao longo do século 20, sobretudo a partir da segunda metade, o Brasil passou por duas importantes transições. A primeira delas foi a transição urbana, quando a população brasileira rapidamente deixou de ser predominantemente rural e em pouco mais de 40 anos, atingiu níveis de urbanização equivalentes aos países europeus. Se comparado a outros países em desenvolvimento, essa transição urbana se deu de maneira precoce (MARTINE; OJIMA, 2013). Em grande medida, os fluxos migratórios de áreas rurais para urbanas no início deste processo de transição urbana configurou-se também a partir de um importante volume de migrantes inter-regionais, partindo do Nordeste para algumas cidades-polo em regiões metropolitanas da região Sudeste, particularmente São Paulo e Rio de Janeiro, mas também nas principais capitais das Unidades da Federação (MARTINE, 1994; OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2011; OJIMA; MARANDOLA JR, 2012). Assim, até a década de 1970, a urbanização e a migração brasileira confirmou esse processo de concentração em poucas cidades e, portanto, tornando as grandes cidades cada vez maiores (BAENINGER, 1998).

Ao mesmo tempo, uma segunda transição ocorre de maneira menos evidente, dentro do país. A chamada transição demográfica, menos mencionada ou reconhecida entre os estudos urbanos e regionais, se sobrepõe ao processo de urbanização e – sendo causa e consequência da mesma – se configura como uma dimensão fundamental para a forma como se deu a urbanização brasileira. A transição demográfica ocorre em um país quando as taxas de mortalidade e de natalidade passam de níveis de equilíbrio elevados para, um segundo momento, onde apresentam um novo equilíbrio em níveis mais baixos.

O que ocorre é que as transformações sociais (entre elas a urbanização) induziram melhorias nos indicadores de saúde da população e os níveis de mortalidade declinaram rapidamente no início do século 20. Assim, as taxas de mortalidade passaram de 25 óbitos a cada mil habitantes, para menos de 7 por mil entre 1940 e 2000. Enquanto as taxas de mortalidade caíram, as taxas de natalidade ainda permaneceram elevadas por mais tempo criando um desequilíbrio que determinou uma taxa de crescimento populacional muito elevada. Assim, na década de 1950, a população brasileira crescia a um ritmo de 3% ao ano. Uma das maiores taxas experimentadas pelo país em sua história.

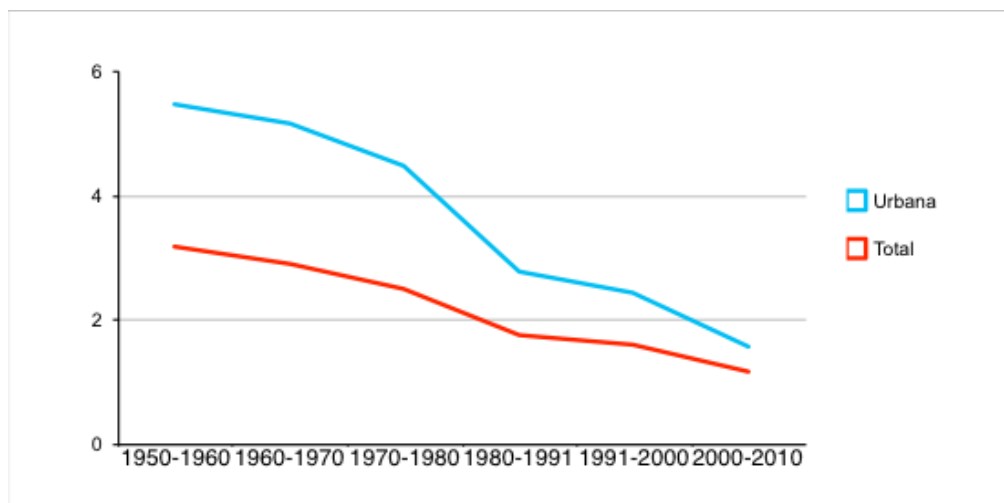


Figura 1.1 - Taxa de crescimento populacional total e urbano, Brasil (1950 a 2010) Fonte: IBGE, Censo Demográfico (1950-2010)

Mas a simultaneidade dessas duas transições, entretanto, condicionou uma situação particularmente única, pois o ritmo de crescimento da população urbana foi muito mais intenso do que seria se apenas houvesse uma transferência da população

de áreas rurais para urbanas. Ou seja, como podemos perceber pela Figura 1.1, a concentração da população brasileira em alguns poucos centros urbanos coincidiu com o período de maior crescimento demográfico (OJIMA, 2010; SILVA; MONTE-MOR, 2010). Assim, na década de 1950, a taxa de crescimento da população urbana brasileira era maior do que 5% ao ano. E na década de 1960, capitais como Curitiba e Belo Horizonte atingiam um ritmo de crescimento demográfico de 7% ao ano.

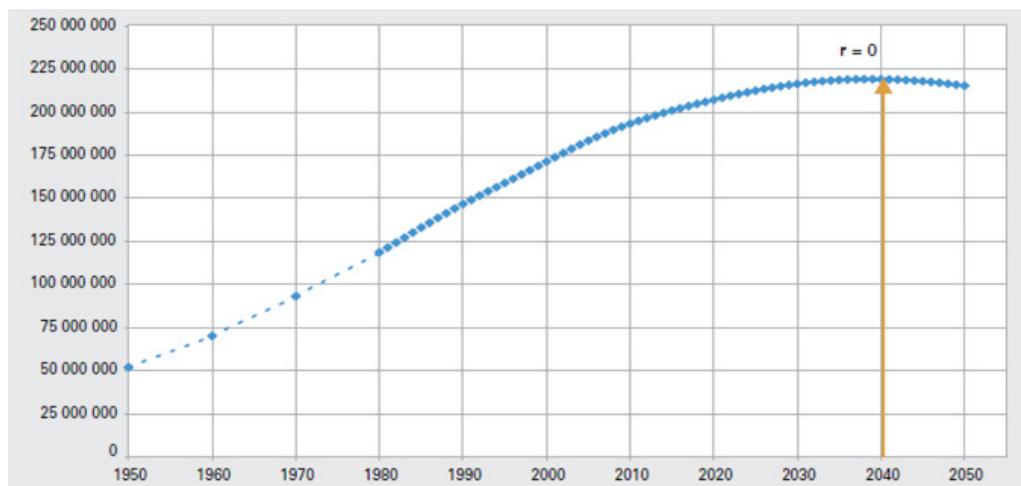
Nesse ritmo a população destes municípios tendia a dobrar sua população a cada 10 a 15 anos. Nesse sentido, a incapacidade de planejar, sobretudo a oferta de serviços públicos, nestas localidades era inevitável até porque as fontes de informação como o Censo Demográfico, ainda apresentavam grande defasagem temporal para a divulgação. Portanto, só se saberia muito tempo depois o ritmo as características deste crescimento populacional de maneira mais precisa. Este, entre outros fatores, pode ter contribuído para que o uso de fontes demográficas tenha sido pouco explorado à época para entender o crescimento das cidades brasileiras.

Outro aspecto que contribuiu para que os aspectos demográficos não fossem considerados nos estudos urbanos foi o consenso de que parte dos problemas urbanos só poderiam ser equacionados com medidas que reduzissem esse crescimento populacional nas cidades. Assim, não houve investimentos sistemáticos para integrar e acomodar essa população urbana crescente ao sistema formal. Pelo contrário, diversas políticas diretas e indiretas tentaram conter esse crescimento urbano (MARTINE; OJIMA, 2013), pois não se esperava, nessa época, que o ritmo de crescimento populacional brasileiro iria arrefecer.

Mas esse duplo processo de transição iniciou e atingiu seu ápice de forma acelerada da mesma forma que chega hoje ao seu fim. A Figura 1.1 mostra que na primeira década do século 21 os ritmos de crescimento da população total e urbana convergem para níveis muito baixos, atingindo níveis pouco maiores que 1% ao ano. Associado a isso, há um processo de desconcentração populacional das grandes cidades que passa a redistribuir a população que antes se dirigiam à alguns centros urbanos. Assim, cidades como Porto Alegre e Belo Horizonte apresentaram nessa década uma taxa de crescimento populacional de 0,36% e 0,62% ao ano, respectivamente.

As duas transições chegam, portanto, ao fim de seu ciclo (OJIMA; DIOGENES; SILVA, 2014). Cerca de 85% da população brasileira hoje vive em áreas consideradas urbanas e os fluxos migratórios são predominantemente urbano-urbano. Do ponto de vista da transição demográfica, os níveis das taxas de mortalidade e de natalidade já apresentam um novo equilíbrio. Passadas algumas décadas, o número médio de filhos por mulher (taxa de fecundidade total) que era da ordem de 6 nos anos 1950, hoje estão abaixo do nível de reposição da população. Ou seja, a população brasileira

hoje cresce muito lentamente e já quase não há movimentos populacionais de áreas rurais para urbanas.



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Projeção da População do Brasil por Sexo e Idade para o Período 1980-2050 - Revisão 2008.

Figura 1.2 – Evolução da população total, segundo os censos demográficos e projeção populacional, Brasil – 1950-2050

Como podemos ver na Figura 1.2, a população brasileira deverá atingir o seu pico por volta de 2040, quando deverá se estabilizar e posteriormente começará a declinar. Dentro de pouco mais de 20 anos, o estoque total da população brasileira diminuirá, mas será que os problemas urbanos diminuirão ou os desafios de planejamento serão menos intensos? Se a análise urbano-regional se basear exclusivamente no estoque populacional, a resposta deveria ser positiva, pois ainda é consenso que o aspecto demográfico mais importante na análise urbana é o tamanho da população. Assim, se a população diminuir, naturalmente os problemas deveriam arrefecer. Mas se o ritmo de crescimento é baixo e os dados demográficos hoje são disponíveis e rapidamente disponibilizados, outros aspectos demográficos merecem atenção, pois os fatores demográficos associados ao ritmo de crescimento negativo devem ser mais importantes ainda para o planejamento urbano e regional.

Isso ocorre devido ao fato de que essa redução dos níveis de fecundidade na população brasileira altera rapidamente a estrutura etária. A cada ano, menos pessoas nascem e a base da pirâmide etária brasileira é cada vez menor. A Figura 1.3 ilustra como a proporção de pessoas em idades jovens diminuiu desde 1970 até 2010, fazendo com que hoje a população brasileira esteja potencialmente em seu auge produtivo, com cerca de 70% dela concentrada nas idades economicamente ativas (15 a 64 anos).

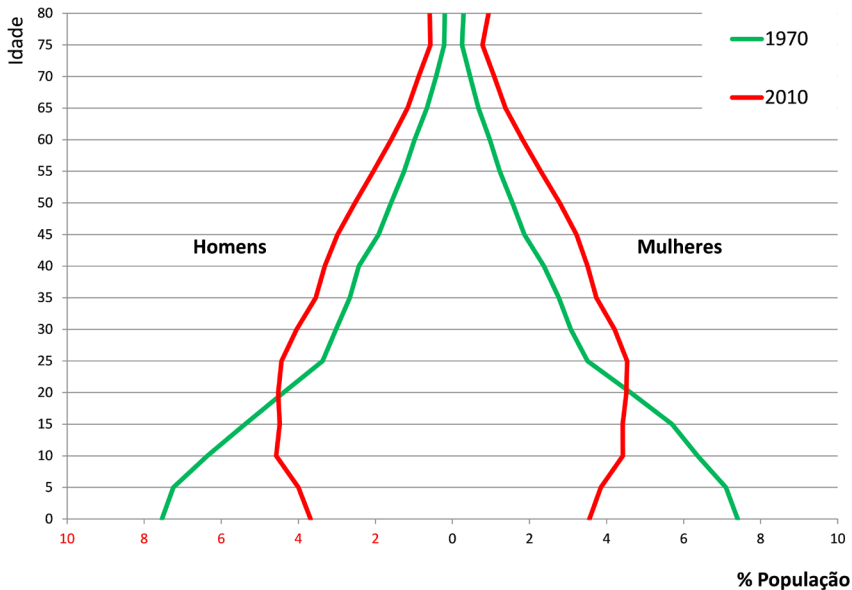


Figura 1.3 – Estrutura etária por sexo da população, Brasil – 1970-2010 Fonte: IBGE, Censo Demográfico (1970-2010)

Esta característica da população tem implicações urbanas importantes, pois a redução no número de crianças e o envelhecimento relativo da população conduzem a um número médio de pessoas por domicílio menor. Assim, em 1970 a média de moradores por domicílio em áreas urbanas era da ordem de 5, enquanto que os dados do Censo Demográfico 2010 mostram uma redução para cerca de 3 pessoas por domicílio. Ou seja, os domicílios hoje acomodam menos pessoas devido ao envelhecimento populacional e à mudança no ciclo de vida das famílias e domicílios.

A fase do ciclo de vida domiciliar é um indicador útil de comportamento de consumo e, conseqüentemente, do uso do espaço na cidade, pois as mudanças de comportamentos e interesses ocorrem enquanto os indivíduos envelhecem. No entanto, grande parte dessas mudanças ocorre em função de eventos marcantes no ciclo de constituição e dissolução de novos domicílios, assim como datas de casamento, nascimento de filhos, a dissolução do casamento, saída dos filhos do domicílio, entre outros (GILLY; ENIS, 1982). Desta forma, uma das conseqüências da redução do ritmo de crescimento populacional brasileiro será a mudança na composição etária e nos arranjos domiciliares. Assim, uma família de casal jovem com filhos onde 5 pessoas ocupavam um mesmo domicílio, hoje mais envelhecido, deve ocupar pelo menos 3 domicílios. Um onde eventualmente permanecem os pais,

mais idosos hoje. E outros onde vivem os filhos que, já adultos jovens, constituíram nova família ou vivem sós.

Uma reportagem recente no Jornal The Washington Post (BADGER, 2015) colocou o problema do aumento da participação de pessoas que residem sozinhas e a estrutura dos domicílios em que vivem estas pessoas nos Estados Unidos. A discussão traz à tona as características destes domicílios, construídos originalmente para acomodar famílias maiores e hoje servem como residência para apenas um indivíduo. No Brasil essa situação já aponta para uma discussão necessária, pois a proporção de pessoas que vivem sozinhas aumentou de 7% para 12% entre 1991 e 2010, contribuindo que a média de pessoas por domicílio tenha caído nesse período. Por outro lado, enquanto os domicílios que dispunham de 4 cômodos em 1970 representavam 48,5% dos domicílios no Brasil, em 2010 esses eram apenas 26,8%. Ou seja, temos em média menos pessoas por domicílio, mas ao mesmo tempo uma maior proporção de domicílios com mais cômodos.

Outro aspecto demográfico pouco analisado em decorrência da mudança na estrutura etária e do ciclo de vida das famílias brasileiras é a mobilidade. Como sugerem Martine, Ojima e Fioravante (2012), o componente demográfico de aumento da população em idades adultas também contribuiu para a taxa de motorização (número médio de veículos por habitante) ter aumentado nas últimas décadas no Brasil. Em grande medida, o acesso ao crédito e outros aspectos econômicos contribuíram para viabilizar a materialização deste potencial demográfico de crescimento da frota de veículos, pois em populações mais jovens, com uma proporção muito elevada de crianças e jovens, essa situação tenderia a não ocorrer.

As maiores taxas de motorização estão nos domicílios mais envelhecidos, com idade média mais avançada, e também com número menor de pessoas por domicílio. Neste sentido, à medida que a população urbana se torna mais envelhecida, há uma tendência de crescimento tanto no número de domicílios como na frota de veículos (FIORAVANTE, 2009; MARTINE; OJIMA; FIORAVANTE, 2012). Assim, à medida em que a população envelhece, mais pessoas estão em um estágio da vida que favorece a ampliação da mobilidade. Como explora Marandola Jr. (2014), o espaço de vida proposto por Courgeau (1988) é o circuito espacial sobre o qual os indivíduos fazem suas atividades cotidianas. E esse espaço se molda e adapta ao ciclo de vida em que se encontra o indivíduo.

Assim, a idade adulta seria o ponto no qual as pessoas tendem a ter maior mobilidade e autonomia espacial. Nesse sentido, as escolhas residenciais e opções de mobilidade assumem hoje um enorme potencial, pois considerando a população urbana de 18 a 79 anos no ano de 2010, cerca de 7 em cada 10 brasileiros teriam idade para conduzir um automóvel. Em 1970, este mesmo grupo populacional

representava apenas 53% do total da população urbana. A sociedade da mobilidade (URRY, 2007; OJIMA; MARANDOLA JR., 2012) brasileira não é, portanto, apenas reflexo das transformações sociais e econômicas recentes. Trata-se também de uma questão demográfica, onde há um contingente muito mais expressivo de pessoas expostas à mobilidade e, favorecidos pela ampliação do acesso aos modais de transporte individual mais recentemente, essa exposição se efetivou em uma explosão automobilística.

1.2. INSERINDO PESSOAS NA ANÁLISE DA DISPERSÃO URBANA

Se a mobilidade e a própria expansão do número de domicílios estão fortemente relacionados aos fatores demográficos, o estudo da dispersão urbana enquanto nova forma de urbanização e de novas morfologias (LIMONAD, 2007b) deveria considerar o entendimento dessas relações. A dimensão da mobilidade tem sido tratada a partir da informação de deslocamentos pendulares em contextos de redes urbanas e regiões metropolitanas (BRANCO; FIRKOWSKI; MOURA, 2005; COSTA, 2006; OJIMA, 2007; 2011; OJIMA; MARANDOLA JR., 2012) e, para isso, considera-se a quantidade de pessoas que se deslocam entre municípios de residência e trabalho (ou estudo) distintos cotidianamente. Na maioria das vezes parte-se de um recorte territorial definido à priori e não de uma análise na qual os deslocamentos pendulares definam a extensão da área a ser considerada como dispersa (OJIMA, 2011).

Para Wolman et al. (2005), a primeira etapa para entender o processo de expansão de uma cidade é definir os limites de seu alcance. Ou seja, podemos seguir duas opções: 1) Pré-definir qual é o limite territorial que estamos tratando (município A, região metropolitana B, etc) e buscar analisar a dispersão urbana e os deslocamentos populacionais dentro desse recorte; ou 2) Definir, a partir dos deslocamentos populacionais, a extensão do território que deverá ser considerado como o recorte de estudo. Entendemos aqui que essa segunda opção seja necessária para que se possa incorporar uma nova leitura sobre o processo de expansão urbana, pois sem isso se corre o risco de procurar novos processos sobre antigos quadros analíticos. Assim, os deslocamentos pendulares deveriam ser o ponto de partida para delimitar quais áreas urbanas fazem sentido para o trânsito cotidiano de pessoas. Como já mencionado, as últimas décadas apresentaram um significativo aumento dos deslocamentos pendulares tanto em termos absolutos como em sua participação sobre o total da população brasileira. E esse fenômeno vai além das metrópoles, pois a pendularidade aumentou muito nos municípios não

metropolitanos (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012) e passaram a ter peso relativo expressivo sobre a população destes municípios. Entre 2000 e 2010 aumentou de 41 para 181 o total de municípios fora de regiões metropolitanas em que chegavam diariamente mais de 10% de sua população residente para trabalhar.

Além disso, se analisarmos o processo de interiorização do ensino médio e superior, houve na última década um incremento muito expressivo nos movimentos pendulares tanto para estudo, como para trabalho. Fusco e Ojima (2015) evidenciam este processo no Estado de Pernambuco a partir da análise dos deslocamentos pendulares identificados nos Censos Demográficos 2000 e 2010. Assim, nota-se que os municípios que receberam investimentos de expansão e criação de institutos federais de ensino médio e superior na última década tiveram uma variação percentual de mais de 1.000%. De tal forma que estes municípios de médio porte passaram a polarizar não apenas economicamente a sua região de influência, mas também passou a fazer parte de um espaço de vida cotidiano de um conjunto de municípios de seu entorno.

Isso significa dizer que a dispersão urbana não deveria ser entendida apenas como a expansão da mancha urbanizada sob uma nova morfologia. É a própria ideia de cidade que precisa ser repensada para que se compreendam os processos de ocupação e a sua forma. A mancha urbanizada da cidade que crescia até se conurbar com o seu município limítrofe, cede lugar a uma integração entre essas duas localidades sem que haja necessidade absoluta da expansão da área urbanizada. Assim, o aumento da intensidade de trocas populacionais diárias decorrentes da maior mobilidade e autonomia dos deslocamentos permite que núcleos urbanos separados fisicamente cada vez mais façam parte de uma mesma lógica cotidiana. Portanto, entender os deslocamentos pendulares passa a ser fundamental para entender os limites da cidade.

Explorando os dados de dois municípios pequenos onde a chegada diária de pessoas assume peso importante na população residente, Ojima e Marandola Jr (2012) fazem proposições explicativas sobre alguns casos que acenam para novos modelos na relação pendularidade-migração-urbanização. São casos que confirmam que a migração e a urbanização não podem mais ser explicadas via processo de industrialização (BAENINGER; OJIMA, 2008), pois com a viabilização dos fluxos de pendularidade arrefece-se a atratividade migratória do município. Ou seja, a pendularidade serviria como um mecanismo de amortecimento da necessidade de mudança de residência permanente.

Assim, desconsiderar o componente populacional da dispersão urbana, analisando apenas os aspectos construtivos ou urbanísticos, pode confundir a análise e dificultar mais ainda a capacidade de planejamento urbano e regional. Portanto, retomando o argumento iniciado no item anterior, há que se qualificar melhor o que

estamos chamando de crescimento urbano. A literatura da área, em geral, tende a considerar como crescimento urbano o crescimento da população urbana. Mas ao se debruçar sobre a análise da dispersão urbana, é necessário distinguir três processos: (1) o crescimento populacional urbano, (2) o crescimento da área urbanizada e (3) a integração da mobilidade entre áreas urbanas (independentemente de sua expansão física). Sem isso, corre-se o risco de resgatar uma percepção demográfica defasada e desconectada com as tendências recentes. Essa leitura anacrônica tende a colocar o crescimento populacional como a principal variável indutora da dispersão urbana. Mas se o crescimento populacional já não apresenta o mesmo ímpeto de outrora, haveríamos que explorar melhor outras implicações demográficas associadas à dispersão urbana.

Vejam: entre 2000 e 2010, 431 municípios brasileiros apresentavam taxas de crescimento da população urbana negativa. Outros 1.276 municípios tinham taxas entre zero e 1% ao ano, entre eles Curitiba (PR), Salvador (BA), São Bernardo do Campo (SP), Belém (PA), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Porto Alegre (RS) e Belo Horizonte (MG). O ritmo de crescimento populacional urbano desses municípios é extremamente baixo, contrastando com o que ocorreu na década de 1970, quando a população urbana de Belo Horizonte, por exemplo, crescia a um ritmo de 3,7% ao ano e na primeira década deste século apresentava uma taxa de apenas 0,6% ao ano.

Considerando o conjunto dos municípios brasileiros, a taxa de crescimento da população urbana entre 2000 e 2010 era da ordem de 1,5% ao ano e, em termos absolutos, representou um crescimento absoluto de 23 milhões de pessoas nesse período. A Figura 1.5 mostra que, embora as taxas de crescimento ainda sejam positivas, o incremento absoluto da população urbana é cada vez menor desde a década de 1980. Se a população brasileira é praticamente toda urbana e as projeções populacionais acenam para a estabilização e posterior decréscimo demográfico antes do meio deste século, será nas áreas urbanas o maior impacto desse arrefecimento demográfico.

Mesmo que a distribuição desse crescimento populacional urbano seja desigual no país (ver Figura 1.6), pode-se afirmar que a preocupação com o crescimento populacional urbano não se justifica como grande causador de problemas sociais. Nota-se que os municípios que apresentam taxas de crescimento da população urbana acima de 2% ao ano entre 2000 e 2010 não são muitos e estas taxas elevadas se encontram em municípios de pequeno porte. Ou seja, 60% de todo o crescimento populacional urbano desta década ocorreu em municípios de até 100 mil habitantes, acrescentando menos de 6,5 milhões de pessoas distribuídas em mais de 2 mil municípios. Enfim, apenas 3 municípios com mais de 500 mil

habitantes (Manaus, Brasília e Aracaju) ainda apresentaram taxas de crescimento da população urbana maior do que 2% ao ano na primeira década de 2000.

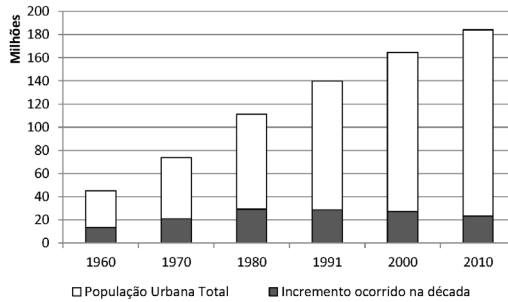


Figura 1.4 – Evolução da população urbana brasileira e incremento absoluto ocorrido no intervalo censitário, Brasil (1980 a 2010) Fonte: IBGE, Censo Demográfico (1980-2010)

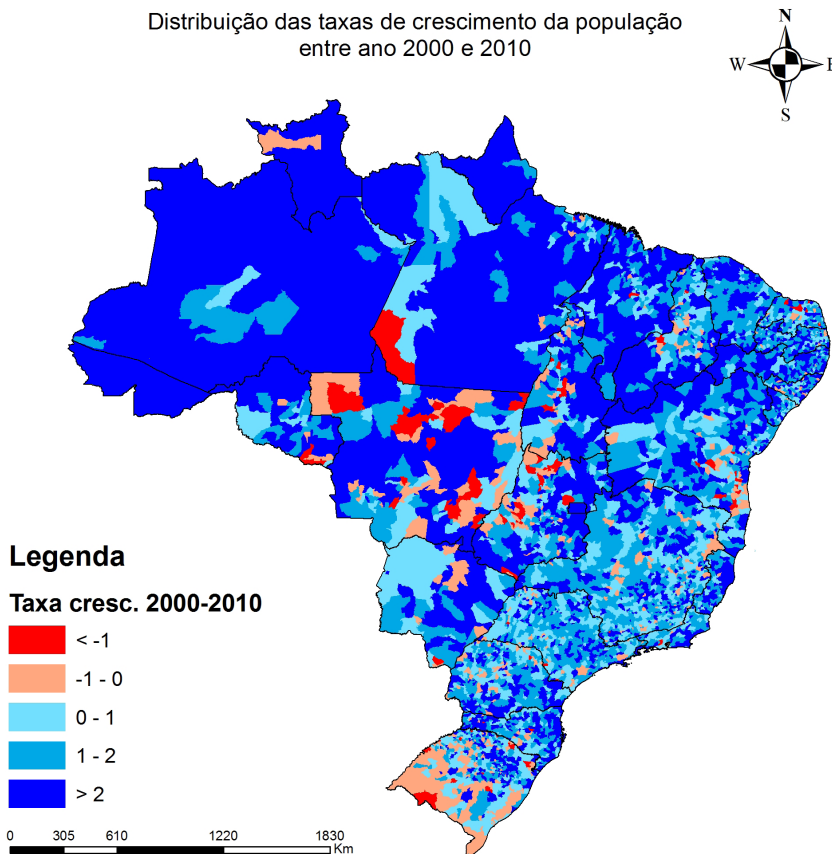


Figura 1.5 – Taxa de crescimento populacional (em % ao ano) dos municípios brasileiros (2000 a 2010) Fonte: IBGE, Censo Demográfico (2000-2010)

Considerando a área urbanizada temos outro processo em andamento. O total das áreas classificadas como urbanas no Brasil, segundo o critério utilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), era de cerca de 95 mil km² no ano de 2000, o que representava apenas 1,12% do território brasileiro e era residência de cerca de 140 milhões de pessoas. Ou seja, no ano de 2000, 80% da população brasileira ocupava pouco mais do que 1% do território nacional. E ainda assim, poderíamos questionar sobre a forma de classificação dessas áreas urbanas no Brasil. Afinal, em grande parte do território nacional, áreas urbanas são classificadas assim por uma definição normativa e não por conter necessariamente características ou modos de vida urbanos. Ou seja, no caso brasileiro, toda sede municipal deve ser considerada como urbana independentemente de qualquer caracterização socioeconômica e isso contribui para que a área classificada como urbana no Brasil seja supervalorizada.

Com isso tudo, podemos perceber que não se trata mais de analisar apenas o urbano enquanto mancha urbanizada ou edificada para entender a sua relação com o uso e ocupação do espaço. É fundamental entender o urbano enquanto contexto de vida cotidiano e isso coloca em evidência a necessidade de entender os deslocamentos populacionais. Portanto, o urbano se expande de duas formas: 1) a sua forma tradicional de ampliação da ocupação de novas áreas através de edificações em zonas de expansão imobiliária; e 2) a partir da ampliação do espaço de vida da população que passa a incorporar núcleos urbanizados (muitas vezes já consolidados e edificados) na sua lógica de mobilidade regional.

De fato, as tendências demográficas sugerem que o perfil da mobilidade populacional tende a aumentar a participação dos deslocamentos pendulares e arrefecer os fluxos migratórios. A distribuição etária por sexos dos deslocamentos pendulares dão esses indícios, pois enquanto a pendularidade era predominantemente masculina e jovem em 1980, em 2010 esse perfil passou a ser mais distribuído tanto em idades mais avançadas como também entre homens e mulheres (conforme ilustrado na Figura 1.4). A pendularidade tem apresentado uma tendência cada vez menos centralizada em regiões metropolitana, pois cresce em termos absolutos e, principalmente, em termos relativos em todos os contextos urbanos nacionais (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012).

Assim, com uma estrutura etária concentrada nas idades adultas jovens e domicílios com menor número médio de moradores, a população brasileira neste início do século 21 tende a apresentar características que favorecem a dispersão. Percebe-se que o crescimento populacional é um indutor da dispersão, mas considerando outras variáveis demográficas, nota-se que há elementos muito mais relevantes e que poucas vezes são analisados. Mas o que será dessa urbanização dispersa quando a população brasileira começar a apresentar um peso relativo de idosos mais expressivo? Será essa uma nova tendência da urbanização brasileira?

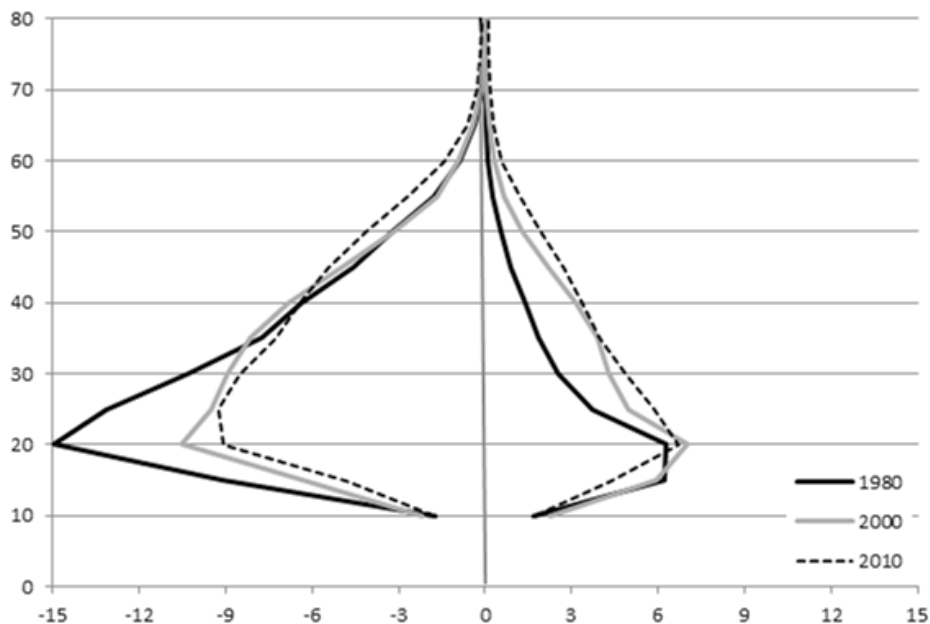


Figura 1.6 – Estrutura etária e sexo da população de 10 anos e mais que realiza deslocamentos pendulares para trabalho, Brasil – 1980-2010
Fonte: IBGE, Censo Demográfico (1980-2010)

As projeções mais recentes apontam para que, logo após o meio deste século, uma em cada quatro pessoas na população brasileira tenham 60 anos ou mais de idade. Apesar das melhorias na expectativa de vida saudável ou livre de incapacidades funcionais entre os idosos brasileiros (CARMARGOS; GONZAGA, 2015), há uma tendência de que essa população brasileira da segunda metade do século 21 seja muito menos móvel. Estas cidades dispersas, organizadas em função da maior mobilidade populacional, resistirá ao envelhecimento populacional brasileiro? O poder público estará preparado para incorporar um novo regime demográfico onde o volume populacional tende a diminuir e as características demográficas mudarão radicalmente?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não é por acaso que as áreas de Planejamento Urbano e Regional e Demografia compõem um mesmo grupo de programas de pós-graduação na avaliação da Coordenação para o Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Há inúmeros pontos de convergência e demandas de análise integrada entre as duas áreas e os elementos apontados neste capítulo reforçam a necessidade de ampliação do diálogo entre as áreas. O fator demográfico não pode ser abordado apenas

pelo seu estoque absoluto, pois como vimos, há inúmeras mudanças demográficas que ocorreram nas últimas décadas e ainda há muitos estudos que não as incorporaram.

O Brasil já é um país predominantemente urbano, os fluxos migratórios do rural para o urbano já reduziram seu ímpeto a níveis insignificantes. Assim, precisa-se incorporar um novo perfil de movimentos populacionais às análises intraurbanas. Não apenas considerando o fato de que a maioria dos migrantes tem origem em outras cidades, mas também o fato de que o volume de migrantes totais também tem diminuído sua intensidade. Uma das possíveis explicações para essa mudança pode ser o aumento dos volumes e importância dos movimentos pendulares. Os espaços de vida são cada vez mais esgarçados e a cidade de outrora não é mais o núcleo urbano tradicional e se estende para uma perspectiva regional não apenas economicamente, mas sobretudo no dia-a-dia das pessoas.

A integração entre núcleos urbanos cada vez mais extrapola o mero fluxo econômico, mas também passam a envolver mais pessoas. Ou seja, cada vez mais pessoas residem em municípios diferentes daqueles onde trabalham ou estudam e isso tem ocorrido cada vez mais fora das grandes metrópoles. No caso da pendularidade com fins de estudo, tiveram contribuição importante, o processo de interiorização do ensino. Como analisado por Fusco e Ojima (2015), é evidente que a criação de polos regionais de instituições de ensino superior fora das regiões metropolitanas serviu também para ampliar os movimentos pendulares nessas regiões. Evidência que também é explorada no capítulo de Marandola Jr e Magosso (2015) neste livro.

Assim, a dispersão urbana tem recebido importante contribuição das características demográficas pelo qual o Brasil passa atualmente. Ou seja, uma população concentrada nas idades adultas, o chamado bônus demográfico, também contribui para que haja maior mobilidade e maior autonomia relativa dos indivíduos se deslocarem. Mas se a população brasileira está em um processo avançado de transição demográfica e em breve passará a apresentar uma população mais envelhecida e com uma proporção de idosos expressiva, este modelo de expansão urbano disperso e fragmentado se tornará um complicador para o enfrentamento de políticas sociais e oferta de serviços urbanos. Afinal, cidades onde vivem uma população mais envelhecida precisam se adaptar às restrições de mobilidade típicas dessas idades. São desafios de integração interdisciplinar que não devem tardar, pois seremos todos nós (leitores deste livro) os agentes ativos dessa mudança.

REFERÊNCIAS

- BADGER, E. The rise of singles will change how we live in cities. *The Washington Post*, April, 21, 2015. Disponível em: <http://goo.gl/SZqPKr> . Acessado em: 30 de maio de 2015.
- BAENINGER, R. A Nova Configuração Urbana no Brasil: desaceleração metropolitana e redistribuição da população.. In: XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP, 1998, Caxambú, MG. Anais do XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP. Belo Horizonte: ABEP, 1998.
- BRANCO, M. L. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. F.; MOURA, R. “Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador”. In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Anais... – ANPUR, Salvador, 23 a 27 de maio de 2005. Anpur: Salvador.
- CAMARGOS, M.C.S.; GONZAGA, M.R. Viver mais e melhor? Estimativas da expectativa de vida saudável para a população brasileira. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 31(7):1460-1472, jul, 2015.
- COSTA, H. (Org.) Novas periferias metropolitanas: a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: C/Arte, 2006.
- COURGEAU, D. Méthodes de Mesure de la Mobilité Spatiale: Migrations internes, mobilité temporaire, navettes. Paris: Editions de L'Institute National d'Etudes Démographiques, 1988. 306p.
- FIORAVANTE, E. F. (2009). Projeção de domicílios por modelo multi-estado e aplicação para previsão da frota de automóveis em Belo Horizonte (Tese de Doutorado). Programa de Pós Graduação em Demografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.
- FUSCO, W.; OJIMA, R. A interiorização do ensino superior em Pernambuco e seus efeitos na mobilidade pendular. Anais do IX Encontro Nacional sobre Migrações. ABEP: Campinas, 2015 (mimeo).
- GILLY, M.C. ; ENIS, B.M. . Recycling the Family Life Cycle: a Proposal For Redefinition. In: MITCHELL, A.; ABOR, A. *Advances in Consumer Research*. Association for Consumer Research. V. 09, p.271-276, 1982.
- LENCIONI, S. Novos rumos e tendências da urbanização e a industrialização no Estado de São Paulo. *Brasil Século XXI, por uma nova regionalização?* São Paulo: Max Limonad, 2004.
- LIMONAD, E. Urbanização dispersa: mais uma forma de expressão urbana? *Revista Formação*, nº14 volume 1, 2007b, p. 31-45.
- LIMONAD, E. Yes, nós temos bananas! praias, condomínios fechados, resorts e

problemas sócioambientais. Encontro Nacional da Associação de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, XI, maio 2007a, Belém / BA. Anais... Belém: UFPA/ANPUR, 2007a. CD-ROM. Disponível em <http://www3.ufpa.br/xiienanpur/home.php?p=papers#>. Acessado em 30 de maio de 2015.

MARANDOLA JR., E. *Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana*. 1. ed. São Paulo: Blucher, 2014. 250p .

MARTINE, G. ; OJIMA, R. . *The Challenges of Adaptation in an Early but Unassisted Urban Transition*. In: George Martine, Daniel Schensul. (Org.). *The Demography of Adaptation to Climate Change*. 1ed. New York: UNFPA, 2013

MARTINE, G. “A redistribuição espacial da população brasileira durante a década de 80”. *Texto para Discussão*, IPEA: Brasília, 1994.

MARTINE, G.; OJIMA, R.; FIORAVANTE, E. F. (2012). Transporte individual, dinâmica demográfica e meio ambiente. In G. Martine, R. Ojima, A. F. Barbieri, & R. L. Carmo. *População e sustentabilidade na era das mudanças ambientais globais* (p. 175-185). Campinas: ABEP.

MONTE-MÓR, R. L. A questão urbana e o planejamento urbano-regional no Brasil contemporâneo. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Eds.). *Economia e Território*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. p. 429-446.

OJIMA, R.; MARANDOLA JR., E. . Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)*, v. 14, p. 103-116, 2012.

OJIMA, R. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, São Paulo, v. 24, nº 2, p. 277-300, jul./dez. 2007.

OJIMA, R. Fronteiras metropolitanas: um olhar a partir dos movimentos pendulares. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n.121, p.115-132, jul./dez. 2011.

OJIMA, R. Transição demográfica e mudança ambiental: perspectivas para a relação população-ambiente na América Latina. *CONGRESSO DA ALAP*, 3., 2010, La Havana, Cuba. Anais do IV Congresso de ALAP. Cuba: ALAP, 2010.

OJIMA, R.; DIOGENES, V.H.D.; SILVA, B.L. *Dynamique démographique et politiques sociales au Brésil. Dilemmes et défis politiques du “bonus démographique”*. *Problèmes d’Amérique latine*, Eska, Paris, nº93. 2014.

OLIVEIRA, L. A. P.; OLIVEIRA, A. T. R. (Orgs.) *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil. Série Estudos e Análises: Informação demográfica e socioeconômica*. n.1. Rio de Janeiro: IBGE. 2011.

- REIS, N.G. Notas sobre Urbanização Dispersa e novas formas de tecido urbano. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- SILVA, H. e MONTE-MÓR, R. L. (2010). Transições demográficas, transição urbana, urbanização extensiva: um ensaio sobre diálogos possíveis. In: XVIII ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS. Anais. Caxambu, ABEP.

