

DESLOCAMENTOS COTIDIANOS E EXPANSÃO URBANA EM BELO HORIZONTE

Arnaldo Mont'Alvão

RESUMO

Este texto analisa como os deslocamentos que as pessoas realizam cotidianamente no espaço urbano se interconectam aos processos de expansão urbana na metrópole. Entendendo a metrópole como dimensão que media processos globais e locais, postula-se que o conjunto de deslocamentos é um indicador importante da conexão do tempo cotidiano – no qual indivíduos circulam pela metrópole – com a *long durée* dos processos estruturais metropolitanos – os quais distribuem os indivíduos no espaço social e orientam sua circu-

lação cotidiana. Tomando como referência o caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte, por meio de dados das Pesquisas Origem e Destino, os resultados indicam que: a intensificação dos deslocamentos cotidianos ao longo das últimas décadas segue a lógica da densidade populacional, indo e vindo em direção às principais aglomerações; a circulação pela cidade é mediada por desigualdades sociais; os deslocamentos são também indicadores do processo de integração entre municípios de uma área metropolitana.

PALAVRAS-CHAVE

Deslocamentos, Cotidiano, Expansão urbana.

INTRODUÇÃO

A intensificação do movimento cotidiano da população no espaço urbano nas últimas décadas é um fato social que transforma metrópoles ao redor do mundo (Urry 2007). O movimento cotidiano da população de uma cidade é uma dimensão importante para se compreender a dinâmica da vida nas cidades e, de modo mais amplo, a organização social como um todo (Bauman 2001). Mudanças no ritmo deste movimento são indicadoras de mudanças no ritmo de mudança social, pois a maior intensidade de deslocamentos nos dias de hoje nas grandes cidades é um indicativo importante de que a sociedade contemporânea experimenta mudanças de organização temporal, econômica e espacial que reorientam as trajetórias diárias dos indivíduos nas metrópoles. Tal movimento é formado pelos deslocamentos cotidianos, os quais se referem à circulação da população pelo espaço urbano, possibilitando que esta realize uma variedade de atividades (trabalho, escola, compras, lazer, etc.) em lugares distintos da cidade. Deslocar-se é, assim, a atividade que possibilita a ligação entre todas as outras atividades cotidianas, bem como entre os espaços e as pessoas. Por esse caráter de conexão, os deslocamentos urbanos têm sido primariamente interpretados como uma atividade derivada, dependente do objetivo de outras atividades (Grünfeld 2006). No entanto, podem ser vistos sob um ponto de vista diferente, isto é, como uma atividade importante para compreender a dinâmica do cotidiano e, conseqüentemente, da organização social (Lyons e Urry 2005), possibilitando movimentos, conexões e encontros pela cidade.

Os deslocamentos mostram-se, então, peça importante do dia a dia da população e da configuração da cidade. Machado (1961) e Sennett (1994) discutem como a circulação – comparando-a ao sangue no corpo humano –, desde a formação das primeiras cidades, é o fator que confere vitalidade à urbanidade. Jane Jacobs (2000), por sua vez, postulou que esse movimento cotidiano, que se realiza nas ruas e calçadas em forma de um verdadeiro balé, é o ponto vital da vida das cidades. O espaço construído para permitir a circulação urbana (ruas, avenidas, viadutos, linhas de metrô, etc.) é o que interliga todos os espaços da cidade (Dear e Scott 1981, Vasconcellos 2001), sendo assim importante que entendamos as conexões entre a expansão urbana e a circulação diária como forma de compreensão das tendências da organização de uma metrópole.

O presente estudo tem como objetivo interligar o movimento cotidiano realizado pelas pessoas no interior da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) ao processo de expansão urbana e integração metropolitana, analisando a organização do espaço social metropolitano a partir dos deslocamentos de população. Espaço social metropolitano é aqui percebido de acordo com a noção de *espaço social* elaborada por Bourdieu (1996), para quem a ideia de diferença e separação está no fundamento da própria noção de *espaço* – conjunto de posições distintas e coexistentes, exteriores umas às outras, definidas umas em relação às outras por sua exterioridade mútua e por relações de proximidade. Procura-se, assim, inscrever as práticas individuais cotidianas de deslocar-se nos processos gerais de urbanidade que configuram o espaço metropolitano, separando indivíduos com base em sua posição na estrutura socioespacial.

Dados sobre deslocamentos na RMBH serão tratados como indicadores de mudança social, desigualdades e mesmo integração entre os diferentes municípios das áreas metropolitanas. Como apontou Castells (2006), a circulação urbana deve ser entendida como uma especificação de uma teoria mais geral da troca entre os componentes do sistema urbano, o que significa que devemos estabelecer o conteúdo circulante para poder explicar o tipo de circulação. Isso quer dizer que uma análise da circulação coloca em questão as relações entre o conjunto dos elementos da estrutura urbana, marcadas por transferências com direção, intensidade e conjuntura distintas. A intensidade dos deslocamentos marca a intensidade das trocas sociais entre as diferentes estruturas e instituições ou municípios.

Propõe-se desenvolver uma perspectiva de integração entre duas dimensões temporais. A primeira é a do cotidiano, no qual se inserem as unidades básicas do estudo, os deslocamentos. A segunda é o tempo histórico da sociedade, que pode ser entendido como a *long durée* (Braudel 1972), uma temporalidade estrutural que escapa às motivações e desejos individuais, abarcando processos históricos de mudança social, cujos atores não são os indivíduos, mas cidades, mercados, grandes redes de relações que trazem consigo mudanças estruturais que transformam drasticamente a vida em sociedade, tais como urbanização, industrialização, informatização, etc. É dentro deste processo estrutural que se insere a formação das grandes metrópoles brasileiras, processo que se arrasta desde o início do século XX, marcado pelas grandes correntes migratórias vindas do campo, pela industrialização e pela redistribuição da população no espaço metropolitano.

De um lado, é na vida cotidiana que as práticas se realizam, que a vida individual acontece. Como nos mostra Archer (1995), o cotidiano pode ser compreendido como a dimensão temporal, na qual a história se torna prática, parte da vida das pessoas. É também no cotidiano, segundo Heller (1992), que o ser humano se realiza

enquanto indivíduo e produz história. Como cotidiano, refere-se à repetição do ciclo de vida diário, já que processos de mudança social podem ser percebidos através da observação dessa repetição.

De outro, essas práticas e trajetórias se inserem em processos mais amplos que orientam os caminhos a se percorrer no espaço urbano. Estes processos com propriedades estruturais projetam-se não somente no ambiente construído, como também são interiorizados pelo indivíduo em suas práticas cotidianas como uma espécie de *habitus* (Bourdieu 1999) – um sistema de propensões que nos predispõe a agir de determinada maneira, de acordo com a nossa posição no espaço, sendo por isso um princípio gerador e estruturador das práticas e das representações. Nesse sentido, o conjunto dos deslocamentos da população no cotidiano não é um processo aleatório, não depende das motivações de cada indivíduo, mas está diretamente relacionado às estruturas sociais e suas capacidades de orientar os fluxos dos indivíduos na vida cotidiana, através da incorporação de disposições específicas ao grupo social em que cada indivíduo se insere. Os processos estruturais direcionam os indivíduos, em suas trajetórias cotidianas, para os espaços da cidade aos quais seus grupos sociais mais se adequam. São estes fluxos, compostos por indivíduos que interpretam a vida urbana a partir da sua posição no espaço social, que, em conjunto, reorientam gradativamente a configuração do espaço metropolitano. Como apontou Mumford (2004), os indivíduos vivem a experiência urbana não de forma isolada na sua individualidade, mas como membros de grupos que interpretam e incorporam tal experiência.

Busca-se, assim, realizar um exercício intelectual de conciliação de imaginações: da sociológica, que habilita o indivíduo a entender o cenário histórico e social em que está inserido (Mills 1959), à geográfica, que permite a ele reconhecer o papel do espaço na sua vida cotidiana e na organização da cidade e da sociedade (Harvey 1980). Tal exercício representa a busca de uma análise integrada de processos sociais (temporais) e espaciais que engendram a vida social no espaço urbano. Ou, como afirma Harvey, “processos sociais são espaciais” (1980: 3), e vice-versa.

O texto está organizado da seguinte maneira. Primeiro uma breve discussão sobre a cidade e o papel dos deslocamentos na sua estruturação. Em seguida, será discutida a formação do espaço metropolitano da RMBH. Logo após, procura-se analisar a hipótese da intensificação dos deslocamentos cotidianos da população, a influência de fatores socioeconômicos na alocação da população nas diferentes áreas da cidade e a relação entre deslocamentos e expansão metropolitana mediada por estes fatores.

A cidade representa, de acordo com Lefèbvre (1969), a mediação de relações entre processos globais (econômicos, sociais, políticos, culturais) e ritmos locais que modelam o espaço urbano. Segundo Teixeira (1986), isso significa que a cidade é a mediação entre processos gerais e o cotidiano das populações. A cidade contemporânea é o espaço onde as transformações da vida cotidiana se deram pelo conflito entre movimentos de dentro e de fora e pela conseqüente apropriação do tempo e espaço por grupos distintos. A cidade não é só o espaço de reprodução da força de trabalho, como propõe Castells (2006), constituindo-se, outrossim, como “o local e o meio, o teatro e a arena dessas interações complexas” (Lefèbvre 1969: 52) entre cotidiano e história, indivíduos e estruturas, processos locais e globais.

A cidade contemporânea traduz também os anseios de mobilidade (social e espacial) de indivíduos e grupos pelo espaço (Berman 2007). Ela se estrutura em função das necessidades e desejos que se impõem aos indivíduos, e os deslocamentos são os meios pelos quais eles se realizam. Segundo Vasconcellos (2001), é esta circulação que liga fisicamente todas as atividades no espaço. A estrutura construída para permitir a circulação é o que realiza a ligação dos diferentes espaços da cidade, fazendo a mediação entre as estruturas de produção (indústria, comércio, serviços) e a vida social em geral, permitindo que as pessoas atinjam os destinos e realizem as atividades desejadas (Dear e Scott 1981).

A combinação da estrutura com os meios de circulação e com o ambiente construído ao redor forma o *ambiente de circulação*. O ambiente de circulação é um dos principais meios de orientação da expansão urbana metropolitana. Pontes (2005) aponta que em cidades como Paris, Londres, Nova York e Buenos Aires, onde houve planejamento urbano integrado ao do sistema de transportes, a expansão urbana se deu de forma centrífuga – do centro para as periferias –, “disciplinando o uso do solo e aliviando aqueles espaços das fortes pressões demográficas” (Pontes 2005: 57). As metrópoles brasileiras, em contrapartida, apresentam um padrão de expansão descontínuo, muitas vezes em sentido centrípeto – de fora pra dentro. Esse é notoriamente o caso de Belo Horizonte, onde a expansão da cidade se deu mais intensamente a partir das periferias e deixou pra trás o planejamento inicial de controle do crescimento da capital a partir do centro (Faria 1985, Monte-Mór et al 1994).

Entender a forma como se deu o processo de expansão é importante para se entender também os padrões de deslocamentos no meio urbano. Vários trabalhos (Timmermans et al 2002; Grünfeld 2006; Mont’Alvão 2009) têm demonstrado que os padrões de deslocamentos são o resultado de uma complexa relação entre estrutura sociodemográfica, rede de transportes, contexto institucional, hierarquia de

espaços, desejos e necessidades das pessoas. Lago (2007) também argumenta que a intensidade diária de deslocamentos é produto da articulação de várias dimensões, entre elas as condições do transporte coletivo – tarifas, itinerários e periodicidade –, a hierarquia dos espaços na metrópole e a dinâmica do capital imobiliário. Quando o espaço imediato e o sistema de transportes não fornecem a ligação necessária às oportunidades de trabalho, estudo e serviços em geral, os indivíduos passam a percorrer distâncias maiores.

Em consequência dessa articulação, os deslocamentos e as dimensões que os permeiam – a distância entre a casa, o trabalho e outros espaços, e o tempo necessário para percorrê-la –, tornam-se indicadores importantes das desigualdades socioespaciais que entremeiam o processo de expansão urbana. Tomando-se os deslocamentos como indicadores analíticos, espera-se aqui corresponder à ideia de que, na cidade contemporânea, o *transitar* é cada vez mais tão importante quanto o *habitar* (Lefèbvre 1969) e quanto esfera da produção (Santos 2006).

BELO HORIZONTE: METROPOLIZAÇÃO, DESIGUALDADES E DESLOCAMENTOS

Segundo Secchi (2006), distanciar e separar foram as bases do paradigma sobre o qual se construiu a cidade moderna. Esta se estruturou a partir da distribuição de valores posicionais. No centro, as atividades direcionais e comerciais de maior valor, as grandes instituições e a residência das classes mais abastadas. Gradualmente, em direção à periferia, atividades e serviços de menor valor e classes sociais menos favorecidas. Na extrema periferia, fábricas, quartéis, manicômios e bairros populares. E, assim, a pirâmide dos valores posicionais espelharia a pirâmide social na cidade modernista.

Para Le Ven (1977) e Faria (1985), Belo Horizonte foi construída sob tais noções de separação e segregação. Esse princípio daria o tom da estrutura do espaço social na capital ao longo do século, resguardando o centro planejado aos estratos mais ricos, e as periferias e áreas mais precárias aos operários e levas maciças de migrantes que povoaram essas áreas. Nesse sentido é que Teixeira (1986) propõe vermos o espaço em Belo Horizonte como estruturado em classes que se traduz num espaço de moradia, como “assentamentos humanos estruturalmente diferenciados realizando uma cidade de classes” (Teixeira 1986: XV).

Planejada no final do Século XIX para ser sede do governo e centralizar atividades políticas e administrativas, para ter amplos e generosos espaços e abrigar atividades culturais de ensino e pesquisa, Belo Horizonte também foi planejada para ser centro de atividades terciárias, comércio, atividades bancárias e financeiras. En-

fim, para abrigar as atividades nucleares do desenvolvimento econômico contemporâneo num traçado espacial pré-determinado (Lemos 1994). No entanto, a ocupação e mobilidade de pessoas são mais intensas nos subúrbios além dos limites planejados – abarrotados de trabalhadores e levas de imigrantes que não paravam de chegar às cidades – que no centro, culminando num processo de crescimento em que, ao contrário do que fora planejado, a cidade cresce de fora pra dentro (Monte-Mór 1994).

Este sentido do movimento de expansão urbana não era exclusivo de Belo Horizonte, repetindo-se em inúmeras cidades planejadas no Brasil. Segundo Monte-Mór (1994), essa inversão é muito importante para se compreender a cidade contemporânea, pois, assim como em Brasília, marginalidade e exclusão popular dos benefícios do espaço planejado estão na raiz da formação das cidades-satélites e de outros espaços periféricos em detrimento do centro urbano planejado. O mercado imobiliário e as levas de migrantes que ocupavam as periferias subverteram o espaço idealizado e, assim, foi a população trabalhadora – quem de fato determinou a produção da metrópole para além de seus limites previstos (Monte-Mór 1994) – excluída do espaço central da cidade. Esse processo indica, para Le Ven (1977), que a cidade não é o resultado apenas da ação dos organismos oficiais, de planos pré-estabelecidos e de cálculos urbanísticos, mas, outrossim, de todos os grupos sociais, que se organizam em função de interesses específicos, não necessariamente convergentes.

A partir dos anos 40, as metrópoles brasileiras experimentaram transformações profundas, principalmente no que diz respeito à dinamização urbana e econômica, acentuando-se o êxodo rural para as principais capitais do país (Faria 1991). Como mostrou Durhan (1973), o Brasil urbano nasce da *tradição migratória* que consolidou fluxos populacionais gigantescos com origem em áreas rurais e destino preferencial para o meio urbano, principalmente no Sudeste. Em menos de meio século, indica-nos Brito (2006), mais de 40 milhões de brasileiros migraram das áreas rurais para as grandes cidades e assim ajudaram a formar um dos maiores fluxos migratórios da história humana recente, fazendo com que, no Brasil do século XX, o processo de urbanização coincidissem com o de metropolização. A partir de então se intensificou o processo de configuração metropolitana, “impulsionando as grandes cidades brasileiras para além de seus limites administrativos, abrindo fronteiras em torno dos eixos viários e adensando os centros urbanos através da verticalização” (Fundação João Pinheiro 1996: 153).

As cidades agregaram as periferias sem, no entanto, fornecer infraestrutura, bens e serviços de consumo coletivo. A localização das favelas e periferias precárias nas grandes cidades tendeu, em geral, a acompanhar o rastro da industrialização,

“amontoando-se em áreas próximas ao mercado de mão-de-obra não-qualificada” (Kowarick 1979: 38). Belo Horizonte não foi diferente. Segundo Costa (1994), tornou-se evidente na RMBH a formação de uma *periferia industrial* em virtude da necessidade de força de trabalho disponível e próxima à área industrial. Essa situação originou ocupações imediatas com moradias precárias, produzindo verdadeiros *vazios urbanos* (Costa 1994: 57) que intermediavam o movimento entre a cidade central e os espaços que se formavam.

Esse processo produziu um tecido urbano desordenado, com um sistema viário pouco integrado e uma distribuição pouco funcional que tornava complicada a tarefa de se deslocar pela capital. O espaço descontínuo entre o centro urbano e zonas periféricas extensas e rarefeitas, com baixa densidade populacional, tornou, sob a ótica da lucratividade, antieconômicas as proposições para a implantação de equipamentos urbanos, como o próprio transporte coletivo (Fundação João Pinheiro 1996), dificultando ainda mais a movimentação da população residente nessas áreas.

O processo de integração física entre a capital e os municípios em seu redor era inevitável. A oficialização da criação da Região Metropolitana de Belo Horizonte nos anos 80 fez reconhecer a intensidade da relação de dependência social entre periferias e o centro urbano. No entanto, a inexistência de gestão conjunta e a superposição de funções entre as esferas de governo vêm sendo tomadas como causas relevantes para compreensão da fragilidade do planejamento metropolitano integrado, cuja debilidade tende a prejudicar, principalmente, municípios com infraestrutura e população mais carentes.

Ainda no final daquela década, enquanto aumentavam os níveis de atendimento de serviços voltados para os setores de produção industrial, tais como energia elétrica, infraestrutura de transportes e serviços de telefonia, permaneciam precários os níveis de atendimento de serviços voltados à reprodução da população das periferias (Monte-Mór 1994). Crise econômica generalizada induziu uma redução na produção de loteamentos, sem, no entanto, produzir melhoramentos nas periferias já consolidadas (Costa 1994). Outro aspecto dessa questão é a consolidação, nos anos 90, de um movimento de refluxo, adensamento, “rebatimento da cidade sobre si mesma” (Costa 1994: 67). O modelo espacial que emerge a partir de então é o da reconstrução da cidade sobre si mesma, uma cidade ainda comprida, porém mais adensada. Esse movimento de adensamento está ligado ao processo de verticalização da cidade, onde o comércio adensou-se nos *shopping centers*, a população adensou-se nas moradias, seja nos cortiços e vilas das periferias, seja nos prédios e condomínios da classe média.

A metropolização acontece, assim, em virtude do que Lefèbvre (1999) chama de processo de *implosão-explosão* das cidades, que significa a abertura da cidade

sobre si mesma, mediante uma transformação de suas estruturas, implodindo-se o centro, verticalizando-o e explodindo-se a mancha urbana para além de suas fronteiras. Esse processo marcou a expansão das regiões metropolitanas em todo o mundo, as quais se projetaram sobre o espaço circundante, com a extensão do tecido urbano – forma e processo socioespacial que carrega consigo as condições de produção antes restritas às cidades – ao espaço regional imediato (Monte-Mór 2005).

Agentes desse processo, capital imobiliário e poder público – por meio da redistribuição espacial das atividades econômicas – orientaram uma realocação espacial da população, estimulando a migração entre a capital dos aglomerados urbanos e os municípios vizinhos (Brito e Souza 2005). Mudanças econômicas e consequentes migrações para municípios mais afastados tiveram como resultado um grande movimento pendular diário da população entre residentes de municípios vizinhos e o centro metropolitano, para onde aqueles precisam ir se quiserem trabalhar ou estudar. Essa mobilidade pendular pode ser vista então como uma função da migração intrametropolitana, determinada pela expansão dos vetores urbanos e metropolitanos. Esse movimento significou uma diminuição do ritmo de crescimento das cidades-pólo em virtude de migração intrametropolitana, através da qual as cidades economicamente menos dinâmicas receberam considerável contingente populacional nos últimos trinta anos.

Uma das consequências dessas mudanças na espacialização metropolitana e na realocação das atividades econômicas, segundo Lago (2007), analisando o caso do Rio de Janeiro, é que o crescimento do mercado informal, aliado à dinamização econômica na periferia metropolitana, seriam também responsáveis por mudanças nos padrões de deslocamentos entre municípios da metrópole, fazendo com que movimentos pendulares que antes eram feitos por muitos trabalhadores para os centros metropolitanos sejam substituídos por movimentos intramunicipais. Somando-se a trabalhadores mais precarizados (ambulantes e biscateiros) e desempregados que circulariam nestes municípios, é possível perceber, segundo Lago, a existência de uma dinamização econômica das periferias a partir da análise do crescimento do número de profissionais de nível superior e pequenos empregadores que foram absorvidos pelo mercado local nessas áreas. Lago mostra, assim, a complexificação da estrutura do espaço social periférico a partir da heterogeneidade da estrutura socioespacial na metrópole brasileira.

A migração de classes médias e altas para cidades periféricas em áreas metropolitanas é um processo mais recente, e envolve a sua instalação em condomínios fechados (*gated communities*) que praticamente as isolam do restante da cidade ao oferecer as comodidades da cidade (Caldeira 1997) aliadas às amenidades da natureza (Matos 2005), sem envolver os conflitos e insegurança da vida no centro urbano.

Esses condomínios, frutos de investimento maciço do mercado imobiliário em novas frentes de expansão, têm se espalhado por vários municípios das áreas metropolitanas brasileiras, alongando o tecido urbano para além da tradicional migração dos mais pobres para as periferias e formando verdadeiros *enclaves fortificados* (Caldeira 1997) e segregados do restante das cidades em que se instalam. Respondem em boa parte por mudanças na composição ocupacional dos habitantes de algumas cidades periféricas das metrópoles brasileiras.

Analisando as mudanças na composição do espaço metropolitano em Belo Horizonte, Mendonça (2003) observa que, no conjunto, a RMBH se tornou mais complexa e diferenciada, o que significa maior mistura de segmentos médios e operários e destes com segmentos populares. Ocorreu também a elitização de alguns espaços pela maior participação de categorias médias. No geral, os dois grandes movimentos são: os segmentos populares que foram – e continuam sendo – deslocados para as áreas periféricas mais distantes, e as classes médias que espraíram-se pelos espaços centrais e pericentrais de Belo Horizonte.

Teixeira e Souza (2003) apontam essa mesma tendência para Belo Horizonte; enquanto Ribeiro e Lago (2000) a assumem para o Rio de Janeiro, Marques et al (2008) para São Paulo e Rio de Janeiro e Carvalho et al (2004) para Salvador. Esses autores mostram, para as diferentes metrópoles brasileiras, uma distribuição concêntrica e segregada, mas com o aparecimento de áreas heterogêneas pela maior mistura de categorias sócio-ocupacionais. Esse processo, lembram Marques et al (2008), não é exclusivo de metrópoles brasileiras, também sendo percebido em Paris (Preteceille 2006), Madri (Leal Maldonado 2007) e Atenas (Maloutas 2007) um modelo amplo que chama a atenção para o processo de segregação metropolitana sem perder de vista o desenrolar simultâneo de outros processos socioespaciais. Como apontam Teixeira e Souza (2003), as unidades espaciais não são *uniclassistas*, mas a distribuição dos grupos sociais está longe de ser aleatória, o que implica a definição de padrões sociais de moradia que se concretizam no espaço urbano em forma de segregação ou vizinhança. A análise sistemática da configuração do espaço social contemporâneo não é possível quando se olha apenas os extremos (Preteceille e Ribeiro 1999), que necessariamente nos levam à visualização da segregação, sendo necessário que sejam reconhecidas também situações de coexistência de categorias sociais diferentes que se misturam no espaço urbano.

A Região Metropolitana de Belo Horizonte, formada através deste processo, caracterizou-se pela expansão paulatina em várias direções, transformando a cidade planejada num grande aglomerado metropolitano. Teixeira e Souza (2003) propõem enxergarmos o espaço social metropolitano resultante desses processos a partir das macro-unidades metropolitanas que representam os processos gerais e estruturan-

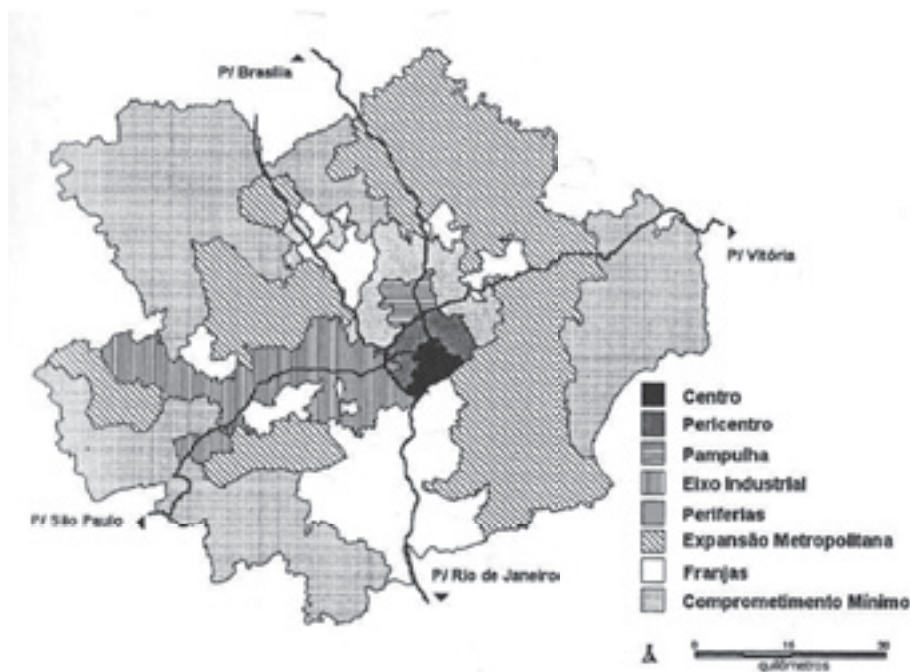
tes do espaço metropolitano, sem que se perca de vista a identificação das diferenças internas, tanto em relação ao processo de formação quanto à posição na estrutura urbana. As macrounidades são:

- *Núcleo Central*: corresponde à área planejada do projeto original da capital. Atualmente concentra serviços e benefícios urbanos na região metropolitana, onde estão abrigados os estratos sociais mais favorecidos. As favelas aí instaladas são contradições do processo de formação desse espaço e se formaram em virtude da necessidade de moradia próxima ao local de trabalho;
- *Área Pericentral*: anel que circula o núcleo central, marcado pela história da imigração para a capital ainda em construção. Espaço progressivamente apropriado pelas classes médias, é onde se concentra a maior densidade populacional da RMBH, além de abrigar uma importante fração dos serviços e comércio;
- *Pampulha*: região que materializa o desejo de modernização da capital, através da projeção, em direção ao Norte, de funções do Núcleo Central. Abrija parte da elite da capital e, em consequência, equipamentos urbanos importantes como o aeroporto, a Cidade Universitária, o Jardim Zoológico e os estádios esportivos. Recentemente tem havido periferização do seu entorno;
- *Periferias*: em geral são as áreas que “desconhecem os limites municipais” (Teixeira e Souza 2003: 24) e se direcionam ao centro metropolitano quando precisam acessar algum serviço. Nessas áreas de precária infraestrutura urbana, encontram-se as parcelas mais carentes da população. Sua ocupação é rarefeita e descontínua;
- *Eixo Industrial*: espaço da modernização econômica da capital, que ocupa longa faixa no eixo oeste de expansão metropolitana, polarizada pela Cidade Industrial, em Contagem e Betim. Habitado por operários qualificados e imigrantes em busca de trabalho no setor industrial;
- *Franjas*: com “vocação indecisa”, representam mais “espaços de possibilidades” (Teixeira e Souza 2003: 25) do que realmente de ocupação. Espaços de aparência rural que cedem aos avanços da expansão metropolitana. Ali residem tanto populações de baixa renda quanto de classe média, além de sítios de recreio e atividades agrícolas;
- *Áreas de Expansão Metropolitana*: sedes municipais com altas taxas de crescimento demográfico, mas ainda baixa densidade. Essas áreas, dependentes do Núcleo Central, têm servido aos propósitos da metropolização, marcados pelo conflito entre a iniciativa municipal e a projeção política metropolitana, principalmente no que toca à implementação do sistema viário e loteamentos para estratos socioeconômicos menos favorecidos;

- *Áreas de Comprometimento Mínimo*: são os municípios mais distantes do Núcleo Central, guardando relativa autonomia na gestão local e baixo comprometimento em relação à metrópole como um todo – o que se verifica pela baixa intensidade dos deslocamentos pendulares em direção a outros municípios da RMBH.

O conjunto formado pelo Núcleo Central, Área Pericentral, Pampulha, Periferias e Eixo Industrial representa o grande Aglomerado Metropolitano. As outras macro-unidades representam os espaços mais descontínuos da RMBH. O conjunto de todas as macrounidades pode ser visualizado na figura a seguir.

Figura 1 - Macrounidades do espaço metropolitano de Belo Horizonte em 1991



Fonte: Reproduzido de Teixeira e Souza (2003)

As macrounidades serão aqui utilizadas para análise da relação entre movimento diário e expansão urbana.

Os dados utilizados neste trabalho são oriundos das pesquisas Origem e Destino, realizadas pela Fundação João Pinheiro. Essa modalidade de pesquisa, de frequência decenal – entre 1972 e 2002 –, tem como objetivo levantar o volume e as características dos deslocamentos realizados pela população da RMBH em suas atividades diárias, buscando estabelecer relações quantitativas entre as viagens realizadas e variáveis como características socioeconômicas e aspectos físicos e urbanos da ocupação, visando à estimativa de demandas futuras de transporte (Fundação João Pinheiro 2002). Ela permite, assim, o registro dos deslocamentos diários e sua evolução nas últimas décadas.

Os pesquisadores visitaram os domicílios selecionados segundo critérios amostrais para áreas homogêneas – áreas que agrupam de três a quatro setores censitários –, utilizando-se como instrumento de coleta um questionário que procura levantar as características socioeconômicas da família residente, bem como os deslocamentos realizados num dia típico imediatamente anterior à data da pesquisa. Além disso, utilizou-se a estratégia denominada *linha de contorno*, realizada nos principais pontos de entrada e saída da RMBH, tendo como objetivo geral obter a demanda global de tráfego de todas as vias regionais da RMBH, buscando fornecer subsídios para analisar os padrões e características de deslocamentos desta região.

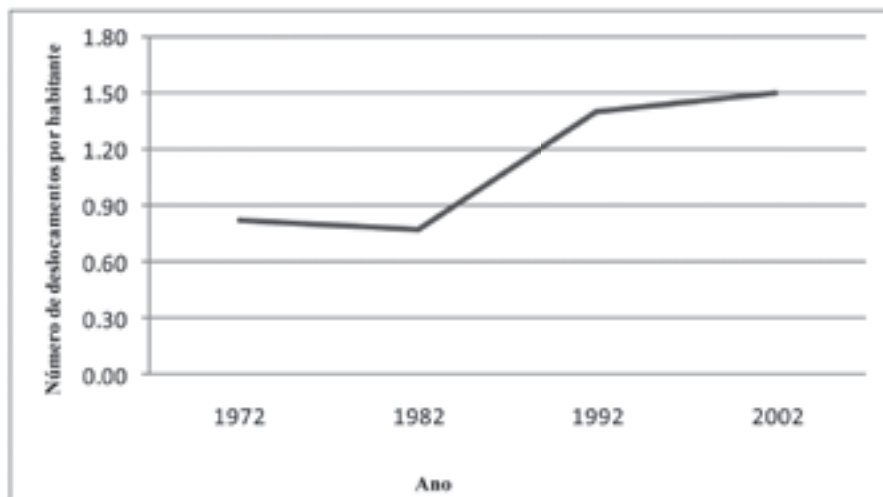
O método de análise baseia-se no uso de dados agregados obtido através do banco de dados Série Histórica da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Moreira 1992) para os anos 1972, 1982 e 1992. Dados para o ano de 2002 foram obtidos através do Relatório Consolidado da Pesquisa Origem e Destino 2001-2002, da Fundação João Pinheiro (Fundação João Pinheiro 2002), não tendo sido possível, todavia, conseguir dados por macrounidades para este ano. Isso significa que alguns gráficos refletirão apenas o período entre 1972 e 1992.

RESULTADOS

INTENSIDADE E DIREÇÃO DOS DESLOCAMENTOS NA RMBH

Em Belo Horizonte, como nas grandes cidades do mundo, as últimas décadas foram marcadas por um aumento intenso do número de deslocamentos individuais, como pode ser verificado no gráfico a seguir.

Gráfico 1 - Número de Deslocamentos por Habitante na RMBH, 1972-2002



Fonte: Elaboração própria a partir da Série Histórica da Região Metropolitana de Belo Horizonte 1972-1992 (Moreira 1992) e Pesquisa Origem e destino (Fundação João Pinheiro 2002)

O gráfico 1 representa a razão entre deslocamentos e população, a fim de obter-se o número médio de deslocamentos por habitante da RMBH em cada ano da pesquisa. Os resultados mostram que, apesar de o número de deslocamentos entre 1972 e 1982 manter-se mais ou menos constante, há uma tendência crescente do número de deslocamentos por habitante, que em 2002 atinge 1,5 deslocamentos por dia em comparação ao índice de 0,8 em 1972 e 1982, mostrando que Belo Horizonte não é exceção ao movimento de intensificação da mobilidade urbana. Num período de 30 anos, houve um aumento de praticamente 100% no número de deslocamentos diários.

O gráfico indica também que, entre as décadas de 1972 e 1982, a média era de menos de um deslocamento por pessoa por dia, o que implica que parte substancial da população não realizava qualquer tipo de deslocamento diariamente. Indica ainda que o período entre 1982 e 1992 foi responsável pela maior parte desse incremento. Fatores que podem explicar tal fenômeno residem no fato de que os anos 80, como aponta Mendonça (2003), foram marcados, por um lado, pela diversificação e ampliação dos serviços pessoais, pela modernização do setor terciário como um todo, pelo surgimento dos *shopping centers*, hipermercados e grandes atacadistas; e, por outro, pelo crescimento do trabalho informal. É também a década, até então, na qual se dá a maior entrada de mulheres no mercado de trabalho. E, além disso, como mostra Brito (2006), foram anos em que se torna evidente o esgotamento do

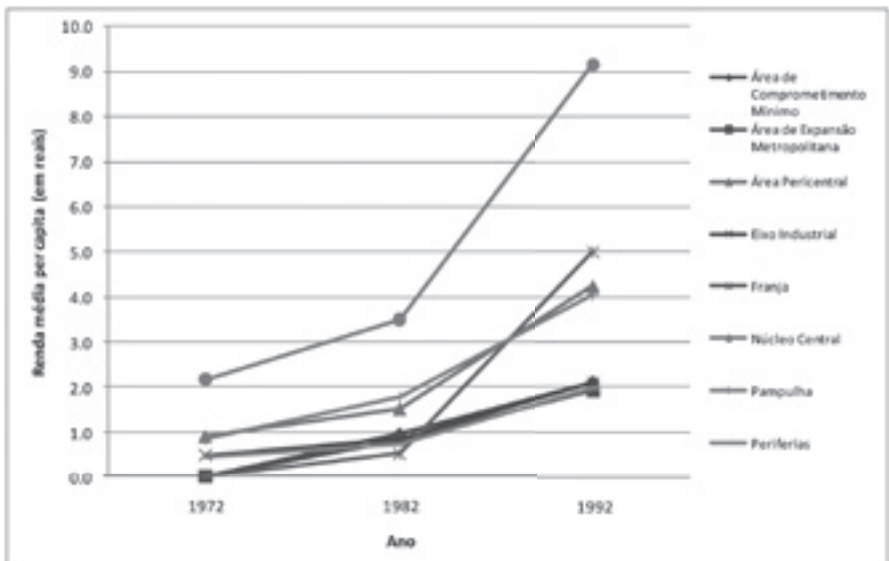
padrão migratório brasileiro, cuja consequência direta é a concentração demográfica nas metrópoles. Após esse período, no qual a metrópole passou a receber menos migrantes e um novo processo de redistribuição da população espalhou as classes diferencialmente dentro do espaço metropolitano, verifica-se que a média de deslocamentos por indivíduo cresce apenas 0,1 deslocamentos entre 1992 e 2002.

A intensificação do número diário de deslocamentos nos últimos anos, aponta Urry (2007), é um fato social que se verifica ao redor do mundo. Os resultados até aqui confirmam que Belo Horizonte faz parte desta tendência, cuja consequência é uma nova espacialidade metropolitana.

EXPANSÃO URBANA E RENDA FAMILIAR

O gráfico 2 mostra a evolução da renda média familiar nas macrounidades da RMBH entre 1972 e 1992, a partir de dados das Pesquisas Origem e Destino.

Gráfico 2 - Evolução da Renda Média Familiar per Capita nas Macrounidades da RMBH, 1972-1992



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Série Histórica da Região Metropolitana de Belo Horizonte 1972-1992 (Moreira 1992)

O gráfico sugere que todas as macrounidades experimentaram um aumento

da renda per capita entre seus habitantes no período, sendo mais acentuado entre 1982 e 1992. Pode-se enxergar, no gráfico, três grandes agregados de macrounidades, no que concerne à renda média de seus habitantes, o que possibilita entender a relação entre diferenças socioeconômicas e expansão metropolitana. Em ordem decrescente, os grupos são:

- Núcleo central;
- Área pericentral, Pampulha e franjas;
- Periferias, eixo industrial, áreas de comprometimento mínimo e áreas de expansão metropolitana.

O núcleo central se destaca por uma renda média muito superior às das demais regiões, comprovando que, dada a formação histórica da capital, é onde se abrigam as classes sociais mais abastadas da região metropolitana.

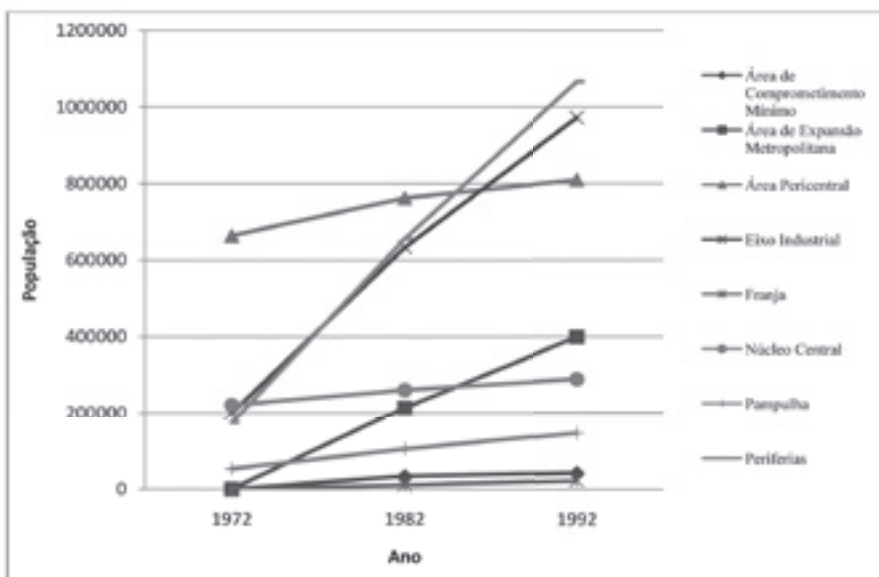
As franjas, por sua vez, estão se tornando espaços cada vez mais ocupados por indivíduos das classes médias, embora ainda sejam áreas mais rarefeitas em relação às outras do mesmo nível socioeconômico. Área pericentral e Pampulha apresentam espaços de alta densidade ocupados por classes médias e altas, embora na Pampulha classes sociais mais baixas tenham ocupado seu entorno.

Periferias, áreas de expansão metropolitana e de comprometimento mínimo apresentam a menor renda entre todas as áreas. Enquanto as periferias apresentam alta densidade populacional, as últimas duas áreas são ainda espaço em transformação, de ocupação mais rarefeita, servindo aos propósitos de expansão gradativa do espaço metropolitano.

Um aspecto importante, relacionado aos achados, diz respeito à relação entre o nível de renda da área o número de deslocamentos de seus habitantes. A pesquisa Origem e Destino (Fundação João Pinheiro 2002) mostra que habitantes dos bairros mais ricos da cidade apresentam um número médio de 2,2 deslocamentos por dia, enquanto habitantes de regiões mais pobres apresentam apenas 0,66. Padrões de deslocamentos estão assim diretamente ligados à dinâmica da desigualdade de condições na localização no espaço urbano e, conseqüentemente, à acessibilidade às redes de transporte. Enquanto estratos mais altos localizam-se nas áreas das cidades mais bem equipadas de serviços sociais (saúde, saneamento, transporte) e estrutura urbana (vias, rede de esgotos, transportes), estratos mais baixos localizam-se em áreas mais precárias – tanto nas periferias mais distantes do centro quanto nas favelas – e dependem quase que exclusivamente de um sistema de transporte coletivo fragmentado e de baixa qualidade.

Analisemos primeiro a evolução populacional nas macrounidades entre 1972 e 1992.

Gráfico 3 - Evolução da população das Macro-Unidades da RMBH, 1972-1992



Fonte: Elaboração própria a partir da Série Histórica da Região Metropolitana de Belo Horizonte 1972-1992 (Moreira 1992).

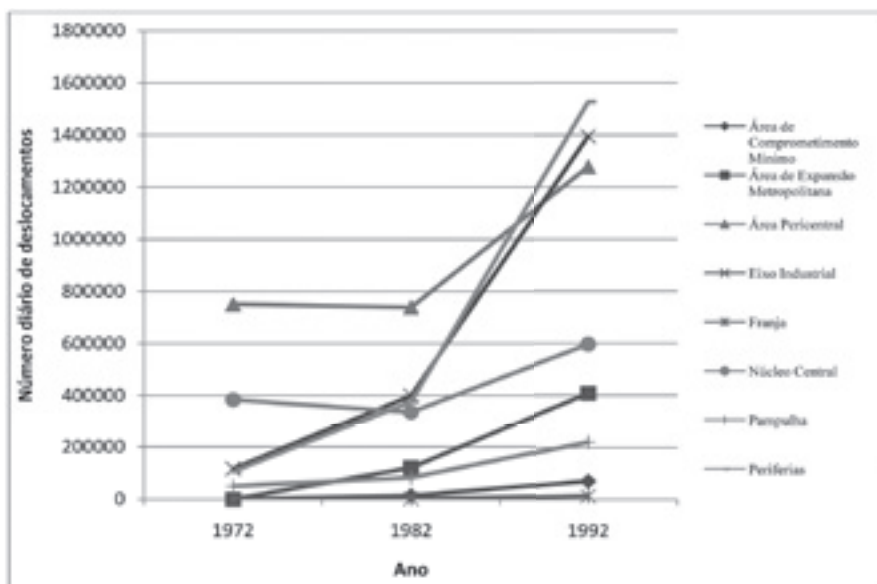
Observa-se no gráfico 3 que entre 1972 e 1992 há uma mudança importante no tamanho populacional de cada macrounidades. Embora em todas as unidades tenhamos aumento populacional, dois padrões podem ser identificados. O primeiro reúne as macrounidades com tendência à estabilidade, ou menor taxa de crescimento de sua população. Esse é o caso das franjas, área com menor população entre todas, áreas de comprometimento mínimo, Pampulha e núcleo central e área pericentral. Estas duas últimas áreas apresentam um aumento de 27% e 22%, respectivamente, entre 1972 e 1992, enquanto as outras duas áreas eram praticamente desabitadas em 1972 e vêm gradativamente incorporando população.

O segundo padrão inclui as áreas de expansão metropolitana, o eixo industrial e as periferias. A primeira também era praticamente desabitada em 1972, e atinge uma população de aproximadamente quarenta mil habitantes em 1992. As duas últimas são as áreas mais populosas da capital e as que apresentam maior taxa de

crescimento no período: o eixo industrial quadruplicou sua população, enquanto as periferias quintuplicaram a sua. Os dados reforçam os estudos que mostraram que as periferias e o eixo industrial são os principais responsáveis pelo processo de metropolização, pois se formaram a partir da busca de indivíduos por moradia acessível e possibilidade ou proximidade do trabalho, respectivamente.

Vejamos agora a evolução dos deslocamentos nas macrounidades durante o mesmo período.

Gráfico 4 - Evolução dos Deslocamentos nas Macrounidades da RMBH, 1972-1992



Fonte: Elaboração própria a partir da Série Histórica da Região Metropolitana de Belo Horizonte 1972-1992 (Moreira 1992).

O gráfico 4 indica que, junto como o tamanho da população, houve aumento do número de deslocamentos em todas as macrounidades entre 1972 e 1992. Apenas o núcleo central e a área pericentral apresentaram pequena diminuição entre 1972 e 1982, mas o primeiro cresce mais de 50% entre 1982 e 1992, enquanto a segunda tem um aumento de 66% no volume de deslocamentos na região. No geral, analisando-se todas as regiões em conjunto, o número de deslocamentos aumentou 300% nesse período de 20 anos.

Assim, exceto pelo núcleo central e área pericentral entre 1972 e 1982, é possível observar uma tendência em todas as macrounidades semelhante à apresentada

no gráfico 1, de aumento não tão acentuado entre 1972 e 1982, e daí até 1992 uma elevação bastante acelerada. Assumindo a mesma tendência do gráfico 1, entre 1992 e 2002, temos ainda um pequeno aumento em comparação à tendência anterior, ou seja, com uma inclinação menor da curva no gráfico, levando-se em conta o esgotamento do padrão migratório e as já consolidadas mudanças da espacialização da população e da economia, em grande parte responsáveis pelo volume dos deslocamentos.

As curvas do gráfico indicam que a evolução dos deslocamentos obedece à lógica do crescimento populacional. Ou seja, comparando-se com o gráfico anterior, a ordem final entre as macrounidades é praticamente a mesma, exceto pela inversão entre núcleo central – com maior número de deslocamentos – e áreas de expansão metropolitana – com maior população. Habitantes do núcleo central, área mais rica da RMBH, deslocam-se, assim, mais que aqueles das áreas de expansão, dada a relação entre nível de riqueza de uma área e o número de deslocamentos de seus habitantes (Fundação João Pinheiro 2002).

Regiões com menor população tiveram o menor aumento e registram menor número de deslocamentos entre 1972 e 1992 entre todas as macrounidades. São elas as franjas e áreas de comprometimento mínimo – embora também de ocupação mais rarefeita, estas últimas tiveram uma elevação considerável, principalmente entre 1982 e 1992.

O núcleo central teve um aumento de aproximadamente 50% neste período, enquanto a Pampulha praticamente dobrou o número de deslocamentos e áreas de expansão, praticamente desabitadas no início do período, aumentaram drasticamente o movimento no seu interior.

As macrounidades para onde houve maior crescimento do número de deslocamentos foram então as áreas de maior densidade populacional. São elas:

- A área pericentral, onde cotidianamente centenas de milhares de pessoas, provindos de outras áreas, precisam passar para chegar ao centro;
- o eixo industrial, o principal vetor de expansão da força de trabalho na metrópole, que compreende as cidades de Contagem e Betim, principalmente;
- e as periferias, principalmente no vetor Norte, para onde migraram as pessoas de menor status socioeconômico. As periferias, inclusive, são as áreas da metrópole que apresentam a curva mais inclinada no gráfico entre 1982 e 1992.

A área pericentral, espaço apropriado por classes médias, abriga alta densidade populacional e de comércio e serviços no entorno do núcleo central. Todavia, a migração de classes médias e altas para outros municípios da RMBH, principalmente nas franjas ao sul da fronteira com o centro urbano – destacando-se aí o município

de Nova Lima – e ao norte, em municípios como Lagoa Santa, e a oeste, áreas de comprometimento mínimo como município de Caeté. Nestes municípios, a oferta de condomínios fechados e semi-fechados tem aumentado progressivamente (Matos 2005). Assim, o avanço da capitalização imobiliária para o entorno metropolitano tornou-se alternativa de moradia para as classes médias e altas, muitas vezes em grandes condomínios residenciais.

Juntos, eixo industrial e periferias consolidaram o caráter metropolitano da capital, direcionando o processo de intensificação dos deslocamentos e, consequentemente, gerando uma nova configuração espacial da metrópole mineira. Estes resultados estão de acordo com as questões postas por Brito e Souza (2005), que analisaram como o processo de redistribuição espacial das atividades econômicas e a pressão do capital imobiliário, sob a intervenção de políticas públicas, teriam provocado uma redistribuição espacial da população nas RMs, estimulando a migração da população mais pobre e, mais recentemente, também a da mais rica, da capital para os municípios mais periféricos, movimento que caracterizou o processo de metropolização das grandes cidades brasileiras.

O movimento cotidiano dos habitantes destas cidades ao longo da região metropolitana, ricos e pobres, constitui parte considerável dos deslocamentos que interligam as diferentes espacialidades da RMBH.

DESLOCAMENTOS E INTEGRAÇÃO METROPOLITANA

A Pesquisa Origem e Destino (Fundação João Pinheiro 2002) aponta também que quanto maior a distância de um determinado município em relação ao centro urbano, menor sua dependência externa em relação a este. Municípios em áreas de comprometimento mínimo como Nova União, Caeté e Mateus Lemes, áreas de expansão metropolitana como Jaboticatubas e Baldim, e franjas como Itaguara e Itatiaiuçu, encontram-se nesta situação, predominando em cada um deles os deslocamentos internos (entre 70 e 80% das viagens motorizadas).

Os municípios mais próximos do centro urbano, que se encontram conurbados com Belo Horizonte, todavia, sofrem maior influência da capital. Esse é o caso, por exemplo, de Raposos (área de expansão metropolitana), Ribeirão das Neves (periferia) e Ibirité (eixo industrial), que, além da capital, também se relacionam fortemente com municípios vizinhos mais desenvolvidos socioeconomicamente. Isso pode ser constatado através do baixo nível de deslocamentos internos (20%, 23% e 26% do total de deslocamentos, respectivamente) nestes municípios diariamente.

Outro conjunto de cidades próximas do centro urbano, todavia, apresenta

nível pouco maior de deslocamentos internos, dada sua maior integração diária com o núcleo central. É o caso de municípios da área pericentral como Sabará (34%), Vespasiano (34%), Santa Luzia (40%).

Dados sobre movimentos pendulares na RMBH indicam que 67% das pessoas que realizam esse tipo de deslocamentos se dirigem ao centro urbano, ou seja, moram em outros municípios mas trabalham ou estudam em Belo Horizonte, mostrando que existe uma forte atração entre a capital e os outros municípios metropolitanos (Camargos et al 2004). O Censo 2000 também mostra a existência de fluxos consideráveis de pessoas que saem da capital em direção a outros municípios, principalmente aqueles do vetor Oeste (Contagem e Betim), mas o movimento predominante é o de caráter centrípeto em direção à capital.

Em geral, dados sobre a troca de fluxos entre municípios da RMBH reforçam a centralidade de Belo Horizonte e seu hipercentro (Brito 1996), ao mesmo tempo em que, em conjunto com os dados do tópico anterior sobre expansão urbana, apontam também para surgimento de uma nova dinâmica na vida periférica.

DISCUSSÃO

Este estudo articula a dimensão do cotidiano, através da análise dos deslocamentos, à construção do espaço social metropolitano e à dimensão das desigualdades que o permeiam. Busca-se, assim, uma integração entre o tempo cíclico do cotidiano e a temporalidade estrutural da organização social urbana.

O uso de dados agregados sobre deslocamentos na RMBH mostra que estes podem ser indicadores de:

- mudança social – a intensificação dos deslocamentos na década em que há aumento da oferta de serviços e da entrada de mulheres no mercado de trabalho, esgotamento do padrão migratório originário de áreas rurais e realocação da população no espaço urbano;
- desigualdades sociais: alocação de indivíduos de acordo com sua posição no espaço social; intensidade dos fluxos em direção às áreas mais populares;
- integração metropolitana: relações de dependência entre os diversos municípios, de acordo com a posição destes no espaço social metropolitano.

As análises indicaram que a hipótese da intensificação dos deslocamentos na sociedade urbana contemporânea (Urry 2007) também se aplica a Belo Horizonte. Tal intensificação provoca mudanças na metrópole, configurando novas espacialida-

des para novas formas de convivência pública e privada (Augé 1994).

As trajetórias cotidianas da população (deslocamentos) se interligam ao processo de expansão urbana da RMBH, configurando a Belo Horizonte contemporânea. As direções da metrópole nas quais mais se registram deslocamentos diários são aquelas das classes trabalhadoras (eixo industrial) e mais pobres (periferias). Áreas mais ricas apresentam maior média de deslocamento por habitante, mas, devido ao maior adensamento populacional nas áreas populares, grandes responsáveis pelo processo de metropolização (Monte-Mór 1994, Costa 1994, Brito e Souza 2005), é para essas áreas que os deslocamentos em massa se destinam e de lá se originam diariamente. Nesse sentido, os resultados indicam que, por um lado, a relação dos deslocamentos diários com o processo de metropolização se dá empurrando os mais pobres para as periferias (Lefévre 1969, Faria 1985) ou a mão-de-obra para próximo do local de trabalho (Costa 1994). Por outro, se se considera o processo de realocação das atividades econômicas para fora do centro, em que as outras macrorregiões apresentam crescimento progressivo da renda média – embora o centro urbano ainda apresente isoladamente a maior renda média entre as macro-unidades –, os resultados permitem também considerar o argumento de Lago (2007), que mostra que a relação entre deslocamentos e desigualdades nas metrópoles contemporâneas também precisa levar em conta o dinamismo econômico que tem impacto na vida cotidiana nas áreas mais periféricas, retendo e distribuindo internamente parte dos deslocamentos que antes seriam endereçados para o centro da metrópole. Vale assim concordar com a literatura (Mendonça 2003, Teixeira e Souza 2003, Marques et al 2008) que aponta a existência de um processo contemporâneo de complexificação do espaço social nas macrounidades, redistribuindo classes sociais ao redor do espaço metropolitano, com novos processos de segregação e mistura social.

Interligar os deslocamentos realizados pelos indivíduos no cotidiano ao processo estrutural da expansão urbana, intermediado pelas desigualdades na alocação da população no espaço – usando, por exemplo, a renda média da macrounidades – permite apontar que indivíduos, enquanto membros de grupos ou classes sociais distintas, são participantes da construção da metrópole. São os indivíduos, distribuídos em grupos e classes de posições distintas no espaço social, que habitam e realizam a metrópole através de suas atividades cotidianas. Isso quer dizer que os indivíduos não se distribuem e não se movimentam de forma aleatória no espaço urbano, mas, outrossim, de acordo com um número limitado de trajetórias orientadas pelas estruturas sociais que os antecedem e, de certa forma, se reproduzem por meio de sua ação, sua circulação diária.

A análise dos deslocamentos cotidianos como indicadores de integração metropolitana é viável e oferece boas possibilidades de pesquisa futura. Os resultados

indicam que, ao mesmo tempo em que se reforça a centralidade de Belo Horizonte entre os municípios da região metropolitana, percebe-se um processo de dinamização populacional e complexificação socioeconômica nas áreas mais periféricas da metrópole. Mostra-se necessário que mais pesquisas sejam realizadas para desvelar as tendências recentes de deslocamentos e migrações intrametropolitanas, como forma de compreensão de novas configurações sociais na metrópole.

Entendendo a metrópole como dimensão que media processos globais e locais, este estudo procurou mostrar que o conjunto de deslocamentos é um indicador importante da conexão do tempo cotidiano – no qual indivíduos circulam pela metrópole – com a *long durée* dos processos estruturais metropolitanos – os quais distribuem os indivíduos de acordo com posições no espaço social e orientam sua circulação cotidiana –, possibilitando analisar processos de expansão e desigualdades na ocupação do espaço.

Espera-se que este estudo tenha analisado os principais elementos que dizem respeito à relação entre deslocamentos e expansão urbana, numa tentativa de tratamento do espaço não como mero pano de fundo de processos sociais, mas sim como fato e fator social (Santos 2006), que molda e é moldado por processos sociais. O espaço, produto e produtor, compreende uma multiplicidade de tempos sociais (Harvey 1992), tempos variados de pessoas, grupos, etnias e movimentos que se realizam simultaneamente na vida cotidiana. O espaço é que reúne a todos, com suas múltiplas possibilidades de uso do território (Santos 2006). O espaço social metropolitano, fruto ele mesmo da interação entre processos globais e locais, é, assim, a expressão por excelência dessas múltiplas possibilidades, estruturando o ritmo da vida cotidiana e as possibilidades de movimento ao longo dos caminhos abertos pelo processo de expansão urbana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARCHER, Margareth. 1995. *The Realist Social Theory: the Morphogenetic Approach*. Cambridge: University Press.
- AUGÉ, Marc. 1994. *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade*. São Paulo: Papirus.
- BAUMAN, Zigmunt. 2001. *Modernidade Líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- BERMAN, Marshall 2007. *Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar: a Aventura da Modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras.

- BHTRANS. 2007. Diagnóstico Preliminar do Sistema de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.
- BOURDIEU, Pierre. 1996. Razões Práticas: Sobre a Teoria da Ação. São Paulo: Ed. Papirus.
- _____. 1999. "Structures, Habitus, Practices". In: A. Elliot (ed.). *Contemporary Social Theory*. Oxford: Blackwell Publishers: 107-118.
- BRAUDEL, F. 1972. "History and the Social Sciences". In: P. Burke (ed.). *Economy and Society in Early Modern Europe: Essays from Annales*. New York: Harper: 11-42.
- BRITO, Fausto R. A. 1996. "Mobilidade Espacial e Expansão Urbana: o Caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte". Anais do X Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambú, Minas Gerais.
- _____. 2006. "O Deslocamento da População Brasileira para as Metrôpoles". *Estudos Avançados*, vol. 20, n. 57: 221-236.
- BRITO, Fausto R. A. e SOUZA, Joseane. 2005. "Expansão Urbana nas Grandes Metrôpoles: o Significado das Migrações Intrametropolitanas e da Mobilidade Pendular na Reprodução da Pobreza". *São Paulo em Perspectiva*, vol. 19, n. 4: 48-63.
- CALDEIRA, Teresa P. R. 1997. "Enclaves Fortificados: a Nova Segregação Urbana". *Novos Estudos*, vol. 47: 155-176.
- CAMARGOS, E. O., BERENSTEIN, C. K., SOUZA, R. G. V. 2004. "Quem Entra e Quem Sai de Belo Horizonte: uma Análise das Características dos Trabalhadores que Realizam o Movimento Pendular na Região Metropolitana de Belo Horizonte". Anais do XIV Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais. Caxambu, Minas Gerais.
- CARVALHO, I., SOUZA, A., PEREIRA, G. 2004. "Polarização e Segregação Socioespacial em uma Metrópole Periférica". *Cadernos CRH*, vol. 17, n. 41: 281-297.
- CASTELLS, Manuel. 2006. *A Questão Urbana*. São Paulo: Paz e Terra.
- COSTA, Heloisa S. M. 1994. "Habitação e Produção do Espaço em Belo Horizonte". In: Roberto L. M. Monte-Mór (org.). *Belo Horizonte: Espaços e Tempos em Construção*. Belo Horizonte: Cedeplar/PBH: 51-77.
- DEAR, M. e SCOTT, A. 1981. *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Societies*. London: Methuen.
- DURHAN, Eunice. 1973. *A Caminho da Cidade*. São Paulo: Ed. Perspectiva.
- FARIA, M. A. 1985. "Belo Horizonte: Espaço Urbano e Dominação Política (Uma Abordagem Histórica)". *Revista do Departamento de História, Fafich/UFMG*, vol. 1: 26-43.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. 1996. *Omnibus: Uma História dos Transportes Coletivos em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. 2002. *Relatório Consolidado da Pesquisa Origem e Destino, 2001-2002*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro.

- GRÜNFELD, J. 2006. "Changing Travel Time in the Netherlands 1975-2000". In: Anais do 28º Congresso da Associação Internacional de Pesquisas de Usos do Tempo. Copenhagen, Dinamarca.
- HARVEY, David. 1980. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Hucitec.
- _____. 1992. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Ed. Loyola.
- HELLER, Agnes. 1992. *O Cotidiano e a História*. São Paulo/Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- JACOBS, Jane. 2000. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- KOWARICK, Lúcio. 1979. *A Espoliação Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- LAGO, Luciana C. 2007. "Trabalho, Moradia e (I)Mobilidade Espacial na Metrópole do Rio de Janeiro". *Cadernos Metrópole*, vol. 18: 275-293.
- LEAL MALDONADO, J. 2007. "Desigualdad Social, Segregación y Mercado de Vivienda en Madrid". In: J. Leal Maldonado (org.). *Vivienda y Segregación en las Grandes Ciudades Europeas*. Madrid: Universidad Computense de Madrid: 15-46.
- LEFÈBVRE, Henri. 1969. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Documentos.
- _____. 1999. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG.
- LE MOS, Celina B. 1994. "A Construção Simbólica dos Espaços da Cidade". In: Roberto L. M. Monte-Mór (org.). *Belo Horizonte: Espaços e Tempos em Construção*. Belo Horizonte: Cedeplar/PBH: 29-50.
- LE VEN, Michel M. 1977. *Classes Sociais e Poder Político na Formação Espacial de Belo Horizonte (1893-1914)*. Belo Horizonte: Dissertação de Mestrado em Ciência Política, FAFICH-UFMG.
- LYONS, Glenn e URRY, John. 2005. "Travel Time Use in the Information Age". *Transportation Research Part A*, nº 39: 257-276.
- MACHADO, Walter. 1961. *Urbanismo Contemporâneo em Função do Tráfego*. Belo Horizonte: Tese para Concurso da Cátedra Teoria e Prática dos Planos das Cidades, Escola de Arquitetura-UFMG.
- MALOUTAS, T. 2007. "Segregación, Polarización Social y Desigualdad en Atenas durante los 90". In: J. Leal Maldonado (org.). *Vivienda y Segregación en las Grandes Ciudades Europeas*. Madrid: Universidad Computense de Madrid.
- MARQUES, E.; SCALON, C.; OLIVEIRA, M^a A. 2008. "Comparando Estruturas Sociais no Rio de Janeiro e em São Paulo". *Dados – Revista de Ciências Sociais*, vol. 51, n. 1: 215-238.
- MATOS, R. 2005. "Periferias de grandes cidades e movimentos populacionais". *Cadernos Metrópole*, vol. 13: 71-105.
- MENDONÇA, João G. 2003. "Belo Horizonte: A Metrópole Segregada". In: J. G Mendonça e Maria H. L. Godinho (orgs.). *População, Espaço e Gestão da Metrópole: Novas Configurações, Velhas Desigualdades*. Belo Horizonte: PUC Minas: 119-158.

- MILLS, C. W. 1959. *The Sociological Imagination*. Oxford: University Press.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2004. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípio e Diretrizes Aprovadas no Conselho das Cidades*. Brasília: Ministério das Cidades.
- MONT'ALVÃO, A. 2009. *Deslocamentos Urbanos e Desigualdades Sociais: Um Estudo do Movimento Diário da População de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Dissertação de Mestrado em Sociologia, FAFICH-UFMG.
- MONTE-MÓR, Roberto L. M. 1994. "Belo Horizonte: a Cidade Planejada e a Metrópole em Construção". In: Roberto L. M. MONTE-MÓR et al (orgs.). *Belo Horizonte: Espaços e Tempos em Construção*. Belo Horizonte: Cedeplar/PBH:11-27.
- MONTE-MÓR, R. L. M. 2005. "What is the urban, in the contemporary world". *Cadernos de Saúde Pública*, vol. 21, n. 3: 942-948.
- MOREIRA, J. 1992. *Série Histórica da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. <http://www.nadd.prp.usp.br/cis/index.aspx>. Consultado em 02/02/2009.
- MUMFORD, Lewis. 2004. *A Cidade na História: Suas Origens, Transformações e Perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes.
- PONTES, Beatriz M^a S. 2005. "O planejamento dos transportes nas áreas metropolitanas". *Cadernos Metrópole*, vol. 14: 51-66.
- PRETECEILLE, E. 2006. "La Segregation Sociale a-t-elle Augmenté ? La Métropole Parisienne entre Polarisation et Mixité". *Société Contemporaines*, n^o 62: 69-93.
- PRETECEILLE, E. e RIBEIRO, L. C. Q. 1999. "Tendências da Segregação Social em Metrópoles Globais e Desiguais: Paris e Rio de Janeiro nos Anos 80". *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 14, n. 40: 143-162.
- RIBEIRO, L. C. Q. e LAGO, L. C. 2000. "O Espaço Social das Grandes Metrópoles Brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte". *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, vol. 3: 111-128.
- SANTOS, Milton. 2006. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Edusp.
- SECCHI, Bernardo. 2006. *Primeira Lição de Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva.
- SENNETT, Richard. 1994. *Flesh and Stone: the Body and the City in Western Civilization*. London and New York: W. W. Norton e Company.
- TEIXEIRA, João G. 1986. *As classes sociais no espaço urbano de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Dissertação de Mestrado em Ciência Política, FAFICH-UFMG.
- TEIXEIRA, J. G. e SOUZA, J. M. 2003. "Metropolização: Espaço e Sociedade em Belo Horizonte". In: J. G MENDONÇA e M^a H. L. GODINHO (orgs.). *População, Espaço e Gestão da Metrópole: Novas Configurações, Velhas Desigualdades*. Belo Horizonte: PUC Minas: 19-42.

- TIMMERMANS, H. et al. 2002. "Time Allocation in Urban and Transport Settings: an International, Inter-Urban Perspective". *Transport Policy*, vol. 9: 79-93.
- URRY, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- VASCONCELLOS, Eduardo A. 2001. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: Annablume.

ABSTRACT

The paper analyzes the interplay between daily commuting and major processes of urban expansion. The metropolis is seen as the dimension that mediates local and global social relations, where the set of commuting movements can be analyzed as an important indicator of the connection between the everyday time – in which individuals travel across the space – and the metropolitan structural processes – that distribute individuals and guide their daily cir-

ulation. The Origin and Destination Survey, conducted in the Belo Horizonte Metropolitan Area by the João Pinheiro Foundation, provides the data. The main results indicate that: the intensification of daily commuting over the time follows the tendencies of population distribution; the process of commuting is mediated by inequalities; commuting can also be an indicator of integration between municipalities in a metropolitan area.

KEY WORDS

Commuting, Daily Life, Urban Expansion

SUBMETIDO EM

Outubro de 2009

APROVADO EM

Setembro de 2011

Arnaldo Mont'Alvão

Doutorando – Programa de Pós-Graduação em Sociologia – UFMG