

Grandes metrópolis de América Latina: Buenos Aires, Río de Janeiro, São Paulo, Valle de México

EMILIO PRADILLA COBOS
(coordinador)



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Grandes metrópolis de América Latina: Buenos Aires, Río de Janeiro, São Paulo, Valle de México

EMILIO PRADILLA COBOS
(coordinador)



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Grandes metrópolis de América Latina: Buenos Aires, Río de Janeiro, São Paulo, Valle de México

Emilio Pradilla Cobos
(Coordinador)

Pablo Ciccolella * Pedro Pérez * Bruno Leonardo Barth Sobral * Juciano Martins Rodrigues * Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro * Marcelo Gomes Ribeiro * Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro * Juciano Martins Rodrigues * Filipe Souza Correa * Ricardo Carlos Gaspar * Fernando Jose de Campos * Kazuo Nakano * Lucia M. M. Bógus * Rafael S. Serrao * Suzana Pasternak * Emilio Pradilla Cobos * Ricardo A. Pino Hidalgo * Felipe de J. Moreno Galván * Laura O. Díaz Flórez * Celia Hernández Diego * Frida G. Nemeth Chapa * Carolina Santiago de la Cruz * Carolina Valderrama Ríos *

Departamento de Teoría y Análisis
División de Ciencias y Artes para el Diseño
Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco

Con patrocinio del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

RECTOR GENERAL

Salvador Vega y León

SECRETARIO GENERAL

Norberto Manjarrez Álvarez

COORDINADOR GENERAL DE DIFUSIÓN

Lucino Gutiérrez Herrera

DIRECTOR DE PUBLICACIONES Y PROMOCIÓN EDITORIAL

Bernardo Ruiz

SUBDIRECTORA DE PUBLICACIONES

Paola Castillo

SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES Y PROMOCIÓN EDITORIAL

Marco Moctezuma

Diseño de portada: Francisco López L.

Formación y programación de libro electrónico: Carlos Romero Moreno

ePub Versión 1.0 (2017)

D.R. © 2017, Universidad Autónoma Metropolitana

Prolongación Canal de Miramontes 3855,

Ex Hacienda San Juan de Dios, Tlalpan, 14387,

Ciudad de México.

www.uam.mx/casadelibrosabiertos

Esta publicación no puede ser reproducida, ni toda ni en parte, ni registrada en o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia o cualquier otro, sin el permiso previo, por escrito, de los editores.

ISBN de la obra completa: 978-607-28-0536-1

ISBN de la obra: 978-607-28-1022-8

Índice

Presentación

Emilio Pradilla Cobos

Buenos Aires

Transformaciones territoriales en la Región Metropolitana de Buenos Aires (1980-2010)

Pablo Ciccolella, Pedro Pérez

Río de Janeiro

A importância da questão metropolitana para a economia do Estado do Rio de Janeiro: um sistema econômico regional por articular. A Economia Metropolitana do Rio de Janeiro: um sistema econômico desarticulado

Bruno Leonardo Barth Sobral

Condições de mobilidade urbana e organização social do território na região metropolitana do Rio de Janeiro

Juciano Martins Rodrigues

Organização social do território da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, Marcelo Gomes Ribeiro

Segregação Residencial, Segmentação Territorial e Mercado de Trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, Juciano Martins Rodrigues, Filipe Souza Correa

São Paulo

Economia e espaço na metropole de São Paulo

Ricardo Carlos Gaspar, Fernando Jose de Campos

A estruturação socioespacial e a mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo

Kazuo Nakano

Mercado de trabalho e emprego na Região Metropolitana de São Paulo: tendências recentes e

principais desafios

Lucia M. M. Bógus, Rafael S. Serrao, Suzana Pasternak

Valle de México

Cambios demográficos, económicos y territoriales en la Zona Metropolitana del Valle de México (1982-2012)

Emilio Pradilla Cobos, Ricardo A. Pino Hidalgo, Felipe de J. Moreno Galván, Laura O. Díaz Flórez, Celia Hernández Diego, Frida G. Nemeth Chapa, Carolina Santiago de la Cruz, Carolina Valderrama Ríos

Presentación

El presente libro recoge un conjunto de trabajos de investigación acerca de cuatro metrópolis de América Latina que en términos de población y centros productivos son las más importantes de las tres mayores economías de la región y los nodos articuladores de éstas con la economía mundial: la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina); la Región Metropolitana de Río de Janeiro y la Región Metropolitana de São Paulo (Brasil); y la Zona Metropolitana del Valle de México (México).

Los trabajos fueron realizados por investigadores de la Universidad de Buenos Aires, Argentina; del Instituto de Ciencia e Tecnología Observatorio das Metrôpoles con sede en la Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil; de la Pontificia Universidad Católica de São Paulo, de la Universidad de São Paulo, y del Observatorio das Metrôpoles de São Paulo, Brasil; y del Grupo de Investigación del Proyecto de Ciencia Básica de Conacyt desarrollado por la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México.

Estos proyectos fueron acordados y presentados en tres reuniones de intercambio entre los investigadores de los grupos académicos antes mencionados, celebradas en Mendoza (Argentina) el 29 de octubre de 2010; en la Ciudad de México (México) el 19 de octubre de 2011; y en Río de Janeiro (Brasil) el 17 de octubre de 2012, como mesas de trabajo en el marco de otros eventos de investigación. Su objetivo fue intercambiar puntos de vista sobre los cambios económicos, sociales, de patrones de movilidad y territoriales ocurridos en las cuatro metrópolis, generados por la implantación del patrón neoliberal de acumulación de capital; como parte de un esfuerzo para comprender los rasgos comunes y las particularidades de su desarrollo en el periodo que va de 1980 a 2010.

Cada uno de los cuatro grupos locales de trabajo decidió presentar un solo trabajo de investigación —integrando las diferentes temáticas— o un conjunto de trabajos sobre un tema particular cada uno. Por la heterogeneidad de los temas abordados, de los enfoques analíticos específicos y de las variables utilizadas, los trabajos aportan un rico material para entender la complejidad de los procesos metropolitanos en la región latinoamericana, sus tendencias y los conflictos sociales que han generado.

Un tema central en los distintos textos, como problema aglutinador y referencia explicativa de los diferentes procesos, es la evolución de la estructura económica de las metrópolis estudiadas, determinada por el agotamiento del modelo de desarrollo por sustitución de importaciones, las reformas estructurales introducidas por el patrón neoliberal de acumulación de capital y los procesos de mundialización (globalización) que lo han acompañado, cuya naturaleza se distingue por las características específicas de los regímenes políticos actuantes en los tres países, sobre todo en Brasil y Argentina a partir del 2000, y de los gobiernos locales. En todos los casos son notorios los movimientos cíclicos de las economías metropolitanas durante el periodo y la disminución de su peso relativo en el contexto nacional debido a su pérdida de dinamismo interno y a procesos

nacionales o regionales de desconcentración productiva.

En la medida en que las cuatro metrópolis han sido polos industriales con un importante papel en la industrialización de sus países, los procesos de desindustrialización absoluta o relativa en curso aparecen como un tema de análisis común; sin embargo, se observan particularidades en cada metrópoli, como la salida de la industria de las áreas urbanas centrales y su desplazamiento hacia la periferia metropolitana o hacia los asentamientos que forman la ciudad-región nucleada por las metrópolis. Las diversas formas de desindustrialización y reestructuración productiva han tenido consecuencias sobre la relación empleo-desempleo registrada en las diferentes metrópolis, al ser la industria el sector que aporta los puestos de trabajo más estables, dinámicos y mejor remunerados.

La desaparición de las grandes industrias o infraestructuras localizadas estratégicamente en el interior de la estructura urbana ha permitido en las cuatro metrópolis procesos de modernización y reconstrucción urbana, por medio de megaproyectos en coinversión pública-privada, por ejemplo, Puerto Madero en Buenos Aires, Puerto Maravilla en Río de Janeiro, Faria Lima-Berrini en São Paulo, y Santa Fe y el Complejo Carso en la Ciudad de México.

La terciarización de las economías, por su parte, constituye un rasgo común en las cuatro metrópolis, como resultado general de los cambios estructurales impuestos por el patrón neoliberal —sobre todo la desindustrialización— y la inserción en el libre mercado mundial o regional. Desigualmente según el país y la metrópoli, esta terciarización se produce con la creciente presencia de las actividades del sector informal, el cual puede llegar a ser dominante en términos de la proporción de población total ocupada metropolitana.

Un tema a resaltar es el incremento de la presencia protagónica del capital financiero en el conjunto de la vida metropolitana, particularmente en su articulación con el capital inmobiliario en los procesos de producción y reconstrucción de la estructura urbana, la cual aparece como otra veta de análisis de los cambios introducidos en la estructura económica metropolitana.

Las estructuras económicas imperantes históricamente dieron lugar en todos los casos a la segregación social del espacio metropolitano y a la fragmentación territorial en un esquema centro-periferia como rasgo común, en el cual las áreas centrales han sido apropiadas por los sectores de ingresos medios y altos para sus actividades económicas y su residencia, mientras que las periferias lo han sido por los sectores de bajos ingresos; en un hábitat carente de infraestructuras y servicios sociales suficientes y de calidad, lo cual no excluye la presencia de áreas populares contiguas a las de las capas medias y altas de ingresos —pero notoriamente diferenciadas en términos sociales— ni los asentamientos medios y altos en algunas periferias bien dotadas de infraestructuras viales y de servicios.

En todos los casos la movilidad metropolitana está en crisis permanente. Se caracteriza y dificulta en extremo por la separación entre vivienda y trabajo-educación, lo que provoca grandes desplazamientos, sobre todo para los habitantes populares de las periferias, y empeora por el crecimiento urbano extensivo y desordenado; el impacto de la saturación vial causada por el dominio numérico creciente del uso del automóvil privado por los sectores de ingresos medios y altos; y el déficit cuantitativo y cualitativo persistente del transporte colectivo que moviliza a la mayoría de la población. Los sectores populares —usuarios del transporte público colectivo— aparecen

evidentemente como los más afectados por la crisis de movilidad en las cuatro metrópolis, mientras los sectores de mayores ingresos —usuarios del automóvil privado— gozan de las mejores condiciones de movilidad.

Las nuevas formas arquitectónicas desarrolladas por el capital inmobiliario-financiero (centros comerciales, conjuntos de vivienda horizontales o verticales cerrados, edificios corporativos con usos mixtos) aparecen como objetos protagónicos de los cambios en las estructuras territoriales. La verticalización de las construcciones es una forma generalizada en el momento actual para reducir el peso de los precios del suelo y elevar los rendimientos de la inversión inmobiliaria en la reconstrucción de las áreas centrales densamente ocupadas. Sin embargo, persisten diferencias entre la densidad inmobiliaria y poblacional en las distintas metrópolis, y entre las áreas de cada una de ellas.

La presencia dominante de la centralidad histórica expandida, el surgimiento de subcentralidades en diversos puntos de las metrópolis —siguiendo el crecimiento y la distribución territorial de la población, y la sustitución de esta lógica por la formación de una extensa trama de corredores terciarios urbanos sobre los ejes importantes de flujos materiales de personas y mercancías— aparecen como particularidades de las metrópolis, producto de las historias específicas del desarrollo y de la formación de las estructuras urbanas.

La lectura del conjunto de trabajos aquí reunidos permitirá a los lectores identificar aquellos rasgos estructurales y los procesos evolutivos que son comunes a las cuatro grandes metrópolis, como efectos generales de los sucesivos patrones de acumulación compartidos desde la Segunda Guerra Mundial (intervencionismo estatal y luego neoliberalismo), en particular desde la crisis económica de 1982, generalizada en la región latinoamericana; así como las múltiples peculiaridades que surgen de las historias económicas, sociales y políticas específicas de cada una de las metrópolis estudiadas.

BUENOS AIRES

TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (1980-2010)*

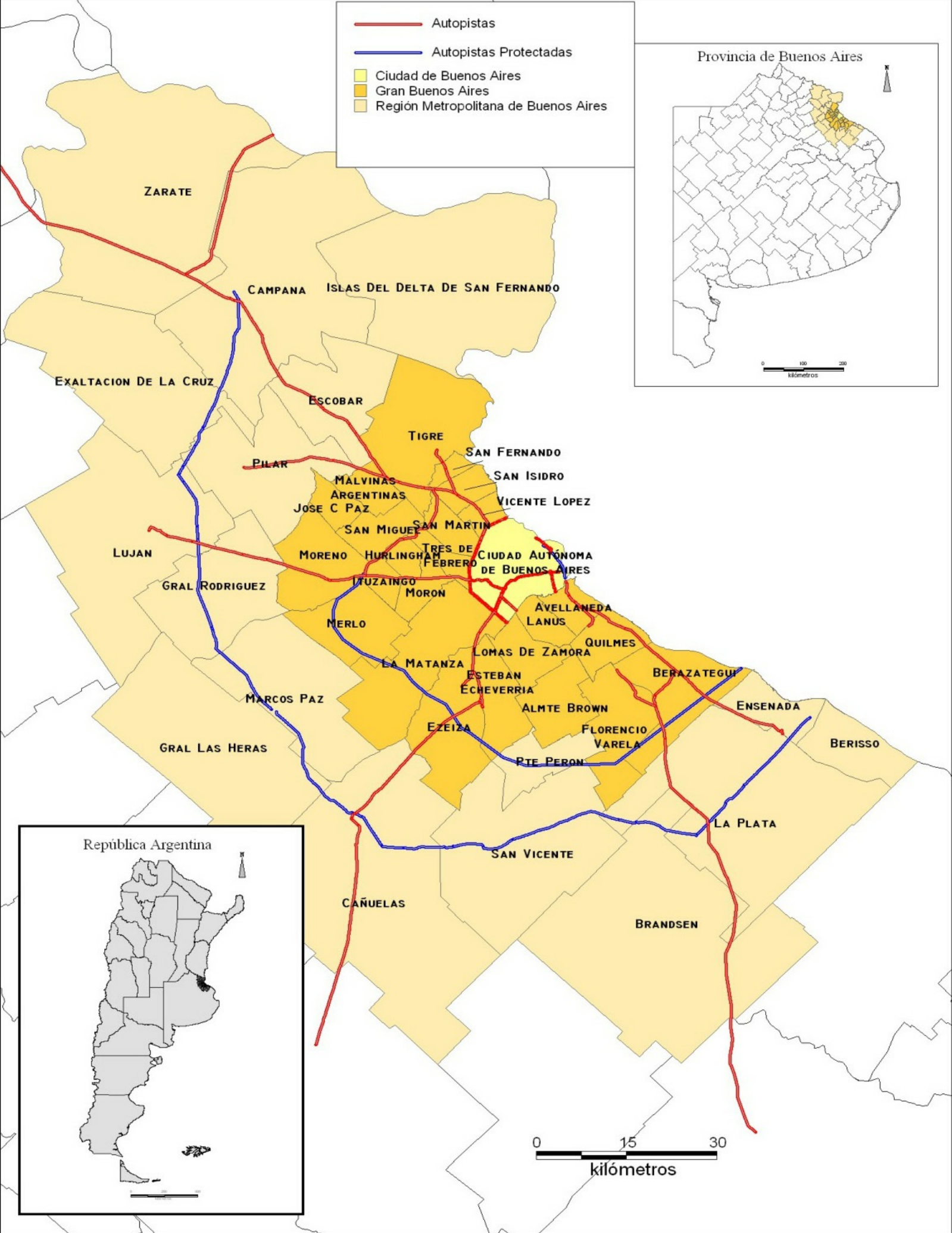
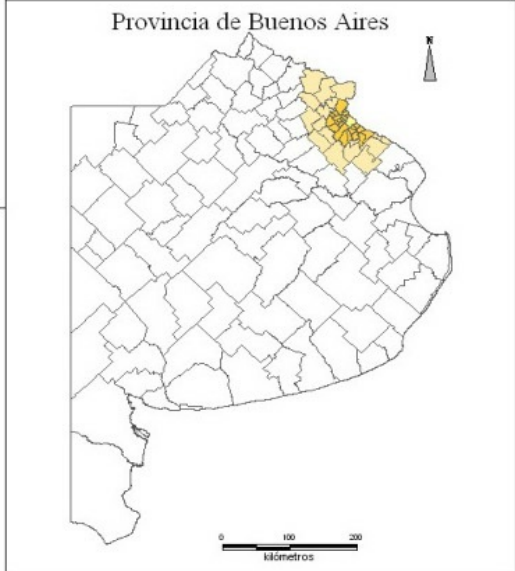
*Pablo Ciccolella***
*Pedro Pírez****

Introducción

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)¹ constituye un escenario y un laboratorio sumamente interesante, y en algunos sentidos excepcional, a efectos de analizar las transformaciones metropolitanas de las últimas dos décadas. Diversos estudios revelan los indicios de un proceso complejo de reestructuración metropolitana que si bien comienza antes de los años noventa, se acelera y toma vigor desde inicios de esa década, cuando paralelamente a la renovación, expansión y mejora de la red de autopistas, se diversifican los procesos de suburbanización residencial, se modifican las condiciones locacionales del sector comercial y de servicios, y las industrias refuerzan tendencias ya existentes asociadas con las autopistas. Procesos que continúan desarrollándose en los años 2000 bajo modalidades formales y funcionales inéditas, transformando y redefiniendo los subcentros de la segunda y tercera corona de la RMBA.

Figura 1
Región Metropolitana de Buenos Aires

- Autopistas
- Autopistas Protectadas
- Ciudad de Buenos Aires
- Gran Buenos Aires
- Región Metropolitana de Buenos Aires



Según los resultados preliminares del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), 37% de la población argentina vive en la RMBA. El crecimiento intercensal (2001-2010) de la RMBA ascendió en términos absolutos a alrededor de 1.8 millones de habitantes, lo que significa un incremento relativo del orden de 13.9% durante el periodo, superando el promedio nacional aproximado de 10% y confirmando una tendencia histórica de concentración de alrededor de un tercio de la población nacional.

Sin embargo, a semejanza de lo que sucede en las regiones metropolitanas más dinámicas, los diversos componentes territoriales de la RMBA mostraron una dinámica demográfica bien diferenciada. La CBA incrementó su población en alrededor de 2.8 a 2.9 millones, lo que representa un crecimiento intercensal del orden de 4%. El CB incrementó su población en términos absolutos en 1.2 millones de habitantes (de 8.7 a 9.9 millones) y en 13.8% en el periodo. Pero el segmento territorial más dinámico lo constituye el resto de la región (tercera corona), pasando de 1.6 a 2.1 millones de habitantes, lo que significa un incremento de casi medio millón de habitantes, es decir, una variación del orden de 31.3% durante el periodo.

1. Los cambios a nivel de la centralidad

1.1. La localización territorial de las actividades terciarias en la RMBA

Tomando como base algunos trabajos anteriores (Ciccolella, 2000; Ciccolella y Lucioni, 2005; Ciccolella y Baer, 2008; Vecslir y Ciccolella, 2009) y actualizando las bases de datos a partir de diversas fuentes de información, hemos reconstruido el proceso de crecimiento, modernización y localización territorial de las actividades terciarias en la RMBA.

Tal como se observa en el cuadro 1, durante los años noventa, la mayor parte del sector terciario corporativo (en nuevos desarrollos o edificios *aggiornados* a las tecnologías recientes) se localiza en el área central de la RMBA. Las zonas clave de concentración son: el Microcentro, la Plaza San Martín o Retiro, el Macrocentro y Catalinas Norte. Fuera del área central tradicional, 15% de los desarrollos se realizan en Puerto Madero y otro porcentaje similar entre el resto del macrocentro y el eje norte de la CABA (desde Recoleta hasta Saavedra).

En el “corredor norte” de la RMBA (desde la avenida General Paz —autopista de circunvalación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires— hasta el Partido de Tigre) se registra 13% del total de la superficie de oficinas disponible en ese periodo, marcando el inicio de un proceso de cambio en el patrón tradicional de localización de la actividad terciaria corporativa que, unido al proceso de descentralización de los espacios de ocio y consumo, tiende a generar, como veremos más adelante, nuevas subcentralidades nodales o lineales a escala metropolitana.

Pasada la crisis de 2001 y la devaluación, muchas empresas (tecnológicas, exportadoras, de servicios financieros, representaciones de bancos, etc.) se vieron atraídas por la baja de los precios de las oficinas clase A y decidieron mudarse a esas unidades, incluso a aquellas localizadas fuera del área central tradicional. Así, según el reporte de mercado de la consultora Castro Cranwell & Weiss (2002-2006), el primer semestre de 2003 mostró cierta reactivación en las operaciones correspondientes a oficinas A y A+ que otorgaron dinamismo al mercado, gracias a los usuarios de grandes superficies que, aprovechando la baja de los precios de alquiler, se trasladaron a edificios de mayor categoría.

Cuadro 1
Zonas de la RMBA

Zona		Sup. m ²	% Sup. s/CBA	% Sup. s/RMBA
Área central tradicional de la CBA	Microcentro	539 613	25.98	22.61
	Catalinas Norte	216 523	10.43	9.07
	Cuadro núm. 1. Total de edificios inteligentes* registrados entre 1990 y 2001 por Plaza Roma	75 168	3.62	3.15
	Plaza San Martín	343 062	16.52	14.37
	Macrocentro	215 507	10.38	9.03
	Subtotal	1 389 873	66.93	58.23
Otras áreas de la CBA	Puerto Madero	309 653	14.91	12.97
	Resto Macrocentro	185 665	8.94	7.78
	Zona Sur CBA	61 763	2.97	2.59
	“Eje norte” CBA	129 799	6.25	5.44
	Subtotal	686 880	33.07	28.78
Total CBA		2 076 753	100.00	87.01
“Corredor norte” de la RMBA		309 977	-	12.99
Total RMBA 1990-2001		2 386 730	-	100.00

* Se incluyen edificios de calidad, construidos entre 1930 y 1970, reciclados y reequipados con sistemas de control “inteligente” dentro del periodo considerado en este cuadro.

Fuente: Elaborado con base en Ciccolella y Lucioni (2005).

Entre 2004 y 2005 se afirma esta tendencia y la vacancia comienza a descender. Si bien el único gran emprendimiento en la CBA es el Bouchard Plaza (edificio La Nación, en Plaza Roma), aparecen nuevos proyectos y reciclado de edificios medianos (entre 3 000 a 5 000 m²), destacando las zonas del Macrocentro, Barracas, Palermo y los partidos de Vicente López y San Isidro. Según la misma fuente, en los años siguientes la demanda sigue sin cubrirse, provocando que los valores de alquiler de las oficinas clase A continúen subiendo. Las rentas se vuelven atractivas para los emprendedores e inversores y comienzan a surgir nuevos proyectos de grandes superficies (entre 8 000 y 30 000 m²) en el área este de Puerto Madero (Buenos Aires Plaza, Dique 3), eje norte de la CABA (Working Ocampo en Barrio Parque), partido de San Isidro (Centro Uruguay Norte I), kilómetro 50 de la Panamericana (Concord Pilar I y II, Edificio Bureau II), etcétera.

Mientras que en 2007 e inicios de 2008 el porcentaje de oficinas disponibles era casi nulo, a

partir de 2009 la vacancia del segmento A y A+ asciende a 10 y 7%, respectivamente, y la creciente disponibilidad de espacios provoca un freno al aumento de precios que ocurría en forma casi constante desde 2005, entrando en una fase de “amesetamiento” y estabilidad de valores. En este periodo se inauguran la torre corporativa de Repsol-YPF y el Madero Center (Dique 3 y 4 de Puerto Madero), y se reciclan los edificios Cruz de Malta en la zona sur y el del Banco de Galicia en el microcentro de la ciudad, mientras que en la zona norte de la región destacan los desarrollos del Olivos Center y Panamerican Bureau en el partido de Vicente López, y Polo Uno, Blue Building, Skyglass-Ayres Vila y la primera etapa del Parque Austral (Edificios Insignia) en el partido de Pilar.

Así, desde 2003 la zona norte del GBA se destaca por ser la de mayor crecimiento en edificios de oficinas, incorporando más de 500 000 m² al mercado y representando casi 45% del crecimiento total en ese periodo (1 147 625 m²) y 23% del total generado desde los noventa hasta la actualidad (cuadro 2). Cabe destacar, en este sentido, operaciones de gran envergadura (entre 10 000 y 50 000 m²).²

Cuadro 2
Total de edificios A y A+* registrados entre 2003 y 2010 por zonas de la RMBA

Zona		Sup. m ²	Sup. s/CBA	Sup. s/RMBA
Área Central Tradicional de la CBA	Microcentro	62 127	10.52	5.41
	Catalinas Norte		0.00	0.00
	Plaza Roma	23 500	3.98	2.05
	Plaza San Martín	2 000	0.34	50.00
	Macrocentro	61 087	10.34	5.32
	Subtotal	148 714	29.15	12.96
Otras áreas de la CBA	Puerto Madero	247 032	41.83	13.8
	Zona sur CBA	86 050	14.57	2.6
	“Eje norte” CBA	108 823	18.43	5.4
	Subtotal	441 905	74.82	29.5
Total CBA		590 619	100.00	51.46
RMBA	“Corredor norte” de la RMBA	510 106	-	44.45
	Zona oeste RMBA	42 900	-	3.74
	Zona sur RMBA	4 000	-	0.35
Total RMBA 2002-2010		1 147 625	-	100.00

* Se incluyen edificios de calidad, construidos entre 1930 y 1970, reciclados y reequipados con sistemas de control “inteligente” dentro del periodo considerado en este cuadro.

El mapa de la distribución territorial de edificios de oficinas A y A+ entre 1990-2010 en la RMBA (figura 2) nos enseña que a la zona tradicional de demanda corporativa (Catalinas, Plaza Roma, Plaza San Martín, Microcentro), ahora extendida al Macrocentro y especialmente a la zona de Puerto Madero, se debe sumar, dentro de la ciudad de Buenos Aires, el corredor de los barrios de Palermo, Belgrano, Núñez y más recientemente Saavedra, así como algunos sectores embrionarios de desarrollo en la zona sur con el reciclado de edificios emblemáticos, como es el caso del barrio de Barracas y el recientemente creado *distrito tecnológico* de Parque de los Patricios.

En la zona norte de la región las áreas que presentan mayor concentración de edificios corporativos se estructuran alrededor de tres ejes paralelos a la costa del río de la Plata:

- El corredor de la Ruta Panamericana (con algunos nodos significativos en torno a los centros comerciales y de ocio Unicenter-Norcenter y a la altura de Pilar);
- el corredor de la avenida del Libertador (especialmente en la zona cercana al río en Vicente López), que se completa con calles transversales como Paraná en Martínez y Dardo Rocha en San Isidro;
- y las avenidas Maipú, Santa Fe y Centenario.

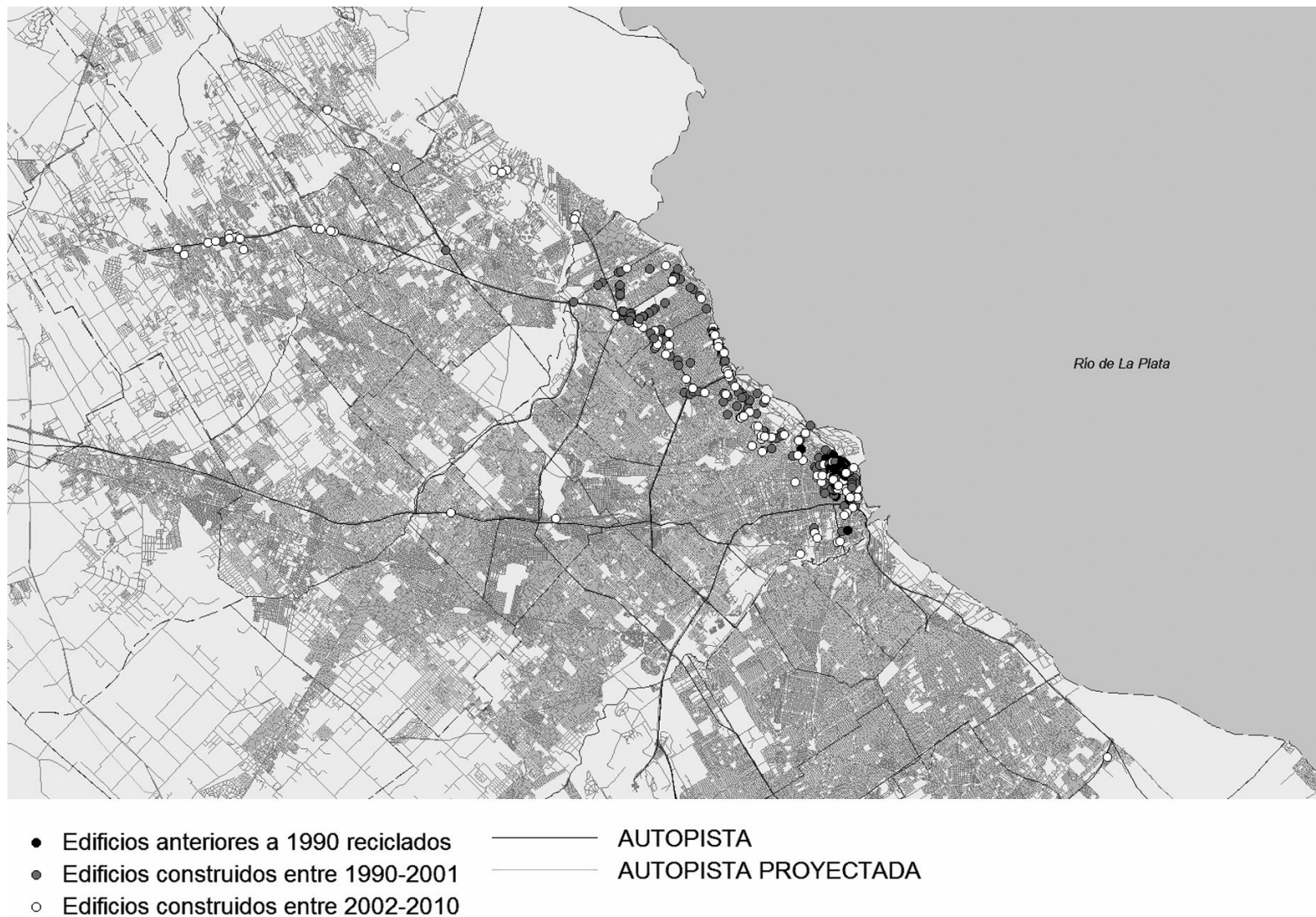
Este patrón de localización nos permite afirmar que estaríamos ante un proceso incipiente de descentralización “extendida” hacia el suburbio norte, a lo largo de las principales vías de comunicación (siguiendo los principios de la alta accesibilidad, menor valor del suelo, consolidación y buen nivel de servicios), con algunos nodos de mayor densidad donde estas actividades conviven con otras ligadas al ocio-consumo, los servicios hoteleros, y los grandes equipamientos de salud y educativos.

Además de la alta accesibilidad (desde la autopista Panamericana o viarias arterias) y la posibilidad de “trabajar en el verde” (tranquilidad, entornos parquizados, vistas al río), esta predilección creciente y estable por la zona norte se relaciona, entre otros motivos, con la proximidad de la residencia de gran parte de los directivos de las empresas, radicados en los *countries* y barrios cerrados existentes en la zona, y con la seguridad, disponibilidad de plazas de estacionamiento, calidad y modernidad edilicia, menores costos de compra y alquiler, etc., que proveen los nuevos complejos corporativos en comparación con aquellos implantados en el área central de la ciudad de Buenos Aires.

1.2. La reestructuración de la centralidad. Diferentes modalidades de un mismo proceso

La elaboración de cartografía específica y el análisis del proceso de crecimiento y difusión territorial de las actividades terciarias en la RMBA durante las dos últimas décadas permiten una interpretación de las dinámicas en curso, observándose al menos seis modalidades en el proceso de reestructuración de las centralidades y subcentralidades metropolitanas.

Figura 2
Distribución territorial de edificios A y A+ entre 1990-2010 en la RMBA



Fuente: Elaboración con base en relevamientos propios. Cartografía digital: Marianela Figueroa.

1. *Modernización, verticalización y densificación del área central tradicional*

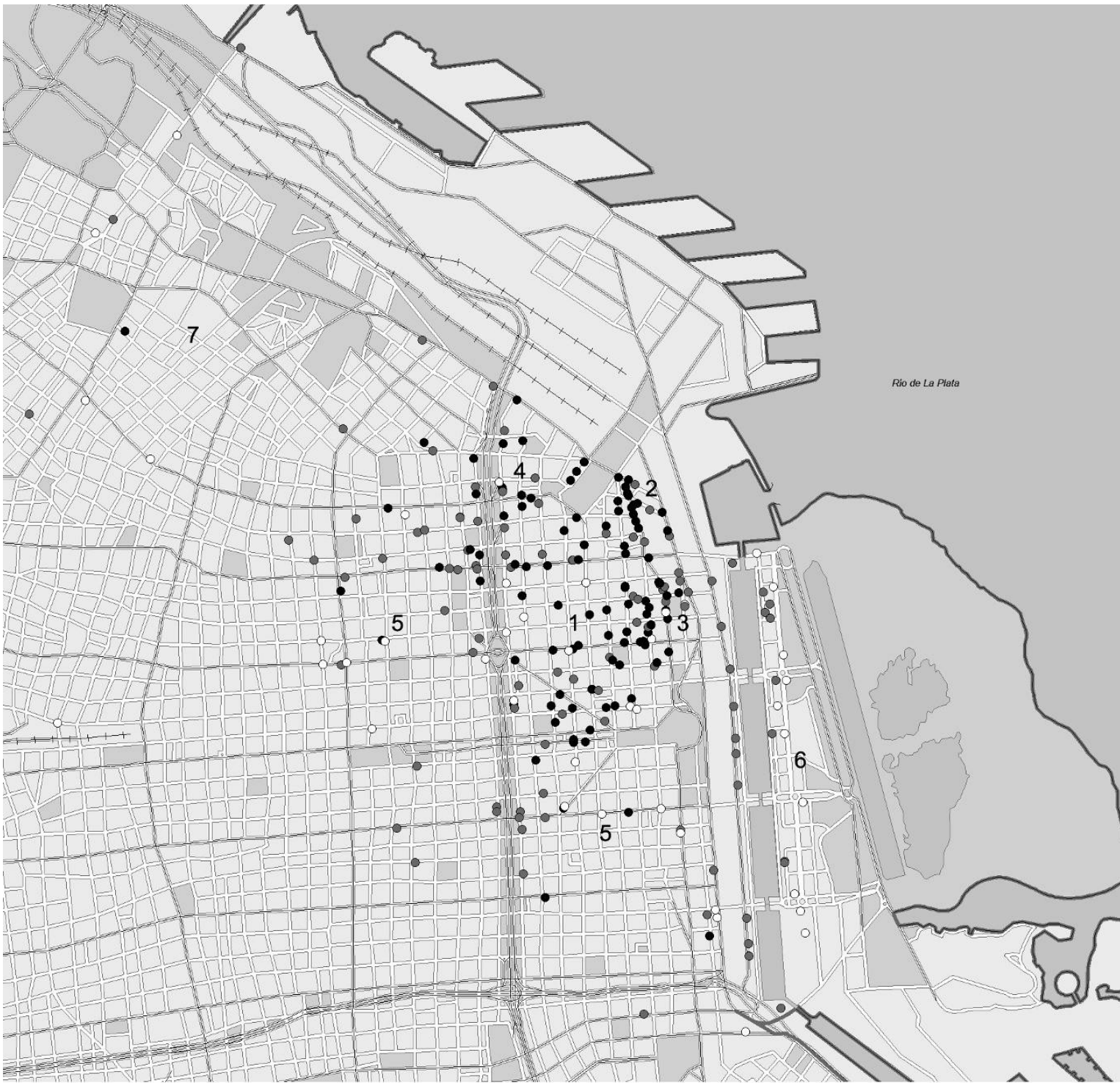
Tal como puede observarse en los cuadros precedentes y figuras (1 a 3) esta área aglutina el mayor porcentaje de superficie de edificios corporativos, existiendo algunas zonas más densas

que otras, como el caso del Microcentro, Plaza San Martín, Plaza Roma y Catalinas Norte, las cuales se encuentran más verticalizadas en altura (Ciccolella, Lucioni, 2005) y donde aún se registran procesos importantes de modernización de edificios corporativos, así como las últimas oportunidades de desarrollo de nuevos emprendimientos.

2. *Consolidación del área central “expandida”*

La formación de un área central que se “derrama” hacia el norte y particularmente hacia el este y sur, fortalecida por la operación urbanística de Puerto Madero, genera por su contigüidad espacial un efecto de estiramiento del centro tradicional más que un centro de negocios alternativo (Ciccolella, Lucioni, 2005). Estas áreas de expansión se encuentran en un claro proceso de consolidación, albergando además un importante número de equipamientos y servicios (figura 3).

Figura 3
Distribución territorial de edificios A y A+ entre 1990-2010 en la RMBA.
Detalle del área central de la CABA



- Edificios anteriores a 1990 reciclados
- Edificios construidos entre 1990-2001
- Edificios construidos entre 2002-2010

- 1. Microcentro
- 2. Catalinas Norte
- 3. Plaza Roma
- 4. Plaza San Martín
- 5. Macrocentro
- 6. Puerto Madero
- 7. Eje norte CABA

Fuente: Elaboración con base en relevamientos propios.
 Cartografía digital: Mariana Figueroa.

3. *Mixtura residencial-laboral en barrios tradicionales*

En los barrios del eje norte de la ciudad existe un proceso creciente de mixtura de nuevos

edificios corporativos con el tejido residencial y la oferta comercial existente (avenidas principales o *shopping centers* como Alto Palermo, Solar de la Abadía, DOT Baires Shopping, etc.). Mientras que en Palermo Hollywood podríamos hablar de una difusión del *office boutique*, tipología de oficinas de mediana altura y superficie, a veces con *amenities*, pensada para estudios de jóvenes profesionales, productoras de cine y televisión, agencias de publicidad o comunicación, etc.; en Belgrano, Núñez y Saavedra surgen grandes torres corporativas, atraídas por la accesibilidad del corredor de la avenida del Libertador, la extensión del subte D, sobre el potente corredor comercial de la avenida Cabildo, y la rápida conexión hacia la Panamericana y, en general, la zona norte.

4. *Reestructuración de antiguas áreas industriales (distrito tecnológico), y reciclado de edificios emblemáticos en la zona sur*

La propuesta e incentivo público a la formación de un distrito tecnológico en los barrios porteños de Parque de los Patricios y Nueva Pompeya, junto al proyecto de rehabilitación de antiguos edificios industriales (Palacio Lezama —compañía alimentaria Canale—, empresa yerbatera Cruz de Malta, antigua fábrica de Alpargatas, etc.) y algunos proyectos importantes en el barrio de Barracas, han aportado una significativa cantidad de metros cuadrados, tanto en el segmento de edificios de oficinas como de procesos productivos, a la zona sur de la ciudad, manteniendo en cierta medida su antigua identidad industrial y ofreciendo tipologías alternativas al centro tradicional, en lo relativo a la amplitud y altura de las plantas libres, y su menor coste manteniendo una localización central.

5. *Consolidación y densificación de distritos de comando en Vicente López y San Isidro*

La mayor cantidad de oferta de actividades terciarias desarrollada en los últimos años se emplaza en los partidos de Vicente López y San Isidro, especialmente a lo largo de la avenida del Libertador y de la ruta Panamericana, prolongando el eje metropolitano norte mas allá de la avenida General Paz. Este corredor concentra las sedes de grandes empresas nacionales y multinacionales, junto a otras pequeñas y medianas, despachos profesionales y de servicios.

En las inmediaciones de la ruta Panamericana, en torno a los centros comerciales Norcenter y Unicenter, aparece un foco de oferta de oficinas clase A, mientras que en Vicente López se está formando un importante polo corporativo en la zona de la avenida del Libertador al río, priorizando las áreas visuales a la ribera. Los anteriores sectores se complementan con otros corredores de menor densidad e importancia formados por la avenida Maipú-Santa Fe-Centenario, y algunas calles transversales como Paraná en Martínez y Dardo Rocha en los alrededores del Hipódromo de San Isidro y el Jockey Club de Buenos Aires.

6. *“Concentración discontinua” en municipios emergentes de los corredores norte y oeste de la RMBA*

De manera discontinua, el proceso se extiende a lo largo de la autopista Panamericana Ramal Pilar, destacando los nodos conformados a la altura de los kilómetros 42 y 49.5 de dicha arteria. El crecimiento residencial de partido de Pilar, generado por la proliferación de urbanizaciones (clubes de campo y barrios cerrados), se ve complementado actualmente por una importante oferta ocio-comercial (Paseo Pilar, Las Palmas del Pilar, Torres del Sol, Villages, etc.) y educativa (colegios y universidades privadas) que, sumada al desarrollo del parque industrial y la rápida accesibilidad de las autopistas, configura un polo de gran atracción para las empresas que buscan instalar sus oficinas administrativas y comerciales. Los primeros complejos (Bureau Pilar, Concord Pilar y Office Park) se inauguraron a finales de los noventa, y las segundas etapas se conciben a mediados de la década siguiente. Recientemente han surgido nuevos proyectos en el acceso al núcleo urbano (Pilar Point) y en los kilómetros 42.5 y 53.5 de la autopista (Blue Building, Skyglass-Ayres Vila y Polo Uno). Más al interior, en relación con la ruta 8, cabe mencionar el desarrollo de los edificios insignia de la primera etapa del parque científico y tecnológico de la Universidad Austral.

Figura 4
Distribución territorial de edificios A y A+ entre 1990-2010 en la RMBA.
Detalle de los partidos de Vicente López y San Isidro



- Edificios anteriores a 1990 reciclados
- Edificios construidos entre 1990-2001
- Edificios construidos entre 2002-2010

Fuente: Elaboración con base en relevamientos propios.
Cartografía digital: Mariana Figuera.

Pero además de estos nodos y corredores corporativos que se afianzan con los proyectos en curso entre los kilómetros 42 y 50 del Acceso Norte, debe tenerse en cuenta la emergencia de nuevos

complejos corporativos como aquellos localizados en el partido de Tigre (Riviera Park, Puerta Norte II, Santa María Park) que surgen sobre la base de un gran crecimiento demográfico impulsado por la operación Nordelta, así como el incipiente desarrollo terciario a la altura del kilómetro 26 del Acceso Oeste, en proximidad del cruce con el Camino del Buen Ayre, basado en la formación del polo automotriz Parque Leloir donde se han instalado grandes superficies comerciales e importantes empresas (Toyota, Nissan, Pirelli, Yamaha, Citroën, Ford, Peugeot, Easy Home Center, Mapfre), y donde comienzan a surgir nuevas oficinas A+ (Bureau Leloir), acompañando desde la autopista actividades de ocio y consumo en forma de parques y “paseos” comerciales, así como complejos de edificios inteligentes en recintos parqueizados con proceso de suburbanización residencial entre los partidos de Ituzaingó y Luján.

Por lo tanto, se verifica la consolidación de una “red de subcentros” en la zona norte de la región (Ciccolella, 2005), esto es, una “concentración discontinua” de la actividad terciaria que reúne en emplazamientos de localización estratégica y acceso directo desde la autopista, actividades de ocio y consumo en forma de parques y “paseos” comerciales, así como complejos de edificios inteligentes en recintos parqueizados con perímetro controlado, ofreciendo la posibilidad de “comprar y trabajar en el verde”.

2. La reconfiguración del espacio residencial

Durante el periodo considerado se ha verificado una notable expansión del sector inmobiliario, con una inversión que supera los 20 000 millones de dólares, fundamentalmente concentrados en dos tipos de fenómenos o nuevos productos residenciales: las torres de alto patrón (también llamadas “torres jardín” o “countries verticales”) y las urbanizaciones cerradas (UC). Las primeras contribuyeron al proceso de densificación residencial de algunos barrios de la CBA y de algunas cabeceras departamentales de la RMBA (Quilmes, Vicente López, San Isidro, Tigre, entre otros). Las segundas, a su vez, se convirtieron en el eje del proceso de suburbanización “americanizante”, discontinua y de baja densidad, quebrando con la histórica conurbación relativamente compacta que se registró hasta los años setenta y con la morfología metropolitana basada en la continuidad lineal o tentacular de los años setenta y ochenta.

Entre 1989 y 1999 se lanzaron al mercado inmobiliario de la RMBA alrededor de 449 UC (Szajnerg, 2005), mientras que en los años 2000 esa cifra no llegó a las 80 UC.³ El dinamismo de este tipo de proyectos se ha recuperado parcialmente tras la crisis, pero la gigantesca vacancia remanente de los noventa y el lanzamiento de algunos megaproyectos hacia el final de esa década,⁴ han determinado que la cantidad de lanzamientos de estas alternativas residenciales en los años expansivos (2003 a 2007) sea considerablemente menor.⁵ El patrón de distribución territorial de éstos no ha variado sustancialmente, pero se verifica una disminución del ritmo que este proceso tuvo en la década pasada, tanto en términos absolutos como relativos.

Como se verá más adelante, en la CBA puede observarse un comportamiento diferente de este fenómeno. Allí la cantidad de superficie autorizada para construir es ligeramente mayor a la autorizada en los municipios del Gran Buenos Aires (GBA). Teniendo en cuenta que la CBA constituye un territorio 15 veces menor en superficie y tres veces menor en población respecto del GBA, resulta fácil deducir que la atracción ejercida por la CBA como epicentro de la nueva expansión inmobiliaria de los años de poscrisis es comparativamente mayor a la del GBA y la RMBA en su conjunto.⁶

3. La contribución de las autopistas, industrias y centros comerciales al nuevo tipo de suburbanización

La proliferación de diferentes tipologías de UC (*countries*, barrios cerrados, marinas, clubes de chacras), la expansión y reestructuración del sistema de autopistas metropolitano, la difusión de centros comerciales y de ocio, la formación de parques industriales que concentraron buena parte de la nueva industria metropolitana de los años noventa, y la aparición masiva, por primera vez, de pequeños centros empresariales, hoteles internacionales y universidades públicas y privadas en la periferia de la RMBA, han confluído en la formación de un nuevo tipo de suburbio, con énfasis en la denominada “tercera corona” y en un tipo de territorialidad abierta, en forma de red o archipiélago, que la metrópolis porteña no había mostrado claramente hasta entonces. Las grandes inversiones locales y extranjeras durante los años noventa impactaron así en la formación de un nuevo paisaje y tejido residencial y en la formación de nuevos espacios de gestión empresarial y producción industrial (Ciccolella, 1999 y 2003).⁷

La reactivación de la economía en Argentina también significó la reactivación del sector de la gran distribución con un patrón de despliegue territorial similar al de los años noventa, pero con un ritmo más lento de aperturas. En los noventa se abrieron 24 hipermercados en la CBA y 52 en el resto de la RMBA, totalizando así 76 locales abiertos a un ritmo de 7.6 locales por año. Paralelamente, en los años noventa también se inauguraron en la región unos 25 *shopping centers*, de los cuales aproximadamente la mitad se localizó en la CBA (Ciccolella, 2000).

Según levantamientos propios, entre 2000 y 2007 se abrieron en la región 16 nuevos hipermercados, de los cuales cuatro están localizados en la CBA y 12 en el resto de la región. De las 16 aperturas la mitad se verificó en 2007, dos en 2004, 2001 y 2000, y uno en 2002 y 2003. Paralelamente, se han abierto 10 nuevos *shopping centers* en la región, dos de ellos en la CBA y ocho en el resto de la región. En comparación con los noventa, esto significa, en términos territoriales, una mayor presencia de los grandes centros de consumo en el GBA que en el CBA, así como una ralentización del proceso respecto de esa década. Aun tomando sólo los años 2003-2007, los nuevos locales no llegan a la mitad de las aperturas anuales de los años noventa. Sin embargo, cabe señalar que, del mismo modo que se observó en los noventa cuando el proceso de *hipermercadización* (Ciccolella, 2000) se hacía más intenso hacia el final del proceso económico ascendente (por caso, años 1998 y 1999), en los 2000 la mitad de las aperturas se produjeron en 2007. La ralentización también pudo obedecer a un cierto sobreequipamiento de los años noventa y, sin duda, a una fuerte expansión de los *autoservicios*, formato que avanzó de manera notable en la estructura del comercio minorista de la alimentación.⁸

Durante los años noventa la mayor parte de las nuevas inversiones industriales, especialmente las de mayor porte y más modernas, tendieron a localizarse en parques industriales de la segunda y tercera corona de la aglomeración. Si bien ha habido algunas operaciones de reciclaje y

rehabilitación de viejos edificios industriales para este mismo uso u otros (centros comerciales, centros culturales, universidades, etc.) y algunas nuevas inversiones de cierta escala en la CBA y la primera corona, el principal dinamismo de la actividad industrial se ha desarrollado en los bordes de la RMBA. Es decir, se ha dado una fuerte periferización de la actividad industrial de escala mediana-grande y grande, mientras que la pequeña y mediana industria relativamente tradicional ha tendido a continuar vinculada al tejido urbano compacto (Ciccolella y Baer, 2008). En la CBA se formaron algunos *clusters* productivos de relevancia, particularmente aquellos vinculados a las llamadas industrias culturales y creativas (producción de cine, televisión y *software*) que han tendido a concentrarse en algunos barrios tradicionales de la CBA. Pero como decíamos más arriba, el grueso de la actividad industrial ha tendido a converger con el proceso general de construcción de un nuevo tipo de suburbio en los bordes de la conurbación. Allí se derivó la mayor parte de las inversiones que desde 1990 superaron los 12 000 millones de dólares, de los cuales aproximadamente 45% corresponde al periodo 2003-2007.⁹

Si en los años noventa se construyeron y habilitaron, por ejemplo, más de 150 km de autopistas metropolitanas, en los años 2000 no sólo no se llegaron a completar los 300 km proyectados o iniciados en aquella década, sino que sólo se encontraron habilitados a mediados de 2008 unos 80 km de nuevas autopistas y autovías, mientras que aún estaban en proyecto y/o construcción unos 400 km. Esto implica nuevamente una desaceleración del proceso registrado en los noventa y que la prosperidad en términos macroeconómicos de los años 2003-2007 no se tradujo en el mejoramiento de la infraestructura metropolitana. Incluso la demanda golpeaba ya desde finales de 2006 los límites de la oferta de circulación del transporte automotor privado producida en los noventa, requiriendo urgentemente la ampliación y extensión de la red de autopistas conforme el parque automotor ha sufrido incrementos de hasta 20%¹⁰ en la segunda mitad de los años 2000.

4. El papel de la industria en el proceso de reestructuración metropolitana

Durante la década de los noventa la RMBA recuperó el protagonismo como el principal centro nacional de atracción de la inversión industrial (seguida por las regiones metropolitanas de Córdoba y Rosario), revirtiendo así la tendencia a la desconcentración experimentada en la década anterior (Briano, Fritzsche, Vio, 2003). Este impulso se apoyó básicamente en las inversiones realizadas por empresas transnacionales dirigidas predominantemente a la industria manufacturera y por las firmas de los grupos más concentrados de capital local (Briano, Fritzsche, 2007; Álvarez de Celis, 2007).

En este sentido, a pesar del proceso de desindustrialización que tuvo lugar a partir de mediados de los años setenta, se produjo un aumento de la participación relativa de la RMBA en el total de la industria argentina; aumentó la participación relativa de la CBA en la RMBA, y se registró un incremento del número absoluto de locales industriales de dicha ciudad (Borello, Vio y Fritzsche, 2000).

Como en otras metrópolis latinoamericanas, la evolución negativa de la industria contribuyó a un progresivo abandono de los espacios centrales (permaneciendo algunas sedes sociales de las principales empresas) y a un impulso industrial creciente en los partidos de la segunda y tercera corona. Se trata de un proceso de “metropolización industrial”, cuyos motores pueden atribuirse a la disponibilidad de suelo comparativamente más barato, beneficios impositivos, menores controles urbanísticos y mejoras en la accesibilidad viaria (Ciccolella, 1998; Briano, Fritzsche, Vio, 2003).

En primer lugar, se detecta una orientación de las inversiones industriales hacia los partidos del eje norte (Zárate, Pilar, Campana, Escobar y Tigre), tanto de ampliaciones de plantas existentes como de nuevas instalaciones industriales, sobre todo en el sector automotriz, de alimentos y bebidas, y derivados del petróleo y gas (Blanco, 1996). La “ruta del Mercosur” (puente Zárate-Brazo Largo) que articula el eje norte resultó el lugar privilegiado para la atracción de las inversiones debido, entre otras razones, a la conectividad del Acceso Norte (tanto en su eje troncal a Campana como en sus ramales a Tigre y a Pilar) en la escala intra e intermetropolitana (Briano, Fritzsche, Vio, 2003). Por otra parte, también se observan importantes inversiones en los partidos del sur de la región (Berazategui, La Plata, Berisso y Ensenada).

Esta nueva localización en la región metropolitana no está asociada a la reconstrucción del tejido manufacturero del periodo de industrialización por sustitución de importaciones, sino muy por el contrario a fortalecer a los grupos económicos y a maximizar los ingresos de las empresas transnacionales a partir de economías de aglomeración. En esa década, las industrias tenderían a localizarse en las áreas metropolitanas, inclinadas a aprovechar las economías de aglomeración, como así también ciertas ventajas impositivas que se otorgan, por ejemplo, al localizarse en un parque industrial (Álvarez de Celis, 2007).

Estos procesos se desaceleran notablemente con la recesión que comenzó en 1998 y se interrumpen con la crisis de 2001-2002. A partir de ese momento, con el fin de la convertibilidad y la

consecuente devaluación de la moneda, la inversión extranjera directa (IED) comenzó a compartir su protagonismo con las inversiones locales. Así, se verifica un nuevo impulso, pero en

un contexto económico de sustitución de importaciones —y también de exportaciones—, caracterizado por la recuperación de la actividad industrial en algunos sectores —como el alimenticio, textil y metalmecánico—, así como por el auge de la industria de la construcción —tanto privada como pública—, la del turismo, los servicios vinculados a las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, entre otros (Briano, Fritzsche, 2007).

En este contexto de reactivación, sin embargo, las empresas enfrentan el dilema de reacondicionar sus aparatos productivos en las localizaciones tradicionales (el llamado “cinturón o cordón industrial” del GBA) o de trasladarse. Por esta razón, las antiguas áreas industriales (de Avellaneda, Valentín Alsina, Lanús, La Matanza, San Martín, etc.) presentan serios problemas, como el cierre de fábricas, la migración de establecimientos o su transformación en depósitos o “baldíos industriales” (Dpouyt, 2007). Desde 2004 algunos de estos lugares y de las infraestructuras fabriles ociosas han sido reutilizados y rehabilitados ya sea para la reiniciación de la actividad industrial, ya sea para otros usos (hipermercados generales o especializados, campus universitarios, centros logísticos, etcétera).

Se produce así el traslado de firmas de la CBA y el GBA hacia las áreas más alejadas de la RMBA, cuyos municipios están recibiendo un impulso industrial creciente. Si bien la nueva corriente de inversión opta en algunos casos por renovar estructuras industriales existentes, como el caso de La Cantábrica en Morón, en general, se canaliza mediante la promoción de un nuevo producto del mercado inmobiliario identificado por los desarrolladores: el parque industrial (PI).

Diversos estudios (Borello, 2007; CEDEM, 2011) muestran que las Pymes industriales se concentran en la CBA y en los partidos más cercanos, mientras que están subrepresentadas en los partidos del borde del conurbano, donde predominan los grandes establecimientos y empresas industriales. El tejido socioproductivo de la CBA, al estar constituido básicamente por Pymes, tiende a actuar en algunos casos como redes productivas tipo *clusters* o *sistemas productivos locales* (distrito audiovisual de Palermo o distrito tecnológico de Parque Patricios). Algunos segmentos productivos innovadores en la base económica de la ciudad, tales como las industrias culturales y la actividad turística receptiva, y los procesos asociados de valorización de algunos barrios de la ciudad, poseerían, en este sentido, una potencialidad considerable para la aplicación de políticas de reactivación económica, generación de empleo y desarrollo económico-territorial.

Desarrollo de parques industriales (PI)

Según Briano, Fritzsche y Vio:

en la RMBA, los PI adquieren auge en la década de los noventa, a partir de dos iniciativas. Por un lado, desde el sector público, con el propósito —al menos desde el discurso— de reorganizar territorialmente la actividad industrial y, en especial, de promover la atracción de actividades productivas en aquellas zonas menos industrializadas, como un intento de lograr el desarrollo local. Por otra parte, desde la inversión privada, se consolidan como un producto inmobiliario novedoso, que promete ganancias significativas, ya que se aprovecha de un contexto en el que se cuestiona crecientemente el impacto que provoca la presencia de la actividad industrial en zonas en las que predomina el uso residencial del suelo (Briano, Fritzsche, Vio, 2003).

Actualmente, en la RMBA existen 20 PI (cinco de ellos de gestión mixta público-privada, y el resto de gestión privada), que ocupan alrededor de 2 900 ha. Asimismo, se registran desde mediados de los noventa, la implantación de nueve polos logísticos con una superficie conjunta de 90 ha aproximadamente.¹¹ Si bien la mayoría de los PI se establecieron en la tercera corona (Pilar, Zárate, Escobar y La Plata, entre otros), también han surgido en los bordes de la segunda corona (por ejemplo, Tortuguitas en Malvinas Argentinas y CIR-2 en Berazategui) y en la primera (La Cantábrica en Morón). Algunos autores (Briano, Fritzsche, Vio, 2003) asocian el surgimiento de PI en la tercera corona al avance del proceso de metropolización, mientras que los que aparecen en la primera y segunda se vinculan a procesos de refuncionalización y reestructuración del espacio urbano. Pero atribuyen su desarrollo especialmente a una oferta conveniente de localización, por exenciones impositivas y por cercanía a las vías de circulación rápida, y no necesariamente debido a una oferta basada en nuevas formas organizativas de la producción, de sinergias entre empresas y con los actores locales (véase figura 5).

Finalmente, diversas investigaciones alertan sobre la equiparación entre la proliferación de PI y el desarrollo industrial. Según Borello (2010), gran parte de la política industrial se limita a reducciones de impuestos y a subsidiar parte de la infraestructura física mediante el fomento de formatos tales como *zonas y parques industriales*. Esto no implica necesariamente un desarrollo productivo, el cual depende en gran medida del grado de integración de los PI en políticas de ordenamiento territorial y de promoción industrial tanto municipal como regional. El trabajo citado se enfoca en la necesidad de diversificar y complejizar el actual tejido productivo metropolitano yendo más allá de las actividades textiles, alimenticias, de insumos y automotrices. También insiste en la implementación de intervenciones públicas que armonicen las estrategias de cada municipio, y destaca que un riesgo a evitar es la competencia entre los distritos por acaparar empresas.

Figura 5
Distribución territorial de parques industriales y polos logísticos en la RMBA



- PARQUE INDUSTRIAL MIXTO
- PARQUE INDUSTRIAL PRIVADO
- POLO LOGÍSTICO

- 1 - 20 ha.
- 20 - 100 ha.
- 100 - 200 ha.
- Más de 200 ha.

- AUTOPISTA
- AUTOPISTA PROYECTADA

Fuente: Reporte Inmobiliario, 2010.
 Cartografía digital: Marianela Figueroa.

5. La dinámica del mercado de suelo como variable de análisis de la estructura socioterritorial y del acceso residencial

La crisis económica, social y política que atravesó el país a finales de 2001 afectó de manera notable al mercado inmobiliario. El caso de la CBA (al igual que el del resto del AMBA) es representativo de este fenómeno. Allí la contracción de la demanda final de suelo provocó una fuerte caída del precio de los terrenos entre diciembre de 2001 (US\$ 558 el m²) y junio de 2002 (US\$ 214 el m²).¹² Desde entonces el precio del suelo aumentó a un ritmo inédito. En junio de 2005, con un precio promedio de US\$ 690 el m², ya había superado el valor registrado antes del estallido de la crisis y en septiembre de 2007 alcanza los US\$ 1 290. En todo el periodo de valorización, los terrenos que se colocaron a la venta en la ciudad aumentaron en promedio más de seis veces (626%).

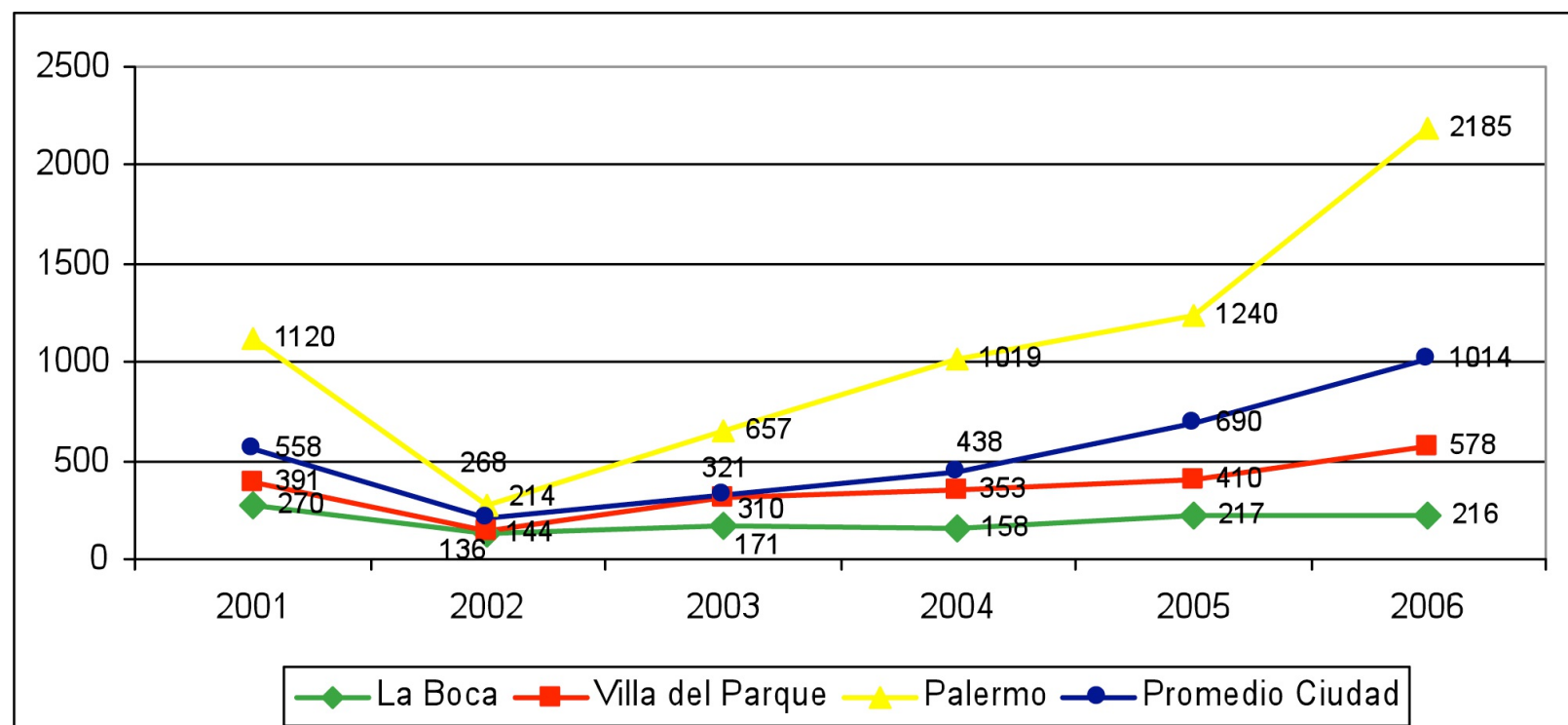
En el resto del territorio metropolitano el suelo también experimentó una importante valorización. No contamos con relevamientos previos a 2004 para la periferia de la ciudad, pero los informes de valores de suelo existentes para los años posteriores permiten sostener esta conjetura. La extensa superficie del GBA obliga a diferenciar el comportamiento del valor del suelo en dos grandes áreas. En este sentido, el precio del suelo en la “periferia próxima” a la CBA mostró un aumento de 117% entre 2004 y 2007, mientras que la dinámica de valorización del suelo de la “periferia alejada” registró una intensidad de valorización notablemente inferior (46.3%).¹³

En ciudades con una fuerte fractura socioterritorial (como es el caso de la RMBA) estos diferenciales de valorización vuelven a repetirse en unidades territoriales más pequeñas. Resulta interesante hacer este ejercicio para la CBA, donde la brecha existente entre el barrio de mayor y menor valorización sobresale por su paulatino ensanchamiento entre los años 2002 y 2006. Los ejemplos del caso son los barrios de Palermo y la Boca, que mostraban en 2001 una diferencia de 4.1 veces, mientras que a mediados de 2002, en el momento de la mayor depreciación del suelo porteño, presentaban una diferencia en sus valores de suelo de 1.6 veces (véase figura 6). Cuatro años más tarde, a mediados de 2006, esta brecha se había ampliado a 10 veces.¹⁴

Existe cierta correspondencia entre estas tendencias de valorización y los barrios que históricamente han sido más y menos cotizados de la ciudad. Por ejemplo, los que están por encima de la mediana y del promedio de valorización se corresponden con barrios ubicados en el “eje norte” y “eje oeste”, es decir, con aquellos barrios que presentan una renta comercial/ residencial relativamente elevada y con servicios y equipamiento urbano de aceptable calidad. Visto desde otro ángulo, los barrios del sur de la ciudad (aquellos con una calidad urbano-ambiental inferior, un nivel socioeconómico más bajo y, por lo tanto, bienes inmobiliarios de menor costo) están por debajo de las medidas de referencia mencionadas. En esta línea de razonamiento, consideramos que el patrón socioterritorial porteño (constituido históricamente por un tajante contraste entre el norte/oeste y sur)

continúa profundizándose en la actualidad. En otras palabras, a pesar de la favorable evolución de los indicadores socioeconómicos continúa el agravamiento de la segmentación territorial preexistente. De este modo, la dinámica reciente del mercado de suelo urbano de la CBA ha contribuido a acentuar las restricciones de acceso residencial a los barrios con mejor calidad edilicia, equipamiento, servicios urbanos y conectividad.

Figura 6
Variación del precio promedio del suelo (en US\$) de la CBA y algunos de sus barrios, 2001-2006



Fuente: Elaboración propia con base en los informes de precio del suelo de la Dirección General de Sistemas de Información Geográfica de la Ciudad (GCBA).

Nota: La curva del barrio Villa del Parque se corresponde con la mediana del universo estadístico.

5.1. El mercado inmobiliario como “productor” de suelo urbano en el AMBA

Entre los años 2003 y 2006 se autorizaron en el AMBA poco más de 14 millones de m² para construir (véase figura 7). Nótese que más de la mitad de esta superficie se autorizó para la CBA. Este desequilibrio territorial de la “construcción proyectada” se agrava aún más si consideramos que la densidad de la CBA (150 hab/ha) cuadriplica a la del GBA (37 hab/ha). De manera similar a lo que ocurre con el comportamiento del mercado del suelo, la dinámica territorial del mercado de la construcción también sobresale por sus fuertes disparidades al interior de la CBA. En efecto, entre los años 2003 y 2006 sólo cinco de los 47 barrios porteños concentraron más de la mitad de la “superficie autorizada”. Como puede observarse en la figura 7, el protagonista de este “boom de la construcción” fue la vivienda multifamiliar suntuosa, es decir, el uso residencial de mayor categoría que aprovecha el suelo de manera intensiva. En el caso del GBA, también se produce una fuerte concentración de la superficie autorizada en algunos distritos. Los cinco partidos con mayor superficie autorizada concentran 64% de la misma para el conjunto del AMBA.

Figura 7
Superficie autorizada para construir (m²) por tipo (%) en el AMBA. Acumulado 2003-2006

Superficie (m ²)		Uso (porcentaje)	Tipo (porcentaje)	Categoría (porcentaje)	
AMBA 14 031 009	CBA 7 656 761 (55%)	No residencial 14.9			
		Residencial 85	Ampliaciones 8		
			Multivivienda 89	Sencilla 19	Confortable 28
	GBA 6 374 248 (45%)	Residencial 56	Univivienda 3	Lujosa 10	Suntuosa 43
			No residencial 44		
		Ampliaciones 13			
		Multivivienda 41			
		Univivienda 46			

Fuente: Elaboración propia con base en los permisos de edificación de la Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires y la Dirección General de Fiscalización de Obra y Catastro (DGFOYC) del GCBA.

El análisis estadístico de los permisos de construcción nos permite inferir que durante los últimos años de fuerte crecimiento económico la expansión del espacio residencial por medio del mercado inmobiliario formal se orientó fundamentalmente hacia los sectores de ingresos altos y medio-altos en unos pocos enclaves urbanos. Cabe destacar que existe cierta correspondencia entre las preferencias locacionales de los desarrolladores inmobiliarios para aprovechar el máximo y mejor uso del suelo, y la excesiva valorización del suelo que experimentaron los barrios más caros de la ciudad. Es decir, el precio del suelo aumentó más en aquellos barrios donde se autorizó la mayor cantidad de superficie residencial de alta categoría para construir. La corroboración empírica de esta correlación de variables abona la teoría de que el precio de venta esperado para los productos inmobiliarios tiene una influencia importante en la determinación del precio de los lotes. En otras palabras, la rentabilidad esperada por lo que se construirá encima de un terreno presiona sobre el suelo alzando su precio. Y más aún, en los barrios porteños atractivos para construir el suelo

sobresale por su escasez. Por ello, los propietarios tienen allí mejores condiciones de mercado para exigir buena parte del dinero que los desarrolladores inmobiliarios estarían dispuestos a invertir por la rentabilidad que esperan obtener de sus proyectos. Así las cosas, podría alegarse que los elevados precios del suelo se explican, en parte, por los elevados precios de los inmuebles, y no a la inversa como lo sostienen algunos analistas (Smolka, 1981).

Algunas variables macroeconómicas de la actualidad permiten entender las razones que fomentan este patrón de comportamiento del mercado inmobiliario, especialmente el peso devaluado y la escasez de crédito hipotecario que permiten que sólo los sectores de altos ingresos (que eligen los barrios más prestigiosos y consumen las categorías residenciales *premium*) estén en condiciones de adquirir una mercancía dolarizada y tan cara como es la vivienda. Pero también es la ausencia de políticas de suelo y vivienda, que tiendan a fomentar la construcción de viviendas hacia el resto de la ciudad y para diferentes estratos sociales, lo que explica esta lógica de comportamiento.

6. El papel del Estado en la configuración metropolitana

La configuración metropolitana que hemos discutido en este artículo ha sido consecuencia, en gran medida, de la aplicación de distintas políticas estatales, particularmente por parte del Gobierno Federal. Desde por lo menos los años cincuenta del siglo XX ese nivel gubernamental ha sido una suerte de “gobierno metropolitano de hecho” (Pírez y Labanca, 2009).

6.1. Entre la sustitución de importaciones y la reestructuración neoliberal

Durante el predominio del modelo de industrialización por sustitución de importaciones el gobierno federal construyó un fuerte aparato de intervención económica para regular las actividades privadas y operar en la producción de bienes y servicios. Su peso financiero era tal que aún en los años ochenta era responsable de entre 60 y 70% del gasto público total, mientras que los gobiernos municipales solamente canalizaban 5 por ciento.

El nivel federal era el principal actor en la configuración metropolitana. Tenía a su cargo la regulación, el control y la producción de los servicios e infraestructuras (agua y saneamiento, electricidad, gas natural, teléfonos, ferrocarriles de superficie y subterráneos), el puerto y los aeropuertos (Pírez, 1999). Con ciertos retrasos, la infraestructura siguió el crecimiento y la expansión metropolitanos y permitió cierta cobertura social, por lo menos hasta los años sesenta.¹⁵ Sin embargo, se dejó al mercado la resolución de las necesidades de suelo y vivienda,¹⁶ de acuerdo con las prácticamente inexistentes regulaciones y acciones provinciales y municipales. El desarrollo de los sindicatos y la organización sindical (corporativa) de la seguridad social garantizaban la inclusión de las familias, ya que, por lo menos hasta los años setenta, la situación era prácticamente de pleno empleo.

A mediados de los años setenta se inicia una reestructuración de orientación neoliberal. En los noventa se consolidaron esos cambios que abrieron la economía y la sociedad a los procesos internacionales (globalización), adecuando el aparato estatal a esas nuevas funciones (desregulación, privatización, descentralización).

Entre finales de los años setenta y mediados de los noventa el gobierno federal transfirió a los gobiernos provinciales servicios de salud y educación y empresas de infraestructura urbana. En los noventa privatizó las empresas de servicios urbanos metropolitanos, configurando un modelo de gestión privado-centralizado, por el cual conservó la titularidad de las concesiones, su regulación y el control. Las regulaciones y su gestión permitieron un avance de los actores privados sobre las normas mismas (empresas de infraestructura que deciden qué servicio desarrollar, cuándo y dónde; configuración de nuevos actores como prestadores “informales” de transportes o empresas que producen grandes urbanizaciones cerradas y establecen sus propias regulaciones, etc.), subordinando así la producción urbana metropolitana (Pírez, 2006).

La descentralización de funciones modificó las relaciones financieras. Hasta finales de los años ochenta del siglo XX el gobierno federal concentraba en torno a 65% del gasto público total, mientras que las provincias controlaban cerca de 30%. Esa situación se modificó de tal manera que a comienzos del siglo XXI éstas gastaban 40% del total. Simultáneamente, se mantuvo sin modificarse prácticamente la situación municipal, cuyos gobiernos no alcanzan 9% del gasto público total.

El gobierno federal ha contado con la mayor proporción de recursos dentro del Estado y hasta la década de los noventa ha sido la jurisdicción con mayor peso en el gasto total. Desde esa fecha, ampliando su capacidad recaudadora, ha transferido una parte creciente de sus recursos. Sin

embargo, ha sido el gran recaudador fiscal, “titular” de la mayor parte de los recursos financieros públicos que, desde los noventa, no gasta directamente, sino que transfiere buena parte a las provincias y municipios.

Las relaciones fiscales fortalecieron el lugar federal en la estructura de acumulación electoral y consolidaron su capacidad de tomar decisiones sobre las cuestiones metropolitanas, orientando así los procesos metropolitanos de acuerdo con sus estrategias políticas.

La reforma constitucional de 1994 le otorgó a la ciudad de Buenos Aires carácter autónomo, organizando un gobierno de elección popular. Sin embargo, el gobierno federal mantuvo un peso muy particular en su territorio. Retuvo atribuciones de seguridad y justicia, y de regulación y control de los servicios de infraestructura metropolitanos (electricidad, gas natural, agua y saneamiento, vialidad y ferrocarriles, puerto y aeropuerto), y preservó atribuciones en las cuestiones comunes (interprovinciales) entre la ciudad y la provincia de Buenos Aires.¹⁷ Además, se convirtió allí un importante propietario de tierras, en general de su dominio privado, como el puerto o las antiguas parrillas ferroviarias, entre otras.

6.2. La política metropolitana federal en la reestructuración neoliberal

El gobierno federal respondió a necesidades de acumulación política en el ámbito nacional. Para ello tuvo en cuenta la capacidad territorial de control de los votos en provincias y municipios, y las relaciones dentro del partido gobernante, con sus expresiones territoriales y el peso relativo de sus líderes. Esos elementos permitieron discriminar la significación de los distintos territorios particulares (provincias o municipios), en razón del lugar que ocupaban o podían ocupar en las estrategias de acumulación electoral.

En el territorio metropolitano el gobierno federal ocupó la cúspide de la pirámide intergubernamental y configuró una “sociedad política” en la que participaban los principales grupos económicos nacionales (empresas y organizaciones corporativas). Es el ámbito de articulación del poder económico nacional. Al mismo tiempo, el territorio metropolitano puso en vinculación a ese gobierno con las organizaciones sociales que tendían a ser “controladas” desde los gobiernos territoriales y que desde 1995¹⁸ eran fundamentales para la acumulación electoral. Las políticas federales para el AMBA se definieron en ese sistema de relaciones y, por eso mismo, consideraron preferentemente a esos intereses económicos.

Las políticas de privatización y control de los servicios de infraestructuras metropolitanos apoyaron esta interpretación.¹⁹ Las decidió el gobierno federal por razones de naturaleza macroeconómica y político-nacional, es decir, eliminar el déficit fiscal que se asociaba con la inflación y el endeudamiento externo, y con la gestión de las empresas estatales, y obtener recursos para el pago de la deuda; dar una clara señal de cambio del partido hacia una orientación proempresaria y neoliberal. Esas macroorientaciones se concretaron en políticas sectoriales que no tuvieron en cuenta las condiciones particulares del territorio metropolitano.²⁰

La regulación permitió que las empresas privatizadas, y los grupos económicos a ellas asociados, obtuvieran ganancias extraordinarias (Aspiazu y Bonfiglio, 2006), subordinando las condiciones de operación, y así de competitividad y rentabilidad, del resto de las actividades económicas, y, particularmente, las necesidades de la población de bajos recursos. Fueron ignoradas las condiciones de los territorios y las regulaciones definieron a los servicios predominantemente como relaciones privado-mercantiles.

En todos los casos, esas empresas, infraestructuras y servicios metropolitanos se regularon y controlaron de manera sectorial. Se atendieron los sectores considerados clave en un sentido macroeconómico, sin percibir, al parecer, las condiciones económicas de la unidad metropolitana.

Las políticas aplicadas en la ciudad de Buenos Aires también apoyaron esta interpretación. Allí se transfirió a empresas privadas una gran cantidad de servicios hasta entonces a cargo del gobierno local. El gobierno federal aplicó tierras públicas para ser transferidas a la sociedad, fundamentalmente para procesos de “renovación urbana” orientados a la rentabilidad privada, como la renovación del antiguo Puerto Madero.

Con esas políticas metropolitanas, el gobierno federal fortaleció su vínculo con los principales

grupos económicos nacionales y con el capital internacional que era invitado a sumarse. Así habría consolidado una “coalición metropolitana” como parte de una “coalición nacional” mayor. Dicha “coalición metropolitana” fue el resultado de la articulación de ese gobierno con componentes del poder económico, en especial con los grupos que se hicieron cargo de los servicios de infraestructura, los que se beneficiaban con la transformación de esas infraestructuras, los capitales inmobiliarios y las clases medias altas que eran beneficiadas con las nuevas fuentes de empleo en el sector terciario de alta remuneración, aprovecharon la “modernización” urbana para mejorar las condiciones de su asentamiento (autopistas, barrios cerrados, comunicaciones, calidad de la energía, etc.). Esta “coalición” habría sido el componente fundamental de la coalición política mayor (nacional), dado que en el territorio metropolitano, y especialmente en su centro, se localizó la mayor parte de los grupos económicos nacionales (o sus conducciones) y la residencia de sus directivos y empleados superiores.

Con la crisis económica, desde finales de los años noventa, pero sobre todo después de 2001, el gobierno federal comenzó a tener una presencia central en la reproducción de los sectores populares por medio de transferencias financieras organizadas en diferentes “planes”. Luego de esa crisis, el crecimiento económico mejoró las condiciones de reproducción de la población, pero sin alterarse los ejes centrales de la intervención estatal en el territorio metropolitano. Al respecto debemos mencionar la aplicación de fuertes subsidios a las empresas de servicios privatizados (transportes, electricidad y gas) de aplicación indiscriminada y que permitieron mantener tarifas bajas y garantizar la rentabilidad. Es preciso mencionar la “reestatización” de la empresa de agua y saneamiento, pese a que se ha continuado con las principales orientaciones de la privatización.

7. Conclusiones

7.1. Reflexiones preliminares

Las dos etapas recientes de expansión económica en Argentina y en la RMBA, y la crisis que actuó como separador de las mismas, muestran diferencias sustanciales en el comportamiento de los indicadores socioeconómicos, aunque no parecen haber afectado de modo demasiado diferente los procesos territoriales que expresan la materialidad de dichos contextos macroeconómicos.

La concentración de factores y “artefactos” de la globalización ha sido una constante en los años noventa y los años 2000 en lugares similares de la región, favoreciendo a los mismos segmentos territoriales y, *grosso modo*, a los mismos sectores sociales. La selectividad territorial del capital ha repetido los patrones de localización y de concentración territorial de la pobreza y de la riqueza en ambas décadas, más allá de los procesos de expansión, crisis y salida de la crisis.

Al cabo de los periodos analizados, la centralidad aparece reforzada y ampliada, comandando ahora también una incipiente red de pequeños distritos de negocios en la periferia de la aglomeración regional. La potencia y la selectividad del capital como productor de ciudad ha determinado la continuidad de la estructuración de un modelo de *ciudad neoliberal, difusa y excluyente*, a contrapelo de un modelo económico que en los años 2000 parecía favorecer el regreso a un modelo de ciudad *desarrollista, compacta e inclusiva* forjada entre los años cuarenta y ochenta del siglo pasado. Quizá podría decirse que el proceso metropolitano residual del modelo neoliberal que se dibujó en los años noventa simplemente se hizo más lento, pero las líneas maestras de tal proceso de estructuración metropolitana continuaron vigentes en los años 2000, aun cuando pueda decirse que esto sucede por razones inerciales. Los lugares que eran ricos siguen siendo ricos y los que eran pobres continúan siendo pobres, y quizá con mayor riqueza y pobreza aún. Tal desigualdad socioterritorial derrama sus bordes sobre el territorio de la ciudad y su región, y es precisamente en la periferia donde aparecen los contrastes mayores, las menores transiciones socioterritoriales y donde la utopía de una ciudad más democrática parece alejarse por los sumideros de la deficiente estructura de saneamiento de la región metropolitana.

La CBA aparece especialmente como el lugar ganador y más competitivo frente a estos procesos, avanzando en la estructura del PIB nacional y mostrando un vigoroso y sostenido dinamismo inmobiliario apenas interrumpido por la crisis de 1998-2002. Es en ella donde los sectores de clase media y, particularmente, el segmento social de ingresos medios-altos aparecen como los beneficiarios del complejo proceso económico de la Argentina y la región entre 1990 y 2008. Es allí

donde —paradójicamente— persiste un tejido urbano con fuertes contrastes, pero que, comparado con el resto de la región, aún testimonia los restos de una ciudad que fue relativamente democrática en términos socioterritoriales, al menos en el contexto de las grandes metrópolis latinoamericanas. Pero también es allí donde se observa la amenaza de un horizonte urbano sólo para ricos y cada vez más ricos, donde el mercado inmobiliario va empujando el valor del suelo hacia cumbres inalcanzables, no ya por los sectores populares, sino también por ciertos segmentos relativamente desahogados de la clase media. Como Nueva York, Londres y París, Buenos Aires parece ir camino a convertirse en un gigantesco barrio privado de ricos locales, nacionales y globales.

Podríamos agregar que, como parte del proceso de desindustrialización de mediano plazo y de la crisis económica de los años 2001-2002, una importante cantidad de trabajadores residentes en el área metropolitana perdieron sus puestos de trabajo y quedaron fuera de los procedimientos del bienestar que, si bien eran limitados, permitían la reproducción de esa población (“desafiliación”, en el sentido de Castel). Como consecuencia aparecieron lo que puede considerarse procesos sociales de “rea filiación” que, con base en organizaciones que sustituyeron las solidaridades del lugar de trabajo por las del lugar de residencia, dieron lugar a movilizaciones orientadas tanto a la obtención de recursos para la sobrevivencia como a la demanda de derechos de ciudadanía (Merkel, 2005).

Por último, podríamos agregar que los dos ejes históricos de la configuración metropolitana residencial, norte/sur y centro/periferia, se han mantenido con pocos cambios. Éstos han ocurrido en especial en el segundo, por la presencia periférica de clases medias y medias altas que vuelven mucho más heterogénea la expansión metropolitana.

7.2. Reflexiones finales

A lo largo de dos décadas de transformaciones morfológicas y estructurales en la RMBA y, particularmente, en lo referente a la evolución de los nuevos espacios del terciario, se observan procesos heterogéneos y complejos tanto en las áreas de localización tradicional de dichas actividades como en aquellas que, precisamente, han ido surgiendo desde principios de los años noventa.

Las tensiones y dinámicas que se verifican en el conjunto de la región permiten afirmar que continúan observándose tendencias tanto hacia la continuidad de viejas dinámicas, morfologías y localizaciones, vinculadas a cierta tradición monocéntrica de Buenos Aires, como a la aparición y consolidación de una red de distritos de localización del terciario más compatible con los nuevos conceptos y tendencias metropolitanas mundiales, hacia la ciudad dispersa, ciudad-región, ciudad-red, etcétera.

Sin embargo, si hacia principios de los años 2000 podíamos afirmar que la incipiente red de distritos de comando de la RMBA no tendía a competir, sino a complementarse con la centralidad tradicional expandida, hacia finales de la misma década se abre el interrogante sobre la existencia de un freno o “techo” a la oferta de espacio y equipamientos para el terciario avanzado en el área central tradicional y una arrolladora dinámica de producción de suelo y proyectos para alojar y/o relocalizar esas funciones, especialmente en el eje norte de la RMBA, aunque ya se perfilan también otras alternativas, como el eje oeste.

La precariedad y escasez de instrumentos y voluntad política de regular y ordenar estas tendencias desde las autoridades públicas de la ciudad y la provincia de Buenos Aires resultan insuficientes y con dificultades adaptativas para asimilar este tipo de procesos. La excepción son las políticas públicas de beneficios fiscales y de respaldo crediticio para la atracción de empresas en el Parque Austral, Distrito Tecnológico del Parque de los Patricios, Distrito Audiovisual, etc. Sin embargo, aun en estos casos no se reconocen criterios en relación con el paisaje urbano, obras de equipamiento o espacio público.

La problemática de la *gobernanza* surge entonces con fuerza en estos procesos, poniendo en tela de juicio tanto los alcances de los poderes locales como la necesidad de formas de articulación y actuación coordinada a nivel metropolitano de la ciudad concreta. Se advierte la necesidad de un plan de escala territorial, acordado entre las administraciones municipales, a fin de redistribuir y compensar las cargas y beneficios, y para un desarrollo de los futuros centros y subcentros, coordinado con los servicios y las redes de infraestructuras existentes y previstas, racionalizando las nuevas implantaciones y el consumo de suelo.

Aunque no lo hemos desarrollado en este trabajo, se observan tendencias espontáneas, vía mercado, a la revitalización de las áreas centrales de las cabeceras municipales de varios municipios bonaerenses, especialmente en la zona sur. Por lo tanto, sería muy pertinente promover paralelamente políticas de recuperación, mantenimiento y potenciación de dichas subcentralidades tradicionales.

El desafío pendiente, quizá de mayor envergadura, está centrado en la necesidad de rearticulación de la relación entre nodos y “corredores” existentes y potenciales, dentro de un esquema territorial en red, ya que los procesos espontáneos y de control del capital sobre el territorio ya han asumido esta realidad, mientras que el urbanismo y la planificación territorial pública apenas tienen conciencia de ello.

Los procesos recientes de crecimiento económico en Argentina y en la RMBA muestran diferencias sustanciales en el comportamiento de los indicadores socioeconómicos si se consideran las décadas de los años noventa y de los 2000, separadas por la crisis de 2001-2002. Sin embargo, gran parte de las dinámicas territoriales que afectaron al principal aglomerado urbano del país muestran una relativa continuidad en ambos periodos. La concentración de factores y “artefactos” urbanos modernos y de relativa calidad en los años noventa y los 2000, favoreció a los mismos segmentos territoriales y, *grosso modo*, a los mismos sectores sociales. La selectividad territorial del capital ha repetido los patrones de localización y concentración territorial de la pobreza y la riqueza, más allá de las particularidades de la crisis y ambos procesos de crecimiento económico. A su vez, la construcción de un *proyecto hegemónico* y la estructuración de un modelo de *ciudad neoliberal, dispersa y excluyente* aún continúa.

La CBA, se sitúa como el lugar más pujante de la actividad económica, mostrando un vigoroso y sostenido dinamismo inmobiliario apenas interrumpido por la crisis. Es allí donde los estratos más elevados de la pirámide social aparecen como los mayores beneficiarios de la nueva infraestructura, equipamiento y políticas de embellecimiento urbano. Es allí donde se profundiza los contrastes, y donde, comparado con el resto de la región, aún existen vestigios de una ciudad que supo ser relativamente democrática en términos socioterritoriales, al menos en el contexto de las grandes metrópolis latinoamericanas. Es allí también donde se observa la amenaza de un horizonte urbano exclusivo para los ricos locales y globales, y donde el mercado inmobiliario empuja el precio del suelo hacia cotas inalcanzables, no ya solamente para los sectores populares, sino también para ciertos segmentos relativamente desahogados de la clase media. Paradojicamente, la ciudad de Buenos Aires atrae y expulsa, a la vez, a los pobres, y expulsa especialmente a los ciudadanos de sectores sociales medios frágiles. Allí ni el Estado ni el mercado asignan un lugar en la ciudad para las clases medias trabajadoras, siendo éstas las principales víctimas de la grave distorsión de los precios del suelo y de la vivienda en la ciudad. En cualquier caso, el derecho a la vivienda digna, en términos más genéricos el “derecho a la ciudad”, está gravemente cuestionado en la Buenos Aires “metropolitana”.

No es casualidad entonces que sean precisamente esos sectores de la ciudad los que promueven desde 2001 cambios drásticos en la agenda de los problemas de la ciudad y de la metrópolis, y no es extraño tampoco que hayan comenzado a ensayar alternativas autogestionarias para encontrar solución a los problemas que más los afectan y que no tienen respuesta oficial. En cualquier caso, actualmente en Buenos Aires se debate sobre el modelo de ciudad, tópico que no se planteaba por esas latitudes desde hacía varias décadas, durante las cuales han predominado visiones fragmentarias de la ciudad y de las formas de intervención sobre la misma.

Bibliografía

- ALESSANDRI CARLOS, Ana (2001), “Espaço-tempo na metrópoli”, *Contexto*, Sao Paulo.
- ASPIAZU, D. y N. Bonofiglio (2006), “Nuevos escenarios macroeconómicos y servicios públicos. Reconfiguración empresaria en los sectores de agua potable y saneamiento, y distribución eléctrica. Diferencias y similitudes”, *Realidad Económica*, núm. 224, noviembre-diciembre.
- CICCOLELLA, Pablo (1999), “Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa”, *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales EURE*, núm. 76, Santiago de Chile.
- _____ (2000), “Distribución global y territorio. Modernización y concentración comercial en Argentina en los años noventa”, *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. II, núm. 7, pp. 459-496.
- _____ y L. Baer (2008), “Buenos Aires tras la crisis: ¿Hacia una metrópolis más integradora o más excluyente?”, *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, vol. XL, núm. 157, Madrid.
- _____ y N. Lucioni (2005), “La ciudad corporativa. Nueva arquitectura empresarial, redefinición de la centralidad y surgimiento de una red de distritos de comando en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, en Carlos de Mattos *et al.* (eds.), *Gobernanza, competitividad y redes: la gestión en las ciudades del siglo XXI*, Santiago, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Colección RIDEAL-EURE libros, pp. 185-209.
- LUCIONI, Nora (2003), *Modernización del espacio de gestión empresarial en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, tesis de licenciatura, Universidad de Buenos Aires.
- PÍREZ, P. (1994), *Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina-CENTRO.
- _____ (1999), “Gestión de servicios y calidad urbana en la ciudad de Buenos Aires”, *EURE*, vol. XXV, núm. 7, diciembre.
- _____ (2006), “La privatización de la expansión metropolitana en Buenos Aires”, *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. VI, núm. 21, mayo-agosto.
- _____ y F. Labanca (2009), “La ciudad metropolitana de Buenos Aires tiene gobierno”, *Revista de Ciencias Sociales*, 2ª Época, año 1, núm. 16.

SZAJNBERG, Daniela (2005), *La suburbanización. Partidarios y detractores del crecimiento urbano por derrame*, Buenos Aires, Ediciones FADU.

TORRES, H. (2001), “Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990”, *EURE*, vol. 27, núm. 80.

VECSLIR, L. y P. Ciccolella (2009), “Nuevos territorios del ocio y el comercio en la región metropolitana de Buenos Aires (1990-2008)”, *Proyección Mendoza*, Instituto CIFOT, Universidad Nacional de Cuyo.

Notas

[*] Esta ponencia es parte del Proyecto UBACyT F384/11: “Dos décadas de transformaciones metropolitanas en Buenos Aires (1990-2010): ¿Hacia la profundización de una estructura socioterritorial desigual?”<<

[**] Profesor titular de la Universidad de Buenos Aires (UBA), secretario del Posgrado de la Facultad de Filosofía y Letras e investigador del Instituto de Geografía de la UBA.<<

[***] Investigador principal del Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas del Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe, Universidad de Buenos Aires.<<

[1] Se entiende por RMBA al conjunto de las siguientes jurisdicciones: a) Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CBA), con un área de 200 km² y una población actual de alrededor de 2.9 millones de habitantes; b) Conurbano Bonaerense (CB), conformado por 24 partidos (o municipios) que forman la primera y segunda corona de la aglomeración: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, E. Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López, con un área de 3 680 km² y una población actual aproximada de 9.9 millones de habitantes; y c) el resto de la RMBA o tercera corona, integrada por 16 partidos: Berisso, Brandsen, Campana, Canuelas, Ensenada, Escobar, Exaltación de la Cruz, Gral. Las Heras, Gral. Rodríguez, La Plata, Luján, Marcos Paz, Pilar, Presidente Perón, San Vicente y Zárate, con un área aproximada de 15 800 km² y una población actual de 2.1 millones de habitantes. En conjunto, la RMBA comprende un área de 19 680 km² y una población actual aproximada de 14.8 millones habitantes. La expresión AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires) se utilizará para denominar al conjunto CBA+CB, y la expresión RMBA (Región Metropolitana de Buenos Aires) para el conjunto total de la aglomeración.<<

[2] Como son los complejos Urbana, Optima Business Park, Work Center y Libertador 350, así como los proyectos del Torre Regatta Oficinas Panamericana 1050, Edificio AWWA, Proa y Nodus Business District, todos ellos en el partido de Vicente López.<<

[3] Según los suplementos *countries* de los diarios *Clarín* y *La Nación* y relevamientos propios. <<

[4] El megaproyecto de Nordelta, con sus 15 000 ha, es el caso más emblemático.<<

[5] En los noventa hubo un promedio de 45 lanzamientos de UC por año. En la década siguiente esa cifra se redujo a menos de la mitad.<<

[6] De hecho, la proliferación de torres residenciales de alto estándar en la ciudad fue tan intensa (o más aún) entre 2003-2007 que en los años noventa.<<

[7] Entre 1990 y 2000 se realizaron inversiones en todos estos rubros del orden de los 30 000 millones de dólares (Ciccolella, 1999).<<

[8] Este fenómeno se dio a un punto tal que las comunidades china y coreana, muy fuertes en ese formato, terminaron por constituirse en actores económicos de relevancia y en fuertes reguladores de los precios de los alimentos, a partir de la aceleración de la inflación desde 2005.<<

[9] Preferentemente, 2006-2007, según datos del Centro de Estudios para la Producción, Ministerio de Economía y Producción de la Nación.<<

[10] Sólo en la ciudad de Buenos Aires se produjeron entre 2005 y 2007 unas 300 000 inscripciones de nuevos vehículos, sobre un parque automotor de 1.8 millones en 2002, según datos de la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor.<<

[11] Datos extraídos de Reporte Inmobiliario, Relevamiento Parques Industriales 2010.<<

[12] El precio en cuestión refiere el dato promedio de oferta en dólares. Se calcula que este precio es entre 5 y 10% mayor al precio real de compraventa. A principios de 2002, luego de una década de paridad cambiaria entre el peso y el dólar, la moneda local se devaluó. Las causas de tal depreciación fueron tratadas en Baer (2008b).<<

[13] Por “periferia próxima” a la CBA nos referimos a los municipios de Vicente López, San Isidro, San Martín, Tres de Febrero, Hurlingham, Ituazingó, Morón, La Matanza, Ezeiza, Esteban Echeverría, Almirante Brown, Quilmes, Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora. Por su lado, la “periferia alejada” involucra los partidos de San Fernando, Tigre, Malvinas Argentinas, San Miguel, José C. Paz, Moreno, Merlo, Presidente Perón, Florencio Varela y Berazategui.<<

[14] La figura 5 nos permite poner en cuestión un problema metodológico relacionado con el tratamiento del precio promedio del suelo en unidades territoriales de considerable tamaño. El notable ensanchamiento de la brecha entre la curva de la mediana (Villa del Parque) y la del promedio pone al descubierto que los enclaves de alta valorización (en este caso, el barrio Palermo) sobredimensiona al precio promedio del suelo de la ciudad en los últimos años del periodo analizado. La inquietud metodológica que se desprende de esta observación se relaciona con la conveniencia de trabajar con el “precio de la mediana” como complemento del “precio promedio” para el caso de mercados de suelo altamente segmentados.<<

[15] Se subsidiaron las tarifas del transporte ferroviario (Torres, 2001), se gestionó de manera permisiva la conexión de la población de bajos recursos con la red eléctrica, y no se limitó el consumo de agua.<<

[16] Para 1970 había entre 500 000 y 700 000 personas residiendo en “villas miseria” según las estimaciones realizadas. Esto es cerca de 10% de la población metropolitana (Pírez, 1994: 22). <<

[17] Por ejemplo, los transportes de autobuses que conectan esos territorios son un asunto federal.<<

[18] Desde ese año la elección de presidente y vicepresidente fue directa, y en la RMBA residía la tercera parte del total de los votantes.<<

[19] Ya durante la estrategia de ISI el papel de GF parece responder a esa tendencia, pese a las diferencias sobre todo en el rol integrador del Estado: las políticas privilegiaron las infraestructuras y los servicios, sin resolver efectivamente la inserción de la población de menores recursos, y dejaron al mercado la resolución de las necesidades de suelo y vivienda.<<

[20] Podemos recordar que la estatización ocurrida 50 años antes también se realizó desde una perspectiva sectorial y macro (Pírez, 1999).<<

RÍO DE JANEIRO

A IMPORTÂNCIA DA QUESTÃO METROPOLITANA PARA A ECONOMIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO: UM SISTEMA ECONÔMICO REGIONAL POR ARTICULAR A ECONOMIA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO: UM SISTEMA ECONÔMICO DESARTICULADO

*Bruno Leonardo Barth Sobral**

“Estamos agora assistindo ao aparecimento de um otimismo perigoso, porque pode gerar uma atitude de quietismo, de indiferença pelos problemas. Depois de, por tantos anos, ouvirmos a lamúria dos que acreditavam que [se] estava permanentemente à beira do clássico abismo, ouvimos agora a cantiga embaladora dos que creem que, ou o abismo não existe, ou [se] é maior que o abismo.”

Ignácio Rangel

O objetivo desse artigo será diagnosticar uma série de debilidades estruturais que restringem a competitividade sistêmica da base produtiva fluminense e os benefícios do crescimento econômico para enfrentar sua Questão Regional e Urbana, e, contribuir na reconstrução de um projeto nacional. Dessa forma, pretende-se explicitar a existência de um processo de recuperação errática de sua economia, como um todo, problematicamente (des)articulado, logo, precisando que sejam desencadeadas sinergias mais profundas para o seu avanço. Por conseguinte, espera-se deixar claro o risco de se confirmar uma “estrutura oca” com o ciclo recente de grandes investimentos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), ou seja, uma estrutura com sérias dificuldades para assegurar um elevado dinamismo em longo prazo e generalizá-lo na totalidade do território.

Além dessa introdução e da conclusão, o artigo está dividido em três seções. A primeira seção tratará de novos determinantes da expansão industrial fluminense. Apesar de existirem importantes fatores de dinamização, a aposta em um cenário de “inflexão positiva econômica” será questionada diante das evidências de um processo de desindustrialização em curso,¹ o que será mais bem detalhado na seção seguinte. A segunda seção discutirá as transformações estruturais da indústria do Estado do Rio de Janeiro. Apesar da relativa “autonomia” conseguida pela produção de commodities industriais, será destacada como sua reconfiguração, não é independente da

problemática nacional e sua respectiva crise estrutural. A terceira seção abordará a evolução recente da organização territorial fluminense. Mais especificamente, o problemático papel desempenhado por sua região metropolitana será ressaltado diante de sua incapacidade de gerar um espraiamento produtivo, relevante e ainda consolidar novas centralidades alternativas àquela do núcleo principal (Município do Rio de Janeiro).

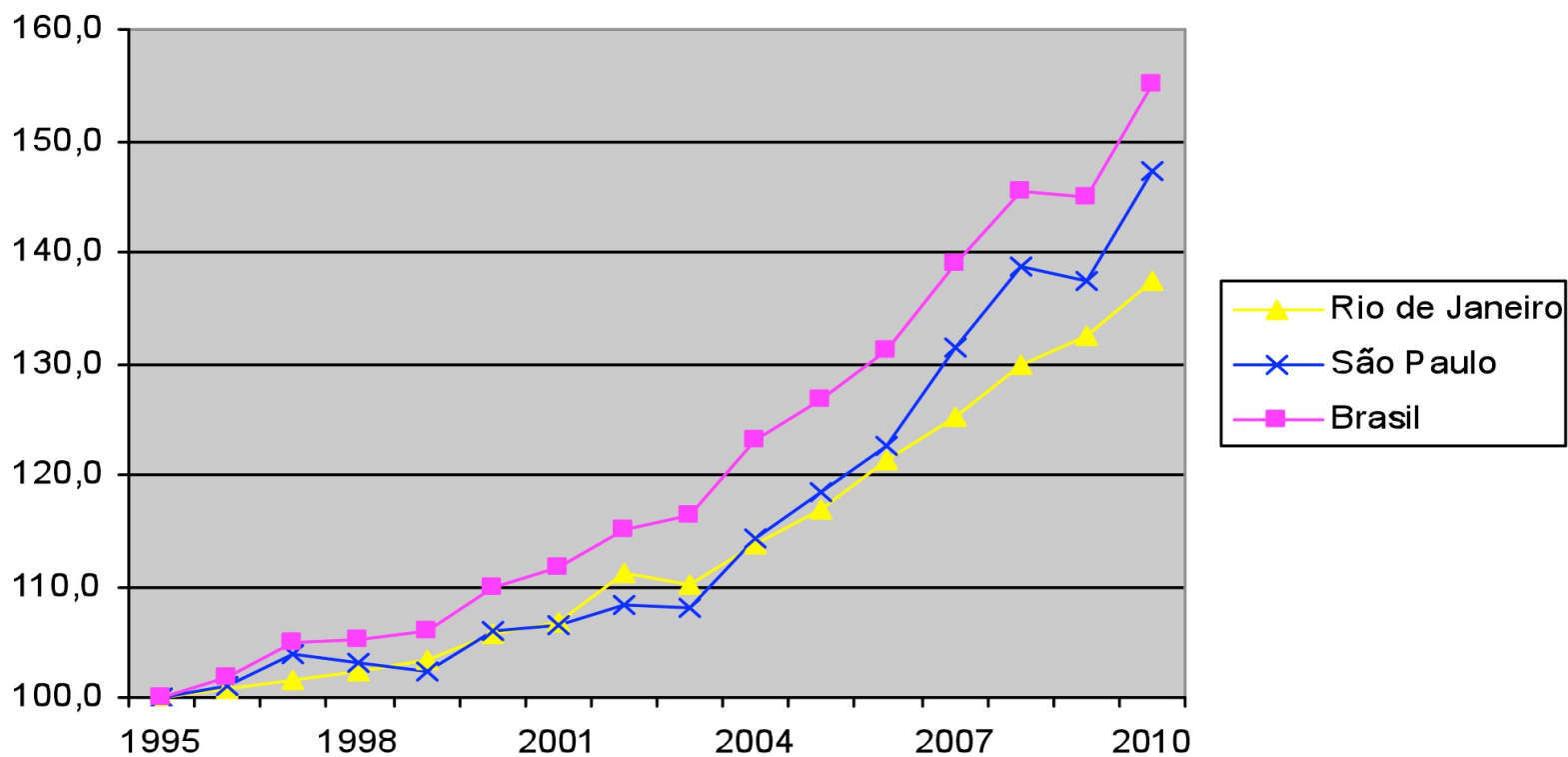
1. Algumas das principais características da dinâmica econômica fluminense e os novos determinantes de sua expansão industrial

Ainda que com raízes históricas anteriores, a partir da década de 1980, explicita-se a crise da economia fluminense, em particular, o grave debilitamento de sua região metropolitana. Não obstante, novas fronteiras de acumulação surgiram no interior e ganharam expressão no médio prazo. Diante disso, uma parcela não desprezível dos estudos sobre a evolução recente da economia fluminense ficou presa ao paradigma analítico de uma suposta “inflexão econômica positiva” já a partir de meados da década 1990, capaz de sustar a degradação precedente. Um conjunto de diversos trabalhos acompanhou esse referencial, embora a maior preocupação em aprimorar a definição seja mérito de Natal (2004-2005). Contudo, esse paradigma analítico não ficou isento de críticas, destacando-se: Osório (2007 e 2008), Sobral (2009, 2010 e 2013), Silva (2009) e Rosendo e Britto (2011).

Conforme mostra o gráfico 1, é preciso ter claro a expansão do valor adicionado bruto (VAB) fluminense, embora em breves momentos tenha ultrapassado o desempenho paulista (1999, 2001, 2002 e 2003), que foi errática e abaixo da média nacional. Chama a atenção ter sido o pior desempenho em comparação com as demais unidades da federação (crescimento de 37.3%, enquanto o do país foi 55.5%).

Gráfico 1

Evolução do valor adicionado bruto para o total da economia fluminense, paulista e média nacional, 1995-2010 (1995=100)

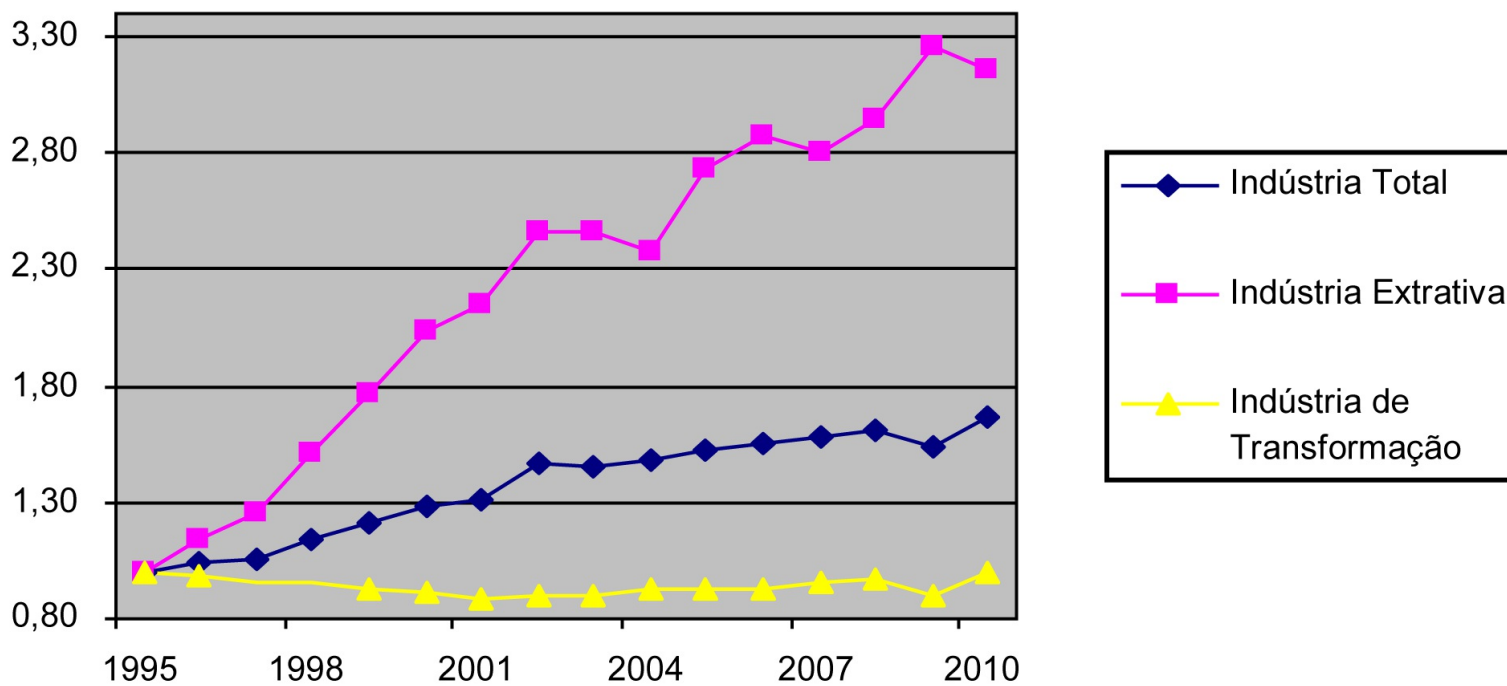


Fonte: Contas Regionais/IBGE.

Nota-se que o maior avanço da economia nacional a partir de 2002 não levou a um movimento de convergência da dinâmica fluminense com a média nacional, fato que se confirma até 2010. Ao contrário do Estado de São Paulo, acentuou-se a diferença de desempenho, justamente na fase de recuperação do mercado interno brasileiro entre 2004 e 2008. Por conseguinte, verificou-se uma nova perda da participação relativa da economia fluminense no VAB nacional, chegando ao menor valor (10,6%) de toda série histórica entre 1995 e 2010.

Os resultados só não foram piores graças ao espetacular avanço da atividade petrolífera. É preciso ter claro o equívoco em avaliar a trajetória positiva da indústria total sem ponderações. Como mostra o gráfico 2, considerando o período 1995-2010, o elevado dinamismo da extrativa mineral (mais que triplicou seu tamanho) vem contrastando com o quadro de semi-estagnação da indústria de transformação.

Gráfico 2
Evolução da produção física da indústria fluminense, 1995-2010 (1995=1)



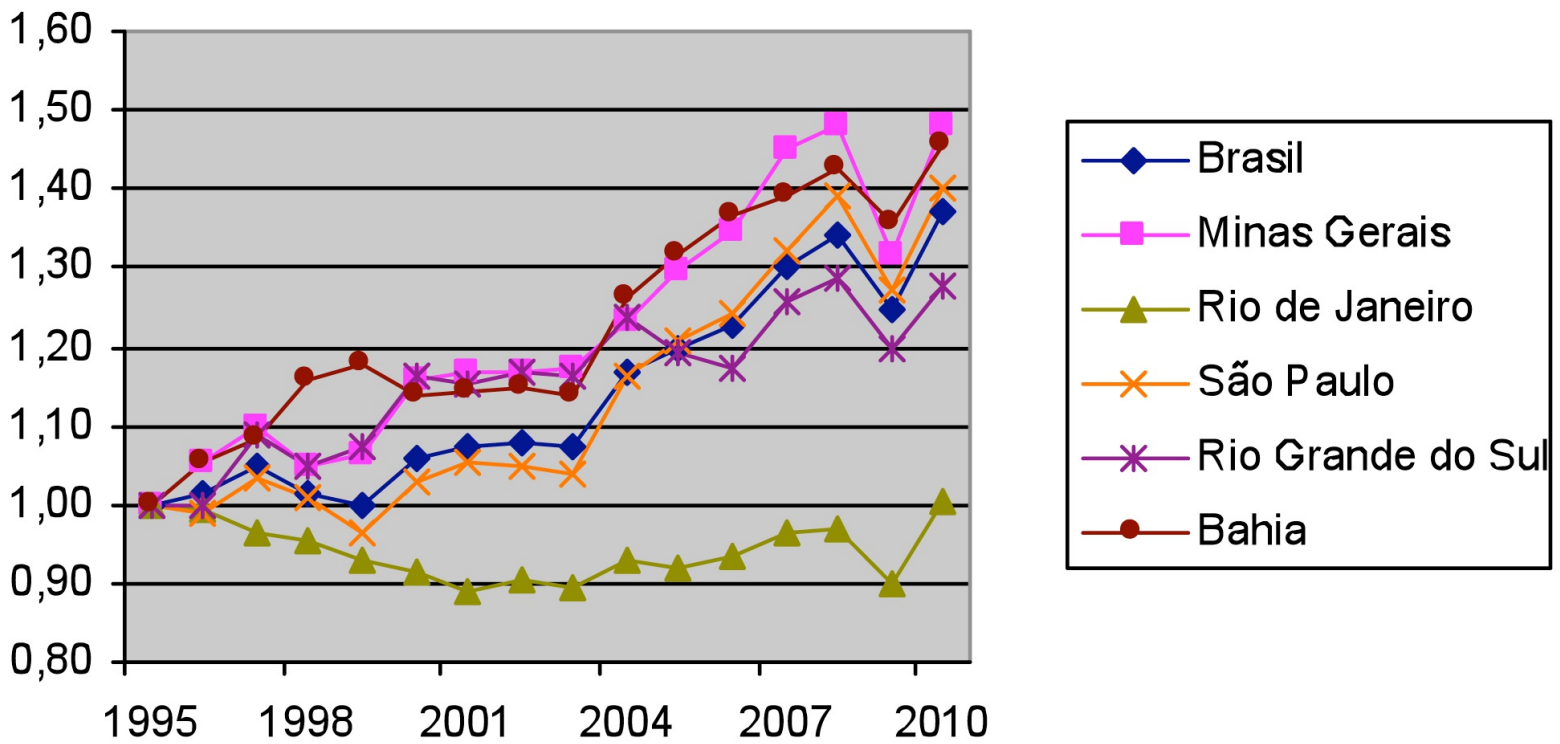
Fonte: PIM-PF/IBGE.

Apesar da indústria de transformação ainda representar em torno de 10,0% da economia estadual, esse descolamento revela uma dinâmica econômica muito dependente do aproveitamento de recursos minerais. Por conseguinte, demonstra estar aproveitando de maneira restrita as vantagens competitivas já reveladas e aponta indícios de uma desindustrialização relativa. Esse processo possui dimensão nacional, e, sendo a base industrial fluminense uma das principais do país, não está livre de sofrer grande parte de seus efeitos deletérios. Conforme gráfico 3, comparando com as principais bases industriais regionais do país no período 1995-2010, é evidente a diferença de crescimento da produção física, revelando o pior desempenho fluminense.

Nota-se que apenas poucas atividades industriais exibiram dinamismo relevante, demonstrando a falta de elementos de impulsão recíproca, que permitissem um poder de arrasto capaz de melhorar o desempenho da indústria de transformação em seu conjunto. Segundo a tabela 1, com exceção da extrativa mineral, os únicos setores que tiveram crescimento da produção física acima da média nacional foram: Refino de petróleo e álcool, Bebidas e Veículos Automotores.

Gráfico 3

Evolução da produção física da indústria de transformação por unidades da federação selecionadas e na média nacional, 1995-2010 (1995=1)



Fonte: PIM-PF/IBGE.

Tabela 1
Taxa de crescimento médio anual de alguns setores industriais para unidades da federação selecionadas e na média nacional, 1995-2010

Setores	Brasil	Minas gerais	Rio de Janeiro	São Paulo	Rio Grande do Sul	Bahia
Alimentos	1.8	7.1	-2.4	0.9	-0.2	-
Bebidas	1.5	-0.9	4.2	1.1	-0.5	-
Têxtil	-0.9	-1.3	-0.4	-0.9	-	-
Refino de petróleo e álcool	1.4	1.1	1.9	0.5	1.7	8.6
Farmacêutica	3.5	-	-5.2	5.1	-	-
Perfumaria, sabões, detergentes e produtos de limpeza	3.2	-	0.2	4.3	-	-
Outros produtos químicos	1.5	5.3	-4.0	2.5	2.2	-
Borracha e plástico	1.0	-	-3.0	1.0	0.1	0.7
Minerais não-metálicos	2.2	1.7	1.7	1.9	-	0.1
Metalurgia básica	2.2	1.2	2.0	1.6	4.5	3.7
Veículos automotores	4.6	4.1	17.5	2.4	8.6	9.4
Indústria de transformação	2.1	2.7	0.0	2.3	1.7	2.5
Indústria extrativa	7.3	3.8	8.0	-	-	-1.0

Fonte: PIM-PF/IBGE.

Cabe ainda assinalar o desempenho da Construção Civil. Houve uma expansão mais acentuada de seu VAB na segunda fase do último ciclo de crescimento nacional (2004-2008). Esse processo foi desencadeado com a ampliação do crédito imobiliário e vem sendo sustentado por diversas obras do Programa de Aceleração Econômica-PAC, da Revitalização da região do Porto do Rio, da Copa do Mundo de Futebol (2014), da Olimpíada (2016), do Projeto “Minha Casa, Minha Vida” etc.

Em suma, consideram-se três determinantes fundamentais da expansão industrial fluminense nas últimas décadas:

- Aproveitamento da plataforma de recursos naturais disponíveis, em particular, o desempenho da atividade petrolífera.
- Atração de grandes empreendimentos, sobretudo, para segmentos industriais intensivos em escala. Especificamente, esse impulso reflete seu papel de articulação logística complementado pela prática de “guerra fiscal”.
- Rebatimentos do forte avanço da Construção Civil com o lançamento de diversos projetos imobiliários e a execução de grandes obras de infraestrutura.

É importante assinalar que os três determinantes estão relacionados à reconfiguração da correlação de forças dominantes, o que ocorre em duas direções. Em uma primeira direção, o papel histórico desempenhado pelo Estado no comando da acumulação produtiva estadual vem sendo retomado. Por exemplo, grande parte do “sucesso” da atividade petrolífera se deve à liderança de uma estatal: Petrobras. Além disso, destaque-se o aumento recente dos investimentos federais no Estado do Rio de Janeiro, especialmente, em grandes obras de infraestrutura. Isso sem contar os incentivos públicos para o impulso do mercado da Construção Civil.

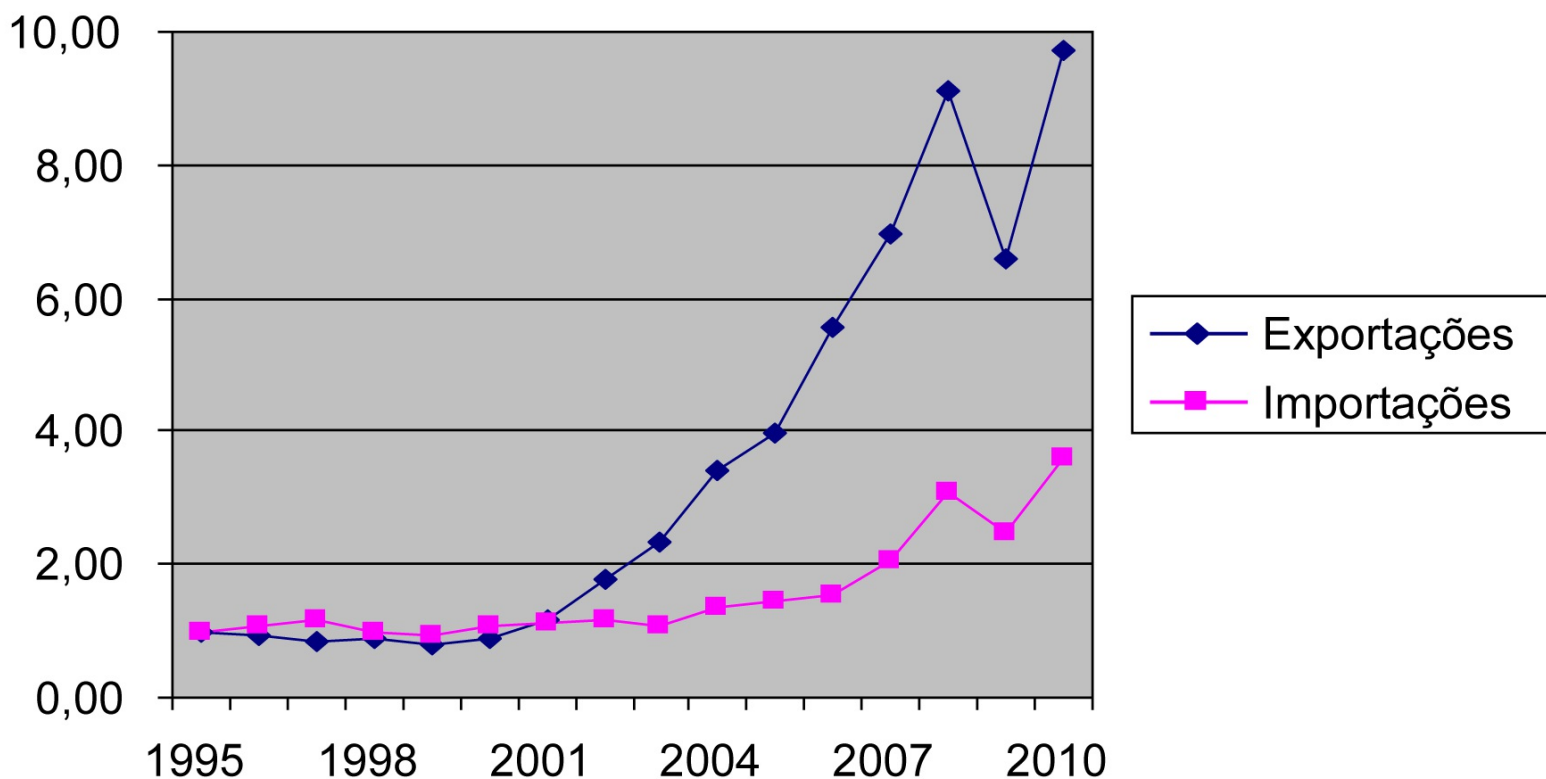
Em uma segunda direção, vem ocorrendo de forma inédita a atuação mais destacada de empresas transnacionais na economia fluminense. Por exemplo, esse interesse externo é um desdobramento direto do “sucesso” da atividade petrolífera, levando a uma disputa por contratos de fornecimento e compartilhamento do desenvolvimento tecnológico. Além disso, as vantagens logísticas somadas à entrada na “guerra fiscal” afetam a avaliação dos investidores estrangeiros na decisão sobre a localização dos grandes empreendimentos. Por fim, uma série de megaeventos cria diferenciais competitivos que reforçam os ganhos de atratividade.

Até o momento, seus resultados positivos ficaram represados, porque, no geral, a indústria de transformação fluminense permaneceu fragilizada. Ao invés de gozar de uma “inflexão econômica positiva”, o que se revelou realmente foram os efeitos regionais de um processo de desindustrialização em nível nacional. Nesse contexto, há uma brecha aberta para a expansão de atividades associadas à tendência recente de especialização da estrutura produtiva e reprimarização da pauta exportadora. Como se mostrará ao final dessa seção e na seção seguinte, a ocorrência de ambos os movimentos é verificada na economia do Estado do Rio de Janeiro e, por essa razão, seus elementos de dinamização podem ser considerados desdobramentos da crise estrutural brasileira, ao invés de sinais de resistência às adversidades recorrentes.

Quanto à reprimarização da pauta exportadora, cabe serem discutidas as condições que permitiram aumentar o peso da demanda internacional na determinação da dinâmica econômica fluminense. Ressalta-se que isso é um fato inédito, pois historicamente era baixa sua inserção externa. Conforme o gráfico 4, vem ocorrendo sucessivos recordes do valor exportado desde o início da década de 2000 (excetuando 2009). Isso demonstra que se “engatou” no *boom* das exportações brasileiras, particularmente, a partir de 2002.

Gráfico 4

Evolução dos valores, exportado e importado, no Estado do Rio de Janeiro (1995=1)



Fonte: SECEX/MDIC.

Nota-se também que as importações, embora em menor proporção, exibem uma expansão crescente no mesmo período. Esse último aspecto sugere que a economia do Estado do Rio de Janeiro foi um dos canais de transmissão da pressão importadora que acompanhou a recuperação do mercado interno nacional entre 2004 e 2008. Em 2010, quase metade de sua pauta importadora é composta de bens de capital (21.2%) e insumos industriais (24.6%). Em outras palavras, refere-se a materiais demandados pela atividade produtiva no país, em particular, pelos grandes projetos de investimento em implantação no próprio Estado do Rio de Janeiro.

Mesmo com o aumento das importações, sua balança comercial externa continuou a apresentar consideráveis superávits nos últimos anos. Sua participação nas exportações nacionais mais que dobrou entre 1995 e 2010, passando de 4.4% para 9.9%. No entanto, é preciso ter claro que isso se deve a um estreitamento de sua pauta exportadora. Conforme tabela 2, no período do último ciclo de crescimento brasileiro, as únicas atividades que aumentaram sua participação de maneira significativa foram: extração de petróleo e serviços relacionados (expansão de 66.9%) e veículos automotores (expansão de 3.2%).² Além disso, em 2008, observa-se que grande parcela da pauta exportadora é composta por commodities industriais: extração de petróleo e serviços relacionados (66.9%), fabricação de coque e refino de petróleo (6.0%), e metalurgia básica (3.2%).

Tabela 2
Estrutura (%) de exportações fluminense, 2002-2008

Atividades CNAE 1.0	2002	2008	Δ08-02
AGRICULTURA, PECUÁRIA E SERVIÇOS RELACIONADOS	0,0	0,0	-0,2
SILVICULTURA, EXPLORAÇÃO FLORESTAL E SERVIÇOS RELACIONADOS	0,0	0,0	0,0
PESCA, AQUICULTURA E SERVIÇOS RELACIONADOS	0,1	0,0	-0,1
EXTRAÇÃO DE CARVÃO MINERAL	0,0	0,0	0,0
EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO E SERVIÇOS RELACIONADOS	44,8	66,9	66,9
EXTRAÇÃO DE MINERAIS METÁLICOS	0,0	0,1	0,1
EXTRAÇÃO DE MINERAIS NÃO-METÁLICOS	0,0	0,0	-0,6
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS ALIMENTÍCIOS E BEBIDAS	0,9	0,6	-2,9
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DO FUMO	0,2	0,0	-0,1
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS TÊXTEIS	0,7	0,1	-2,0
CONFECÇÃO DE ARTIGOS DO VESTUÁRIO E ACESSÓRIOS	0,4	0,1	-1,4
PREPARAÇÃO DE COUROS E FABRICAÇÃO DE ARTEFATOS	0,2	0,0	-0,5
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE MADEIRA	0,0	0,0	0,0
FABRICAÇÃO DE CELULOSE, PAPEL E PRODUTOS DE PAPEL	0,4	0,2	-0,6
EDIÇÃO, IMPRESSÃO E REPRODUÇÃO DE GRAVAÇÕES	0,1	0,0	-0,2
FABRICAÇÃO DE COQUE, REFINO DE PETRÓLEO	12,2	6,0	-4,4
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS QUÍMICOS	7,6	4,3	-6,6
FABRICAÇÃO DE ARTIGOS DE BORRACHA E PLÁSTICO	1,4	1,6	-1,3
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE MINERAIS NÃO-METÁLICOS	1,7	0,6	-1,3
METALURGIA BÁSICA	14,3	3,2	-41,2
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DE METAL	0,7	1,4	-1,3
FABRICAÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	2,2	1,6	0,1
FABRICAÇÃO DE MÁQ. ESCRITÓRIO	1,1	0,0	-1,3
FABRICAÇÃO DE MÁQUINAS, APARELHOS E MATERIAIS ELÉTRICOS	0,7	0,3	-1,4
FABRICAÇÃO DE MATERIAL ELETRÔNICO E EQUIP. DE COMUNICAÇÕES	0,0	0,0	-0,4
FABRICAÇÃO DE EQUIP. INSTRUMENTAÇÃO	0,7	0,5	-0,7
FABRICAÇÃO E MONT. VEÍCULOS AUTOMOTORES	1,9	3,5	3,2
FABRICAÇÃO DE OUTROS EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE	0,1	3,4	0,2
FABRICAÇÃO DE MÓVEIS E INDÚSTRIAS DIVERSAS	0,5	0,2	-2,6
OUTROS	7,0	5,0	0,7
TOTAL	100,0	100,0	0,0

Apesar das vulnerabilidades apontadas anteriormente, a dinâmica econômica fluminense poderá exibir melhores resultados no futuro próximo já que vem sendo reforçada pela demanda autônoma de grandes projetos de investimento. No entanto, é questionável sua capacidade de gerar um crescimento econômico sustentado. Por um lado, ainda é grande sua dependência da ampliação do mercado interno brasileiro e há um cenário de incertezas sobre a possibilidade de a economia nacional retomar um processo de desenvolvimento acelerado e com maior controle das contas externas.³ Por outro lado, sua maior inserção externa é bastante restrita e, em grande medida, associada aos riscos que envolvem a reprimarização da pauta exportadora.

Nesses termos, o problema estará mais voltado para a qualidade do crescimento econômico, ou seja, a discussão sobre a estrutura necessária para assegurá-lo no longo prazo, com consistente geração de emprego e renda. Para melhor compreensão disso é preciso que se discutam as transformações estruturais em sua indústria e sua reorganização territorial no período recente (em particular, segundo a ótica do papel desempenhado pela região metropolitana). Isso será realizado nas próximas seções.

2. Transformações estruturais na indústria do Estado do Rio de Janeiro

Uma das grandes dificuldades a se enfrentar para o maior desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro é o desconhecimento das contradições de seu padrão de acumulação. Independente da dimensão dos grandes investimentos que vem sendo realizados cabe alertar que esse padrão de acumulação pode estar “corroendo” sua base produtiva, ainda de grande relevância em termos nacionais.

Cabe destacar que não é apenas a parcela da indústria extrativa relacionada à atividade petrolífera que possui relevância nacional. No total da indústria de transformação, o Estado do Rio de Janeiro ainda detinha a terceira maior participação no valor da transformação industrial (VTI) brasileiro em 2007, 7.5%. Como mostra a tabela 3, manteve-se um conjunto expressivo de ramos com 10% ou mais de participação no VTI brasileiro: Bebidas (10.0%), Editorial e Gráfica (14.0%), Farmacêuticos e Veterinários (12.8%), Metalurgia Básica (12.3%), Derivados de Petróleo e Álcool (17.9%), Borracha (11.1%) e Construção Naval (64.6%). Contudo, entre 1996 e 2007, as perdas relativas foram quase em todos os ramos desse conjunto principal, somente se excetuando Derivados de Petróleo e Álcool e Borracha. Além dessas duas atividades, chama atenção o ganho relativo de Veículos Automotores.

Tabela 3

Participação (%) fluminense no VTI nacional segundo Categorias de Uso e classes de gênero, 1996-2007 (Brasil=100%)

	1996	2002	2007
INDÚSTRIA EXTRATIVA	25.4	40.2	39.9
Extração de carvão mineral	-	-	-
Extração de petróleo e gás natural	-	-	75.1
Serviços na extração de petróleo e gás	31.7	-	70.8
Extração de minerais metálicos	0.01	-	-
Extração de minerais não-metálicos	9.1	4.9	6.1
INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO	8.1	7.6	7.5
Bens de Consumo Não Durável:	9.2	6.6	5.4
Produtos alimentícios	4.1	2.5	2.2
Bebidas	14.8	11.0	10.0
Fumo	0.9	0.1	0.5
Têxtil	3.9	3.1	2.3
Vestuário e artefatos de tecido	10.9	8.8	5.8
Mobiliário	3.0	1.9	1.8
Editorial e Gráfica	18.5	18.7	14.0
Diversas	13.8	6.2	4.9
Farmacêuticos e Veterinários	20.8	16.6	12.8
Perfumaria, sabões e velas	11.8	9.4	7.4
Couros, peles e calçados	2.8	1.3	0.9
Bens Intermediários:	10.1	9.4	10.4
Minerais Não-metálicos	7.5	7.3	5.6
Metalúrgica Básica	18.6	15.1	12.3
Produtos de Metal	9.3	6.2	6.3
Derivados de Petróleo e Álcool	13.2	14.4	17.9
Outros Produtos Químicos	8.8	7.3	7.2
Madeira	1.3	0.9	0.5
Papel e Celulose	3.7	1.6	2.6
Borracha	9.9	8.9	11.1
Matérias Plásticas	7.1	5.6	4.1
Reciclagem	15.6	5.4	4.5
Bens Consumo Durável e Bens de Capital:	3.2	5.6	5.2
Máquinas e equipamentos	3.5	3.0	3.8
Máquinas p/ Escrit. e Informática	0.2	38.4	0.8
Equip. Médicos, Automação e Cine-Foto	8.2	10.4	8.8
Material Elétrico e Comunicações	3.8	3.8	2.2
Material Eletrônico	1.0	0.5	2.5
Veículos Automotores	1.1	4.9	5.2
Construção Naval	76.9	81.0	64.6
Outros Equip. Transporte	9.1	4.1	4.5

Em termos de categorias de uso, ao contrário do importante destaque que vem mantendo a produção fluminense de Bens Intermediários (BI) no VTI nacional, observa-se o preocupante retrocesso relativo no grupo de Bens de Consumo Não duráveis (BCND) e a errática evolução no grupo de Bens de Consumo Duráveis, junto com o de Bens de Capital (BCD+BK). Quanto a esse último, cabe ressaltar que, em grande parte esse resultado se deveu à recente desconcentração regional no Brasil da Construção Naval.

Segundo a ótica dos Padrões de Concorrência, o principal destaque é o considerável aumento de participação da produção fluminense de Commodities no VTI nacional. Como mostra a tabela 4, entre 1996 e 2007, seu peso praticamente dobra (passa de 7.8% para 15.2%). Cabe ainda ressaltar um fato inédito: historicamente irrelevante, o grupo de Duráveis e seus Fornecedores vem ganhando expressão nacional, condicionado pelo bom desempenho da produção automobilística.

Tabela 4

Participação (%) fluminense no VTI nacional, segundo Padrões de Concorrência, 1996-2007 (Brasil=100%)

	1996	2002	2007
Commodities	7.8	7.0	15.2
Tradicionais	9.0	7.2	6.0
Difusores de Progresso Técnico	10.5	9.4	7.8
Duráveis e seus Fornecedores	1.0	3.8	4.1

Fonte: PIA/IBGE.

Por ainda manter parcela significativa de sua importância econômica em termos nacionais, poderia parecer precipitado ou exagero apontar a existência de um processo de desindustrialização em curso. Nessa linha de raciocínio, a perda de relevância nacional de alguma atividade deveria ser encarada como a obsolescência esperada da parcela mais tradicional do tecido produtivo ou um mero reflexo da desconcentração econômica regional no Brasil. Por conseguinte, seguindo tal lógica, acabaria por se concluir que “o pior já passou” e a continuidade da crise estrutural brasileira não estaria impedindo, aparentemente, a economia do Estado do Rio de Janeiro de sustentar vantagens estruturais consistentes apesar da maior densidade produtiva de economias vizinhas, como São Paulo e Minas Gerais.

Inversamente, é fundamental se reconhecer o risco presente de gerar uma crescente “estrutura oca”. Isso porque a base industrial fluminense vem perdendo sua histórica diversificação e passou a exibir uma tendência de especialização estrutural no período recente. Como mostra a tabela 5, apenas três setores representam metade da estrutura da indústria de transformação em 2007: Derivados de Petróleo e Álcool, Metalurgia Básica (que inclui Siderurgia), e Outros Produtos Químicos (que inclui Petroquímicos Básicos). Como reflexo do destaque das atividades na base dos complexos

Metal-Mecânico e Químico-Farmacêutico, no mesmo ano, 60.4% se refere à produção de BI.

Tabela 5

Estrutura (%) do VTI da indústria de transformação do Estado do Rio de Janeiro segundo Categorias de Uso e classes de gênero, 1996-2007

	1996	2002	2007
Bens de Consumo Não Durável:	45.9	29.7	23.1
Produtos alimentícios	7.2	4.6	3.8
Bebidas	6.8	4.5	4.5
Fumo	0.1	0.0	0.1
Têxtil	1.7	1.1	0.6
Vestuário e artefatos de tecido	3.2	1.9	1.5
Mobiliário	0.5	0.3	0.3
Editorial e Gráfica	11.7	8.5	5.6
Diversas	1.5	0.6	0.4
Farmacêuticos e Veterinários	9.5	6.1	4.9
Perfumaria, sabões e velas	2.7	1.8	1.3
Couros, peles e calçados	0.8	0.4	0.2
Bens Intermediários:	44.7	52.8	60.4
Minerais Não-metálicos	3.3	4.0	2.4
Metalúrgica Básica	12.9	14.6	13.7
Produtos de Metal	4.6	2.9	3.4
Derivados de Petróleo e Álcool	9.7	19.3	29.4
Outros Produtos Químicos	8.0	7.7	7.0
Madeira	0.2	0.2	0.1
Papel e Celulose	1.8	1.0	1.2
Borracha	1.7	1.4	1.8
Matérias Plásticas	2.5	1.7	1.3
Reciclagem	0.1	0.0	0.1
Bens Consumo Durável e Bens de Capital:	9.5	16.8	16.5
Máquinas e equipamentos	3.1	2.5	3.4
Máquinas p/ Escrit. e Informática	0.1	3.8	0.1
Equip. Médicos, Automação e Cine-Foto	0.9	1.2	1.1
Material Elétrico e Comunicações	1.3	1.1	0.8
Material Eletrônico	0.4	0.2	0.6
Veículos Automotores	1.1	4.9	6.3
Construção Naval	1.8	2.0	3.2
Outros Equip. Transporte	0.8	1.1	1.1

Cabe advertir que o ciclo de crescimento da produção de BI depende da demanda por insumos básicos para a execução de outras atividades econômicas, ou seja, dependente do grau de encadeamentos gerados e da capacidade de impulsão recíproca entre os fluxos de produção. Contudo, a própria tendência de especialização estrutural conduz a uma maior necessidade de efeitos indutores externos à economia fluminense. Ou seja, a produção desses bens caracteriza-se por baixo potencial de dinamismo intra-industrial. Dessa forma, sua dinâmica produtiva fica mais associada à capacidade de resposta ao movimento mais geral da economia nacional e internacional (ainda que as atividades de serviços possam desempenhar um papel contracíclico, eventualmente).

Nos demais grupos por Categorias de Uso, as indústrias automobilística e naval foram as principais responsáveis pelo ganho de participação de BCD+BK. Já a grave retração do grupo de BCND se deve, em grande parte, às perdas relativas em alguns de seus principais segmentos entre 1996 e 2007: Produtos Alimentícios, Vestuário, Editorial e Gráfica, Farmacêutico, Perfumaria, Sabões e Velas (que incluem Cosméticos). Assim, configura-se um debilitamento no grupo industrial que detinha o maior peso na estrutura da indústria de transformação em 1996.

Segundo a ótica dos Padrões de Concorrência, a tabela 6 compara a evolução estrutural no Estado do Rio de Janeiro e no país para o período 1996-2007. Em 1996, a principal diferença era a diminuta expressão de Duráveis e seus Fornecedores, justamente o grupo industrial líder do histórico processo de industrialização brasileiro em sua fase mais avançada. Ao longo do período em análise, esse grupo conseguiu ganhos relativos na estrutura industrial fluminense (em especial, devido à introdução da produção automobilística), embora continue com uma participação bem menor em comparação com a configuração nacional.

Tabela 6

Estrutura do VTI da indústria do Estado do Rio de Janeiro e do Brasil por Padrões de Concorrência, 1996-2007

	1996		2002		2007	
	RJ	BR	RJ	BR	RJ	BR
Commodities	33.4	33.2	42.5	43.1	65.7	43.4
Tradicionalis	46.8	40.7	33.2	32.8	19.1	31.7
Difusores de Progresso Técnico	18.8	14.0	18.9	14.2	10.8	13.8
Duráveis e seus Fornecedores	1.5	12.1	5.3	9.8	4.6	11.1

Em 1996, o perfil fluminense estava mais vinculado a Tradicionais, que ainda representavam quase metade de sua base industrial. Não obstante essa concentração, o Estado do Rio possuía uma participação relativa de Difusores do Progresso Técnico superior àquela encontrada em termos nacionais. Diante da decadência da Construção Naval naquele momento (depois revertida), grande parte desse destaque se devia à Farmacêutica e à produção de Máquinas e Equipamentos. Por essa razão, merece ser ponderado o diagnóstico feito por alguns autores como Natal (2005a), Loureiro (2006) e Urani (2008), segundo o qual a indústria fluminense é vista como historicamente obsoleta e estruturalmente incapaz de se apropriar da ponta tecnológica. Contudo, é inegável a pouca articulação do tecido econômico diante da presença de uma das principais bases acadêmico-científicas do país.

Chama a atenção os movimentos em sentido inverso de Commodities e Tradicionais, tanto no Estado do Rio de Janeiro como no Brasil. Contudo, isso foi bem mais acentuado no caso fluminense. Ao invés de apenas uma reestruturação produtiva diante dos novos fatores de dinamização no contexto regional e urbano, nota-se uma perda da histórica diversificação de seu perfil. Em 2007, quase 2/3 da indústria fluminense já estava concentrada em Commodities.

Ressalta-se que esse fenômeno ganhou maior evidência após 2002, ou seja, quando se inicia o último ciclo de crescimento econômico brasileiro e a trajetória expansiva estadual se acelerou. Na medida em que a economia fluminense avança, a tendência de especialização estrutural se tornou mais gritante. Portanto, aparentes sinais de “sucesso” vêm acompanhados de um rastro de vulnerabilidades potenciais, passíveis de se manifestar ao cessar o surto ou impulso cíclico positivo desencadeado por um conjunto de grandes investimentos. Nesse sentido, a relativa “autonomia” conseguida pela sua produção de commodities industriais, reflete as contradições de seu padrão de acumulação, bem como da problemática nacional e sua respectiva crise estrutural.

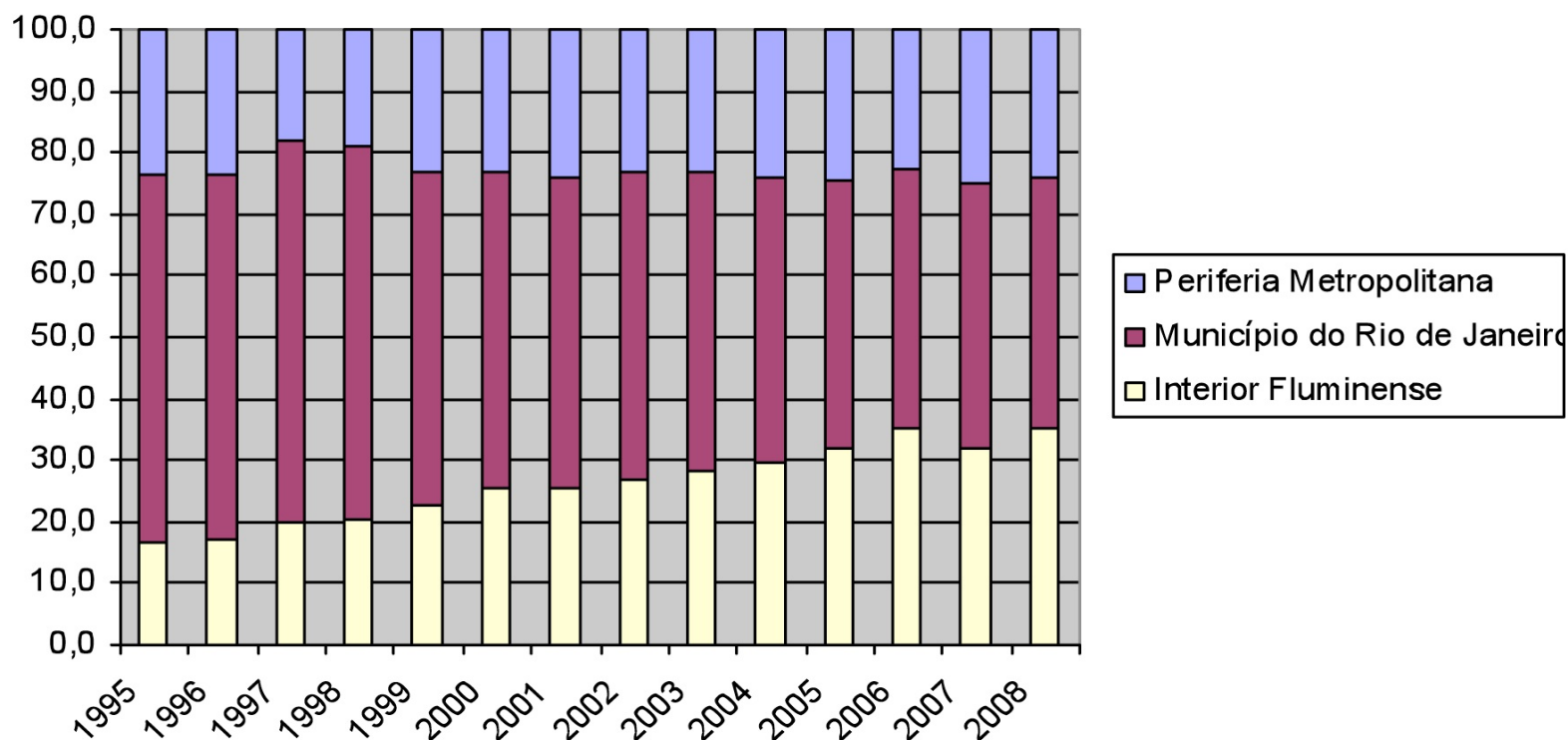
Em suma, a industrialização fluminense se depara com uma encruzilhada: de tender a uma “estrutura oca” que só possui a competitividade em alguns segmentos, porém carente de capacidade dinâmica própria; ou, ao contrário, reverter para uma estrutura coerente, dotada de uma competitividade sistêmica e de um poder de arrasto produtivo. A segunda opção exige decidida intencionalidade e enfrentamento político ousado para que a lógica de decisões não seja baseada somente em iniciativas que visem aproveitar de uma vantagem em particular circunscrita oferecida, mas no planejamento sistemático da articulação econômica, através de políticas públicas que coordenem o investimento na produção e nas condições mais gerais, como na urbanização. Por isso, cabe discutir se a recente reorganização territorial no Estado do Rio de Janeiro vem permitindo uma maior integração socioeconômica.

3. Reorganização territorial fluminense segundo a ótica do papel desempenhado por sua região metropolitana

Os efeitos da crise estrutural brasileira são diferenciados entre as regiões do Estado do Rio de Janeiro. Novas fronteiras de acumulação foram surgindo no interior, à revelia do agravamento do quadro metropolitano e enfraquecimento de sua capacidade indutora. Por conseguinte, passou a ocorrer um aumento do peso do interior na economia estadual. Como mostra o gráfico 5, entre 1995 e 2008, sua participação no VAB estadual passou de 16,9% para 30,3%. É importante notar que esses ganhos relativos foram em detrimento do núcleo metropolitano, o Município do Rio de Janeiro (MRJ). Isso porque a periferia metropolitana continuou sendo um pouco menos que 1/4 do VAB estadual. Além disso, esse movimento de desconcentração econômica regional dentro do Estado do Rio de Janeiro se tornou errático nos últimos anos.

Gráfico 5

Participação (%) do Município do Rio de Janeiro, periferia metropolitana e interior fluminense no VAB da economia do Estado do Rio de Janeiro, 1995-2008



Fonte: Anuários Estatísticos/Fundação CEPERJ para 1995-1998 e PIB Municipal/IBGE para 1999-2008.

Nota: Considera-se Interior Fluminense a parcela do território estadual não contida na RMRJ.

Apesar dessas ressalvas, o mesmo conjunto de autores, defensores de uma suposta “inflexão econômica positiva” enxergaram o limiar da organização de uma promissora rede urbana. Nesses trabalhos, algumas ponderações são realizadas, porém o saldo é reconhecido como positivo diante da suposta profundidade da reconfiguração territorial, o que se caracterizaria pela diminuição

decisiva da “hipertrofia” do Município do Rio de Janeiro e pela geração de maiores oportunidades para a consolidação de polos regionais interioranos.

Interpretações dessa natureza apostaram que se está diante de uma nova regionalização em nível estadual. Esse enquadramento seria pautado por um processo virtuoso de interiorização econômica, no qual ocorre o fim do anterior “isolamento” e da “posição passiva” diante do polo dominante representado pelo MRJ. Apesar de reconhecer que existe uma Questão Regional e Urbana específica para o Estado do Rio de Janeiro e ainda não resolvida, a opção pelo otimismo levou a concluir que:

O que se está aqui (mais que) sugerindo é que as políticas de inspiração neoliberal, no caso do estado do Rio de Janeiro, no que tange à geração de riqueza social, não teriam sido geradoras tão somente de problemas (desemprego etc.), mas também “caminho” (importante) de “pavimentação” da relativa recuperação da economia do estado (Natal e Oliveira, 2007: 45).

Inversamente, cabe enfatizar que o modelo liberal-periférico, ainda vigente no país, não oferece virtudes regionais e atrela aparentes “sucessos” econômicos a um rastro de vulnerabilidades potenciais, como o risco de configurar uma “estrutura oca”. Segundo Silva (2010: 140): “*um processo de “interiorização” não se efetiva somente pelo aumento da participação do interior no produto interno estadual (...), ou seja, os “ganhos” se apresentam mais em termos estatísticos que em termos de ampliação e adensamento urbano-econômico*”.

Diante disso, é preciso ter claro que o Estado do Rio de Janeiro é uma formação socioeconômica problematicamente (des)articulada diante de fatores de inércia resistentes à mudança, logo, precisando ação coordenada para desencadear sinergias mais profundas. Nota-se que o maior peso do interior na economia estadual ficou mais circunscrito ao elevado dinamismo da indústria extrativa. Por essa razão, o Norte Fluminense e as Baixadas Litorâneas foram os espaços sub-regionais que tiveram os ganhos relativos mais expressivos em termos de PIB municipal.

Apesar de suas perdas relativas, o MRJ continua exibindo um peso expressivo na economia fluminense em 2008 (40.8%). No mesmo ano, outras localidades da Região Metropolitana se destacaram também em termos estaduais: Duque de Caxias (9.8%), Niterói (2.8%), Nova Iguaçu (2.6%) e São Gonçalo (2.6%). Chama atenção que esses três municípios representam 73.5% do VAB da periferia metropolitana, o que sugere que se possui um potencial econômico restrito a algumas áreas isoladas no entorno do MRJ. Além disso, entre 1995 e 2008, somente Duque de Caxias e Itaguaí tiveram ganhos relativos. Respectivamente, isso demonstra que o potencial econômico está subaproveitado na maioria daquelas aglomerações destacadas, e vem despontado uma aglomeração na porção oeste candidata a uma contribuição mais significativa na economia fluminense.

A tabela 7 permite a análise da estrutura econômica em escala sub-regional pelo VAB. Contudo, é importante fazer inicialmente algumas considerações metodológicas. Em primeiro lugar, cabe lembrar que a agropecuária tem um peso irrelevante na economia fluminense, em particular, na Região Metropolitana (não representa nem 1.0% de sua estrutura econômica). Por essa razão, ela não será analisada com maior detalhe. Todavia, é preciso ponderar que se trata de uma atividade importante localmente, em especial, para alguns municípios das regiões Noroeste Fluminense, Norte Fluminense e Serrana. Em segundo lugar, o IBGE ainda não divulga separadamente o cálculo do VAB

da indústria de transformação em escala sub-regional e municipal. Somente é divulgado um conjunto composto pelas seguintes variáveis: indústrias extrativas e de transformação (Ind.), serviços industriais de utilidade pública (SIUP) e construção civil (Const. Civil). Apesar de esse conjunto ser chamado de “Indústria” na pesquisa PIB Municipal, deve se advertir sobre sua composição heterogênea e deficiência conceitual.

Tabela 7
Participação (%) de setores selecionados na estrutura do VAB nos municípios da RMRJ e sub-regiões, 1999-2008

	1999			2002			2008		
	Ind.+SIUP+Const.Civil	Serviços ²	Adm. Pública	Ind.+SIUP+Const.Civil	Serviços ²	Adm. Pública	Ind.+SIUP+Const.Civil	Serviços ²	Adm. Pública
Rio de Janeiro (A)	16,6	83,3	15,3	15,9	84,1	16,5	12,1	87,9	17,7
Periferia Metropolitana (B)	18,7	81,0	25,8	18,8	81,0	26,4	25,3	74,5	23,7
Porção Oeste:	16,7	82,6	26,0	15,1	84,3	26,7	10,9	88,6	28,7
Itaguaí	7,4	91,8	13,9	7,9	91,4	13,7	8,1	91,4	13,9
Japeri	10,9	88,4	49,2	11,1	88,1	53,5	9,7	89,9	57,1
Paracambi	15,3	84,1	35,1	16,8	82,5	34,3	8,7	90,8	43,4
Queimados	32,8	67,0	26,0	25,7	74,0	31,7	18,0	81,9	41,5
Seropédica	17,0	81,5	42,1	23,2	75,6	39,1	15,2	83,4	44,8
Porção Norte:	21,9	78,0	26,3	21,5	78,4	25,6	32,2	67,7	20,5
Belford Roxo	21,5	78,5	34,9	21,2	78,7	37,3	21,1	78,9	42,7
Duque de Caxias	31,6	68,4	17,0	29,1	70,9	14,7	44,8	55,2	9,5
Magé	12,7	85,9	36,2	12,3	86,4	39,6	9,6	89,2	43,5
Mesquita ¹	-	-	-	11,1	88,9	40,8	9,9	90,1	42,1
Nilópolis	10,5	89,5	31,6	10,9	89,1	34,4	9,1	90,9	37,0
Nova Iguaçu	13,8	86,1	31,9	14,4	85,5	32,8	12,3	87,6	33,1
São João de Meriti	11,9	88,1	34,0	11,0	88,9	37,0	9,0	91,0	39,6
Porção Leste:	14,2	85,5	24,9	14,8	84,9	27,9	11,9	87,8	30,1
Guapimirim	21,6	77,1	30,9	20,0	78,0	38,1	15,8	82,9	43,4
Itaboraí	15,6	83,9	35,3	17,7	81,9	38,8	12,3	87,3	41,9
Maricá	11,5	87,2	29,4	12,4	86,8	33,7	10,2	89,3	38,5
Niterói	12,0	87,8	18,0	12,7	87,1	19,6	11,6	88,2	21,0
São Gonçalo	16,0	83,6	29,1	16,1	83,6	32,6	12,0	87,7	35,2
Tanguá	15,7	83,3	42,3	18,8	80,2	42,4	14,8	84,2	49,2
Região Metropolitana (A+B)	17,3	82,6	18,5	16,8	83,1	19,7	17,0	82,9	19,9
Região Noroeste Fluminense	14,5	79,7	31,3	11,3	83,0	35,7	10,7	83,5	35,0
Região Norte Fluminense	47,4	49,7	18,0	65,2	33,2	12,1	79,2	20,3	7,7
Região Serrana	17,7	78,9	24,0	18,4	78,6	25,5	21,9	74,7	24,6
Região das Baixadas Litorâneas	31,9	66,3	23,4	53,1	45,8	18,7	66,6	32,9	13,6
Região do Médio Paraíba	40,8	58,2	16,8	42,5	56,6	17,0	41,0	58,4	15,9
Região Centro-Sul Fluminense	16,3	80,5	26,9	13,8	83,1	31,6	12,3	84,8	30,8
Região da Costa Verde	26,7	71,8	22,2	31,1	67,5	20,1	39,5	59,5	21,1
Estado	21,0	78,4	19,0	24,3	75,1	19,4	31,6	68,0	17,9

Fonte: PIB Municipal/IBGE.

Nota: (1) Não se dispõem de dados de Mesquita separados de Nova Iguaçu para 1999. (3) Serviços inclui a Administração Pública.

Ciente dos problemas de mensuração do conjunto “Ind.+SIUP+Const.Civil” a partir dos dados divulgados pela pesquisa PIB Municipal, a seguir será realizada inicialmente uma análise da indústria de transformação aberta por Categorias de Uso, a partir de uma outra fonte: o PIB a preços básicos para o ano de 2006, estimado pela Fundação CEPERJ.

Como mostra a tabela 8, as únicas regiões interioranas com destaque maior são: Médio Paraíba (32.8%) e Serrana (4.2%). Afinal, a RMRJ ainda concentra 61.0% do PIB da indústria de transformação estadual, sendo que só o MRJ e Duque de Caxias representam juntos 55.0%. Portanto, fica claro que a base industrial fluminense permaneceu bastante concentrada em poucas áreas, sendo que sua dinâmica na periferia da RMRJ ficou restrita a um pequeno número de municípios nas porções

norte e leste.

Tabela 8

Participação (%) de municípios da RMRJ e sub-regiões no PIB da indústria de transformação fluminense por Categorias de Uso, 2006

	BCND	BI	BCD+BK	Total
Rio de Janeiro (A)	72.7	21.8	22.3	33.6
Periferia Metropolitana (B)	11.9	36.2	13.2	27.4
Porção Oeste:	0.3	0.2	0.1	0.2
Itaguaí	0.0	0.0	0.1	0.0
Japeri	0.0	0.0	0.0	0.0
Paracambi	0.1	0.0	0.0	0.0
Queimados	0.0	0.1	0.1	0.1
Seropédica	0.1	0.0	0.0	0.0
Porção Norte:	8.4	35.0	3.4	24.5
Belford Roxo	1.4	2.1	0.0	1.7
Duque de Caxias	2.8	32.5	2.1	21.4
Magé	0.2	0.0	0.0	0.1
Mesquita	0.1	0.0	0.1	0.0
Nilópolis	0.2	0.0	0.1	0.1
Nova Iguaçu	3.4	0.2	1.1	1.1
São João de Meriti	0.4	0.1	0.0	0.2
Porção Leste:	3.2	1.1	9.7	2.8
Guapimirim	0.0	0.0	0.0	0.0
Itaboraí	0.1	0.1	0.0	0.1
Maricá	0.1	0.0	0.0	0.0
Niterói	0.2	0.2	9.4	1.5
São Gonçalo	2.7	0.7	0.2	1.1
Tanguá	0.0	0.0	0.0	0.0
Região Metropolitana (A+B)	84.5	58.1	35.6	61.0
Região Noroeste Fluminense	0.9	0.2	0.3	0.3
Região Norte Fluminense	2.1	0.2	0.9	0.8
Região Serrana	5.4	0.4	18.9	4.2
Região das Baixadas Litorâneas	2.1	0.0	0.0	0.5
Região do Médio Paraíba	3.7	40.9	44.1	32.8
Região Centro-Sul Fluminense	1.2	0.1	0.2	0.4
Região da Costa Verde	0.0	0.0	0.0	0.0
Estado	100.0	100.0	100.0	100.0

Nesse contexto, chama atenção a relevância que ainda possui a base industrial carioca. Por conseguinte, devem ser contestadas interpretações que criticam o processo de industrialização no MRJ como fruto de um modelo próprio que se tornou ultrapassado ou reflexo de alguma “vocação” perdida. Por exemplo, a tese sobre uma “ascensão” e “queda” de um modelo de industrializa o centralizado no MRJ (Oliveira, 2008), bem como a aposta que são resta para a economia carioca uma especializa o em atividades de Serviço (Urani, 2008).

Segundo Osório (2010): *“ao ser analisado o peso do emprego, por setor de atividade, na cidade do Rio de Janeiro, verifica-se uma participa o ainda significativa da atividade industrial na gera o de empregos, principalmente nas áreas de Planejamento 3 e 5”*. Além dessas áreas de planejamento citadas, destaque-se também a atividade industrial nas regiões administrativas de São Cristóvão (AP-1) e Jacarepaguá (AP-4). Portanto, não se desconsidera que a base industrial carioca sofreu forte regressão nas últimas décadas, mas   um equívoco condená-la como uma estrutura débil, fadada   obsolescência e reiterada “fuga” de indústrias. Inclusive, novos empreendimentos de porte estão se instalando em uma área conurbada com Itaguaí.

Em termos de estrutura,   importante notar a rela o entre a configura o das principais bases industriais regionais e a tendência de especializa o em termos estaduais apontada nas se es anteriores. Segundo a tabela 9, os dois principais espaços industriais possuem uma estrutura mais concentrada em BI, que corresponde a 60.0% da indústria de transforma o do RMRJ e a 78.5% da indústria de transforma o do Médio Paraíba. Quanto   RMRJ, isso se deve mais   periferia metropolitana, em particular,   Belford Roxo, Duque de Caxias e São Gonçalo, diante da sua relevância em termos estaduais (respectivamente, 80.4%, 95.6% e 41.1%). A principal razão   o peso da fabrica o de Produtos Químicos. Embora a base industrial carioca seja mais diversificada, o grupo de BI também se destaca devido   atividade Metalúrgica e a fabrica o de Produtos Químicos.

Esse quadro regional sugere que as condi es estruturais de competitividade que já se reuniu para fortalecer os segmentos na base dos complexos Metal-Mec nico e Químico-Farmacêutico. Contudo, essas condi es não evitaram que se mantivessem ainda esgar ados esses complexos. Embora a crescente especializa o estrutural possa parecer uma forma de reestrutura o necessária para a “inser o competitiva” na economia mundial, revela-se, em escala regional, um processo de desenvolvimento descoordenado, seguindo ao sabor de forças dispersivas.   preciso ter claro que, enquanto um conjunto de movimentos contraditórios se afirma, a desindustrializa o em curso se desdobra em focos isolados de dinamismo, não obstante permita um ciclo de grandes investimentos. Nesses termos, a manifesta o de problemas estruturais se deve, em grande medida, ao tipo de dinamismo particular que integra seu esquema de desenvolvimento capitalista. Sendo assim, enfrentar suas adversidades exige reconhecer que se trata de um estilo de desenvolvimento específico, no qual reside a problemática (des)articula o do sistema econ mico regional.

Estrutura (%) do PIB da indústria de transformação em municípios da RMRJ, sub-regiões e média estadual por Categorias de Uso, 2006

	BCND	BI	BCD+BK
Rio de Janeiro (A)	49.6	41.0	9.4
Periferia Metropolitana (B)	9.9	83.3	6.8
Porção Oeste:	33.1	56.9	9.9
Itaguaí	14.7	50.9	34.3
Japeri	5.1	94.9	0.0
Paracambi	98.9	1.1	0.0
Queimados	8.1	81.8	10.1
Seropédica	79.1	20.8	0.1
Porção Norte:	7.9	90.1	2.0
Belford Roxo	19.5	80.4	0.1
Duque de Caxias	3.0	95.6	1.4
Magé	71.3	18.6	10.1
Mesquita	56.0	15.1	28.9
Nilópolis	72.1	12.7	15.1
Nova Iguaçu	72.5	13.1	14.4
São João de Meriti	61.8	34.5	3.8
Porção Leste:	26.4	24.3	49.4
Guapimirim	31.8	67.2	1.0
Itaboraí	27.5	69.6	2.9
Maricá	78.2	21.8	0.0
Niterói	3.4	8.5	88.1
São Gonçalo	56.1	41.1	2.9
Tanguá	23.8	74.6	1.6
Região Metropolitana (A+B)	31.8	60.0	8.2
Região Noroeste Fluminense	61.6	27.9	10.5
Região Norte Fluminense	64.6	18.8	16.6
Região Serrana	29.7	6.6	63.8
Região das Baixadas Litorâneas	94.1	4.7	1.2
Região do Médio Paraíba	2.6	78.5	18.9
Região Centro-Sul Fluminense	72.1	20.1	7.7
Região da Costa Verde	31.6	3.4	65.0
Estado	22.9	63.0	14.1

Após esse detalhamento sobre a indústria de transformação, cabe ainda tecer algumas considerações a respeito da estrutura econômica como todo. Retornando à tabela 7, é revelador o fraco peso do conjunto “Ind.+SIUP+Const.Civil” em todos os municípios da RMRJ, que continuam mais concentrados em Serviços. Somente em Duque de Caxias e, em menor medida, Belford Roxo, aquele conjunto representou mais de 1/3 das respectivas estruturas econômicas em 2008. Isso sugere o relativo “vazio produtivo” que caracteriza, de um modo geral, a periferia metropolitana: nenhuma concentração industrial se mostra capaz de gerar efeitos indutores expressivos, a ponto de internalizar cadeias produtivas e promover maior integração socioeconômica no território.

Nota-se que o grande peso de Serviços em muitas estruturas econômicas municipais foi devido a uma dependência relevante da Administração Pública. Isso sugere o pouco potencial desses espaços econômicos, como se atesta a pior situação do Noroeste Fluminense e do Centro-Sul Fluminense. Na periferia da RMRJ, quase todos os municípios possuem, no mínimo, 1/3 de sua estrutura econômica representado pela Administração Pública em 2008. As únicas exceções foram Itaguaí, Duque de Caxias e Niterói. Em grande medida, isso se explica pelo primeiro ser uma centralidade econômica em formação para a porção oeste da periferia metropolitana e os dois outros serem já centralidades econômicas destacadas, respectivamente, nas porções norte e leste da periferia metropolitana. Apesar de ainda apresentar uma estrutura econômica débil no período em análise, Itaboraí pode ser considerada uma centralidade potencial para a porção leste. Isso porque vem passando por uma intensa reconfiguração nos últimos anos, com as expectativas que cercam a implantação do COMPERJ pela Petrobras (embora, alerta-se que existem grandes indefinições sobre o projeto).

No geral, é preciso serem encaradas com cautela as “virtudes” desse processo recente de transformações na forma de organização da RMRJ. A tabela 10 apresenta um indicador da densidade econômica e do emprego em 2010, com base na relação Emprego Formal no Setor Privado/População Economicamente Ativa (PIA). Comparando os municípios das periferias das regiões metropolitanas de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, observa-se que quase a totalidade das piores posições se refere à periferia da RMRJ, evidenciando as menores oportunidades de emprego e renda para a população local. Em certa medida, Niterói e Duque de Caxias são exceções, afinal são municípios que possuem já centralidades econômicas mais destacadas. De um modo geral, o resultado sugere que ainda é considerável o descompasso entre o local de residência da população e a localidade dos postos de trabalho de melhor qualidade (formais) em escala metropolitana.

Tabela 10

Ranking do peso do Emprego Formal no setor privado na População Economicamente Ativa (PEA) dos municípios das periferias da RMSP, RMBH e RMRJ., 2010

	Município	Região Metropolitana	Emprego formal no Setor Privado	PIA 2010	Emp. formal Setor Privado/PEA
1	Barueri	RMSP	230 780	204 324	112.9
2	São Caetano do Sul	RMSP	108 009	135 145	79.9
3	Cajamar	RMSP	38 537	53 912	71.5
4	Santana de Parnaíba	RMSP	54 177	92 080	58.8
5	Cotia	RMSP	70 999	170 170	41.7
6	Nova Lima	RMBH	29 268	70 725	41.4
7	São Bernardo do Campo	RMSP	267 629	665 592	40.2
8	Poá	RMSP	32 307	90 376	35.7
9	Niterói	RMRJ	153 719	437 791	35.1
10	Mairiporã	RMSP	12 591	36 772	34.2
11	Contagem	RMBH	176 899	522 788	33.8
12	Diadema	RMSP	105 447	328 851	32.1
13	Betim	RMBH	101 974	319 906	31.9
14	Santo André	RMSP	181 339	595 774	30.4
15	Guarulhos	RMSP	303 740	1 035 020	29.3
16	Arujá	RMSP	18 265	63 388	28.8
17	Caieiras	RMSP	20 957	73 646	28.5
18	Pedro Leopoldo	RMBH	13 542	50 952	26.6
19	Mogi das Cruzes	RMSP	85 940	330 232	26
20	Taboão da Serra	RMSP	52 597	207 749	25.3
21	Osasco	RMSP	143 835	573 866	25.1
22	Lagoa Santa	RMBH	9 877	45 237	21.8
23	Duque de Caxias	RMRJ	158 068	729 964	21.7
24	Santa Isabel	RMSP	8 952	43 147	20.7
25	Ribeirão Pires	RMSP	19 976	98 651	20.2
26	Embú	RMSP	40 818	201 779	20.2
27	Suzano	RMSP	43 657	222 652	19.6
28	Mauá	RMSP	62 327	357 586	17.4
29	Jandira	RMSP	14 728	91 343	16.1
30	Itapeçerica da Serra	RMSP	19 494	128 292	15.2
31	Santa Luzia	RMBH	25 276	171 945	14.7
32	Itapevi	RMSP	23 750	166 184	14.3
33	Vespasiano	RMBH	11 814	87 847	13.4
34	Itaquaquecetuba	RMSP	34 855	266 055	13.1
35	São João de Meriti	RMRJ	48 753	394 891	12.3
36	Itaboraí	RMRJ	22 797	187 087	12.2
37	Ferraz de Vasconcelos	RMSP	16 179	141 379	11.4
38	Nova Iguaçu	RMRJ	77 780	680 963	11.4
39	Carapicuíba	RMSP	35 665	312 726	11.4
40	Sabará	RMBH	11 638	107 785	10.8
41	Nilópolis	RMRJ	14 211	137 435	10.3
42	Franco da Rocha	RMSP	11 562	111 891	10.3
43	Queimados	RMRJ	11 791	116 645	10.1
44	São Gonçalo	RMRJ	87 465	874 806	10
45	Ibirité	RMBH	12 479	133 271	9.4
46	Ribeirão das Neves	RMBH	23 162	248 682	9.3
47	Itaguaí	RMRJ	2 193	23 813	9.2
48	Seropédica	RMRJ	6 089	66 945	9.1
49	Esmeraldas	RMBH	4 218	50 351	8.4
50	Mesquita	RMRJ	12 059	145 109	8.3
51	Magé	RMRJ	13 735	193 058	7.1

Nesses termos, a superação parcial do estigma de “cidade-dormitório” da periferia da RMRJ, não deve impedir que se enfatize o seu relativo “vazio produtivo”. Apesar dos efeitos positivos provocados pela expansão de atividades de serviços, julga-se como um exagero considerá-la isoladamente como um processo virtuoso, capaz de permitir que essa parcela do território ganhe plenamente o *status* de “lugar de trabalho” e logre romper com sua condição de periferia (Lago, 2010). Afinal, as forças polarizadoras que surgiram como alternativas ao núcleo metropolitano ainda não configuraram um território dinâmico em sua totalidade. Como ressaltou Ribeiro (1999: 15): “*a economia metropolitana fluminense vem historicamente apresentando sinais de uma terceirização deformada por não refletir o avanço de uma divisão do trabalho, nem em nível metropolitano e tampouco regional (...)*”.

Esse diagnóstico sobre a falta de maiores nexos regionais nos atuais fatores de dinamização do interior fluminense é semelhante ao que chegaram Ajara (2006), Silva (2010), Ruiz e Pereira (2009) e Lemos *et al.* (2003). Comparando com São Paulo, esse último artigo chamou atenção para a menor competitividade sistêmica do Estado do Rio de Janeiro:

Graças aos efeitos de transbordamento e acessibilidade, as áreas próximas de influência direta do polo de São Paulo possuem vantagens de forte integração industrial intra-regional. Tais vantagens são decorrentes da integração geográfica intersetorial e da escala urbana, capazes de ofertar um amplo espectro de serviços superiores ligados à produção industrial, como infraestrutura de conhecimento, havendo, neste caso, uma efetiva rede de cidades economicamente integradas. No caso do Rio de Janeiro, essas vantagens reveladas de integração produtiva do todo regional são fortemente restringidas, já que suas áreas de influência possuem especializações fragmentadas que não surgem, historicamente, de um transbordamento do lugar central original, o que traz uma grande heterogeneidade intra-regional (Lemos *et al.*, 2003: 698).

Do mesmo modo, Lemos *et al.* (2005) mapearam as áreas industriais mais significativas do país. Quanto ao Estado do Rio de Janeiro, os autores avaliaram que aquela área que é nucleada por sua capital possui um limitado poder de articulação produtiva:

Chama a atenção a pequena extensão geográfica e o tamanho da aglomeração industrial do Rio de Janeiro, já que este ainda cumpre um papel de centralidade urbana para o conjunto do território nacional. Limita-se a sete municípios de sua área metropolitana, incluindo Petrópolis. Com exceção de Duque de Caxias, o tamanho do VTI dos cinco outros municípios é pequeno, muito inferior ao observado para os municípios do entorno metropolitano das aglomerações metropolitanas sulinas. Além disso, seria forçado supor a aglomeração de Volta Redonda, uma extensão geográfica da aglomeração carioca, já que suas composições setoriais não são complementares. Pelo seu nível de complementaridade produtivo-setorial, seria também mais plausível considerar Volta Redonda uma fronteira em expansão do nordeste de São Paulo ao longo da Via Dutra, com possíveis complementaridades à indústria metal-mecânica de São José dos Campos (pp. 350-351).

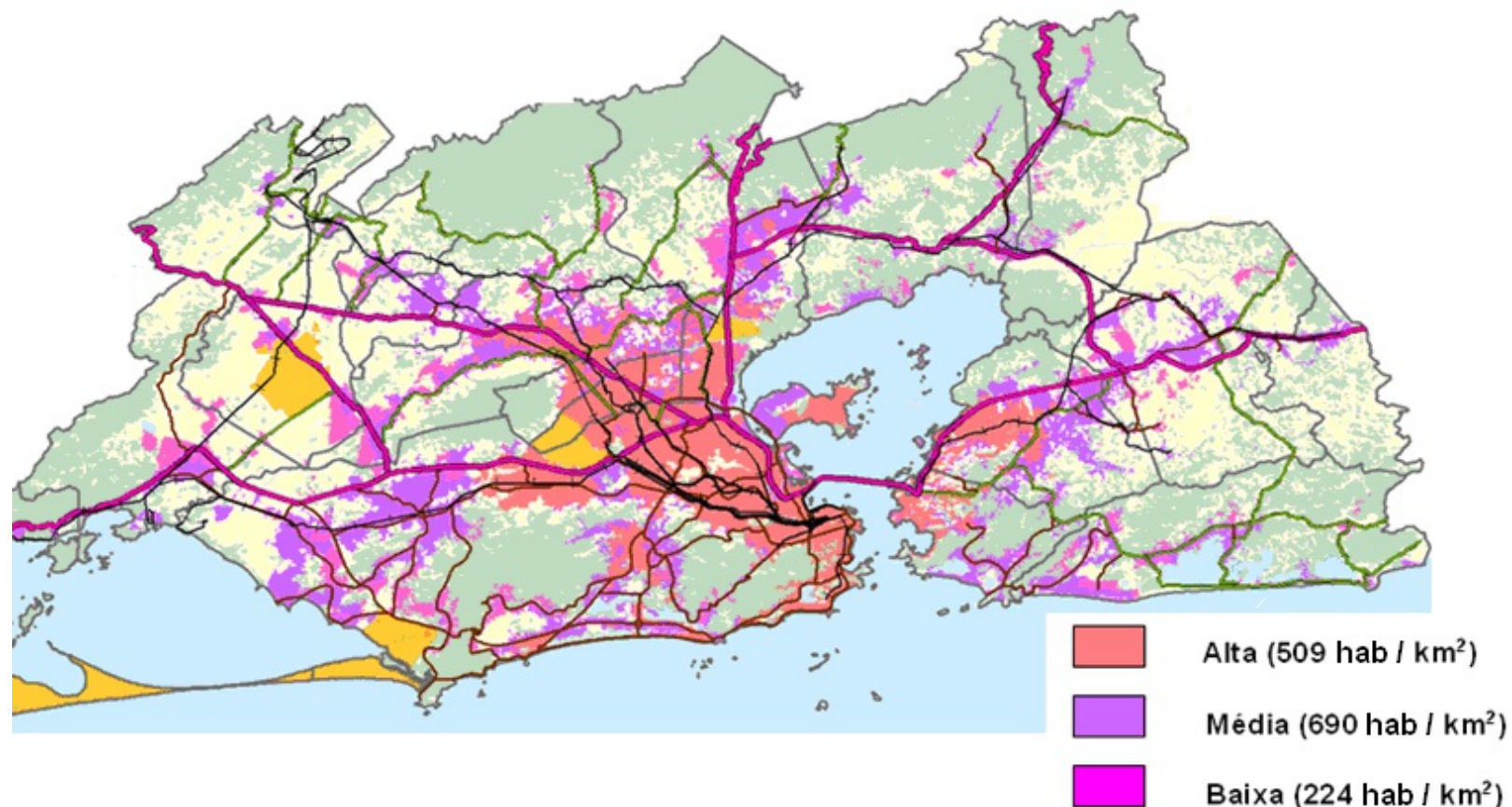
Diante disso, é questionável considerar a expectativa de unificação das malhas urbanas entre as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo em prol de uma Megalópole no Sudeste brasileiro (Urani, 2008).⁴ Essa proposta possui dois equívocos fundamentais. Em primeiro lugar, desconsidera as diferenças entre os espaços de metropolização paulista e fluminense. No Estado São Paulo, ocorreu um espraiamento produtivo para seu interior. Isso configurou uma aglomeração densa e polinucleada sobre uma área que se estende para as regiões de Sorocaba, Campinas, Jundiaí, São

José dos Campos e Baixada Santista. Inversamente, no Estado do Rio de Janeiro a economia do núcleo metropolitano possui relativa independência da situação de sua hinterlândia, a qual lhe é tributária. Essa região não goza de um espraiamento produtivo elevado e ainda dispõe de poucas centralidades alternativas, basicamente restritas às funções urbanas.

Em segundo lugar, os critérios de regionalização dessa suposta megalópole no Sudeste não tratam adequadamente as polarizações existentes, obscurecendo importantes hierarquias e assimetrias históricas no processo de integração e consolidação do mercado interno brasileiro. Essa questão é crucial para o entendimento dos limites estruturais da economia fluminense, em particular, sua condição periférica na divisão inter-regional do trabalho.

Por conseguinte, não cabe o imediatismo de soluções prontas com desatenção à natureza da desindustrialização em curso. Reafirma-se que o cerne da questão reside na problemática (des)articulação do sistema econômico regional. Nesse sentido, é preciso ter claro que a problemática metropolitana é uma dimensão fundamental. Cabe lembrar que a organização histórica das parcelas mais dinâmicas do território fluminense configurou um tecido urbano esgarçado sobre uma fronteira móvel, com contrastes espaciais e sociais acentuados pela limitada divisão do trabalho no contexto regional. Como mostra o mapa 1, esse processo ficou marcado por uma mancha urbana caracterizada por áreas densamente ocupadas, que se alongam, incorporando novas áreas de ocupação, seguindo o trajeto das principais rodovias e ferrovias. Em contraponto, permanecem vazios intercalados por uma ocupação agropastoril geralmente de baixa produtividade.

Mapa 1
Densidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2007



Fonte: Tecnosolo (com base em interpretações de imagens de satélite).

Nota: Espaços em amarelo escuro são áreas institucionais da esfera governamental.

Ao invés do adensamento produtivo, torna-se evidente a força da especulação imobiliária-fundiária conduzindo esse alargamento do perímetro urbano, reproduzindo o quadro de desigualdades sociais em uma escala maior. Por conseguinte, a universalização dos serviços coletivos e infraestruturas essenciais ficam travadas pela expansão desenfreada de áreas centrais expandidas (em grande medida, de forma predatória em termos ambientais). Esse caráter “extensivo” da ocupação territorial se torna mais preocupante ao estar associado a uma tendência de reafirmação do esgarçamento territorial diante de um tecido urbano ainda pouco denso produtivamente, mas com marcada segregação na apropriação e sobrecarga no uso de algumas porções do espaço. É preciso ter claro que continua a ser um grande desafio o fortalecimento de um sistema de forças produtivas a partir da plena consolidação de centralidades como núcleos de complexos logístico-produtivos.

Ao invés de gozar de uma “inflexão econômica positiva”, o período recente é marcado pelo exercício descoordenado de forças poderosas no território fluminense, ocasionando pressão sobre recursos escassos e subutilização de recursos disponíveis. Por conseguinte, as novas fronteiras de acumulação surgem à custa de um rastro de vulnerabilidades potenciais.

Em particular, verificam-se os desdobramentos de um processo de desindustrialização, com o risco de conformar uma estrutura produtiva crescentemente “oca” a partir da tendência à especialização estrutural e reprimarização da pauta exportadora. Cabe lembrar que essa tendência é verificada também em termos nacionais. Por essa razão, os fatores de dinamização econômica presentes no Estado do Rio de Janeiro podem ser considerados desdobramentos da crise estrutural brasileira, ao invés de sinais de resistência às adversidades recorrentes.

No contexto regional e urbano, ao contrário de um processo de interiorização da economia fluminense, ganha evidência o relativo vazio produtivo em diversos espaços periféricos diante da “porosidade” na formação regional das cadeias produtivas. Ao invés da maior integração socioeconômica, tende a se configurar um “território de passagem” de fluxos de cargas transitórias. Isso reflete o exercício de lógicas de acumulação desencontradas que se sobrepõe com pouca interpenetração em um tecido urbano esgarçado. O dinamismo fica resumido a um conjunto disperso de especializações setoriais sem visão de conjunto, pouco capacitado a engendrar coerências e unidade de ações.

Inversamente a esse diagnóstico, expectativas positivas vêm contagiando a sociedade carioca e fluminense nos últimos anos. Desconsiderando a crise estrutural brasileira e a especificidade da desindustrialização em curso, comemora-se apressadamente a possibilidade da economia do Estado do Rio de Janeiro se aproximar do desempenho nacional. Nesse sentido, ganha grande repercussão análises que se limitam às manifestações mais superficiais —a capacidade de crescimento— em lugar de revelar suas limitações estruturais: um desempenho marcado por lógicas desencontradas que se sobrepõem com pouca interpenetração em um tecido urbano esgarçado.

Lembrando Celso Furtado, Brandão afirma que (2012: 2): “*o que distingue os processos de crescimento e desenvolvimento é que o primeiro acaba escondendo interesses e o segundo exige revelá-los e friccioná-los*”. O atual discurso regionalista abandona a nostalgia da época de capital nacional e os ressentimentos passados que sustentavam o reconhecimento do esvaziamento econômico. Isso porque aposta que agora se está liderando um momento de renascimento ou reinvenção de sua trajetória, no qual toda a sociedade é chamada a “somar forças”.

Por conseguinte, busca se consolidar um consenso sobre o rompimento da fase de decadência e o limiar de um novo cenário de grandes oportunidades (Urani e Giambiagi, 2010). Qualquer notícia referente a novos investimentos reacende o otimismo sobre um “momento único” para o resgate do protagonismo, embora com uma natureza diferente. Especificamente, o que está em jogo na postura atual das elites dominantes locais não é a defesa da economia fluminense como epicentro da

retomada de um projeto nacional, mas como uma “marca” competitiva internacional. Nesse sentido, sua preocupação principal não demonstra ser o enfrentamento do subdesenvolvimento, mas sim completar uma transição que responda e dê vazão à transnacionalização do território nos circuitos da globalização financeira e produtiva (enquanto um “polo mundial de negócios”).

Contudo, o atual padrão de acumulação não está conduzindo a uma reestruturação necessária que ative as potencialidades ocultas/latentes e conduza a uma competitividade sistêmica. Ao contrário, aproveita-se de uma brecha aberta para a expansão de atividades associadas à tendência recente de especialização da estrutura produtiva e reprimarização da pauta exportadora em nível nacional.

Ao invés de apostar em suposta “revocação” ou reinvenção do Rio de Janeiro, deve ser buscada a consolidação de complexos logístico-produtivos a partir de novas centralidades econômicas, em particular na periferia metropolitana. O erro na estratégia estadual vigente é a insistência em direcionar os esforços políticos para os efeitos mais aparentes e imediatos sobre as decisões empresariais sem se ater às contradições do padrão de acumulação que sustenta seu processo de crise e recuperação econômica errática.

Bibliografia

- AJARA, C. (2006), “Configurações econômico-espaciais no Estado do Rio de Janeiro”, in J. M. P. S. Oliveira *et al.* (org.), *A ENCE aos 50 anos: um olhar sobre o Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, IBGE, pp. 27-62.
- BRANDÃO, C. A. (2012), “Prefácio”, in R. D. Silva, *Estrutura industrial e desenvolvimento regional no Estado do Rio de Janeiro (1990-2008)* (livro no prelo).
- LAGO, L. C. (2010), “A ‘periferia’ metropolitana como lugar do trabalho: da cidade-dormitório à cidade plena”, in A. M. S. P. Santos *et al.*, *Rio de Janeiro: um olhar socioespacial*, Rio de Janeiro, Grama, pp. 133-153.
- LEMOS, M. B. *et al.* (2003), “A nova configuração regional brasileira e sua geografia econômica”, *Revista de Estudos Econômicos (USP)*, São Paulo, vol. 33, núm. 4, pp. 665-700.
- _____ (2005), “A organização territorial da indústria no Brasil”, in J. Negri e M. S. Salerno (org.), *Inovações, Padrões Tecnológicos e Desempenho das Firms Industriais Brasileiras*, Brasília, IPEA, pp. 325-363.
- MOTA, F. M. (2010), *Inserção externa e território: impactos do comércio exterior na dinâmica regional e urbana no Brasil (1989-2008)*, tese de livre docência, IE-UNICAMP.
- NATAL, J. L. (2005), “Inflexão econômica positiva e dinâmica regional”, in J. L. Natal (org.), *O Estado do Rio de Janeiro pós-1995: dinâmica econômica. Rede urbana e questão social*, Rio de Janeiro, Faperj-Pubblicati, pp. 43-61.
- _____ (2004), *Recuperação Econômica e Desenvolvimento Regional no Estado do Rio de Janeiro: a problemática inflexão econômica pós-1996 e sua ambiguidade espacial. Nova economia*, Belo Horizonte, Cedeplar/UFGM, vol. 14, núm. 3, pp. 71-90.
- _____ e A. Oliveira (2007), “Questão regional, Estado e Desenvolvimento no século xx: ‘olhares’ fluminense a partir dos ‘interesses do Rio’”, in J. L. O. Natal, *Rio discriminado? (pelo Governo Federal)*, Rio de Janeiro, Armazém das Letras, pp. 13-50.
- OLIVEIRA, F. J. G. (2008), *Reestruturação produtiva, território e poder no estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro*, Editora Garamond.

OSORIO, M. (2011), “Características e evolução recente do emprego e da economia carioca e metropolitana”, *Coleção Estudos Cariocas*, Rio de Janeiro, IPP, núm. 2423.

_____ (2008), “Estado do Rio de Janeiro: estagnação e rumos de reversão”, *Jornal dos Economistas*, Rio de Janeiro, CORECON/RJ, núm. 224, pp. 3-5.

_____ (2007), “Estado do Rio de Janeiro: trajetória e perspectivas”, *Revista de Economia Fluminense*, Rio de Janeiro, Fundação CEPERJ, vol. 7, pp. 50-54.

RIBEIRO, L. C. Q. (1999), “Transformações da Estrutura socioespacial: segmentação e polarização na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, *Cadernos Metrópole*, São Paulo, PUC/SP, núm. 1, pp. 13-42.

ROSENDO, R. C. e J. N. P. Britto (2011), *Evolução da Densidade Industrial do Estado do Rio de Janeiro: Análise Comparativa com os Estados do Sudeste Brasileiro-2000-2005*, XXXIX Encontro Nacional de Economia, Foz do Iguaçu, ANPEC.

RUIZ, R. M. e F. B. Pereira (2009), *Estrutura e Dinâmica Espaço-Temporal das Metrôpoles Brasileiras*, Rio de Janeiro, Letra Capital.

SILVA, R. D. (2009), *Estrutura industrial e desenvolvimento regional no Estado do Rio de Janeiro (1990-2008)*, tese de doutorado, Campinas, Instituto de Economia-UNICAMP.

SOBRAL, B. L. B. (2013), *Metrópole do Rio e projeto nacional: uma estratégia de desenvolvimento a partir de complexos e centralidades no território*, Rio de Janeiro, Garamond.

_____ (2010), “O ponto cego no desenvolvimento fluminense: entre a estrutura oca e os complexos produtivos”, *Revista de Economia Fluminense*, Rio de Janeiro, Fundação CEPERJ, vol. 9, pp. 16-19.

_____ (2009), “Limites ao Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro: Aspectos Estruturais de seu Processo de Industrialização no período recente”, *Econômica*, UFF, vol. 11, núm. 2, pp. 133-154.

TAVARES, M. C. (1998), *Acumulação de capital e industrialização no Brasil*, Campinas, Editora do IE-UNICAMP.

URANI, A. (2008), *Trilhas para o Rio*, Rio de Janeiro, Elsevier/Campus.

Notas

[*] Professor da Faculdade de Ciências Econômicas da UERJ e doutor pelo Instituto de Economia da UNICAMP. Autor do livro: *Metrópole do Rio e Projeto Nacional* (2013).<<

[1] Entende-se por industrialização não o mero avanço de setores industriais, mas a consolidação de uma base de acumulação intersetorial ágil e diversificada que possui na maior diferenciação do aparelho produtivo seu motor para alcançar dinamismo próprio. Portanto, refere-se a um processo social impulsionado por uma cadeia complexa de decisões estruturantes e rivalidades estratégicas no processo de constituição de blocos de capital capazes de se autodeterminar, sob movimentos, em diferentes órbitas de valorização. Para maiores detalhes, consultar Tavares (1998).<<

[2] É provável que as exportações da metalurgia básica tenham também uma expansão expressiva nos próximos anos. Isso porque vem ocorrendo a implantação de diversas novas usinas de aços planos voltadas, principalmente, ao atendimento da demanda internacional por produtos semi-acabados (como exemplo, plantas da CSA, WISCO e Ternium).<<

[3] Deve ser vista com cautela as expectativas que supõem um descolamento das adversidades do contexto nacional diante de alguns resultados parciais mais positivos. Sobre essa questão, uma recente Nota Técnica da FIRJAN (n.8/2011) já adotou um franco tom de entusiasmo.<<

[4] Segundo esse autor, “*uma megalópole é comumente definida como uma extensa região urbanizada, pluripolarizada por metrópoles conurbadas; nesse sentido, mais do que uma “megametrópole”, trata-se de uma conurbação de metrópoles*”. Em sua caracterização podia se pensar um território ainda maior em direção a Campos dos Goytacazes (Estado do Rio de Janeiro), Campinas (Estado de São Paulo) e Juiz de Fora (Minas Gerais).<<

CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA E ORGANIZAÇÃO SOCIAL DO TERRITÓRIO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

*Juciano Martins Rodrigues**

Introdução

A infraestrutura de transporte constitui um elemento fundamental na formação e desenvolvimento espacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). A introdução dos bondes puxados por animais e dos trens à vapor, ainda no século XIX, impulsionou as fases iniciais de seu crescimento físico. A expansão dos subúrbios, por sua vez, decorreu, sobretudo, da entrada em operação do transporte de passageiros nos ramais ferroviários. Com isso, núcleos residenciais foram se formando em torno das estações e as ruas adjacentes às vias férreas tornaram-se eixos de acessos aos bairros, atingindo também os municípios vizinhos da região metropolitana. Na primeira metade do século XX, a implantação de um sistema de bondes elétricos contribuiu para moldar seu tecido social à medida que as classes sociais mais altas passaram a ocupar os espaços servidos por esse serviço.

Após os anos 1950, a organização do sistema de transporte passa sofrer importantes transformações, com equivalente impactos socioespaciais, especialmente, a partir de 1960, quando a maioria das viagens passou a ser realizada por ônibus, após a extinção dos serviços de bondes. A primazia desse modo de transporte se manteve até a década de 2000, quando as viagens por automóveis particulares passam a predominar. Aliadas às condições históricas de sua formação espacial, essas mudanças provocaram muitos efeitos sobre as condições de mobilidade urbana, cujo principal exemplo é um aumento no tempo de deslocamento casa-trabalho.

Historicamente, a população da RMRJ, bem como de muitas cidades brasileiras, nunca experimentou condições excepcionais de deslocamento cotidiano, o que permite dizer, em certa medida, que, no caso da mobilidade urbana, há uma crise permanente. Em anos recente, contudo, aparecem evidências de um agravamento dessa crise, o que torna ainda mais relevante as análises sobre as condições de deslocamento cotidiano. Ao mesmo tempo, tais análises devem considerar a

complexidade da questão, incluindo dois elementos principais dessa crise: as raízes históricas dos problemas e sua dimensão urbana intrínseca. Isso significa dizer que, ao discutir a questão da mobilidade urbana no Brasil, deve se levar em conta, em primeiro lugar, o modelo de desenvolvimento econômico experimentado pelo país, que forja, por sua vez, a opção por um determinado modelo de transporte e, em segundo, considerar o tipo de desenvolvimento urbano experimentado, que resulta em um nível elevado de metropolização em um contexto de enormes desigualdades regionais e sociais.

Com efeito, o Brasil, que de fato se consolida como um país metropolitano ao longo de todo o século XX, experimenta, nas últimas décadas, uma situação onde, por um lado, as principais regiões metropolitanas mantêm certa estabilidade demográfica e, por outro, formam-se espaços metropolitanos para além dos tradicionais espaços da urbanização¹ (Ribeiro, Silva e Rodrigues, 2009; Silva e Rodrigues, 2009; Rodrigues, 2011; Moura, 2013). Ademais, apesar de suas diferenças e da certa estabilização do crescimento demográfico, as regiões metropolitanas brasileiras são também espaços que experimentaram importantes mudanças em sua configuração espacial, de modo que é possível identificar uma tendência geral de expansão territorial cuja principal característica é a diminuição da densidade da ocupação do solo e a formação de manchas urbanas mais espalhadas (Rodrigues, 2009).

As principais regiões metropolitanas brasileiras são caracterizadas também pela forte inscrição territorial de sua estrutura social hierarquizada, permitindo dizer que existe um padrão de organização social do território baseado na distribuição/localização dos grupos socioeconômicos na cidade.² Obviamente, essa organização social do território deve ser compreendida a partir das particularidades históricas da formação de cada uma delas. No entanto, é possível apontar, em linhas gerais, que historicamente todas se caracterizaram pela concentração de grupos socioeconômicos de maior poder aquisitivo, localizados principalmente em suas áreas centrais, justamente naqueles locais em que mais se concentram também os recursos coletivos das cidades. Essa situação se expressa no que se convencionou a chamar de modelo núcleo-periferia, como ressaltam Ribeiro e Ribeiro (2014).

Nesse contexto, por conta de três fatores principais, nos principais espaços metropolitanos, a questão da mobilidade urbana aparece com bastante evidência. O primeiro deles é a piora das condições de mobilidade urbana e sua relação direta com o bem-estar das pessoas, evidenciado por trabalhos recentes (Swanen e Pereira, 2013; Ribeiro e Ribeiro, 2013). O segundo porque reforça-se o pressuposto de que os modelos de urbanização e organização socioespacial afetam diretamente as condições de mobilidade (Vasconcellos, 2013; Figueroa, 2005; Rodrigues, 2008); fator que se torna ainda mais relevante a partir das transformações territoriais experimentadas pelas principais cidades do Brasil nas últimas décadas. O terceiro fator refere-se à organização do sistema de mobilidade,³ que sendo um aspecto central da organização socioespacial dos espaços metropolitanos provoca efeitos diversos sobre as condições de vida e de reprodução social, a exemplo das oportunidades no mercado de trabalho (Ribeiro, Rodrigues e Corrêa, 2010; Lago, 2010) e das possibilidades de interação social (Cass, Shove e Urry, 2005).

Em relação a esse terceiro ponto, é importante ressaltar que parte da população de grandes cidades ainda não se insere numa estrutura de oportunidades que lhe garanta maior e melhor acesso aos ativos educacionais, ou a melhores empregos e salários, como tem demonstrado uma série de estudos recentes (Katzman e Ribeiro, 2008; Ribeiro, Rodrigues e Corrêa, 2010; Ribeiro e Koslinski, 2010). Essa estrutura de oportunidades, por sua vez, depende de uma série de mecanismos (Katzman e Retamoso, 2005), entre eles, o nível de desigualdade territorial gerado pela maneira como se distribuem população e o emprego e o modo como se organiza o sistema de mobilidade urbana.⁴

Mas, se, por um lado, a organização do sistema de mobilidade urbana impacta nas condições sociais (Grieco, 2003), por outro, as características socioterritoriais são também fatores determinantes nas diferenças de condições de mobilidade urbana, como vêm sendo destacado por uma série de estudos realizados recentemente tanto no Brasil quanto na América Latina (Figueroa, 2005; Rodrigues, 2008; Swananen e Pereira, 2013; Demoraes *et al.*, 2013).

No caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), a hierarquia dos diferentes grupos sociais formados a partir de características comuns dos indivíduos, como escolaridade e renda, é refletida no espaço urbano, gerando um modelo específico de organização espacial, ou dito de outra maneira, uma organização baseada numa divisão social, onde a “diferenciação das classes sociais é transformada em separações físicas e simbólicas que dificulta a sociabilidade, intensificam a fragmentação das identidades coletivas e a inferiorização de certos segmentos sociais” (Ribeiro, 2004: 32). Logo é razoável supor que, além das condições sociais de indivíduos e família, o local de residência também tem um impacto na mobilidade urbana cotidiana, sobretudo nos deslocamentos casa-trabalho, os quais são mais preponderantes e estruturantes no funcionamento das cidades (Demoraes *et al.*, 2013).

Neste capítulo, pretende-se discutir especificamente a questão da mobilidade urbana na RMRJ partindo de uma questão mais geral: qual a relação entre a divisão social do território e as condições de deslocamento dos grupos sociais geradas pelo atual sistema de mobilidade? Parte-se da hipótese de que, dado um determinado modo de organização do sistema de transporte urbano, a maneira como o território se organiza socialmente (neste caso, a organização social do território da RMRJ) pode produzir efeitos sobre as condições de mobilidade urbana, refletindo, sobretudo, no tempo de deslocamento das pessoas, que passa a variar não apenas segundo suas características individuais e familiares, mas também conforme sua inserção social no território.⁵ Tal hipótese é baseada na ideia de que a divisão social do território, já influenciada pelas ações do Estado, tem influência sobre a distribuição dos benefícios líquidos dessas ações, gerando assim, no caso da mobilidade urbana, uma situação de desigualdade, onde as melhores condições estão localizadas nas áreas de maior concentração da população de maior poder aquisitivo. Essa ideia também se baseia em estudos clássicos sobre essa região metropolitana, que afirmam que a ação do Estado privilegia grupos socioeconômicos de maior poder aquisitivo com os serviços e infraestruturas urbanas que, a princípio, deveriam possuir caráter coletivo, o que pode incluir os serviços e infraestruturas de transporte (Vetter *et al.*, 1981; Abreu, 1976).⁶

O objetivo é explorar essa hipótese relacionando, primeiramente, variáveis individuais e

domiciliares e indicadores do tempo de deslocamento. Posteriormente, relacionar esses mesmos indicadores com a tipologia socioespacial, elaborada com a finalidade de representar a organização social da região metropolitana ou sua divisão social do território (Ribeiro e Ribeiro, 2014). Os indicadores do tempo de viagem diária foram construídos a partir da variável “tempo de deslocamento casa-trabalho”, recentemente incorporada às pesquisas domiciliares do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O texto está dividido em quatro partes, além da introdução e da conclusão. Na primeira delas, trata-se das recentes transformações experimentadas pela região metropolitana do Rio de Janeiro, onde se apresenta, em linhas gerais, um panorama das mudanças demográficas e espaciais ocorridas nas últimas décadas. Mudanças essas que, como se poderá verificar, não foram capazes de romper com uma estrutura urbana fortemente segmentada desse espaço urbano. Na segunda parte se apresenta as principais características do sistema de mobilidade urbana da RMRJ, desde a sua formação até sua situação em anos mais recentes. Esse item também inclui o aumento acelerado da motorização individual, fenômeno considerado essencial para se discutir as condições de deslocamento na RMRJ atualmente. Na terceira parte se analisa objetivamente as condições de mobilidade urbana a partir de indicadores construídos através de dados do Censo 2010. Por fim, na quarta parte se explora a relação entre as condições de mobilidade e a divisão social território a partir da análise dessas condições segundo a tipologia socioespacial.

1. Região Metropolitana do Rio de Janeiro: transformações socioterritoriais recentes

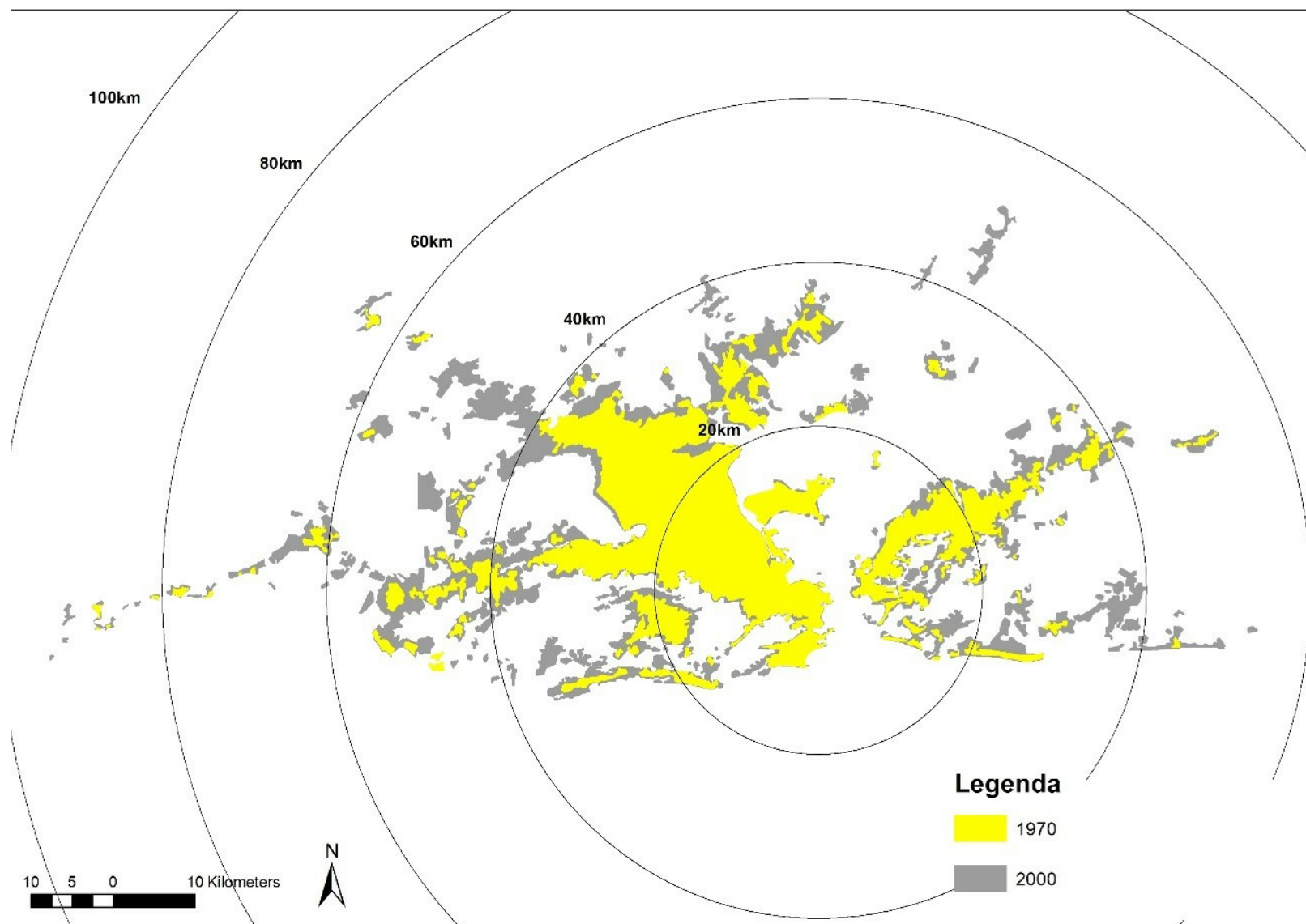
Como no caso das demais RM's brasileiras, a RMRJ também tem passado por expressivas transformações socioterritoriais. Apesar da estabilidade do crescimento demográfico,⁷ uma característica importante se refere às altas taxas de crescimento registradas em suas áreas mais periféricas desde os anos 50 do século XX (Silva, 2012).

Acompanhando esse crescimento, a mancha urbana da RMRJ continua se expandindo em todas as direções, seja “puxada” pelo movimento interno da população ou pela implantação de grandes empreendimentos. Apesar desse processo destaca-se os empreendimentos residenciais para as classes média e alta que impactam sobremaneira na mobilidade, na medida em que seus moradores tornam-se cativos do automóvel para a realização da grande maioria de seus deslocamentos (Vasconcellos, 2013).

Entre a década de 70 e o final da década de 2000, a mancha urbana da RMRJ cresceu 89.4%. Apenas entre as décadas de 1990 e a década de 2000 esse crescimento foi de 29.4%. Essa expansão pode ser mais bem compreendida a partir da observação do mapa 1, que mostra a superposição entre a mancha na década de 1970 e a mancha na década de 2000.

Mapa 1

Rio de Janeiro: Evolução da mancha urbana-Década de 1970- Década de 2000



Fonte: Observatório das Metrôpoles, 2010.

A expansão territorial da RMRJ ocorre, portanto, em direção à periferia, o que, também, reforça a como cidade metropolitana e evidencia uma tendência de crescimento espreado e um modo de expansão baseado na baixa densidade de ocupação do solo.

Esse modo de expansão reforça também uma configuração urbana que é historicamente marcada pela conurbação e por uma descontinuidade da mancha, mas que é definida pela acessibilidade e pela circulação de pessoas e bens econômicos, garantindo um nível de integração metropolitana elevado.⁸ Essa circulação, por sua vez, depende diretamente da localização do emprego e da população e, como destaca Vilaça (1998), da organização do sistema de mobilidade urbana.

Apesar de sua importância, os processos de expansão urbana e de crescimento da periferia ocorridos recentemente não foram ainda capazes de alterar o caráter marcantemente mononuclear de sua organização interna. Evidentemente, acompanhando essas transformações, há alterações na distribuição da população e do emprego, mas não ao ponto de mudar essa importante característica da região metropolitana.

Segundo dados do CEMPRE-IBGE, a RMRJ tinha em 2006 um total de aproximadamente 2.9 milhões de pessoas ocupadas, valor que corresponde exatamente ao número de postos de trabalho ocupados

naquele momento. Desse total, 75% estavam concentrados no município do Rio de Janeiro. Ao se comparar com o ano de 1996 percebe-se uma diminuição, quando o nível de concentração chegava a 80.5%. Ocorre, assim, uma mudança na distribuição do emprego no território metropolitano. Essa redistribuição, por sua vez, possui três características especiais e que torna difícil argumentar que há uma dispersão ou uma desconcentração das atividades econômicas no território metropolitano.

Primeiramente, essa redistribuição se dá de maneira bastante concentrada nos municípios de Duque de Caxias e Niterói. Cada um ganha 1.5 pontos percentuais na participação. No primeiro há um aumento da ordem de 112% no número de pessoas ocupadas. Assim sua participação no tal da RM passa de 3.1% para 4.7% entre 1996 e 2006. Em Niterói há um aumento de 85% no número de pessoas ocupadas, com isso sua participação passa de 4.5% para 6%.

Em segundo lugar, é necessário ressaltar que, embora ocorra uma queda na participação relativa do município do Rio de Janeiro, ocorreu um considerável aumento absoluto, com o número de pessoas ocupadas passando de pouco mais de 1.7 milhão para 2.2 milhões, o que representa um aumento relativo de 29.3%. Isso significa dizer, ainda, que de todos os postos formais de trabalho criados entre 1996 e 2006 na RMRJ, 60.8% foram criados no município do Rio de Janeiro.

Por último, o crescimento ocorre em poucos setores econômicos, descartando a hipótese de uma completa dinamização econômica de determinados municípios. Dos empregos criados na RM, 40.1% se concentra na seção que agrupa as atividades do comércio. Outros 22.8% concentra-se na seção que agrupa atividades relacionadas ao setor imobiliário, de aluguel de máquinas, atividades de informática, pesquisa e desenvolvimento e serviços prestados às empresas. Nos municípios do Rio de Janeiro, Niterói e Duque de Caxias, que juntos são responsáveis por 79.8% do crescimento do emprego na RMRJ, a situação não é diferente. No município do Rio de Janeiro, a seção que agrupa os setores do comércio foi responsável por 42.8%, em Duque de Caxias o mesmo setor contribui com 33.5% no crescimento e em Niterói 24.3%. Nesses três municípios mais da metade do crescimento está concentrado em no máximo 2 setores.

Em relação à população, embora ocorra um crescimento mais acelerado dos municípios mais periféricos, não há grandes mudanças na estrutura da distribuição na RMRJ. A participação do município do Rio de Janeiro no total da população metropolitana, desde 2000, praticamente não se altera. Segundo o Censo 2010 essa participação é de 53.2%; em 2000 era 53.6%.

Assim, nesse contexto de estabilidade geral, ainda se mantém fortemente uma tenência de separação entre emprego e moradia na escala metropolitana. O que interessa destacar, em especial para a discussão das condições de mobilidade, é a grande diferença entre a concentração da população e do emprego no município núcleo. Se por um lado, o município núcleo praticamente divide a população em duas partes iguais com os demais municípios, por outro, continua concentrando $\frac{3}{4}$ dos empregos. O que por si só, na escala metropolitana, é um indicador do descasamento entre local de residência e de trabalho ou, em outras palavras, de uma forte segmentação econômica do espaço metropolitano.

Nenhum outro município, além de Rio de Janeiro e Niterói, participa com mais empregos do que população. Mesmo Duque de Caxias, que experimentou importante crescimento, tem apenas 4.2% do

emprego, enquanto concentra 7.3% da população. Outros municípios também populosos, como São Gonçalo e Nova Iguaçu também não têm pouco peso no total do emprego na RMRJ, o primeiro tem 8.3% da população, mas só 3.5% do emprego; o segundo tem 7.2% da população, mas só 2.9% do emprego.

Há também uma segmentação interna ao município do Rio de Janeiro que, como vimos, abarca 53% da população e 75% dos postos de trabalho. A área central da cidade concentrava, por exemplo, em 2012, 38% de todo o emprego.⁹

Claro que, ao se falar dessa segmentação, não está se afirmando que o modelo centro-periferia permanece intocável, mesmo porque uma série de reflexões vem chamando a atenção para uma complexificação na organização social do território metropolitano (De Mattos, 2002; Rodrigues, 2008; Lago, 2007; Lago, 2008; Silva, 2013). Lago (2010), por exemplo, aponta para “a necessidade de se olhar a dinâmica e a vida metropolitana de forma mais complexa do que a permitida por visões dicotômicas” (Lago, 2010: 189). Considera-se esses processos importantes e reconhece que essa discussão é essencial, o que, entretanto, foge aos objetivos desse texto. O que se quer ressaltar, nesse momento, é que é impossível desconsiderar a marcante segmentação territorial da RMRJ, ainda mais quando se trata das questões relacionadas aos deslocamentos cotidianos, que preponderantemente são do tipo casa-trabalho.

2. O sistema de mobilidade urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

2.1. Aspectos históricos da formação do sistema de mobilidade urbana na RMRJ

A história da RMRJ confunde-se com a evolução de seu sistema de transporte. Uma vasta literatura que trata de sua formação espacial aponta que as linhas de bonde e depois as dos trens suburbanos moldaram inicialmente o espaço metropolitano que se conhece hoje (Duarte, 2003, Abreu, 2009, Guedes, 2009). Os bondes, em especial, desempenharam um papel fundamental na evolução urbana da RMRJ. No século XIX, eles foram, por exemplo, responsáveis pela estruturação de sua área central. Já na virada para o século XX, à medida que estavam relacionados aos investimentos imobiliários, foram os responsáveis pelo desenvolvimento urbano nas direções da Zona Norte e da Zona Sul (Guedes, 2009). Nesse sentido, é possível afirmar que o sistema de transporte —naquele momento baseado no modo sobre trilhos— também foi fundamental para imprimir no território uma divisão social definida também pela acessibilidade. Duarte (2003), ao investigar o papel estruturante do sistema de transporte na RMRJ, sobretudo a partir das transformações ocorridas na década de 1960, aponta que “o espaço urbano carioca e as centralidades existentes em seu interior eram em boa medida explicados pelas possibilidades de deslocamento de pessoas viabilizado pelos transportes sobre trilhos” (Duarte, 2003: 94).

Até 1940, a presença do automóvel era bastante incipiente (Vasconcellos, 2013). Havia ainda uma relevante presença dos bondes, mas já faziam parte do sistema trens e ônibus, esses últimos em menor medida. Nesse período, medidas importantes tomadas pelo Governo Federal começam a moldar a políticas de transporte no Brasil, que perduram até os dias de hoje, e provocaram grandes impactos principalmente nas principais RM's, como o Rio de Janeiro.

A partir de 1950, começa de fato o declínio dos serviços de bonde, quando se inicia a transição para os veículos sobre rodas, nesse instante os ônibus. Em âmbito nacional, é um momento em que ocorre também a municipalização do tema, com a ausência de atuação do Governo Federal. Assim, também com a saída paulatina dos bondes, aumenta-se a oferta dos serviços de ônibus, embora o serviço fosse realizado predominantemente por empreendedores individuais.

Em 1960, como afirma Vasconcellos (2013), a demanda dos bondes no Brasil já apresentava uma queda expressiva, sendo a metade daquela que havia sido registrada em 1950. Nesse instante são criadas as primeiras empresas públicas de ônibus em algumas capitais, entre elas o Rio de Janeiro,

em 1963. Com isso, a demanda dos bondes é, pela primeira vez, superada pela demanda dos ônibus (Barat, 1986). Na cidade, esse serviço desaparece por completo em 1964, mas, como destaca Guedes (2009), somente após quatro anos, ou seja, em 1968, que o número de passageiros transportados por ônibus —serviço que a partir de então passava a predominar— conseguiu superar o volume de passageiros dos bondes no seu auge, em 1944. A partir da década de 1960, também passou a se incentivar direta e indiretamente o uso do automóvel no Brasil, com a relativa queda no preço e sua popularização enquanto “produto da indústria nacional”.¹⁰

Na primeira metade década de 1970, como consequência das mudanças anteriores —com destaque para a completa extinção dos bondes—, os ônibus, de fato, passaram a predominar nos serviços de transporte urbano no Rio de Janeiro. É nesse momento, inclusive, que se implanta a indústria de ônibus no Brasil (Cadaval, 1977). Nos primeiros anos dessa década, a participação do governo federal no setor de mobilidade urbana era praticamente nula (Vasconcellos, 2013), embora no caso do Rio de Janeiro —como também em São Paulo— a situação fosse um pouco diferente, pois o governo federal tinha participação direta na rede ferroviária existente na região metropolitana. No entanto, é uma conjuntura de piora nas condições de mobilidade que faz com que o tratamento dado à mobilidade urbana mude a partir desse instante. E essas mudanças são consequências diretas do crescimento urbano acelerado e da crise do petróleo (Cadaval, 1977). Apesar da entrada do Governo Federal na questão da mobilidade na maioria das regiões metropolitanas, entre elas o Rio de Janeiro, o modo que continuou a prevalecer foi o transporte por ônibus. No final da década de 1970, a população da RMRJ continuava altamente dependente desse tipo de transporte. Segundo Hicks Junior e Seeleberg (1981), 71% das viagens metropolitanas, nessa época, eram realizadas nesse modal.

Mesmo com a instalação do Metrô, o transporte por ônibus passa a prevalecer na RMRJ e, como aponta Vasconcellos (2013), somente em 2005 aparece uma evidência de uma clara transformação estrutural na RMRJ, quando transporte público passa a perder demanda e ocorre uma elevação da motorização individual.

2.2. Características gerais sobre o funcionamento dos transportes na RMRJ em período recente

Os dados mais recentes sobre a situação dos transportes na RMRJ e possibilitam explorar as condições e o funcionamento do sistema de mobilidade no início dos anos 2000, são da pesquisa origem-destino realizada em 2002 e 2003.¹¹ Tais resultados estão publicados no Plano Diretor de Transporte Urbano da RMRJ-PDTU (Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2005) e revelam que, nesse momento, cerca de 19.9 milhões de viagens eram realizadas na RMRJ por diversos motivos e através de todos os modos de transporte.

Apesar da RMRJ contar com os serviços de metrô, trens, barcas, ônibus, bondes e o chamado transporte alternativo,¹² a pesquisa origem-destino revela que, nos anos 2000, ainda persistia um enorme desequilíbrio entre os modais, com a predominância do transporte sobre rodas. Do total de viagens, 57% eram realizadas por intermédio dos ônibus municipais, 14% através dos ônibus intermunicipais e 16.5% por meio de veículos motorizados particulares: automóveis e motocicletas.

Ao captar também o padrão espacial, a pesquisa origem-destino de 2003 mostrava, ainda, que 58% das viagens tinha como origem o município do Rio de Janeiro,¹³ neste caso, evidenciando uma forte e evidente correlação com o tamanho da população, pois os municípios mais populosos, como São Gonçalo, Nova Iguaçu, Duque de Caxias e Niterói, tinham uma participação bem superior em relação aos demais no que diz respeito à origem das viagens na RMRJ.

Com os mesmos dados, o PDTU apresenta também um índice que indica a quantidade de viagens que cada pessoa em média poderia realizar diariamente nos municípios da região metropolitana e em divisões internas denominadas macrozonas.¹⁴ Trata-se, portanto, de uma medida que indica a capacidade de acessibilidade da população na RMRJ e, tratando-se desse quesito, os resultados indicavam uma importante desigualdade entre eles. Rio de Janeiro e Niterói apresentam, por exemplo, os maiores índices, o que se deve, segundo o próprio texto do PDTU, ao fato de serem municípios mais ricos (Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2005). Por outro lado, municípios mais distantes e pobres, como Guapimirim e Tanguá, apresentam as piores posições em relação a esse índice.

Já no interior do território do município do Rio de Janeiro, a análise mostra que a macrozona Barra-Recreio tem o maior índice de mobilidade, seguida da macrozona Sul e do Centro. Segundo o texto “esta situação é decorrente do fato de que a população dessas áreas apresenta, relativamente, maior poder aquisitivo, possibilitando a realização de maior número de viagens, inclusive para o lazer” (Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2005: 18).

Conforme revelam os dados dessa pesquisa, a capacidade de realizar viagens não só varia em relação ao local de residência, mas também em relação a algumas características das pessoas, como idade, escolaridade e renda. Os dados mostram que pessoas, mais escolarizadas e com mais renda possuem uma capacidade maior (Governo do Rio de Janeiro, 2005). No caso da renda, por exemplo,

o índice de mobilidade de quem recebe mais de 20 salários mínimos é quase duas vezes maior do que aqueles que recebem de 5 a 10 salários mínimos.¹⁵

Uma das conclusões importantes do texto do PDTU é a constatação do papel virtuoso desempenhado pelo transporte coletivo no sistema de mobilidade urbana da RMRJ até o início dos anos 2000. Neste caso, comparando-se com a RMRJ, argumenta-se que em outras regiões metropolitanas o modo individual apresenta grande participação e cita-se, inclusive, o caso de São Paulo, onde esse modo estaria se igualando percentualmente ao modo coletivo.

De fato a RMRJ se destaca historicamente pela presença do transporte coletivo no sistema de mobilidade urbana. No entanto, deve-se considerar mudanças que já vinham ocorrendo ao longo dos anos —que são tendências da maioria das RM's— e que provavelmente não foram captadas pela pesquisa origem-destino de 2002-2003. A mais importante delas diz respeito ao aumento acelerado da motorização individual, com um aumento expressivo no número de motocicletas e automóveis e, conseqüentemente, do número de viagens realizada por esses meios.

A pesquisa origem destino também coletou a informação sobre tempo de deslocamento das pessoas e mostrava que as viagens realizadas através dos transportes coletivos, por exemplo, eram 61% mais demoradas do que aquelas realizadas em transporte individual. Além disso, a pesquisa indicava que, dos vinte municípios da RMRJ, oito tinham tempo médio maior do que a média da região metropolitana. Em alguns desses municípios, o tempo de transporte via modo individual chega a ser três vezes superior ao de quem realiza viagem através do transporte coletivo. A situação mais extrema é de Japeri, onde quem utilizava o transporte individual levava, em média, 27.7 minutos, enquanto aqueles que utilizavam o transporte coletivo levava 96.7 minutos.

O conjunto de informações contidos da pesquisa origem-destino da RMRJ, no que diz respeito à situação geral do transporte, é bem completa e oferece um panorama amplo da situação naquele momento. Entretanto não possibilita responder todas as questões relacionadas as condições de mobilidade na RMRJ, principalmente aquelas relacionadas aos impactos das mudanças na estrutura e na dinâmica espacial da região metropolitana verificadas no período posterior a 2003. Ou seja, a partir dessas transformações necessita-se entender que, atualmente, a população da RMRJ não se desloca sobre um território exatamente igual ao de dez ou vinte anos atrás. Logo, consideramos que qualquer abordagem sobre a questão da mobilidade urbana na região metropolitana deve levar em conta tais transformações.

Simultaneamente, não é possível, a partir desses dados, avaliar o crescimento expressivo da motorização privada —tanto o aumento da frota de automóveis quanto de motocicletas— e qual o seu impacto sobre o deslocamento diário da população. Obviamente uma leitura completa dessas mudanças só seria possível através de uma pesquisa OD atualizada. Tal pesquisa já foi realizada em 2010, mas seus resultados ainda não foram disponibilizados publicamente até a conclusão deste capítulo.

2.3. Transformações recentes no sistema de mobilidade urbana na RMRJ e o aumento da motorização individual

Se por um lado os resultados da Pesquisa OD revelavam que, naquele momento, ainda havia uma forte predominância das viagens realizadas através dos ônibus, por outro, começa a aparecer, a partir da metade da década de 2000, sinais de mudanças importantes na organização do sistema de mobilidade, quando o transporte público passa a perder demanda e ocorre uma elevação da motorização individual na RMRJ. Segundo Vasconcellos (2013: 23) “o uso do transporte público cai de 451 para 149 viagens por habitante por ano, ao passo que o uso do automóvel aumentou de 32 para 137 viagens por habitante por ano”.

Essa mudança ocorre no contexto de profundas transformações econômicas, políticas e sociais experimentadas pelo país a partir da década de 1990, e que, diga-se, não foi exclusividade do Brasil. Tais alterações, que segundo Figueroa (2005) se originam no processo de liberalização que, por sua vez, se expressa na abertura econômica, na redução do papel do Estado e na ênfase do papel do mercado na economia, provocaram impactos relevantes nas políticas públicas de transporte. Nessa perspectiva, um dos principais impactos específicos foi a saída do Estado da função de provisão dos serviços de transportes, representada principalmente pela privatização das empresas públicas.

Assim, sobretudo em anos mais recentes, ocorreu um crescimento explosivo no número de automóveis e motocicletas nas ruas. Apesar de apresentar crescimento relativo menor do que as médias nacional e metropolitana, o município do Rio de Janeiro registrou um aumento absoluto considerável no número de automóveis desde 2001.¹⁶ A frota da RMRJ cresceu 73.1%, ou mais de 1.2 milhão de automóveis em termos absolutos. Além disso, ao contrário da maioria das regiões metropolitanas, na RMRJ, as variações anuais continuam crescentes desde 2003. Isso significa que, apesar de ser a região que menos cresce sua população, é uma das poucas que mantém uma tendência ascendente no ritmo crescimento de veículos (Observatório das Metrôpoles, 2013).

Além do aumento expressivo no número de automóveis, ocorreu também um aumento no número de motocicletas, que pelo seu preço e pelas vantagens que seu usuário encontra no tráfego diário, passou a ser a alternativa para muitas pessoas, inclusive para fugir dos enormes congestionamentos os quais estão submetidos os usuários de outros meios, inclusive dos automóveis.¹⁷

Na RMRJ, entre 2001 e 2012, o número de motocicletas multiplicou-se por quatro, passando de pouco mais de 98 mil para 472.5 mil. O crescimento relativo é, inclusive, maior que as médias nacional e metropolitana (Observatório das Metrôpoles, 2013). Segundo Vasconcellos (2008: 131), a motocicleta é um veículo que tem vantagens individuais na forma de custo de operação, facilidade de estacionamento e, principalmente, de tempo de deslocamento. No entanto, a vulnerabilidade e a maior ocorrência de acidentes com motociclistas são as grandes desvantagem social do uso da motocicleta como modo de transporte (Vasconcellos, 2008).¹⁸

Paradoxalmente, apesar da crescente motorização, têm ocorrido tanto um aumento no número de

peças que levam mais tempo no trajeto entre seus locais de residência (mais de uma hora), como do tempo médio de deslocamento na RMRJ (Swanen e Pereira, 2013). Nesse contexto, se em décadas anteriores a posse do automóvel atendeu a um aspecto econômico-ideológico, representado pelo modelo rodoviário, e, ao mesmo tempo, propiciou o aumento da velocidade de deslocamento da classe média, já que este se desloca a uma velocidade bem superior à do ônibus, atualmente verifica-se o esgotamento deste modelo (Rolnik; Klintovitz, 2011: 95).

Nesse contexto, à medida que a motorização individual reforça a ideia de crise da mobilidade urbana, se supõe que a distribuição das viagens segundo o modo de transporte pode ter se alterado em favor do transporte motorizado individual na RMRJ, revertendo a situação que existia no momento da realização da última pesquisa origem-destino divulgada. Por isso, ressalta-se, que é preciso considerar outras informações e dados mais recentes para compreender as atuais condições de mobilidade urbana na RMRJ.

Apesar da complexidade da questão, e da falta de uma pesquisa OD atualizada, o tempo de deslocamento casa-trabalho fornecida pelas pesquisas domiciliares do IBGE pode ser uma *proxy* importante das condições de mobilidade urbana no Brasil e nas suas regiões metropolitanas. Na próxima seção deste texto se analisa as condições de mobilidade urbana na RMRJ, apresentando resumidamente as principais características das pessoas que se deslocam diariamente para trabalhar e, em segundo lugar, explora-se os indicadores elaborados a partir da dessa variável.¹⁹

3. Características gerais das condições de mobilidade urbana na RMRJ em 2010

3.1. Apontamentos metodológicos

Pesquisas domiciliares como Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e o Censo Demográfico, ambas do IBGE, passaram a incluir uma pergunta sobre o tempo de deslocamento casa-trabalho em suas últimas edições. Trata-se, antes de tudo, de uma variável categórica que indica o tempo de deslocamento das pessoas no trajeto entre o lugar que residem e o local do trabalho principal. Refere-se, ainda, ao tempo do trajeto de ida. Essa variável origina-se da pergunta: “qual é o tempo habitual gasto de deslocamento de sua casa até o trabalho?”.

A variável “tempo de deslocamento casa-trabalho” aplica-se somente às pessoas ocupadas na RM, mas não a todas elas. Isso significa dizer que pessoas que trabalham no próprio domicílio não entram nesse cômputo, pois trata-se de indivíduos que simplesmente não se deslocam, realizando suas atividades no próprio lugar de moradia. Além disso, a variável também não se aplica às pessoas que não retornam diariamente do trabalho. Em outras palavras, nem todas as pessoas ocupadas entram nas estatísticas sobre as características desse deslocamento, o que não diminui o potencial dos indicadores construídos a partir dessa variável como *proxy* das condições de mobilidade urbana.

Na análise se utiliza a variável tempo de deslocamento casa-trabalho através de indicadores construídos utilizando as categorias dessa variável, observando os seguintes atributos: sexo, cor ou raça, posse de veículo motorizado para uso particular, categoria ocupacional e contexto social de residência, neste último caso, na análise apresentada no item 4 deste capítulo, utilizaremos a tipologia socioespacial elaborada pelo Observatório das Metrópoles. Os indicadores foram construídos, portanto, a partir do cruzamento dessas características e o percentual de pessoas que levam mais de uma hora no trajeto casa-trabalho e tempo médio de deslocamento.²⁰

3.2. Quem se deslocava na RMRJ em 2010

Os resultados Censo Demográfico 2010 mostram que, aproximadamente, 3.8 milhões de pessoas se deslocavam de casa para o trabalho diariamente na RMRJ. Desse total, 2.2 milhões são homens e 1.6 milhão são mulheres. A grande maioria dessas pessoas, 77.9%, se deslocam no interior do próprio município de residência. Os outros, 22.1% se deslocam diariamente para outros municípios, realizando o que a literatura consolidou como “movimento pendular”.

De todas as pessoas que se deslocam todos os dias, 55.7% residem em domicílios que não possui nenhum tipo de veículo motorizado para uso particular, enquanto o número de pessoas que residem em domicílio que possui automóvel e moto representam, respectivamente, 40.6% e 8.4%; sendo que 3.7% são pessoas que residem em domicílios que possuem apenas moto, enquanto outros 4.8% residem em domicílios que possuem simultaneamente automóveis.

A distribuição geral das pessoas que se deslocam segundo as ocupações mostra que a maioria é de pessoas empregadas em Ocupações Médias, que representam 27.5% do total. Em segundo lugar, com 20.5% estão os Trabalhadores do Secundário, número muito próximo dos Trabalhadores do terciário especializado, que representam 19.9%. Já os trabalhadores do Terciário não-especializado representam 16.6%.²¹

Alguns estudos vêm demonstrando que os indivíduos se diferenciam conforme as condições de mobilidade e que essas condições, como se afirmou anteriormente, são também resultados de características sociais que vão desde o nível individual até o nível dos contextos territoriais de residência. Resta, agora, avançar na relação entre essas a distribuição desigual das condições de deslocamento geradas pelo sistema de mobilidade urbana e as características individuais e a divisão social do território intermediadas pela distância ou o descasamento entre espaços de emprego e de moradia das pessoas, o que se pretende fazer na próxima seção.

3.3. Condições gerais de mobilidade urbana: o tempo de deslocamento na RMRJ

Na RMRJ, em 2010, o percentual de pessoas que realizavam o trajeto casa trabalho com o tempo superior a 1 hora representa 28.4%. Em comparação com as 15 principais regiões metropolitanas do Brasil, a RMRJ é a que possui o maior percentual, superando, inclusive, São Paulo.

Tabela 1

Características das principais regiões metropolitanas e da aglomeração metropolitana de Brasília (2010)

Região Metropolitana	População	n° de automóveis ¹	Taxa de motorização ²	Pessoas que levam mais de 1 hora ³	Tempo médio de deslocamento casa-trabalho
AM Brasília	3.484.689	1.157.721	33,2	18,7	39,3
Belém	2.074.299	260.564	12,6	13,5	35,2
Belo Horizonte	4.819.866	1.618.099	33,6	19,9	41,5
Campinas	2.760.423	1.209.918	43,8	8,2	30,6
Curitiba	3.181.514	1.447.616	45,5	13,9	36,0
Florianópolis	865.602	361.920	41,8	7,8	29,7
Fortaleza	3.568.310	580.527	16,3	11,8	33,8
Goiânia	2.144.613	726.721	33,9	12,5	33,5
Grande Vitória	1.665.554	440.293	26,4	14,7	36,5
Manaus	2.078.677	328.827	15,8	16,1	38,9
Porto Alegre	3.926.248	1.334.960	34,0	11,3	33,5
Recife	3.642.112	640.260	17,6	16,2	38,7
Rio de Janeiro	11.716.363	2.652.960	22,6	28,4	48,5
Salvador	3.527.067	624.661	17,7	19,4	41,5
São Paulo	19.425.653	7.881.929	40,6	28,3	48,8
15 principais regiões metropolitanas	68.880.990	21.266.976	30,9	20,8	42,0

Fonte: Censo Demográfico 2010; Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

Elaboração do autor.

Notas:

¹ Número de automóveis, camionetes e camionetas.

² Número de automóveis, camionetes e camionetas para cada cem pessoas.

³ Percentual de pessoas que levam mais de 1 hora no trajeto casa-trabalho segundo o Censo Demográfico 2010.

Essa situação geral, embora chame a atenção para o quanto a RMRJ se diferencia negativamente, por outro lado, não revela o quadro de desigualdade de condições de mobilidade existente no território metropolitano e, principalmente, a relação dessa desigualdade com as características sociais e o contexto social de residência.

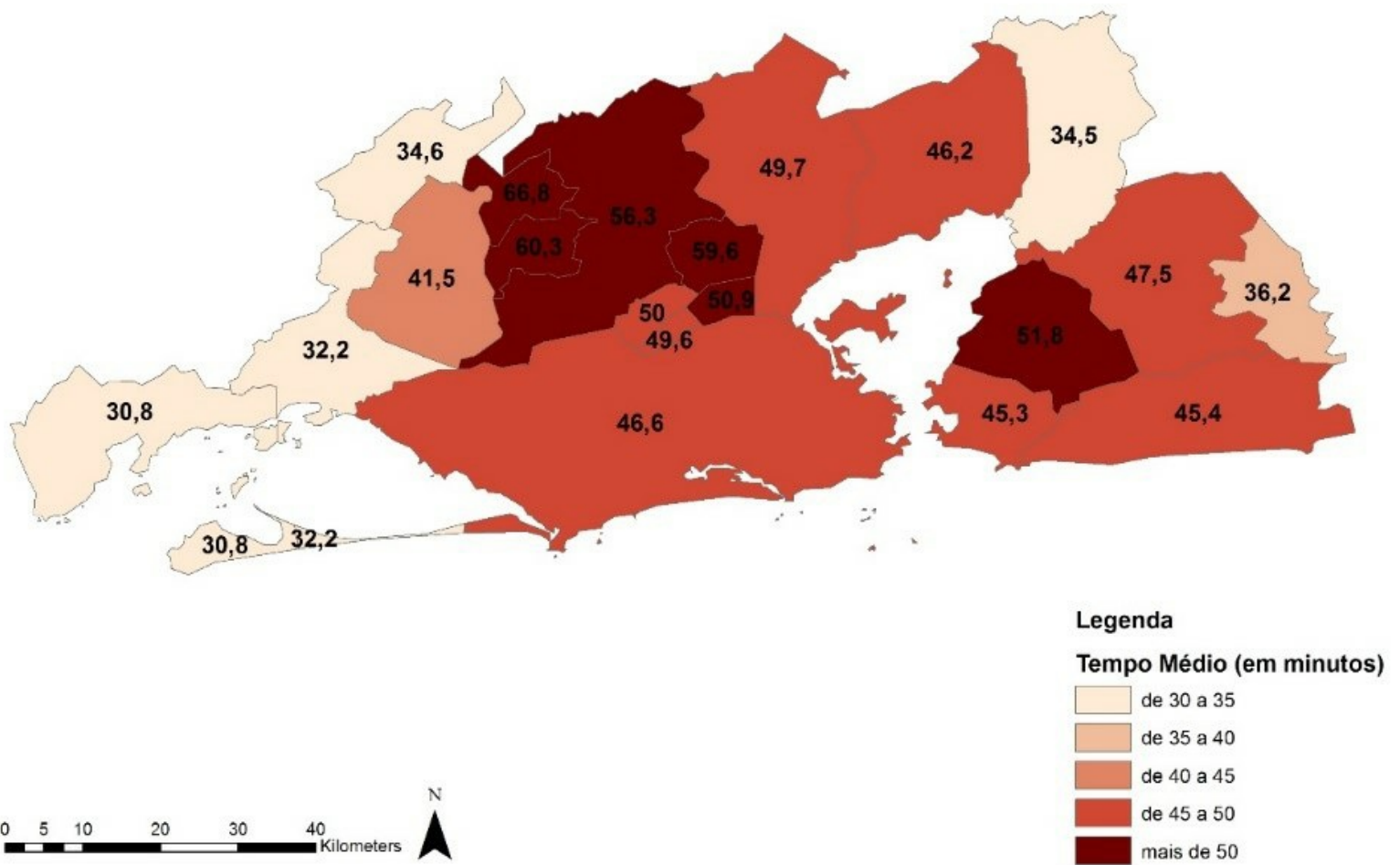
Existe importantes diferenças quanto às condições de mobilidade urbana quando se compara as pessoas segundo o sexo, a cor ou raça ou, ainda, as ocupações. Além disso, as diferenças têm uma clara inscrição territorial, pois são ainda mais visíveis na escala dos municípios. De todos eles, Japeri é o que apresenta o maior tempo médio, em torno de 66.8 minutos. Depois aparece Queimados

com 60.3, com pouca diferença em relação com Belford Roxo, que tem um tempo médio de 59.6 minutos. Numa faixa de tempo médio que varia entre 50 minutos e 56.3 minutos estão os municípios de Mesquita, São João de Meriti, São Gonçalo e Nova Iguaçu. Já Nilópolis, Itaboraí, Rio de Janeiro, Magé, Maricá, Niterói e Seropédica tem tempos médios de deslocamento casa-trabalho que variam entre 41.5 minutos e 49.7 minutos. Os demais municípios, Tanguá, Paracambi, Guapimirim, Itaguaí e Mangaratiba possuem tempos médios de 30 até 36.2 minutos.

A possibilidade de comparação entre os municípios se enriquece ao se observar o mapa 2. É possível perceber que se, por um lado, os municípios com tempo médio mais alto estão próximos geograficamente, por outro, municípios que tem tempos médios intermediários estão geograficamente dispersos. Mais do que isso, a maioria deles, apesar de terem um tempo médio de deslocamento próximo, representa realidades geográficas bem distintas. Como são os exemplos do Rio de Janeiro e Itaboraí. Já aqueles municípios que apresentam tempo médio de deslocamento mais baixo são, na maioria, municípios com baixa integração à dinâmica metropolitana, principalmente em relação ao mercado de trabalho. Neste caso, Itaguaí e Mangaratiba são bons exemplos, pois são municípios que estão localizados no extremo oeste da RMRJ e que possuem mercados trabalho locais, que, possivelmente, amenizam a necessidade de longos deslocamentos.

Mapa 2

RMRJ: Tempo médio de deslocamento casa-trabalho por municípios-2010



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do Censo 2010 do IBGE.

Em se tratando das diferenças entre os sexos, em todos os municípios o tempo médio é maior entre os homens. Além disso, 29.6% dos homens levam mais de 1 hora no trajeto casa-trabalho, enquanto que para as mulheres esse percentual é de 26.9%. Mas há diferenças importantes em alguns municípios, onde o tempo médio dos homens chega a ser ainda maior. Essa situação se verifica em municípios que tem tempo médio geral menor em comparação com a média da RMRJ, como são os casos de Paracambi e Itaguaí, onde, respectivamente, o tempo médio de deslocamento dos homens é 27.5% e 23.1% maior do que o das mulheres. Por outro lado, municípios que tem tempo médio geral mais alto, a diferença entre homens e mulheres é menor. A exemplo de Queimados, Duque de Caxias e Japeri.

Na RMRJ, as pessoas de cor preta levam em média 31.9 minutos no trajeto casa-trabalho, enquanto as pessoas de cor branca levam 26.4 minutos. Como no caso das diferenças por sexo, quando se compara o tempo médio de pretos e brancos nos municípios, há diferenças importantes também entre eles. Chama a atenção, Niterói, município onde o tempo médio de brancos é 38.7% superior ao de pessoas de cor preta ou parda. Essa mesma situação se verifica em Itaguaí e Maricá, mas em menor medida. Por outro lado, na maioria dos municípios o tempo de deslocamento de pretos é superior ao

de brancos. Em Paracambi o tempo médio dos pretos é 46.8% maior. Outros municípios tem o tempo superior à média da RMRJ. São os casos de Tanguá (34.9%), Queimados (33.7%), Duque de Caxias (27.2%) e Itaboraí (23.4%).

Embora pequena, há diferença também quando se compara o tempo médio em relação à posse de veículo automotor no domicílio. O tempo médio de deslocamento casa-trabalho para quem possui apenas moto ou possui automóvel e moto era de, aproximadamente, 44.5 minutos, lembrando que a média da RMRJ é de 48.5 minutos. Já o tempo médio de quem possui apenas automóvel está bem próximo dessa média, e é de 48 minutos. Por outro lado, o tempo de quem não possui veículo no domicílio é de 49.4 minutos, portanto acima da média da RM.

É interessante notar que o fato de possuir automóvel no domicílio, em alguns casos, não garante diretamente melhores condições de deslocamento. Parece que essa é uma situação peculiar do contexto metropolitano, ainda mais especial no caso da RMRJ onde existe um alto nível de separação entre locais de trabalho e moradia, exigindo assim que determinados indivíduos se desloquem por grandes distâncias para que cheguem aos seus locais de trabalho. Há, evidentemente, situações onde tempo médio de deslocamento de quem não possui veículo no domicílio é maior do que daqueles que possuem, confirmando hipótese clássica dos estudos sobre transporte urbano. Por outro lado, existem outras situações em que a posse de veículo —ou demais características individuais— não são suficientes para explicar as diferenças de condição de mobilidade entre as pessoas, sendo necessário considerar, sobretudo, como a situação socioterritorial do município e o contexto social de residência influenciam nessas condições.

Em três municípios da RMRJ o tempo médio daqueles que possuem veículos no domicílio é maior do que daqueles que possuem apenas automóvel quanto do aqueles que possuem automóvel e moto. São os casos dos municípios de Guapimirim, Niterói e Maricá. É importante destacar o caso de Niterói, onde o tempo dos que possuem veículo é 17.4% maior do que o tempo daqueles que não possuem apenas automóvel no domicílio.

Na RMRJ, enquanto os Pequenos Empregadores aparecem com a melhor situação, possuindo um tempo médio de deslocamento de 31 minutos, o que corresponde a um valor 36% menor do que o tempo médio de deslocamento na RMRJ (48.5 minutos), pessoas em Ocupações Médias e Trabalhadores do Terciário Não-especializado apresentam as piores condições, com tempo médio de 52.3 e 51.3 minutos, respectivamente. E o tempo médio das pessoas nessa categoria ainda varia de município para município. Trabalhadores em Ocupações Médias dos municípios de Belford Roxo e Maricá, por exemplo, possuem tempo médio de 60 minutos. Em outros municípios, como Duque de Caxias, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, São Gonçalo e São João de Meriti, os tempos médios de deslocamento das pessoas dessa categoria ocupacional são maiores do que a média da categoria.

No caso dos Trabalhadores do terciário não especializado duas situações extremas chamam a atenção. São os casos de Japeri e Queimados, onde o tempo médio é de 80.4 minutos e 75.5 minutos, respectivamente. No primeiro, o tempo médio das pessoas nessa categoria é 20.3% maior do que a média do município, enquanto que no segundo a diferença é de 25.1%. Por outro lado, há municípios onde o tempo de deslocamento indica melhores condições de deslocamento dos Trabalhadores do

Terciário Não-especializado, sendo o valor menor do que a média dos municípios. Destaca-se, nessa situação, Mangaratiba, Niterói e Maricá, onde o tempo de deslocamento das pessoas dessa categoria é no mínimo 20% menor do que o tempo médio do município como um todo. Uma das razões para isso pode ser a possibilidade de trabalho no interior do território dos próprios municípios, não exigindo, assim, deslocamento a longas distâncias, como afirmado anteriormente.

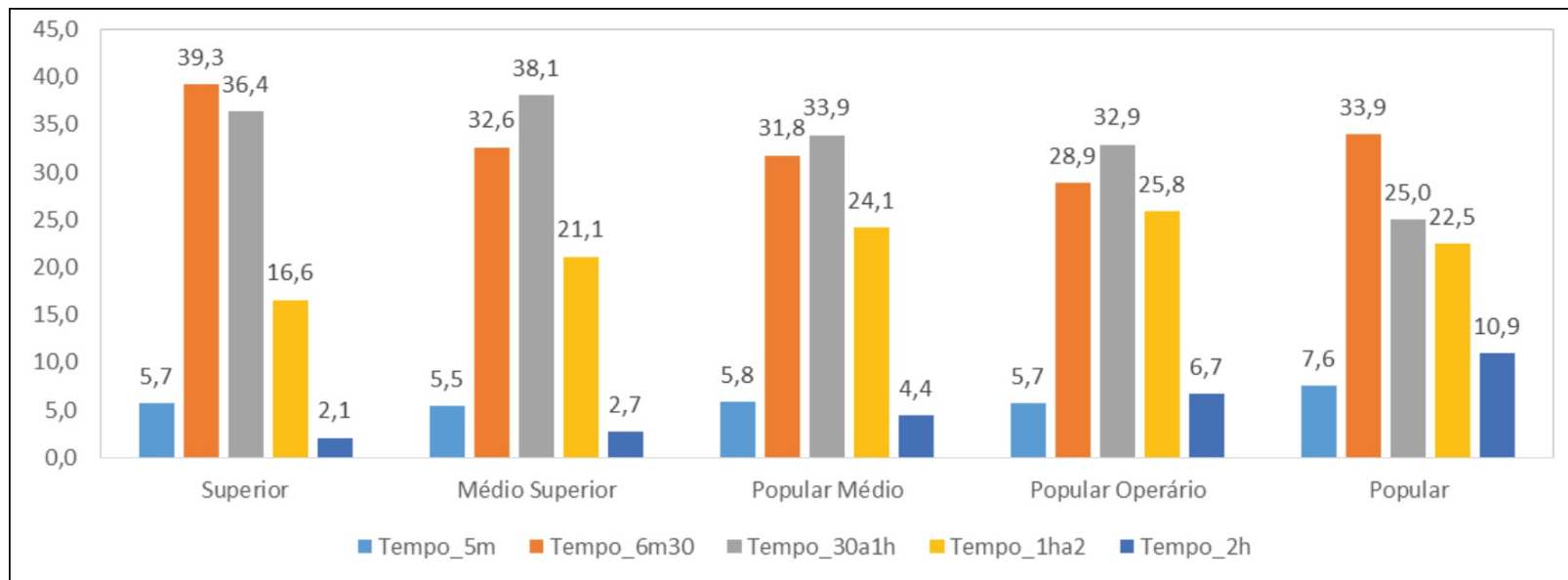
4. Mobilidade Urbana e a organização social do espaço metropolitano: divisão social do território e a força do modelo centro-periferia

Como exposto acima, as diferenças de condições de mobilidade urbana entre as pessoas, em grande medida, podem ser observadas pelos seus atributos individuais, como sexo, cor ou raça, ocupação e também pelo local de residência representado pelo município. Por outro lado, tais diferenças também podem ser observadas em uma representação territorial referente ao contexto social de residência. Nesse caso, considerando como contexto social de residência, aqui apreendido a partir da lógica da divisão social do território, a tipologia socioespacial elaborada pelo Observatório das Metrópoles.

Dessa forma, assume-se que, as diferenças nas condições de mobilidade urbana na RMRJ podem também ser explicadas pela organização social do território. É nítida a diferença de condições de mobilidade entre as áreas da metrópole agrupadas a partir da construção de tipologia socioespacial, como pode ser observado no gráfico 1. O percentual de pessoas que levam mais de 1 hora no deslocamento casa-trabalho (soma das categorias “de 1 hora até 2 horas” e “mais de 2 horas”) no tipo superior é de 18.7%, enquanto que no tipo popular, o percentual é de 33.4%. Marcando, portanto, uma diferença de 14.7%. No tipo médio superior o percentual é de 23.8%, no popular médio 28.5% e no popular operário, mais próximo do popular, 32.5%.

Gráfico 1

RMRJ: Percentual de pessoas por faixa de tempo de deslocamento casa-trabalho segundo os tipos socioespaciais - 2010

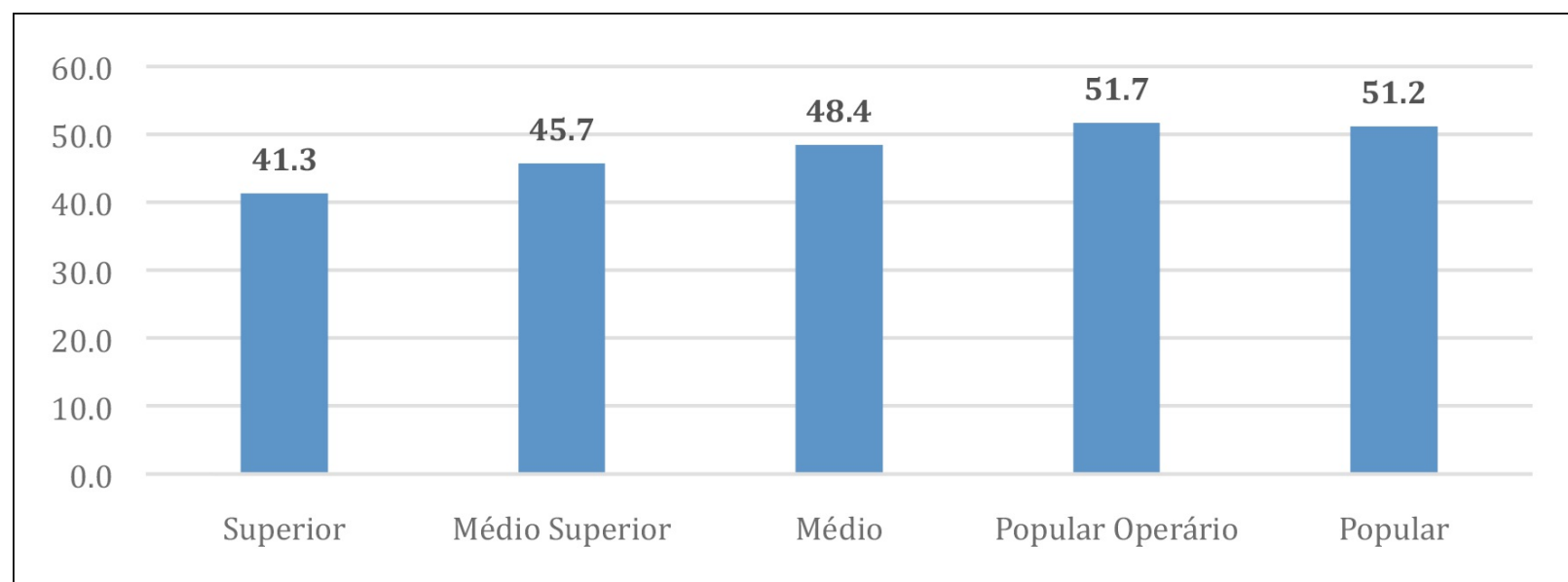


Fonte: Elaborado pelo autor com dados do Censo 2010 do IBGE.

Há, portanto, uma evidência da relação entre o padrão de organização do território da região metropolitana e as condições de mobilidade.

Essas diferenças também aparecem quando comparamos o tempo médio de deslocamento. O tempo médio de deslocamento do tipo popular (51.2 minutos), por exemplo, é 23.9% maior do que o tempo médio do tipo superior (41.3 minutos). Nessa comparação é interessante notar que o tempo médio do tipo popular operário é de 51.7 minutos, sendo assim ligeiramente superior ao do tipo popular. É provável que essa ligeira diferença se explique, por um lado, pela maior presença de pessoas de pessoas nas categorias de até 5 minutos e de 5 minutos até 30 minutos no tipo popular. Essa situação pode ser resultado da presença das favelas nas áreas centrais do município do Rio de Janeiro, já que a maioria delas são classificadas nesse tipo. Isso faz com que o tempo médio desse tipo seja menor. Neste caso, parece haver um evidente efeito positivo da proximidade física ao mercado de trabalho. Já o fato desse mesmo tipo apresentar maior percentual de pessoas quem levam mais de 1 hora, pode ser explicado, por outro lado, pelo maior percentual de pessoas que levam mais de 2 horas no deslocamento casa-trabalho, que nesse tipo, chega a 10.9%.

Gráfico 2
RMRJ: Tempo médio de deslocamento casa-trabalho segundo os tipos socioespaciais - 2010



Fonte: Elaborado pelo autor com dados do Censo 2010 do IBGE.

Os dados mostram, portanto, que existem diferenças marcadas claramente pela divisão social do território observada a partir da tipologia socioespacial. Além dessa desigualdade de condições entre os tipos, é importante destacar as diferenças que ocorrem a partir do tipo de deslocamento categorizados conforme a origem e o destino no território metropolitano, que evidenciam também um efeito da segmentação territorial na escala metropolitana. Para essa análise foram considerados os tipos como: 1. Deslocamento que ocorrem no interior dos municípios (municipais); 2. Deslocamentos que ocorrem da periferia para o núcleo (periferia-núcleo); 3. Deslocamentos que ocorrem do núcleo para periferia (núcleo-periferia); e 4. Deslocamentos que ocorrem entre municípios da periferia (periferia-periferia).

Primeiramente, é possível observar (tabela 2) que as pessoas que se deslocamento diariamente da periferia para o núcleo têm tempo médio é de 73.8 minutos, sendo três vezes maior do que as pessoas que se deslocam no interior do próprio município. Como é possível observar, o tempo médio

de deslocamento periferia-periferia é de 35.2 minutos, quanto que o deslocamento núcleo-periferia se aproxima mais da média da RM, 48.5 minutos.

Tabela 2

Percentual de pessoas por tempo de deslocamento casa-trabalho segundo o tipo de deslocamento metropolitano-2010

Tipo de deslocamento	até 5 minutos	de 5 até 30 minutos	de 30 minutos até 1 hora	mais de 1 hora
Intramunicipal	7.5	39.1	34.0	19.3
periferia-núcleo	0.2	3.5	22.5	73.8
núcleo-periferia	0.3	11.8	39.7	48.2
periferia-periferia	0.5	17.3	47.0	35.2

Fonte: Censo demográfico 2010, IBGE.

Essas diferenças também revelam o quanto as políticas integradas de transporte e que consideram a dimensão metropolitana dos deslocamentos se faz necessária para a RMRJ. Como está se falando dos deslocamento casa-trabalho, trata-se também do reflexo de um mercado de trabalho cada vez mais organizado na escala metropolitana, que exige por sua vez deslocamentos complexos e de longas distâncias, cujos efeitos negativos são agravados pelo descasamento entre locais de moradia e trabalho.

Neste capítulo, procurou-se analisar as condições de mobilidade urbana na RMRJ à luz das transformações gerais e a situação mais atual de sua organização socioespacial. Essa região metropolitana, com seus 20 municípios e mais de 11 milhões de habitantes experimentou, por um lado, mudanças e, por outro, permanências socioterritoriais importantes, alterando profundamente a dinâmica metropolitana. Tais mudanças colocam a necessidade de discutir a clássica dualidade centro/periferia, como modelo de organização socioespacial, sobretudo quando trata-se de observar a divisão social do território considerando a tendência histórica de concentração dos grupos socioeconômicos de maior poder aquisitivo.

Sobre as mudanças socioterritoriais e seus impactos na mobilidade urbana, é preciso apontar, em primeiro lugar que, se, por um lado, a mancha urbana se expande e ocorre uma relativa dispersão populacional, mas o emprego continua concentrado, é possível supor que as distâncias casa-trabalho, no geral, também têm aumentado, impactando diretamente no tempo de deslocamento.

Sob a perspectiva histórica da formação espacial da RMRJ, ao mesmo tempo em que as possibilidades de deslocamento foram fundamentais para moldar o espaço metropolitano, hoje, a organização social do território, marcada pela divisão social e pela segmentação territorial do mercado de trabalho, são determinantes nas condições de deslocamento.

Tais condições, como foi evidenciado ao longo do texto, mantêm estreita relação com características individuais. A exploração dos dados do tempo de deslocamento na RMRJ indica, em primeiro lugar, expressivas diferenças entre homens e mulheres, entre pretos e brancos e entre as categorias sociocupacionais.

Por outro lado, outro fator que pode estar diretamente relacionado ao aumento do tempo de deslocamento —logo na piora das condições de mobilidade— é a gradual mudança no padrão de mobilidade, com a diminuição do papel do transporte coletivo e o aumento expressivo da motorização individual através da maior posse de automóveis e motocicletas.

Ao mesmo tempo, quando se observa os dados a partir da visão municipal, aparecem peculiaridades importantes no que diz respeito às condições de mobilidade urbana, mais ainda sobre a desigualdade dessas condições. Em primeiro lugar, há um grupo de municípios que apresentam maiores tempos médios em relação aos demais, são os casos dos municípios de Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Mesquita e São Gonçalo. Nesses municípios as condições de homens, pretos e pessoas que moram em domicílios sem veículos são ainda piores.

Além da diferença observada entre os municípios, a desigualdade de condições de mobilidade urbana também se expressa ao se comparar os tipos socioespaciais, o tempo médio de deslocamento do tipo popular, por exemplo, é 50% maior em áreas do tipo superior, revelando o efeito da divisão social do território. Essas diferenças se acentuam se são adicionados à análise o tipo de deslocamento. Neste caso, as condições são piores para quem se desloca diariamente da periferia para o núcleo, revelando o efeito perverso da segmentação territorial do mercado de trabalho que

ainda parece seguir a lógica centro-periferia. Essa constatação corrobora com a hipótese inicial que orientou a elaboração do capítulo, que, em linhas gerais, é baseada na ideia e que o Estado beneficia grupos socioeconômicos de maior status social que na RMRJ, dadas as condições de sua organização do território, tendam a se concentrar territorialmente.

Por fim, destaca-se que a necessidade de se explorar essa problemática não se esgota nesse trabalho. Há questões que surgiram e que necessita maior reflexão teórica e testes empíricos. Da mesma maneira, as diferenças territoriais nas condições de mobilidade evidenciadas necessitam, em outra oportunidade, de maiores explorações.

Bibliografia

- BRASIL, *Lei nº 12.587*, de 03 de janeiro de 2012, Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- CADAVAL, M. E. G. (1978), “Utilização dos ônibus nas cidades brasileiras: notas sobre um trabalho de pesquisa”, *Revista dos Transportes Públicos*, vol. 1, núm. 1, São Paulo, ANTP, setembro.
- COSTA, Heloísa Soares de Moura (2006), “Introdução: Expansão Metropolitana e Periferias”, in Heloísa Soares de Moura Costa *et al.*, *Novas Periferias Metropolitanas*, Belo Horizonte, Editora c/Arte.
- DEMORAES, F., V. Gouëset, M. Piron, O. Figueroa e S. Zioni (2013), “Desigualdades socioterritoriais e mobilidades cotidianas nas metrópoles de América Latina: uma comparação entre Bogotá, Santiago de Chile e São Paulo”, *Revista dos Transportes Públicos*, núm. 134, São Paulo, ANTP.
- FIGUEROA, O. (2005), *Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina*, EURE, 94, 41-53- Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- GRIECO, M. S. (2003), *Transport and Social Exclusion: New Policy Grounds, New Policy Options*, Paper Presented at the 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne, August 2003.
- GUEDES, Eliane (2009), *Decisões na esfera pública relativas a empreendimentos estruturais de desenvolvimento urbano: O caso sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro*, tese de doutorado-FAU/USP, São Paulo, Universidade de São Paulo-USP.
- KAZTMAN, R. e Alejandro Retamoso (2005), “Segregación espacial, empleo y pobreza en Motevideo”, *Revista de la CEPAL*, núm. 85, Santiago de Chile, CEPAL.
- LAGO, L. (2007), “Trabalho, moradia e (i) mobilidade espacial na metrópole do Rio de Janeiro”, *Cadernos Metrópole*, núm. 18, São Paulo, pp. 275-293.
- _____ (2009), *O mercado de trabalho na metrópole do Rio de Janeiro: a “periferia” que virou “centro”*, Anais do Encontro da ABEP.
- _____ (2010), “A periferia como lugar de trabalho: da cidade-dormitório à cidade plena”, em L. C.

Lago (org.), *Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, sociedade e território*, Rio de Janeiro, Letra Capita/ Observatório das Metrópoles.

MENDONÇA, Jupira Gomes de e Ignez Helena Perpétuo (2006), “A metrópole belo-horizontina em expansão: periferação da riqueza ou polarização social?”, in Heloísa Soares de Moura Costa *et al.*, *Novas Periferias Metropolitanas*, Belo Horizonte, Editora c/Arte.

RIBEIRO, L. C. Q. (2004), “A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito”, em L. C. Q. Ribeiro, *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*, Rio de Janeiro/São Paulo, Perseu Abramo/FASE.

_____, J. M. Rodrigues e F. S. Corrêa (2010), “Segregação residencial nos grandes espaços urbanos brasileiros”, *Cadernos Metrópole*, vol. 12, núm. 23, São Paulo, pp. 15-41.

_____ (2010), “Território e Trabalho: segregação e segmentação urbanas e oportunidades ocupacionais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, em L. C. Lago (org.), *Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, sociedade e território*, Rio de Janeiro, Letra Capita/Observatório das Metrópoles.

_____ e M. C. Koslinski (2010), “Fronteiras da democratização das oportunidades educacionais: o caso do Rio de Janeiro”, em L. C. Lago (org.), *Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, sociedade e território*, Rio de Janeiro, Letra Capita/Observatório das Metrópoles.

RODRIGUES, J. M. (2011), *Expansão territorial das metrópoles brasileiras: população, economia e tendências*, tese de doutorado-PROURB, Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ.

_____ (2008), “Movilidad cotidiana, desigualdade social y segregación residencial em cuatro metrópoles de América Latina”, *EURE*, vol. XXXIV, núm. 103, pp. 49-71.

SILVA, E. T. (2013), *Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles*, Rio de Janeiro, Letra Capital/Observatório das Metrópoles.

VASCONCELLOS, E. A. (2013), *Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*, São Paulo, Manole.

Notas

[*] Doutor em Urbanismo. Pesquisador do Observatório das Metr p les. Bolsista de Pós-Doutorado nota 10 da Funda o Carlos Chagas Filho – FAPERJ no IPPUR/UFRJ.<<

[1] As dificuldades de se definir conceitual e operacionalmente o fenômeno metropolitano são próprias de um país com um sistema urbano complexo como o Brasil. Para operacionalizar as análises que temos desenvolvido, adotamos as definições desenvolvidas a partir de estudos: o “Região de Influência de Cidades 2007” (IBGE, 2008), o mais completo e lúcido estudo sobre quadro urbano-metropolitano no Brasil. Este estudo classifica os espaços urbanos brasileiros, definindo também quais deles se configuram como metrópoles. O mesmo identificou a existência de 12 metrópoles, ou espaços urbanos que de fato representam ou caracterizam o fenômeno metropolitano no Brasil: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Manaus, Goiânia e Belém (mapa 1).<<

[2] Os fundamentos teóricos e conceituais que fundamentam essa ideia encontra-se no texto “Organização social do território da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, nesta mesma coletânea.<<

[3] Claramente inspirado no texto da Lei nº 10.587, de três de janeiro de 2012, popularmente conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, definimos o sistema de mobilidade urbana como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.<<

[4] Acrescenta-se à essa noção de segmentação outros elementos além da distância física entre moradia e trabalho, como o isolamento social e a estigmatização com forma de violência simbólica (Ribeiro e Koslinski, 2010).<<

[5] Consideramos, todavia, que é imprescindível verificar os efeitos da organização socioespacial e do sistema de mobilidade sobre as condições de reprodução social, o que pretendemos realizar em outra oportunidade.<<

[6] Vetter e Massena (1976) estudaram, na década de 1970, utilizando como caso a implantação do sistema de metrô na cidade do Rio de Janeiro, a apropriação do que denominam de benefícios das ações do Estado. Para esses autores, a distribuição desses benefícios obedece a lógica de “causação circular”, onde “as ações do Estado em um dado período acabam tendo impactos sobre a segregação residencial que, por sua vez, tem implicações na futura distribuição dos benefícios líquidos das ações do Estado” (Vetter e Massena, 1981: 459).<<

[7] A Região Metropolitana do Rio de Janeiro vem apresentando taxas de crescimento populacional em torno de 1% desde a década de 1990.<<

[8] Segundo o relatório “Níveis de integração dos municípios brasileiros em RM’s, RIDES e AUS à dinâmica da metropolização” (Observatório das Metrópoles, 2012).<<

[9] Refere-se às áreas de planejamento 1 e 2 do município do Rio de Janeiro.<<

[10] Segundo Vasconcellos (2013: 38), “O uso do automóvel foi incentivado por várias medidas, diretas e indiretas. As medidas diretas são aquelas relacionadas ao apoio à indústria automobilística, à facilitação da compra do automóvel e à criação de infraestrutura viária adaptada a seu uso. As medidas indiretas referem-se à liberdade irrestrita de circulação, à gratuidade no estacionamento nas vias públicas, à cobrança de custos irrisórios de licenciamento anual e à deficiência na fiscalização do comportamento dos condutores e das condições dos veículos”.<<

[11] A pesquisa ocorreu no período de outubro de 2002 a dezembro de 2003, com uma amostra útil de 34 000 domicílios, tendo sido visitados cerca de 40 000 domicílios, onde foram entrevistadas 99 310 pessoas (Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2005).<<

[12] Vans, Kombis e Mototaxis. Desde 2013 as vans estão proibidas de circular na Zona Sul do município do Rio de Janeiro. Como é provável que tenha diminuída sua participação no total das viagens realizadas, mas não sua importância, principalmente em regiões como a Zona Oeste.<<

[13] Embora o texto do PDTU não forneça essa informação, é sabido, a partir da variável sobre movimento pendular obtida no Censo, que a maioria das viagens que tem como origem o município do Rio de Janeiro, o tem também como destino, pois verifica-se um índice baixíssimo de pessoas que saem para trabalhar ou estudar em outros municípios.<<

[14] Para o planejamento e a realização da pesquisa e para a análise dos resultados foram definidas 17 macrozonas, sendo 9 no município do Rio de Janeiro e 8 que representam os demais municípios.

<<

[15] Nesse contexto, é preciso dizer que a “imobilidade”, ou seja, a condição que resulta da incapacidade/impossibilidade da população se deslocar no território, é uma importante dimensão da questão da mobilidade urbana. No caso da RMRJ, os dados da pesquisa OD permitiram o cálculo de uma taxa de imobilidade, que é o percentual de pessoas que não realizam qualquer viagem no dia. No geral, 46% de toda a população da RMRJ não realiza qualquer tipo de viagem. O município do Rio de Janeiro tem uma taxa de 45.3%, um pouco só abaixo da média. Ao mesmo tempo, os municípios de Guapimirim, Magé, Mangaratiba, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Seropédica e Tanguá, todos possuem taxas de imobilidade acima de 50%.<<

[16] Todas as informações sobre as frotas de automóveis e motos no Brasil e nas regiões metropolitanas foram retiradas do Relatório “Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil: 2001-2012 (Relatório, 2013)” elaborado pelo Observatório das Metrópoles a partir Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) (Observatório das Metrópoles, 2013).<<

[17] Não se pode ignorar que o aumento no número de automóveis se dá em uma conjuntura econômica favorável, com o barateamento de bens importados, uma recuperação econômica do país, uma maior distribuição de renda e, sobretudo, uma série de incentivos fiscais por parte do governo brasileiro à indústria automobilística, o que reduziu consideravelmente o preço final dos automóveis.

<<

[18] O número de fatalidades no trânsito com usuários de motocicleta aumentou de 725 em 1996 para 6.970 em 2006 (Vasconcelos, 2008).<<

[19] Tal variável aparece no banco de microdados do Censo 2010 sob o código V0662. Trata-se, antes de tudo, de uma variável categórica que indica o tempo de deslocamento das pessoas no trajeto entre o lugar que residem e o local do trabalho principal. Trata-se, ainda, do tempo do trajeto de ida. Originalmente o rótulo da variável aparece da seguinte forma: “qual é o tempo habitual gasto de deslocamento de sua casa até o trabalho”. As categorias são: 1. Até 05 minutos; 2. De 06 minutos até meia hora; 3. Mais de meia hora até uma hora; 4. Mais de uma hora até duas horas; 5. Mais de duas horas.<<

[20] O tempo médio é calculado, segundo recomendação de Pereira e Shwanen (2013), utilizando o ponto médio de cada categoria intermediária e o primeiro ponto da última categoria aberta, conforme sugestão de Bussab e Morettin (1987).<<

[21] Utiliza-se a categorização ocupacional desenvolvida e utilizada pelo Observatório das Metrópoles. Essa categorização implica no agrupamento das pessoas ocupadas em uma das oito categorias: Dirigentes, Profissionais, Pequenos empregadores, Ocupações médias, Trabalhadores do terciário especializado, Trabalhadores do secundário, Trabalhadores do terciário não-especializado e Agricultores.<<

ORGANIZAÇÃO SOCIAL DO TERRITÓRIO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO¹

*Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro**

*Marcelo Gomes Ribeiro***

1. Introdução

O padrão de organização do território da metrópole do Rio de Janeiro, na década 1970, era caracterizado pelo o que se convencionou chamar de modelo núcleo-periferia. Esse modelo, compreendido numa perspectiva analítica, era capaz de expressar as desigualdades de condições de vida urbana entre o núcleo metropolitano e o seu entorno, demonstrando que os grupos socioeconômicos de maior poder aquisitivo, concentrados no núcleo, eram aqueles que mais se apropriavam dos recursos coletivos da cidade. Assim, na medida em que se distanciava do núcleo metropolitano menores eram as condições de infraestrutura e serviços coletivos. Como modelo analítico serviu, portanto, para denunciar as desigualdades urbanas existentes que se constituíam a partir da ação do Estado. O Estado era, portanto, o principal responsável por privilegiar os grupos socioeconômicos de maior poder aquisitivo com os serviços e infraestruturas urbanas que, em princípio, possuíam caráter coletivo (Vetter *et al.*, 1976; Abreu, 1976).

Era por meio da análise da distribuição de infraestrutura (pavimentação, energia elétrica etc.), serviços coletivos (água, esgoto, coleta de lixo etc.) e as características socioeconômicas da população que se verificava empiricamente a correspondência entre os lugares de concentração de infraestrutura e serviços coletivos e lugares de concentração dos grupos socioeconômicos de maior poder aquisitivo e, por sua vez, os lugares de menor concentração (ou de completa ausência) em infraestrutura e serviços coletivos e lugares de concentração dos grupos socioeconômicos de menor poder aquisitivo. O que se buscava, portanto, era compreender como a ação do Estado contribuiu historicamente para favorecer os espaços onde se localizavam os grupos socioeconômicos de maior poder aquisitivo e, ao mesmo tempo, como esse resultado da ação do Estado contribuía para reforçar o poder de apropriação desses grupos privilegiados em relação àqueles desprovidos de condições adequadas de vida e, por conseguinte, desprovidos de poder de reivindicação (Lago, 2000).

Era esse o padrão de organização do território, expresso pelo modelo núcleo-periferia, que havia se constituído até a década de 1970 na metrópole do Rio de Janeiro. De lá para cá, ocorreram muitas mudanças no país que poderiam provocar alterações nesse padrão de organização territorial, seja referente à dimensão política (retomada da democracia), seja referente à dimensão econômica (esgotamento do modelo de substituição de importações), seja referente à dimensão social, propriamente dita. Neste sentido, poderíamos dizer que houve mudanças do padrão de organização territorial da metrópole do Rio de Janeiro nas últimas três décadas? Se sim, como poderíamos hoje caracterizar o novo padrão de organização do território? Se não, se o modelo núcleo-periferia ainda expressa o padrão de organização do território da metrópole do Rio de Janeiro, o sentido existente hoje é o mesmo do verificado na década de 1970?

Para caracterizar o padrão de organização do território metropolitano procederemos a partir da inscrição de sua estrutura social no espaço físico, compreendida por meio de um esquema de estratificação social construída a partir da ocupação (profissão) dos indivíduos (Ribeiro; Ribeiro, 2013a). Utilizar um esquema de estratificação elaborada a partir da variável de ocupação que seja proxy da estrutura social tem a vantagem de considerar sua organização social por meio de uma variável menos sensível às mudanças conjunturais e, ao mesmo tempo, capaz de expressar as diferentes posições sociais entre os indivíduos. Apesar de ser menos sensível às alterações conjunturais, essa variável é sensível às mudanças estruturais que podem ocorrer em qualquer sociedade, o que reforça, a nosso ver, a vantagem de sua utilização, na medida em que possibilita analisar as mudanças da estrutura social e interrogar sobre os mecanismos que, por ventura, as tenham provocado. Por estes motivos, passamos a falar em organização social do território metropolitano.

Neste capítulo, portanto, pretendemos analisar e interpretar a evolução e o padrão de organização social do território da região metropolitana do Rio de Janeiro, no período de 1980 a 2010, compreendida a partir da inscrição de sua estrutura social no espaço físico (Bourdieu, 1997). Assim, pretendemos avaliar se o modelo analítico núcleo-periferia ainda possui validade como explicação dos fenômenos de segregação socioespaciais da metrópole do Rio de Janeiro.

O capítulo está organizado em quatro seções, incluindo esta introdução. Na segunda seção, procuramos analisar a evolução da estrutura social, no período de 1980 a 2010, para o conjunto da região metropolitana, tendo em vista a formação social dessa metrópole e os impactos das mudanças globais e nacional sobre esse contexto específico. Na terceira seção, procuramos analisar e interpretar a organização social do território da região metropolitana do Rio de Janeiro, nas últimas três décadas, na perspectiva de compreender como se manifesta o fenômeno de segregação socioespacial em seu território. Por fim, na conclusão, procuramos sintetizar os principais resultados encontrados e as interpretações sobre a evolução e o padrão de organização social do território metropolitano.

2. Estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro: 1980-2010

A compreensão da estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro só é possível quando vista a luz de suas particularidades históricas, mesmo que os impactos nacionais e globais tenham importância demasiada na sua estruturação. Isso porque essa metrópole apresenta trajetórias social, econômica e política específicas tanto referente ao período em que ainda abrigava a capital nacional, quanto em relação ao período posterior à transferência da capital e, mais tarde, à fusão do antigo Estado da Guanabara e o Estado do Rio de Janeiro (Lago, 2000). Por abrigar a capital nacional, se desenvolveu no território que passou a constituir à metrópole do Rio de Janeiro organização econômica específica e centralidade política que tiveram impactos importantes na sua formação social. E por deixar de abrigar a capital nacional, o território onde se constituiu a metrópole do Rio de Janeiro aprofundou a crise econômica e social, devido ao deslocamento da atividade industrial para São Paulo desde a década de 1930, agravando ainda mais sua situação quando da crise econômica e social que o país passou a sofrer, nos anos 1980. Essas particularidades são extremamente necessárias para traçar o modo como se constituiu a estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro, principalmente quando se toma como objeto de análise a evolução da referida estrutura até os dias atuais. Ou seja, a análise da evolução da estrutura social do período de 1980 a 2010 deve ser feita tendo em tela sua formação social, como foi discutida na primeira parte deste livro. Mas, o fato de ter subjacente sua formação social para avaliar o período posterior a 1980, não deixa de ser necessário que se observe as dinâmicas políticas, econômicas e sociais das últimas três décadas, pois de lá para cá o país apresentou mudanças importantes que também tiveram impactos sobre a estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro.

A estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro de 1980 já era resultado das mudanças econômicas e institucionais que ocorreram nesse território desde os anos de 1960, tendo como marco a transferência da capital, a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro e a crise econômica aí antecipada em relação ao que se verificou no país mais adiante. Nesse período, essa metrópole já apresentava a importância que tinham as ocupações médias em sua estrutura social, pois era o grupo sócio-ocupacional com maior participação (30.6%), em função da relevância dessas ocupações para uma metrópole que no passado havia se constituído como capital do país e continuava abrigando importantes órgãos governamentais no seu território, uma vez que eram as ocupações de escritório que em seu interior apresentava maior concentração. Junto a estas, acrescentam-se os profissionais de nível superior (5.3%), embora apresentassem participação não tão elevada em relação aos demais grupos sócio-ocupacionais, constituíam-se como segmento ocupacional expressivo se se comparar com outras metrópoles do país.²

O grupo dos dirigentes apresentava somente 1.5% de participação na estrutura social e essa participação decorria, principalmente, dos dirigentes do setor privado, que constituía quase a metade desse grupo, demonstrando que já nesse período os cargos de direção dos órgãos públicos federais

havia se transferido para Brasília, a nova capital do país. Os pequenos empregadores eram constituídos por apenas 2% dos ocupados classificados na estrutura social, que se traduz em pequena importância quantitativa desse segmento na metrópole do Rio de Janeiro.

O grupo sócio-ocupacional ligado ao setor secundário, apesar de redução da importância desse setor nas décadas anteriores, ainda apresentava participação expressiva (25.3%), decorrente, principalmente, dos operários ligados à indústria da construção civil e dos trabalhadores ligados à indústria tradicional. Ou seja, eram, de um lado, as atividades voltadas para a produção do ambiente construído ou de produção da cidade (construção civil) e, de outro, atividades tradicionais da indústria que tornavam expressivo aquele grupo sócio-ocupacional. Isso reforça a avaliação de que o setor industrial não era o principal responsável para dinamização econômica dessa metrópole, tampouco para favorecer sua modernização, pois não eram os setores mais dinâmicos da indústria que incorporavam a maior parcela da mão de obra. Os trabalhadores do terciário especializados (14.1%) e os trabalhadores do terciários não-especializados (20.1%), apesar de terem participação na estrutura social inferior ao grupo dos trabalhadores do secundário, apresentavam juntos em torno de um terço do total de ocupados classificados na referida estrutura social. Os trabalhadores agrícolas participavam apenas com 1%, demonstrando que eram ocupações pouco expressivas para o conjunto da metrópole do Rio de Janeiro.

De modo geral, a estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro, em 1980, reflete as transformações econômicas e institucionais sofridas por este território nas décadas anteriores, ao apresentar, nesse período, uma estrutura marcada pela maior presença dos estratos sociais médios e profissionais e por estratos sociais mais inferiores da estrutura social caracterizado seja pelo setor terciário —especializados e não especializados— seja pelo setor secundário, apesar de, neste último caso, serem atividades que apresentam pouco dinamismo, que torna inviável caracterizar essa metrópole como uma metrópole industrial. Ao contrário, em 1980, a metrópole do Rio de Janeiro apresentava uma característica de metrópoles de serviços, tanto de serviços modernos —posições mais elevadas da estrutura social— quanto de serviços tradicionais —aqueles associados aos serviços especializados e não-especializados, que estão em posição inferior da estrutura social—. Essa característica de metrópole de serviços (terciária) encontra-se de acordo com sua evolução econômica que encontrou no capital mercantil o seu principal dinamismo. Se essa é a característica da sua estrutura social em 1980, a questão que se coloca é como essa estrutura evoluiu nas décadas seguintes.³

Entre 1980 e 1991, praticamente se manteve a participação dos dirigentes (1.5% para 1.4%), apesar do aumento da participação dos grandes empregadores, uma vez que houve redução dos dirigentes do setor privado. Houve também aumento da participação dos profissionais de nível superior (5.3% para 7%), impulsionado tanto pelo aumento dos estatutários quanto pelo aumento dos professores de nível superior, principalmente; redução da participação dos trabalhadores do secundário (25.3% para 22.6%), mas mantendo sua importância entre os trabalhadores da indústria tradicional e os operários da construção civil; aumento da participação dos trabalhadores do terciário especializado (14.1% para 16.3%), porém redução da participação dos trabalhadores do terciário não especializados (20.1% para 18.6%), apesar de, no seu interior, ter aumentado a

participação da categoria de ambulantes e biscateiros. As ocupações médias mantiveram-se no mesmo patamar (30.2%) (tabela 1). Assim, a estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro sofreu mudanças que contribuíram para reforçar o que havia sido caracterizado no começo dos anos 1980: uma metrópole cada vez mais terciária, dinamizada, principalmente, pelos serviços mais modernos, onde o setor secundário continuava perdendo importância relativa. O reforço dessa característica se deu num período (década de 1980) em que todo o país experimentava o esgotamento da política desenvolvimentista, que vigorou por décadas com forte crescimento econômico, e que se apresentava um quadro de graves problemas sociais.

Ao confrontar as perspectivas teóricas da marginalidade e da *global cities*, Ribeiro (1999) chega a constatação que as mudanças ocorridas nos anos 1980 geraram tendências dualizadoras da estrutura social,⁴ que podem ser apreendidas como seguem:

A conclusão principal a que podemos chegar da avaliação das mutações da estrutura socioocupacional entre 1980 e 1991 é que a desindustrialização da região metropolitana do Rio de Janeiro tem gerado tendências dualizadoras da estrutura social, na medida em que ocorreram: (i) a manutenção do peso das categorias superiores da estrutura social, com destaque para a diminuição dos dirigentes do setor privado; (ii) a diminuição relativa do conjunto das ocupações que compõem o segmento da classe média assalariada, ocorrendo, porém, aumento relativo do segmento superior dessa subcategoria; (iii) aumento em termos absolutos da histórica classe média formada pela pequena burguesia urbana; (iv) diminuição relativa e absoluta do operariado industrial, enquanto que o “operariado do terciário desqualificado” apresentou aumento relativo pouco expressivo, mas significativo aumento absoluto. O sentido geral dessas transformações foi o de *des-complexificação* e *des-diferenciação* da estrutura social, já que elas contêm tendências à simplificação das clivagens em torno de oposições *classes superiores-classes populares ou ricos-pobres*. Nesse sentido, os efeitos da crise do modelo de desenvolvimento do Rio de Janeiro estariam próximos aos descritos por uma parte das “teorias da marginalidade” e aos presentes na literatura internacional sobre as *global cities*, sem contudo ter como origem a inserção da economia da metrópole fluminense na globalização (pp. 20-21; grifo conforme o original).

A crise social no Brasil foi aprofundada nos anos de 1990 e passou a ser caracterizada, sobretudo, pelo aumento do desemprego que se deu, em grande medida, em função do avanço do processo de reestruturação produtiva, mas também decorrente das políticas macroeconômicas de cunho contracionista que foram implementadas nesse período, mesmo que tenham contribuído para eliminação da hiperinflação que marcou os últimos anos da década anterior e os primeiros anos dessa década. Os efeitos sobre a estrutura social podem ser observados quando se constata que algumas tendências do período anterior (anos 1980) continuaram, mas outras tendências se apresentaram, tendo em vista as condições sociais e econômicas desse novo período. De um lado, observamos maior participação dos profissionais de nível superior e dos trabalhadores do terciário especializado e menor participação dos trabalhadores do secundário, tendências já observadas nos anos 1980. De outro lado, assistimos menor participação das ocupações médias, maior participação dos pequenos empregadores e manutenção da participação dos dirigentes e dos trabalhadores do terciário não especializados que haviam reduzido sua participação no período anterior (tabela 1).

Essa constatação também foi verificada em trabalho comparativo de quatro metrópoles brasileiras (Belo Horizonte, Porto Alegre, Rio de Janeiro e São Paulo), em que as autoras que o realizaram apresentaram as seguintes considerações:

Em contraposição à forte diminuição relativa dos operários da indústria e das ocupações médias, observamos o aumento generalizado na participação dos trabalhadores do terciário especializado e dos profissionais de nível superior, tendência que já estava em curso na década de 80. É possível que uma parte do operariado da indústria de transformação tenha sido absorvida pelo setor terciário especializado, especialmente pelo setor de serviços, que cresceu relativamente mais do que o setor de comércio. O percentual dos trabalhadores do comércio sofreu pouca alteração em todas as metrópoles, mantendo-se entre 8.4% e 9.7%. Por outro lado, os prestadores de serviços especializados tiveram aumento acima de dois pontos percentuais em todas as regiões e tornaram-se a categoria com o maior peso na estrutura social do Rio de Janeiro (Lago; Mammarella, 2010: 71).

De modo geral, observamos que no momento em que o mercado de trabalho tem pouca capacidade de absorção de mão de obra e que, ao mesmo tempo, as ocupações existentes passam a requerer maior qualificação, há aumento do peso das posições sociais que exigem o nível superior de escolaridade para sua inserção (profissionais de nível superior), ao mesmo tempo que reduz o peso das posições em que tal exigência não se apresenta (ocupações médias). Porém, na base da estrutura, observa-se a continuidade do processo de redução do peso dos trabalhadores da indústria, intensificado pela reestruturação produtiva, e, pelo mesmo motivo, aumento do peso dos trabalhadores do terciário. Ou seja, a tendência à dualização da estrutura social observada nos anos 1980 foi acentuada nos anos de 1990.

Tabela 1

Estrutura social da Região Metropolitana do Rio de Janeiro-1980, 1991, 2000 e 2010

CATEGORIAS SÓCIO-OCUPACIONAIS	1980		1991		2000		2010	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
DIRIGENTES	45 681	1.5	50 441	1.4	62 722	1.5	42 996	0.9
Grandes Empregadores	18 099	0.6	27 293	0.8	22 670	0.6	11 458	0.2
Dirigentes do Setor Público	7 477	0.2	6 863	0.2	11 619	0.3	16 848	0.3
Dirigentes do Setor Privado	20 105	0.7	16 285	0.4	28 434	0.7	14 689	0.3
PROFISSIONAIS DE NÍVEL SUPERIOR	164 037	5.3	253 794	7.0	349 789	8.5	600 916	12.3
Profissionais Autônomos de Nível Superior	28 467	0.9	39 415	1.1	82 041	2.0	117 723	2.4
Profissionais Empregados de Nível Superior	35 983	1.2	61 830	1.7	148 362	3.6	278 991	5.7
Profissionais Estatutários de Nível Superior	44 386	1.4	78 038	2.1	37 132	0.9	63 130	1.3
Professores de Nível Superior	55 201	1.8	74 512	2.0	82 254	2.0	141 071	2.9
PEQUENOS EMPREGADORES	62 169	2.0	104 327	2.9	104 172	2.5	88 139	1.8
Pequenos Empregadores	62 169	2.0	104 327	2.9	104 172	2.5	88 139	1.8
OCUPAÇÕES MÉDIAS	946 562	30.6	1 097 942	30.2	1 148 825	27.9	1 303 847	26.7
Ocupações Artísticas e Similares	42 596	1.4	42 684	1.2	55 881	1.4	68 540	1.4
Ocupações de Escritório	419 355	13.6	436 810	12.0	395 048	9.6	483 766	9.9
Ocupações de Supervisão	134 294	4.3	162 421	4.5	160 209	3.9	210 854	4.3
Ocupações Técnicas	135 371	4.4	198 320	5.5	236 559	5.7	226 813	4.6
Ocupações Médias da Saúde e Educação	102 138	3.3	133 770	3.7	175 837	4.3	205 182	4.2
Ocupações de Segurança Pública. Justiça e Correios	112 808	3.7	123 938	3.4	125 291	3.0	108 692	2.2
TRABALHADORES DO TERCIÁRIO ESPECIALIZADO	434 572	14.1	593 308	16.3	842 144	20.4	986 279	20.2
Trabalhadores do Comércio	231 624	7.5	322 990	8.9	386 449	9.4	541 551	11.1
Prestadores de Serviços Especializados	202 948	6.6	270 318	7.4	455 696	11.1	444 728	9.1
TRABALHADORES DO SECUNDÁRIO	782 188	25.3	821 443	22.6	831 103	20.2	985 993	20.2
Trabalhadores da Indústria Moderna	207 032	6.7	210 770	5.8	160 568	3.9	179 301	3.7
Trabalhadores da Indústria Tradicional	230 425	7.5	255 087	7.0	160 536	3.9	140 946	2.9
Operários dos Serviços Auxiliares	105 588	3.4	124 679	3.4	209 412	5.1	261 565	5.4
Operários da Construção Civil	239 143	7.7	230 908	6.4	300 587	7.3	404 181	8.3
TRABALHADORES DO TERCIÁRIO NÃO ESPECIALIZADO	621 596	20.1	676 195	18.6	759 544	18.4	843 205	17.3
Prestadores de Serviços Não Especializados	231 864	7.5	225 683	6.2	220 324	5.3	303 655	6.2
Trabalhadores Domésticos	321 268	10.4	317 235	8.7	363 906	8.8	451 285	9.2
Ambulantes e Biscateiros	68 464	2.2	133 277	3.7	175 314	4.3	88 265	1.8
TRABALHADORES AGRÍCOLAS	32 278	1.0	37 901	1.0	23 012	0.6	29 660	0.6
Agricultores	32 278	1.0	37 901	1.0	23 012	0.6	29 660	0.6
Total	3 089 083	100.0	3 635 350	100.0	4 121 311	100.0	4 881 034	100.0

Na primeira década do século XXI, muitas mudanças sociais ocorreram na sociedade brasileira que inverteram a trajetória de evolução do mercado de trabalho observadas nas décadas anteriores: redução do desemprego, aumento do trabalho formal, aumento real do salário mínimo e redução das desigualdades de renda (Barros, 2010). Essas mudanças do mercado de trabalho associadas a outras mudanças sociais importantes, como ampliação da política de transferência de renda e aumento do nível de escolaridade da população, por exemplo, ao invés de reverter algumas tendências observadas na evolução da composição da estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro, contribuíram para reforçar ainda mais o que já havia sido observado desde os anos 1980, apesar de algumas contra-tendências serem também percebidas como especificidades dos anos 2000, sem alterar, contudo, o padrão geral de evolução da composição da estrutura social.

A estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro, em 2010, apresenta maior participação dos profissionais de nível superior, menor participação das ocupações médias, dos pequenos empregadores e dos dirigentes, correspondente ao comportamento da evolução de sua composição na década anterior, a exceção do grupo dos dirigentes.⁵ Além disso, apresenta certa estabilidade na participação dos grupos sociais da base da estrutura social: não houve alteração do peso dos trabalhadores do terciário especializado e dos trabalhadores do secundário, ambos apresentando a mesma participação na estrutura social, e houve pequena redução da participação dos trabalhadores do terciário não especializado (tabela 1). De modo geral, as alterações ocorridas se verificaram entre os grupos intermediários e superiores da estrutura social, reforçando a tendência de dualização.

Porém, quando se observa de modo mais detalhado o comportamento da composição da estrutura social dessa metrópole, observamos algumas contra-tendências em relação ao período anterior: no grupo dos profissionais de nível superior, há reversão da trajetória dos profissionais estatutários, que passaram a elevar seu peso na estrutura social. Esse comportamento está associado ao período de realização de muitos concursos públicos no país, ao contrário dos anos 1990 quando poucos eram os concursos públicos realizados, além da privatização de muitas empresas públicas ocorridas nesse período. Como nessa década houve redução do desemprego, no grupo de ocupações médias, também observamos reversão da trajetória das ocupações de escritório e das ocupações de supervisão, que haviam reduzido sua participação no período anterior. No grupo dos trabalhadores do secundário, além dos operários da construção civil que tiveram elevada sua participação na estrutura social, observamos que agora —ao contrário dos anos 1980— são os operários dos serviços auxiliares que possuem os maiores pesos na estrutura social e não mais os trabalhadores da indústria tradicional, que tiveram redução na sua participação. Em relação ao grupo dos trabalhadores do terciário não especializado, por um lado, há aumento da participação dos prestadores de serviços e dos trabalhadores domésticos e, por outro lado, há redução da participação dos ambulantes e biscateiros. Embora em direções inversas, esses comportamentos podem ser resultado do mesmo fenômeno ocorrido na sociedade brasileira: maior formalização do trabalho.

Por um lado, observamos que a evolução da composição da estrutura social ao longo de três décadas —1980 a 2010—, da metrópole do Rio de Janeiro, reforçou a tendência já observada desde

os anos 1980 de que a estrutura social se tornaria mais dualizada. O que se vê, em 2010, é uma estrutura social, em termos de composição, marcada por maior presença dos grupos sociais vinculados ao terciário moderno-profissionais de nível superior —e pelo terciário tradicional— trabalhadores do terciário especializados e não especializados; mas ainda com importante participação do grupo social dos trabalhadores do secundário, apesar de sua redução em relação a 1980. Por outro lado, percebemos oscilações no comportamento de diversos segmentos da estrutura social devido às diferentes conjunturas que se apresentaram ao longo dessas três décadas. Vemos, por exemplo, oscilações dos profissionais estatutários de nível superior e ocupações de escritório que apresentaram redução nos anos 1990 e aumento nos anos 2000; dos operários da construção que reduziram sua participação nos anos 1980 e voltaram a aumentar nas décadas seguintes; dos ambulantes e biscateiros que aumentaram sua participação entre 1980 e 2000 e reduziram na última década. Tudo isso nos permite considerar a importância de cada conjuntura para refletir sobre a estrutura social em cada contexto histórico, ao mesmo tempo em que a compreensão de sua evolução —e de suas possíveis mudanças— só é possível quando feita por um período de tempo de médio ou longo prazo, dada sua dimensão estrutural.

Assim, apesar do comportamento específico de alguns segmentos sociais, quando consideramos a estrutura social como um todo ao longo desse período, observamos uma estrutura social mais dualizada, em que essa dualização é fortemente marcada por grupos sociais vinculados ao setor terciário, quanto no topo quanto na base dessa estrutura, o que reforça a importância do capital mercantil como mecanismo de explicação das posições sociais da metrópole do Rio de Janeiro. Mesmo quando se considera os segmentos sociais vinculados ao setor secundário, os que se destacam são aqueles que se relacionam diretamente com o capital mercantil, como os operários da construção civil —dada a importância do setor imobiliário para acumulação urbana— e os operários dos serviços auxiliares —vinculados às atividades de logísticas, transporte e comunicação.

Como se vê, a evolução da estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro das últimas três décadas foi marcada pela importância que tem o capital mercantil nesse contexto social como dinamizador da acumulação urbana. Se o traço da evolução da estrutura social tem a marca do capital mercantil, como se deu nesse período a evolução territorial da metrópole do Rio de Janeiro? O fenômeno da dualização da estrutura social se traduziu em maior polarização dos grupos sociais no território metropolitano? Essas são questões que discutimos na próxima seção, ao realizar a análise da organização social do território metropolitano.

3. Organização social do território da metrópole do Rio de Janeiro: 1980 a 2010

A organização social do território metropolitano é compreendida pela inscrição da estrutura social no espaço físico. Como a estrutura social é concebida a partir das posições que os grupos sociais (ou classes) ocupam no espaço social, importa saber como essas posições se expressam territorialmente. Isto é, importa analisar como os grupos sociais estão distribuídos no território metropolitano de modo a interpretar a existência de processos de segregação socioespaciais. Essa análise é feita a partir da construção de uma tipologia socioespacial representativa da organização social do território metropolitano, operacionalizada por meio do relacionamento entre estrutura social e espaço físico, em cada momento específico (Ribeiro; Ribeiro, 2013a).

Nesta seção, procuramos analisar e interpretar a organização social do território da metrópole do Rio de Janeiro no período de 1980 a 2010. Apesar de haver dinâmicas que são próprias do território metropolitano, é importante considerar a evolução da estrutura social dessa metrópole para tecer considerações sobre a sua organização social, o que será feito a partir da interpretação dos princípios de estruturação do espaço metropolitano. Além disso, é necessário que essa organização social do território seja compreendida a partir das particularidades históricas da própria formação do espaço urbano da metrópole do Rio de Janeiro, que foram discutidas na primeira parte deste livro. Isso significa que é importante ter subjacente esse processo histórico para compreender de modo mais profundo a dinâmica territorial observada nas últimas três décadas, de modo a compreender o sentido da evolução de sua estrutura metropolitana ou de sua organização social do território.

3.1. Princípios de estruturação do espaço metropolitano

A organização social do território da metrópole do Rio de Janeiro tem como principal princípio explicativo de sua estruturação o antagonismo de classe.⁶ Significa que os grupos sociais (ou classes) estão, em grande medida, distribuídos no território metropolitano de acordo com a posição que ocupam na estrutura social, o que revela a existência de concentração relativa no espaço físico de grupos sociais de posições mais elevadas da estrutura social, de um lado, e de grupos sociais de posições inferiores, de outro lado, expressão da existência de polarização social no território. Apesar de esse princípio ser observado em todos os anos analisados —1980, 1991, 2000 e 2010—, o conteúdo de expressão desse antagonismo de classe sofreu variação ao longo do tempo. Mesmo assim, o peso desse princípio explicativo aumentou na evolução do período de análise, demonstrando que essa oposição tornou-se, cada vez mais, expressiva da organização social do território metropolitano.

Em 1980, a oposição de classe correspondia a um antagonismo mais clássico da estrutura de classe, opondo no espaço metropolitano, de um lado, as classes ou camadas superiores da estrutura social (expressão tanto dos detentores de capital econômico quanto dos detentores de capital cultural), representada por grandes empregadores, dirigentes do setor privado e todas as categorias de profissionais de nível superior, junto com as ocupações de supervisão e os empregados domésticos e, de outro lado, o operariado, representado pelos trabalhadores da indústria moderna e trabalhadores da indústria tradicional, junto com operários da construção civil e trabalhadores agrícolas.

A presença dos empregados domésticos com as camadas superiores da estrutura social corresponde ao momento da sociedade brasileira em que esses trabalhadores, em sua grande maioria, residiam nas casas dos patrões. E, apesar de ser uma categoria que ocupa posição inferior na estrutura social, tendia a se concentrar nas áreas onde também se concentravam as camadas superiores da estrutura social.

Os operários da construção civil, apesar de serem classificados como operários do setor secundário da economia, apresentam diferenças importantes do operariado industrial, o que os tornam uma categoria muito mais popular que propriamente operária. Nesse sentido, podemos considerar que as ocupações inferiores que se opõem às camadas superiores da estrutura social, como princípio de sua estruturação, são ocupações que podem ser interpretadas como popular e operária. Isso significa que, mesmo ainda tendo importância as categorias operárias da metrópole do Rio de Janeiro, em 1980, elas já estão misturadas com categorias populares, não configurando polarização no espaço eminentemente pelo operariado industrial.

É importante considerar que nesse momento a categoria dos trabalhadores agrícolas ainda tinha um peso importante na estruturação do espaço metropolitano mesmo já apresentando pequena participação na estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro, na medida em que as pessoas que se enquadravam nessa categoria concentrava-se nas mesmas áreas do território metropolitano e, por este motivo, colaboravam para polarizar o espaço metropolitano, tendo em vista que essas áreas de

concentração dos trabalhadores agrícolas se diferenciavam fortemente das outras áreas da metrópole.

Em 1991, ocorreu algumas mudanças importantes na oposição de classe como princípio explicativo de estruturação do espaço urbano da metrópole do Rio de Janeiro. O antagonismo verificado era entre as classes ou camadas superiores —grandes empregadores, dirigentes do setor privado e profissionais de nível superior—, mas nesse momento sem a presença das ocupações de supervisão e dos empregados domésticos, e das classes ou camadas inferiores —trabalhadores da indústria tradicional, trabalhadores da indústria moderna e operários da construção civil—, mas sem presença dos trabalhadores agrícolas.

É importante considerar que além da perda de importância das ocupações de supervisão como categoria capaz de expressar a estruturação do espaço metropolitano junto das camadas superiores, nesse momento os empregados domésticos também perderam importância na explicação dessa estruturação, o que demonstra que essa camada social tem diminuído sua concentração territorial nos espaços onde se concentram as camadas mais superiores da estrutura social, podendo significar uma mudança importante na sociedade brasileira, pois, em geral, os domésticos deixam de morar com os seus patrões.

Em relação às camadas inferiores que contribuem para explicação da estruturação do espaço metropolitano, é importante ressaltar a ausência dos trabalhadores agrícolas. Isso demonstra que essa camada social tem diminuído sua concentração territorial, porque também tem diminuído seu peso na própria estrutura social, como vimos na seção anterior. O resultado disso tem sido a característica marcadamente urbana da metrópole do Rio de Janeiro.

Em 2000, a oposição de classe era representada pelas camadas mais superiores da estrutura social, representada pelos grandes empregadores, dirigentes do setor privado e os profissionais de nível superior, com exceção dos profissionais estatutários de nível superior, em oposição aos operários da construção civil, que apesar de ser uma categoria do setor secundário expressa mais uma posição popular que propriamente operária na estrutura social. Neste sentido, apesar de podermos falar numa oposição de classe, pois observamos antagonismo entre camadas superiores e camadas inferiores da estrutura social, o que representa as camadas inferiores é um grupo social com característica popular, ao contrário dos períodos anteriores quando ainda eram caracterizadas por grupos sociais popular e operário.

Em 2010, manteve-se a mesma oposição observada em 2000, mas reforçada pela presença dos profissionais estatutários de nível superior nas camadas superiores. Isso demonstra que, apesar de perda de importância entre 1991 e 2000, essa categoria volta a ter papel importante na estrutura social da metrópole do Rio de Janeiro e, por conseguinte, na sua organização social do território. A ausência dessa categoria em 2000 expressa o momento da sociedade brasileira em que praticamente inexistia concursos públicos, tendo em vista a política de estado mínimo adotada pelo governo central e por vários governos subnacionais na década de 1990. E a presença dessa categoria em 2010 expressa exatamente o contrário, pois a partir de 2003 houve mudanças importantes na política adotada pelos governos no Brasil, resultando na realização de muitos concursos públicos.

Em síntese, houve mudança no conteúdo do significado do principal princípio de organização social do território metropolitano, apesar de esse princípio ter aumentado seu peso ao longo do

tempo, ou seja, a oposição entre as camadas superiores —representada tanto pelos detentores de capital econômico quanto pelos detentores de capital cultural— e as camadas inferiores, constituída tanto pelas categorias operárias quanto por categorias populares —o que poderíamos denominar de popular operária— cedeu lugar para oposição entre as camadas superiores —representadas tanto pelos detentores de capital econômico quanto pelos detentores de capital cultural— e camadas inferiores, mas agora representadas apenas por categorias populares, tendo em vista a redução do peso do operariado da indústria na estrutura social no período analisado. Isso significa que o espaço da metrópole do Rio de Janeiro, apesar de ter no antagonismo de classe o principal princípio explicativo do modo como ele se organiza socialmente, esse antagonismo deixou de ser uma oposição mais clássica entre as camadas superiores e o operariado e passou a se constituir numa oposição entre camadas superiores e camadas populares.

O segundo princípio de estruturação do espaço urbano da metrópole do Rio de Janeiro também sofreu mudanças no período de 1980 a 2010. Em 1980, esse segundo princípio correspondia à oposição entre ocupações de escritório, de um lado, e operários da construção civil, empregados domésticos e trabalhadores agrícolas, de outro lado. Essa oposição significa que como segundo fator explicativo da organização social do território, nesse momento, havia oposição entre camadas médias da estrutura social e camadas populares, representadas pelas categorias inferiores da referida estrutura social, o que demonstra a existência de espaços de concentração das camadas médias em relação às camadas populares.

Em 1991, o segundo princípio de estruturação do espaço metropolitano passou a ser a oposição entre camadas médias da estrutura social, representadas, de um lado, pelas categorias ocupações de escritório e ocupações de segurança, justiça e correios e, de outro lado, pelas camadas do extremo da estrutura social, ou seja, camadas superiores junto com camadas inferiores. As camadas superiores são representadas pelos grandes empregadores e dirigentes do setor privado e as camadas inferiores pelos operários da construção civil, empregados domésticos e trabalhadores agrícolas. Essa oposição, pode significar que passou haver maior diversificação no território metropolitano, tendo em vista maior presença de grupos sociais das camadas superiores espalhados pela metrópole, tornando o espaço metropolitano mais diversificado. E essa diversificação do conjunto da metrópole, por decorrência do espalhamento das camadas superiores em seu território, contribui para diminuir as diferenças entre os espaços médios e superiores, antes existente com mais nitidez. Em 2000 e 2010, mantiveram-se a mesma oposição observada em 1991 entre, de um lado, as camadas médias e, de outro lado, as camadas superiores e inferiores. A diferença observada em 2000 é que as camadas médias incorporaram também as ocupações técnicas e a diferença verificada em 2010 é que nesse último ano as camadas médias passaram a ser representadas apenas pelas ocupações de escritório.

O que podemos captar desses processos sociais no território metropolitano é que tem havido maior diversificação do território metropolitano decorrente do espalhamento das camadas superiores, ao mesmo tempo em que os extremos da estrutura social tendem a se concentrar no espaço. Isso colabora para demarcar com maior nitidez os espaços das camadas populares, segregadas por constrangimento, e os espaços das camadas superiores no território da metrópole do Rio de Janeiro, segregadas por opção. O que vemos, portanto, é que essas dinâmicas territoriais

apresentam um aparente paradoxo, pois ao mesmo tempo que diversifica, concentra, polarizando o território metropolitano.

Aparente paradoxo porque são processos que se constituem conjuntamente, na medida em que um não pode ser explicado sem a existência do outro. Assim, territorialmente, o espaço metropolitano se diversifica em função das mudanças da estrutura social que verificamos, mas não altera as relações entre os grupos sociais no processo de apropriação do espaço, na medida em que os grupos sociais detentores de capital continuam a comandar esse processo territorial e, por isso, a reservar para si os espaços que lhes são exclusivos na metrópole

Mas quais espaços são esses? Em relação aos distritos que concentram relativamente os grupos sociais das camadas superiores da estrutura social são, predominantemente, distritos da Zona Sul do município do Rio de Janeiro, incluindo Tijuca, Vila Isabel e Barra da Tijuca. Em 1980 o distrito que mais concentrava grupos sociais das camadas superiores era a Lagoa, que incorporava os bairros da Lagoa, Jardim Botânico, Gávea, Ipanema e Leblon. Em 1991, 2000 e 2010, além do distrito da Lagoa, observamos também que a Barra da Tijuca passou a se destacar como distrito que concentrava grupos sociais das camadas superiores. A expansão da Barra da Tijuca a partir dos anos de 1980 foi uma expansão concentradora, pois privilegiou os grupos sociais que ocupam posições mais elevadas da estrutura social. E isso nos ajuda a compreender e a localizar o modo como tem se dado a evolução territorial da metrópole do Rio de Janeiro que tem sido marcada por processos de polarização e diversificação.

3.2. Evolução da estrutura do espaço metropolitano

Para podermos observar como se expressaram territorialmente os processos de diversificação e polarização da metrópole do Rio de Janeiro, utilizamos a tipologia socioespacial como representação desses processos, no período de 1980 a 2010. A análise evolutiva dessa estrutura espacial, feita por meio da referida tipologia, nos possibilita apreender as mudanças no padrão de organização social do território metropolitano. Esses processos de diversificação e polarização que foram se constituindo ao longo do tempo traduzem, por sua vez, os fenômenos de segregação socioespaciais para análise do conjunto da metrópole do Rio de Janeiro, uma vez são processos geradores de diferenciação e segmentações socioespaciais com potencial para provocar barreiras simbólicas entre os grupos sociais que ocupam posições distintas na estrutura social e, por sua vez, posições distintas no próprio território metropolitano.

A organização social do território da metrópole do Rio de Janeiro possui representação tipológica diferente entre os anos analisados, demonstrando, apenas por isso, que houve mudanças na evolução da estrutura metropolitana ao longo do tempo, como podemos observar na figura 1. A representação tipológica de cada um dos anos é expressa como uma hierarquia socioespacial, na medida em que demonstra a concentração relativa dos grupos sociais no território metropolitano segundo a posição que ocupam na estrutura social. Em 1980, essa hierarquia socioespacial é expressa pelos seguintes tipos socioespaciais: superior, médio, popular médio, popular operário, popular, popular agrícola e agrícola. Em 1991, a hierarquia socioespacial corresponde aos mesmos tipos de 1980, com a exceção da inexistência do tipo agrícola. Em 2000, os tipos socioespaciais existentes são: superior, médio superior, popular médio, popular operário e popular; não há a presença dos tipos médios e popular agrícola, como em 1991. Em 2010, a hierarquia socioespacial possui a mesma designação de 2000, apesar de haver diferenças de localização territorial desses tipos socioespaciais.

O tipo superior possui esse nome porque é o tipo socioespacial que assume posição mais elevada na hierarquia socioespacial. Ele se caracteriza por concentrar relativamente as pessoas que ocupam posição mais elevada na estrutura social, posições referentes às categorias sócio-ocupacionais do grupo de dirigentes e do grupo de profissionais de nível superior. Em 1980, o tipo superior localizava-se nos distritos denominados Lagoa, Botafogo, Copacabana, Tijuca, Vila Isabel e Barra da Tijuca. Em 1991 e 2000, eram os mesmos distritos observados em 1980. Em 2010, foi incorporado ao tipo superior o distrito correspondente ao município de Niterói. De modo geral, os distritos pertencentes a esse tipo socioespacial localizam-se na Zona Sul do município do Rio de Janeiro e os demais estão espacialmente contíguos a eles, com exceção de Niterói em 2010, devido apenas a separação natural feita pela Baía de Guanabara. Mas o que podemos observar no mapa é uma mancha contínua, que poderíamos configurar como o núcleo da metrópole do Rio de Janeiro.

O tipo médio, presente em 1980 e 1991, se caracteriza por apresentar uma composição social em que há relativa concentração de pessoas que ocupam posições sociais intermediárias na estrutura social, sobretudo, referente às categorias sócio-ocupacionais do grupo de ocupações médias. Em

2000 e 2010, o tipo socioespacial correspondente é denominado de médio superior. Sua característica que o define como médio superior e não somente médio deve-se ao fato de apresentar uma composição social em que existe uma relativa concentração de pessoas nas categorias sócio-ocupacionais dos grupos de ocupações médias e de grupos mais superiores na estrutura social, sobretudo, profissionais de nível superior, mas também de dirigentes. Mesmo que esse tipo socioespacial apresente relativa concentração em categorias mais superiores da estrutura social, essa concentração é muito inferior ao peso dela no tipo superior. O fato de em 1980 e 1991 haver um tipo socioespacial denominado de médio e em 2000 e 2010 passar a existir médio superior, significa que houve mudanças territoriais nesse período que elevaram a posição de vários distritos da metrópole do Rio de Janeiro, na medida em que sua composição social passou a se caracterizar também pela maior presença relativa de grupos sociais que ocupam posições mais elevadas na estrutura social. Esse tipo socioespacial médio (1980 e 1991) ou médio superior (2000 e 2010) localiza-se nas imediações do tipo superior, caracterizada como uma zona intermediária para os demais tipos socioespaciais de características populares.

O tipo popular médio é um tipo socioespacial existente em todos os anos analisados. Ele se caracteriza por apresentar relativa concentração de pessoas que ocupam posições sociais referentes à algumas categorias sócio-ocupacionais do grupo de ocupações médias e às categorias mais inferiores da estrutura social. Como predomina a concentração relativa das categorias mais inferiores que das categorias médias, ele tem essa designação de popular médio. Sua localização espacial está, principalmente, na periferia do município do Rio de Janeiro, em distritos dos municípios de Duque de Caxias, São João de Meriti, Mesquita, Belford Roxo, Nilópolis, Magé, Nova Iguaçu, todos municípios da Baixada Fluminense, e distritos de São Gonçalo. Não fosse os acidentes geográficos, poderíamos dizer que esse tipo socioespacial praticamente apresenta uma macha contínua no espaço metropolitano (com exceção do distrito desse tipo em Magé), sendo observado adjacente ao tipo médio (1980 e 1991) ou médio superior (2000 e 2010). Desde 1991 o distrito de Campo Grande, localizado no município do Rio de Janeiro, deixou de ser caracterizado como tipo popular operário e passou ser caracterizado como tipo popular médio. O mesmo ocorreu desde 2000 com um distrito denominado Belford Roxo, do município de mesmo nome, e com um distrito de Nova Iguaçu, em 2010. Desde 2000, o distrito de Magé que se caracterizava como tipo popular médio perdeu essa condição, passando a se caracterizar como tipo popular operário.

O tipo popular operário também é representado nas tipologias socioespaciais de todos os anos analisados. O fato de ser designado como popular operário é porque, apesar de haver relativa concentração de pessoas que ocupam as categorias sócio-ocupacionais referentes ao operariado industrial, propriamente dita, ao se comparar com os demais tipos socioespaciais, a concentração predominante ainda é nas demais categoriais que ocupam posição inferior na estrutura social de característica popular, o que o torna, portanto, um tipo popular operário. Localiza-se posteriormente ao tipo popular médio em distritos de quase todos os municípios da metrópole do Rio de Janeiro. As favelas que se configuram como distritos, com raras exceções, estão classificadas nesse tipo socioespacial.

O tipo popular, também presente em todos os anos analisados, é caracterizado por apresentar

concentração relativa de pessoas que estão nas categorias sócio-ocupacionais mais inferiores da estrutura social. Podemos observar por meio dos mapas que houve aumento dos espaços caracterizados por este tipo socioespacial, o que pode significar que, na medida em que operariado industrial tente a perder peso na estrutura social da metrópole, amplia-se os distritos caracterizados por popular, uma vez que passa a predominar aquelas categorias sócio-ocupacionais mais inferiores da estrutura social. Os distritos desse tipo socioespacial localizam-se, em geral, nas franjas da metrópole.

O tipo popular agrícola é existente nos anos de 1980 e 1991. Ele possui esse nome porque, apesar de haver relativa concentração da categoria de agricultores, sua maior presença é ainda de outras categorias inferiores da estrutura social, de característica popular. Esse tipo socioespacial está presente em distritos dos municípios de Itaboraí, Itaguaí, Guapimirim, Magé, Mangaratiba, Maricá e Seropédica, no ano de 1980. Além desses municípios, há um distrito de Nova Iguaçu que deixa de ser caracterizado como tipo popular e se constitui, em 1991, como tipo popular agrícola, mas em 2000 e 2010 passa a ser caracterizado como tipo popular operário. Também o município de Tanguá (apenas um distrito) deixa de se caracterizar como tipo agrícola (1980) e passa se constituir como tipo popular agrícola (1991), sendo que nos anos seguintes passou a ser caracterizado como tipo popular, o que ocorreu com vários distritos que antes era popular agrícola.

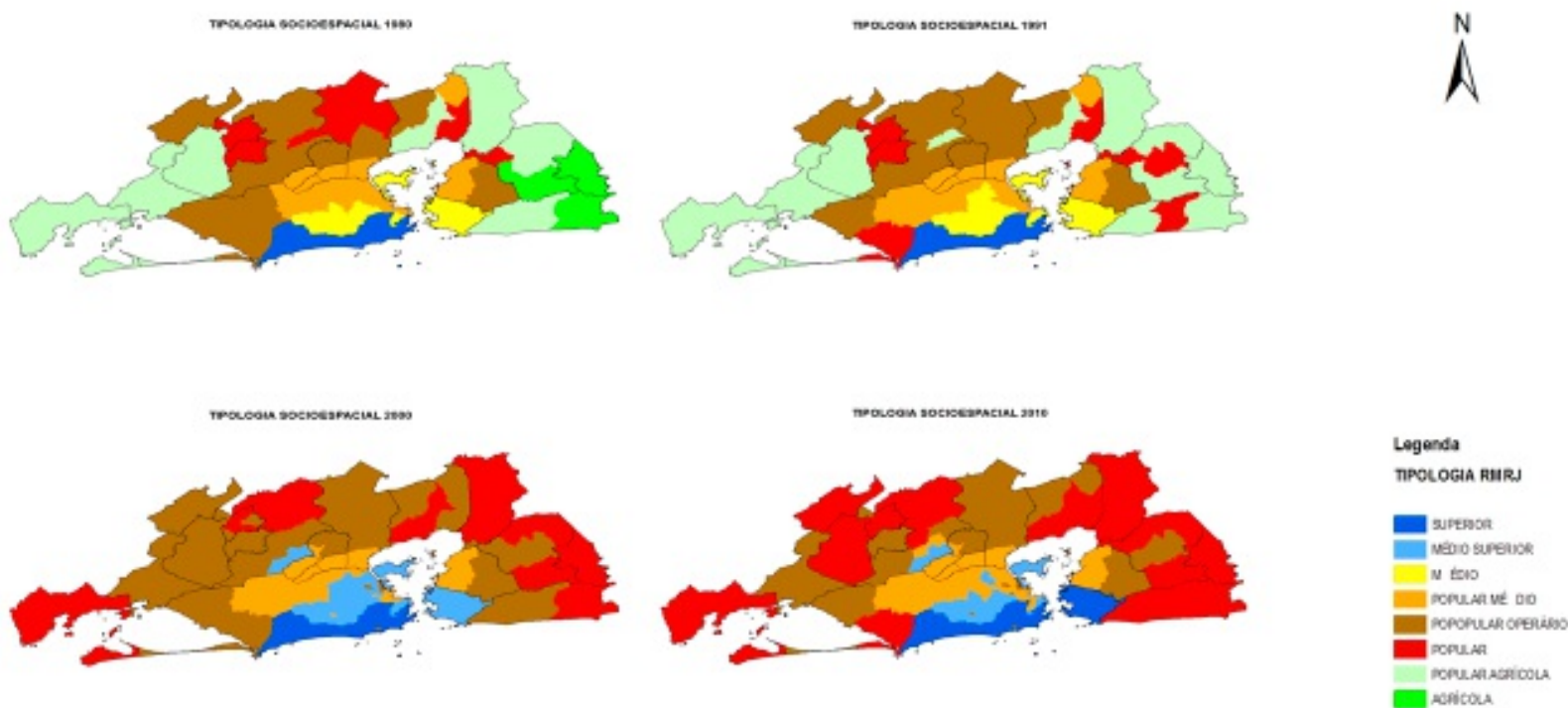
O tipo agrícola é um tipo socioespacial existente apenas em 1980. Ele se caracteriza por apresentar forte concentração relativa de pessoas que ocupam a categoria sócio-ocupacional de agricultores. Apenas quatro distritos são caracterizados por esse tipo socioespacial: dois distritos do município de Itaboraí, o município de Tanguá e um no município de Maricá. O fato de não existir esse tipo socioespacial nos demais anos censitários na metrópole do Rio de Janeiro significa que não houve nesses anos nenhum distrito com forte concentração de pessoas da categoria de agricultores, na medida em que as atividades econômicas dessa metrópole têm se tornada eminentemente urbanas.

Essa análise nos possibilita constatar que a periferia da metrópole do Rio de Janeiro tem se tornado cada vez mais popular, tanto em função da redução da importância do operariado industrial na estrutura social dessa metrópole quanto de perda de importância dos agricultores, tornando-se, cada vez mais, espaços polarizados em relação aos espaços de tipo superior da metrópole, tendo em vista o peso relativo elevado das camadas inferiores da estrutura social nesses espaços da periferia. Apesar disso, há mais diversificação decorrente de maior presença de grupos sociais médios e mesmos superiores, como são os casos dos profissionais de nível superior, sem que isso altere o peso relativo (pequeno) que esses grupos sociais possuem na periferia.

A diversificação também pode ser observada a partir da análise dos tipos médios (1980 e 1991) que, em muitos casos, se tornaram tipo médio superior (2000 e 2010). Essa mudança só ocorreu porque houve maior concentração relativa dos grupos sociais superiores da estrutura social nos espaços antes denominados de médios. Apesar disso, os espaços do tipo superior continuaram concentrando os grupos sociais superiores da estrutura social, num processo de polarização socioespacial com ampliação territorial, como são os casos da Barra da Tijuca que aumentou seu peso relativo ao longo do tempo e de Niterói, que passou de tipo médio em 1980 e 1991 para tipo médio superior em 2000 e tipo superior em 2010.

Portanto, observamos ao longo desse período a ampliação dos espaços de tipo superior na metrópole do Rio de Janeiro, mas concentradores dos grupos sociais de posições mais elevadas da estrutura social, o que torna o território metropolitano cada vez mais polarizado em relação aos espaços populares que também tem se tornado cada vez mais populares. Tanto a ampliação concentradora dos espaços superiores da metrópole quanto as mudanças ocorridas nos espaços populares podem ser comandados pela mesma força social, constituída naquilo que chamamos de capital mercantil. Se assim for, é sob o signo do capital mercantil que tem se dado a apropriação do território metropolitano. Por um lado, amplia os espaços para os grupos superiores, que se tornam cada vez mais concentradores dessas camadas sociais; por outro lado, altera a composição social dos espaços populares —popularizando-os ainda mais—, na medida em que o capital mercantil passa a requerer as posições sociais (operários da construção civil, dos serviços auxiliares, etc.) que contribuem para viabilizar a apropriação territorial que os grupos superiores realizam na metrópole.

Figura 1
Tipologia socioespacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Sob a lógica do capital mercantil, a evolução da estrutura urbana da metrópole do Rio de Janeiro tem reproduzido o padrão de organização social do território observado nos anos de 1970, caracterizado pelo modelo núcleo-periferia. Respeitando a denominação consagrada pela literatura acadêmica dos anos 1970, poderíamos corresponder o tipo socioespacial superior ao núcleo da metrópole do Rio de Janeiro; do mesmo modo, o tipo médio superior à zona de transição; o tipo popular médio à periferia imediata; o tipo popular operário à periferia intermediária; e o tipo popular à periferia distante. Assim, ao considerar a inscrição da estrutura social no espaço físico, observamos a manutenção do modelo núcleo-periferia como padrão de organização social do território metropolitano na atualidade, sendo mais diversificado, mas também mais polarizado.

3.3. Proximidade física e distância social

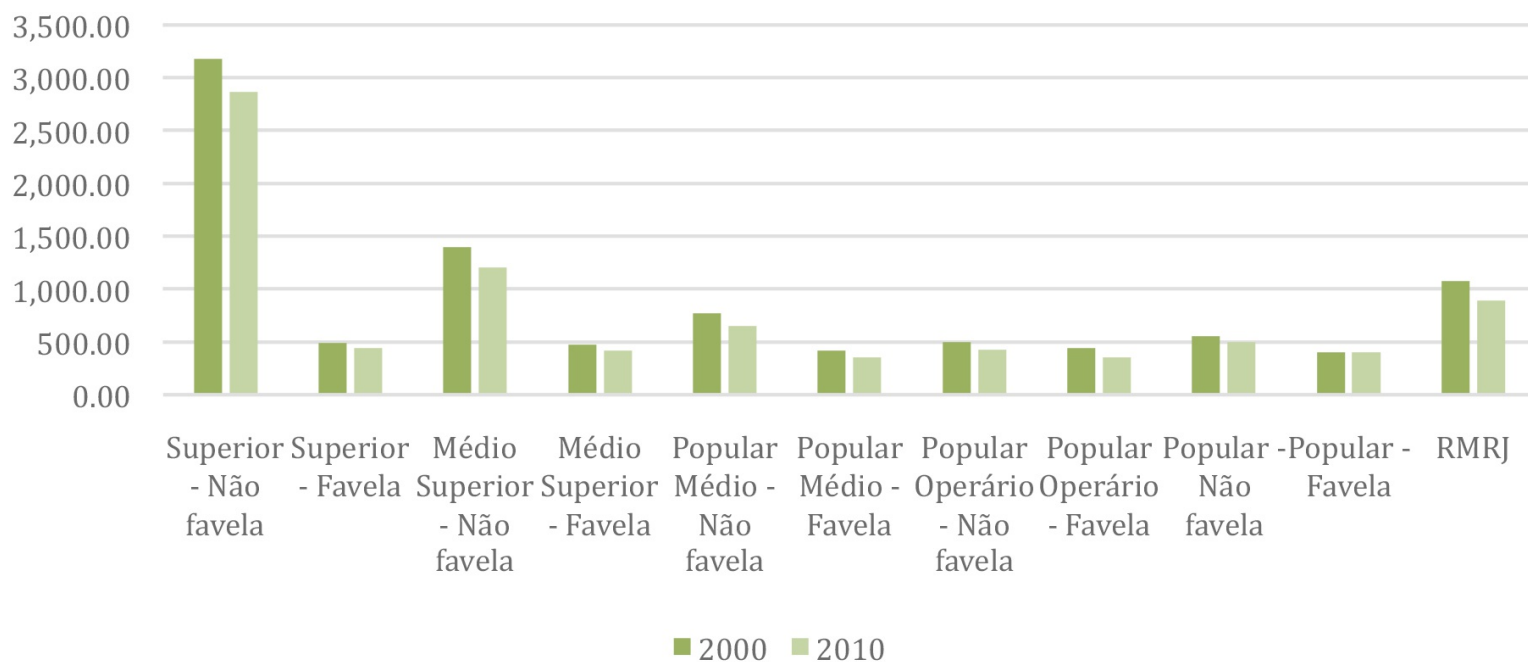
A evolução da organização social do território da metrópole do Rio de Janeiro assentada no padrão denominado núcleo-periferia, como vimos, decorre da análise do conjunto dessa região metropolitana, quando se observa a inscrição de sua estrutura social no espaço físico. Esse padrão de organização social do território se apresenta com essas características devido a escala utilizada para sua avaliação. A utilização de outra escala geográfica em que se pode observar a divisão social do território de modo mais detalhado possibilita, por sua vez, apreender outro padrão de organização social do território cuja característica principal se expressa pela proximidade física e distância social (Ribeiro, 2008), tendo em vista a existência de favelas espalhadas, praticamente, por todo o tecido urbano da metrópole do Rio de Janeiro.

As favelas existem na metrópole do Rio de Janeiro desde o começo do século XX, mas sua constituição como problemas social e urbano somente ganhou esses contornos em décadas posteriores (Valladares, 2000). É em momento muito posterior a sua constituição como problemas social e urbano que se passa a caracterizar o padrão de organização social do território dessa metrópole também a partir da designação de proximidade física e distância social (Lago; Ribeiro, 2001). Essa designação decorre das diferenças das condições sociais observadas entre os espaços da favela e os espaços que estão ao seu redor, normalmente com condições muito superiores, principalmente quando as favelas estão localizadas nas regiões mais nobres da metrópole.

Apesar das mudanças das condições sociais observadas nas últimas décadas —elevação do nível de escolaridade da população, aumento da formalização do trabalho e redução das desigualdades de renda, por exemplo—, permanecem praticamente inalteradas as diferenças entre favela e não favela, mantendo-se a configuração do padrão de organização social do território caracterizado pela proximidade física e distância social. E essa configuração é mais emblemática nos espaços mais nobres da metrópole do Rio de Janeiro, sobretudo, onde constitui o seu núcleo social —as áreas de tipo socioespacial superior—. Na periferia metropolitana, onde prevalecem os grupos sociais mais populares da estrutura social, embora haja diferenças entre as condições sociais da favela e não favela, essas diferenças são muito mais reduzidas. É o que se vê quando observamos o rendimento médio entre os moradores de favela e os moradores de não-favela de acordo com o tipo socioespacial onde as favelas estão localizadas (gráfico 1), para exemplificar.

Gráfico 1

Rendimento médio total por favela e não favela segundo a organização social do território da Região Metropolitana do Rio de Janeiro-2000 e 2010



Fonte: IBGE, Censos demográficos de 2000 e 2010. Observatório das Metrôpoles.

Os moradores de não favela do tipo socioespacial superior ganhavam em média, tanto em 2000 quanto em 2010, 6.4 vezes mais que os moradores de favela. Em relação ao tipo médio superior essa relação era de 2.9 vezes. Os moradores de não favela do tipo popular médio ganhavam em média o dobro dos moradores de favela. Já no tipo popular operário e popular a diferença é de apenas de 20% em favor os moradores de não favela. Essa constatação nos possibilita compreender que as diferenças entre favela e não favela obedece a hierarquia socioespacial da metrópole do Rio de Janeiro, de acordo com o seu padrão de organização social do território segundo o modelo núcleo-periferia. Quanto mais longe do núcleo metropolitano, mais proximidade há entre as condições sociais dos moradores de favela e dos moradores de não favela; porém, no núcleo metropolitano e nos tipos socioespaciais próximos ao núcleo, a diferença entre moradores de favela e de não favela é muito expressiva.

Todavia, quando consideramos apenas o rendimento médio dos moradores de favela segundo essa hierarquia socioespacial observamos diferenças de rendimento médio entre os moradores de favela localizados em tipos socioespaciais distintos, apesar de serem diferenças muito reduzidas. Essas diferenças de rendimento obedecem, por sua vez, a hierarquia socioespacial. Apesar disso, praticamente não há diferenças de rendimento entre os moradores dos tipos populares. Ou seja, a vantagem de morar em favela, em termos de obtenção de rendimento, só se dá quando sua localização encontra-se no núcleo metropolitano ou no seu entorno imediato, mesmo assim ainda em condições similares aos moradores de não favela dos tipos popular operário e popular.

Observamos, portanto, que numa escala mais detalhada do espaço metropolitano há diferenças importantes de condições sociais, ao analisarmos essas condições entre os moradores de favela e os moradores de não favela, o que expressa o padrão de organização social caracterizado pelo modelo proximidade física e distância social. Ao mesmo tempo, vimos que essas diferenças entre moradores

de favela e de não favela obedecem a hierarquia socioespacial da metrópole assentada no modelo núcleo-periferia, na medida em que elas vão se reduzindo quando se distancia do núcleo metropolitano, tornando inclusive as condições sociais dos moradores de não favela dos tipos populares muito semelhantes às condições sociais dos moradores de favela do núcleo metropolitano. E isso, a nosso ver, reforça a necessidade de que a análise do padrão de organização social do território da metrópole do Rio de Janeiro deve ser feita considerando as diferentes escalas espaciais.

4. conclusão

Confirmamos, ao longo do presente trabalho, que o modelo núcleo-periferia continua expressando o padrão de organização social da metrópole do Rio de Janeiro na atualidade, quando analisamos esse padrão segundo a inscrição da estrutura social no espaço físico. Observamos também que a análise feita numa escala espacial mais detalhada nos possibilita apreender a coexistência de outro padrão de organização social do território assentado no modelo proximidade física e distância social, quando incorporamos a análise das favelas. Apesar disso, essa relação proximidade física e distância social também respeita a hierarquia socioespacial dada pelo modelo núcleo-periferia. Esse modelo núcleo-periferia continua, portanto, tendo validade analítica para explicação dos processos segregação socioespaciais, captados tanto pelas condições sociais da população, quanto pelas condições urbanas de vida. No entanto, o sentido expresso pelo modelo núcleo-periferia na atualidade incorpora um duplo processo em sua dinâmica: diversificação e polarização.

O território da metrópole do Rio de Janeiro tem se tornado, cada vez mais, diversificado decorrente de maior espalhamento de grupos sociais das camadas superiores da estrutura social para outros espaços da metrópole. Esse espalhamento, porém, apresenta limites, na medida em que apenas o tipo socioespacial médio se modificou desde 1980, quando em 2000 passou a se configurar como tipo médio superior. A mesma dinâmica não foi observada, por exemplo, em relação aos tipos populares (popular médio, popular operário e popular), existente desde 1980, que continuou apresentando composição social muito semelhante ao longo do tempo.

Não obstante a maior diversificação observada na metrópole do Rio de Janeiro, o seu território tem se tornado mais polarizado. Essa polarização decorre, de um lado, da concentração dos grupos sociais das camadas superiores, sobretudo, nos distritos da Lagoa e da Barra da Tijuca. Esse último distrito, por exemplo, apesar de ter se configurado como um tipo socioespacial superior em 1980, não tinha a expressão territorial existente na atualidade, quando se considera a concentração relativa dos grupos sociais das camadas superiores. Essa característica já era presente no distrito da Lagoa, quando em 1980 era o principal reduto dos grupos sociais das camadas superiores da estrutura social. De outro lado, a polarização também decorre da concentração relativa dos grupos sociais das camadas mais inferiores da estrutura social nos espaços da periferia metropolitana, onde se configuram os tipos socioespaciais popular médio, popular operário e popular. Essa polarização dos grupos sociais das camadas inferiores tem se dado com maior popularização da estrutura social, na medida em que tem reduzido o peso do operariado na metrópole do Rio de Janeiro.

A questão que se coloca a partir da constatação a que chegamos é a de saber sob quais mecanismos esse duplo processo de diversificação e polarização tem se configurado na metrópole do Rio de Janeiro, em que tem atualizado o sentido do modelo núcleo-periferia caracterizado desde os 1970. A questão é a de saber como se dá sua dinâmica de estruturação referente à ação dos agentes sociais que estão direta ou indiretamente envolvidos na produção do espaço urbano, como o Estado,

o mercado imobiliário, os movimentos sociais urbanos e os agentes econômicos de modo geral. Mas também é necessário compreender os processos sociais mais amplos, como as dimensões demográficas e familiares, da mobilidade urbana e a estruturação do mercado de trabalho. Somente com uma avaliação mais pormenorizada desse processo é que poderemos avançar na interpretação do atual padrão de organização social do território da metrópole do Rio de Janeiro.

A hipótese que arriscamos é que a reprodução desse modelo núcleo-periferia, apesar das mudanças de seu conteúdo observadas ao longo do tempo, que se realiza pelos processos de diversificação e polarização, se dá pelo papel existente do capital mercantil como força social estruturadora do território da metrópole do Rio de Janeiro. A razão disso decorre das mudanças da estrutura social que tem reforçado os grupos sociais vinculados ao setor de serviços da economia ou aos setores que possuem como característica a construção do espaço. Mas para que essa hipótese seja comprovada é necessário realizar uma análise mais profunda sobre o papel de comando do capital mercantil na estruturação do território metropolitano, de modo a compreender como este se modifica reproduzindo o seu padrão de organização social.

Referências bibliográficas

- ABREU, Marcelo de Paiva (1990), *A ordem do progresso* [Livro]. - Rio de Janeiro, Campus
- ABREU, Maurício de Almeida (1976), “Contribuição ao estudo do papel do Estado na evolução da estrutura urbana” [Artigo] //, *Revista Brasileira de Geografia*. - Rio de Janeiro, Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, out/dez. - 1. - vol. 1.
- BARROS, Ricardo Paes de [et al.] (2010), “Determinantes da queda na desigualdade de renda” [Artigo] //, *Texto para discussão* núm. 1.460 - IPEA. - Rio de Janeiro, IPEA.
- BOURDIEU, Pierre (2008), *A Distinção: crítica social do julgamento* [Livro]. - São Paulo, Porto Alegre, Edusp, Zouk.
- ____ (1997), “Efeitos do lugar” [Seção do Livro] // *A miséria do mundo* / A. do livro Pierre Bourdieu. - Petrópolis, Vozes.
- ____ (1996), “Espaço social e espaço simbólico” [Seção do Livro] // *Razões Práticas: sobre a teoria da ação*. - Campinas, Papirus Editora.
- IBGE, “Microdados da amostra”, *Censo demográfico 1980*, Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- ____, “Microdados da amostra”, *Censo demográfico 1991*, Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- ____, “Microdados da amostra”, *Censo demográfico 2000*, Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- ____, “Microdados da amostra”, *Censo demográfico 2010*, Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- LAGO, Luciana Corrêa do (2000), *Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise* [Livro]. - Rio de Janeiro, Revan, Fase.
- ____ e Luiz César de Queiroz Ribeiro (2001), “A divisão favela-bairro no espaço social do Rio de Janeiro”, *Cadernos Metrópole*, vol. 5, Rio de Janeiro.

_____ e Rosetta Mammarella (2010), “Da hierarquia de classes à organização social do espaço intraurbano: um olhar comparativo sobre as grandes metrópoles brasileiras”, *Cadernos Metrópole*, vol. 23, Rio de Janeiro.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (2008), “Proximidade territorial e distância social: reflexões sobre o efeito do lugar a partir de um enclave urbano” [Artigo] //, *Revista VeraCidade*. - Salvador: [s.n.]. - 3: vol. 3.

_____ (1999), “Transformações da estrutura socioespacial: segmentação e polarização na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, *Cadernos Metrópole*, vol. 1, Rio de Janeiro.

_____ e Marcelo Gomes Ribeiro (2013a), *Análise social do território: fundamentos teóricos e metodológicos* [Livro]. - Rio de Janeiro, Letra Capital.

_____ (org.) (2013b), *IBEU: Índice de Bem-Estar Urbano* [Livro]. - Rio de Janeiro, Letra Capital.

VALLADARES, Lícia (2000), “A gênese da favela carioca. Produção anterior às ciências sociais”, *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 15, outubro.

VETTER, David Michel [*et al.*] (1976), “A apropriação dos benefícios da ação do Estado em áreas urbanas: seus determinantes e análise através de ecologia fatorial” [Artigo] //, *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, out/dez. - 1, vol. 1. - pp. 457-476.

Notas

[*] Professor-titular do IPPU-UFRJ, Coordenador do Instituto Nacional de Ciencia e Tecnologia Observatorio das Metr p les.<<

[**] Professor-adjunto do IPPU-UFRJ, Pesquisador do Instituto Nacional de Ciencia e Tecnologia Observatorio das Metr poues.<<

[1] Agradecemos a colaboração de João Luís Silva Nery Junior pela elaboração da base cartográfica utilizada neste trabalho. <<

[2] A metrópole de São Paulo possuía, em 1980, 4.6% de profissionais de nível superior e metrópole de Belo Horizonte possuía 5%. <<

[3] Os dados do censo demográfico de 1980 e 1991 são comparáveis, o que permite avaliar em termos de crescimento ou decréscimo entre um censo e outro. Porém, os dados dos censos demográficos seguintes não permitem comparação porque apresentam muitas diferenças metodológicas em sua construção. Por isso, a comparação entre uma década e outra só será possível em termos de análise da composição da estrutura social de cada um dos anos em análise.<<

[4] Apesar de utilizar um esquema de estrutura social assentados nos mesmos princípios teóricos, há algumas diferenças no modo de agregação das ocupações do esquema utilizado neste trabalho, o que torna diferente também algumas conclusões de Ribeiro (1999) com os resultados observados aqui, mas sem comprometer o sentido geral das mudanças apresentadas.<<

[5] A diferença entre grandes empregadores e pequenos empregadores em 1980 e 1991 era feita segundo o nível de renda. Os primeiros eram aqueles que na posição de empregador ganhavam, mensalmente, mais de 20 salários mínimos, ao passo que os segundos eram aqueles que ganhavam até 20 salários mínimos. Em 2000 e 2010, utilizou-se o critério de número de empregados. Os pequenos empregadores eram aqueles que tinham até 5 empregados e os grandes empregadores aqueles que tinham 6 ou mais empregados. Apesar de ser possível fazer a comparação entre 1980 e 1991 e, ao mesmo tempo, ser possível a comparação entre 2000 e 2010, não é possível comparar 1980/1991 e 2000/2010. E isso afeta no resultado do grupo dos dirigentes.<<

[6] Essa constatação decorre da interpretação da análise de correspondência utilizada como um dos procedimentos para construção da tipologia socioespacial, como pode ser observado em Ribeiro e Ribeiro (2013a).<<

SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL, SEGMENTAÇÃO TERRITORIAL E MERCADO DE TRABALHO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro*

Juciano Martins Rodrigues**

Filipe Souza Correa***

1. Introdução

Há alguns anos a região metropolitana do Rio de Janeiro vem perdendo importância no cenário econômico nacional. Este processo ocorre no contexto de desconcentração das atividades produtivas que parte das tradicionais áreas de polarização econômica da região sudeste para o interior do país. Não se trata de tendência recente. Ela se inscreve no longo movimento de perda de centralidade da metrópole fluminense em curso desde a perda de status de sede do governo federal para Brasília na década de 1960. Neste sentido, a crise do modelo de desenvolvimentista iniciada nos anos 1980, cujo traço característico foi a sucessão de curtos períodos de crise e expansão econômica combinada nos anos 1990 aos efeitos da política de ajuste estrutural e de inserção na globalização tiveram efeitos particulares na economia metropolitana do Rio de Janeiro.

Estima-se que o PIB da região metropolitana está em situação de estagnação há 25 anos. Várias análises sobre a reconfiguração da economia nacional (Diniz, 1993) têm apontado indícios da sua situação de marginalização em relação ao território dinâmico em constituição no sudeste do país. Trabalho recente elaborado pelo Observatório das Metrôpoles sobre as estruturas produtivas das regiões metropolitanas frente às novas tendências de desconcentração territorial da economia nacional constata que o Rio de Janeiro, embora ocupe a segunda posição na hierarquia urbano-metropolitana do país em termos econômicos e demográficos apresenta claros sinais da marginalização nesta recomposição territorial da economia nacional e, ainda, uma desproporção entre a capacidade produtiva potencial e a sua transformação em dinâmica econômica promotora do desenvolvimento (Ruiz e Batista, 2007).¹

Portanto, podemos afirmar que a região metropolitana do Rio de Janeiro vive há muitos anos um

impasse que bloqueia a sua inserção na dinâmica econômica competitiva aberta com a transformação do modelo de desenvolvimento. As razões são várias e fugiria muito dos propósitos deste trabalho ensaiar alguma explicação. Para o que interessa ao nosso presente trabalho, estas mudanças e a situação de impasse do desenvolvimento do Rio de Janeiro tiveram como resultado, de um lado, uma economia terciária dualizada entre o setor informal e formal, com enormes repercussões no mercado de trabalho. O ajuste do mercado de trabalhos a estas transformações tem sido a informalização das atividades, a manutenção de altas taxas de desemprego e a expansão dos serviços pessoais e domésticos.

O objetivo geral deste trabalho é captar alguns dos reflexos que tais processos provocaram na relação entre as condições de acesso ao mercado de trabalho e a dinâmica territorial da metrópole fluminense. Em outras palavras, pretendemos analisar as relações entre os processos de divisão social do território metropolitano e as condições que regulam o acesso a oportunidades no mercado de trabalho. Procuraremos testar em que medida a localização dos indivíduos e grupos sociais na estrutura sócio-espacial caracterizada por tendências à segregação residencial e à segmentação territorial impactam na qualidade do emprego (fragilidade ocupacional) e nas possibilidades de transformar a própria oportunidade de emprego em recursos oriundos do mercado de trabalho (rendimento).

De maneira mais específica, pretendemos captar os efeitos do contexto social das áreas (segregação residencial) e das dificuldades de deslocamento (mobilidade) —ou como a literatura americana denominou de *spatial mismatch*—² nas oportunidades acima mencionadas. Neste sentido, utilizaremos os dados do Censo 2000 para compreender tais configurações do espaço como mecanismos que incidem sobre o mercado de trabalho, utilizando as informações dos microdados e as áreas de ponderação como unidades de análise.

O texto está organizado na seguinte ordem. Na primeira seção, apresentamos os resultados do teste da hipótese da segregação residencial e na segunda os relativos à segmentação territorial. Em cada uma delas procuramos a análise está organizada em dois momentos: no primeiro, descrevemos os processos adotados para identificar as tendências de segregação residencial e segmentação territorial e a associação de cada uma delas com o acesso a ocupações consideradas frágeis em termos de estabilidade aos diferenciais de remuneração à ocupação principal; em seguida, apresentamos os resultados da aplicação dos modelos de regressão construídos com o intuito de submeter as evidências empíricas ao teste de causalidade, controlando os efeitos da segregação residencial e da segmentação sobre as variáveis mencionadas segundo a outros atributos condicionantes do acesso ao mercado de trabalho no plano individual e domiciliar. Na segunda parte do texto, fazemos um balanço dos resultados empíricos obtidos, procurando dialogar com parte da literatura que vem apontando os fenômenos da divisão social do território das metrópoles como variáveis independentes em relação aos mecanismos de reprodução das desigualdades sociais.

2. Segregação residencial e emprego

Em trabalhos anteriores³ evidenciamos que o território da metrópole fluminense se organiza fortemente segundo o sistema de distâncias e oposições que insere os grupos sociais no espaço social. As classes superiores detentoras de altas doses dos capitais econômico, social e simbólico dominam as áreas da chamada “zona sul” e de parte da “zona norte” da cidade do Rio de Janeiro, se opondo às classes populares fortemente presentes nos espaços populares da periferia metropolitana, os dois se opondo aos segmentos da clássica classe média que dominam os espaços suburbanos onde configuração social é, no entanto, menos definida. Contatamos, assim, que o território metropolitano se caracteriza pela nítida projeção das linhas de divisão da sociedade fluminense, de tal forma que morar em um lado ou outro não é indiferente.

Podemos afirmar que o espaço social da metrópole do Rio de Janeiro é caracterizado pela auto-segregação das camadas superiores da estrutura social. Convém precisar o nosso entendimento conceitual do termo segregação residencial. Como já discutido em outro trabalho (Ribeiro, 2005), trata-se de uma categoria de análise que contém sempre duas dimensões: *conceitual*, relacionada com os princípios teóricos adotados para explicar a organização social e *prática*, relacionada com as concepções normativas da sociedade. Neste sentido, tendo como referência a noção de espaço social de Bourdieu (2001), podemos identificar duas concepções: segregação como diferença de localização de um grupo em relação ao outro e segregação como chances desiguais de acesso aos bens materiais (serviços, equipamentos, etc.) e simbólicos (prestígio, status) e à estrutura de oportunidades (Kaztman, 1999).

Estes dois lados da segregação residencial são indissociáveis, embora possamos separá-los para fins de análise. Os grupos sociais se agrupam no território segundo suas afinidades de estilos de vida e modelo cultural, mas, sobretudo a partir das relações de força que estabelecem com os outros grupos e com o poder público, cujo objeto é a apropriação seletiva do território como vantagem locacional que permite a reprodução do poder de segregação (Pinçon, Pinçon-Charlot, 2000). A forma que temos adotado para operacionalizar esta compreensão do fenômeno da segregação é orientada pela busca da identificação da composição social dos pedaços que compõem a estrutura urbana, que conformam contextos sociais distintos resultantes da luta pela apropriação da cidade como fonte de múltiplos recursos. Uma vez constituído, estes contextos sociais desencadeiam mecanismos de reprodução das desigualdades de chances de apropriação de bens (materiais e simbólicos) e de oportunidades.

2.1. Como identificar os contextos sociais?

Segundo Ribeiro (2005) existe duas famílias metodológicas de quantificação ou medição da segregação: uma, que se traduz em índices sintéticos e outra, que lança mão da elaboração de tipologias. Neste trabalho optamos pela tipologia, como um instrumento de classificação e descrição, que atende aos objetivos de ordenamento e de categorização dos fenômenos sociológicos, permitindo a realização de comparações.

Para expressar a divisão social do espaço na RMRJ, optamos por classificar as áreas intra-urbanas. Isto quer dizer que recorreremos a uma análise tipológica utilizando como variável a *média da escolaridade domiciliar dos adultos acima de 25 anos de idade* (Clima Educativo). Consideramos que tal variável permite a descrição da segregação residencial em termos de concentração de pessoas que vivem nos planos da família e do bairro em situações de maior ou menor chance de acesso a recursos que potencializam o seu posicionamento na estrutura de oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho. Tal pressuposto está fundado em trabalhos anteriores realizados sobre o tema, como por exemplo os de Kaztman e Rematoso (2005) e Ribeiro (2007) pela constatação da crescente relevância da qualificação escolar como requisito de posicionamento no mercado de trabalho e da transformação desta posição em novos recursos (remuneração do trabalho).

Como unidades espaciais de análise, utilizamos as áreas de ponderação da amostra do Censo demográfico 2000 (AED), pois somente os dados levantados no questionário mais completo do Censo, portanto da amostra, nos permitem construir a variável mencionada acima.

Primeiramente, os domicílios foram agrupados em quatro faixas de escolaridade:

- menor que 4 anos;
- mais de 4 a 8 anos;
- 8 a 12 anos; e,
- mais de 12 anos.

Dada a porcentagem de domicílios em cada faixa e em cada uma das 444 áreas de ponderação, partimos para a construção da tipologia.

A classificação das áreas por meio desta tipologia foi realizada através da aplicação da técnica de Análise Fatorial por Combinação Binária, seguida da Classificação Hierárquica Ascendente. Na primeira etapa nós reduzimos a dimensão de explicação da distribuição dos indicadores pelos bairros (de fato AED's) em duas dimensões (fatores) tendo como critério o valor de 80% de explicação da variância dos fatores). As coordenadas do(s) fator(e)s correspondentes a este percentual foram salvas e utilizadas como elemento de construção dos clusters dos bairros. A classificação hierárquica do Statlab forneceu três agrupamentos cuja variância intra-classes foi de 23.2% e a variância inter-classes foi de 76.8%.⁴

Mapa 2.1

Divisão social do território da RMRJ, segundo o contexto social dos bairros-2000

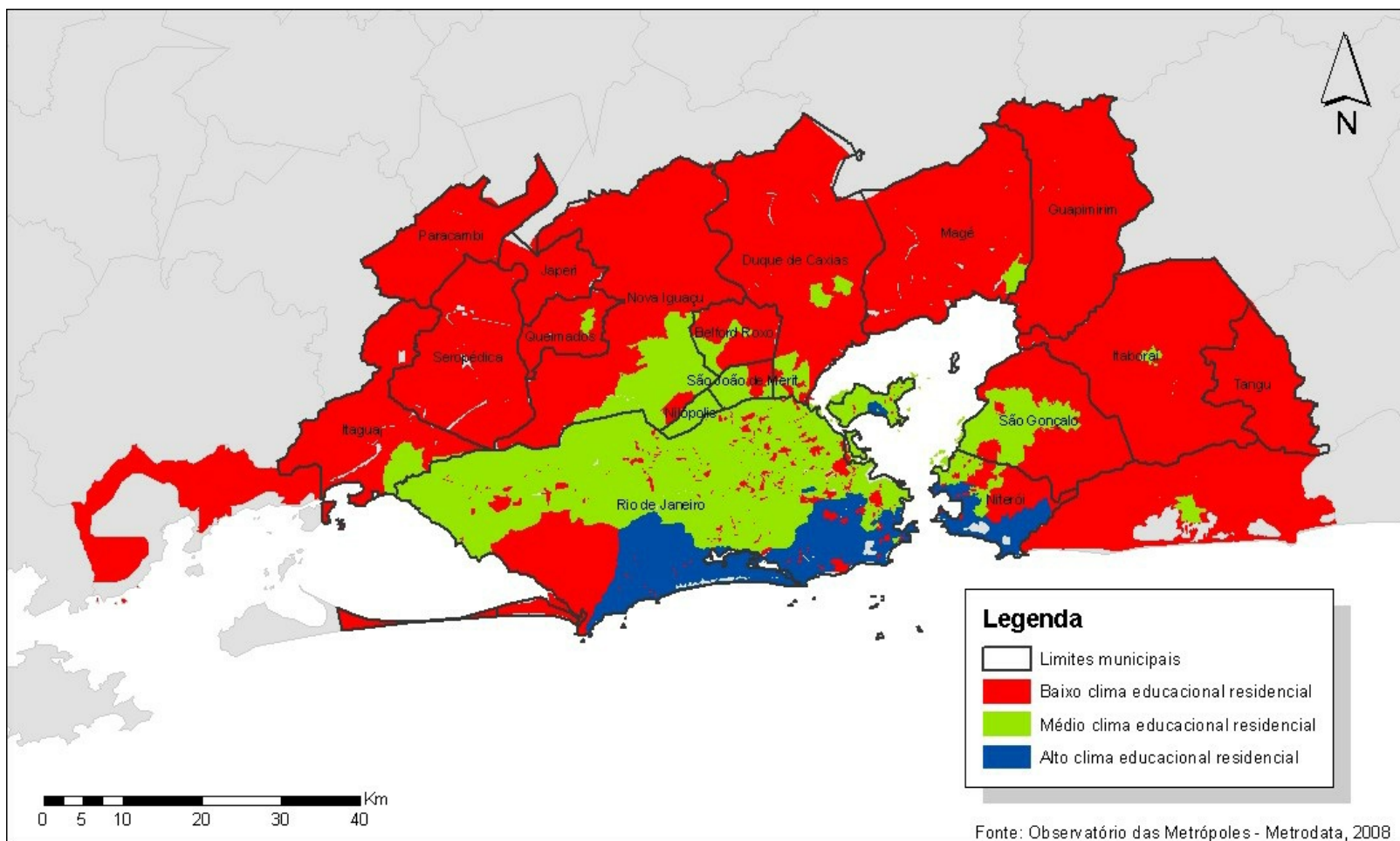
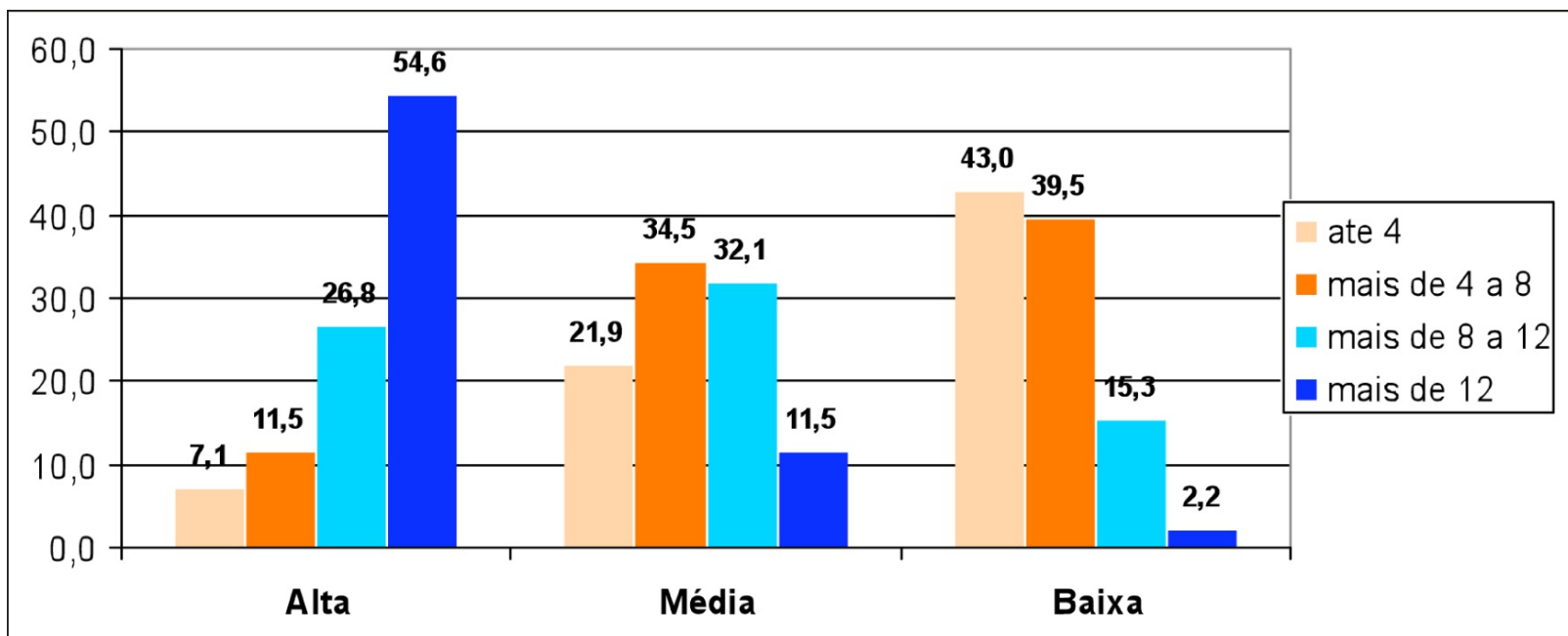


Gráfico 2.1

RMRJ: Composição social do território segundo o tipo espacial segundo o contexto social do bairro-2000



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

Observando este mesmo gráfico, notamos que o segundo tipo, que abarca 35% da população, apresenta um perfil com ocorrência de domicílios de alta e média escolaridade, marcado pela

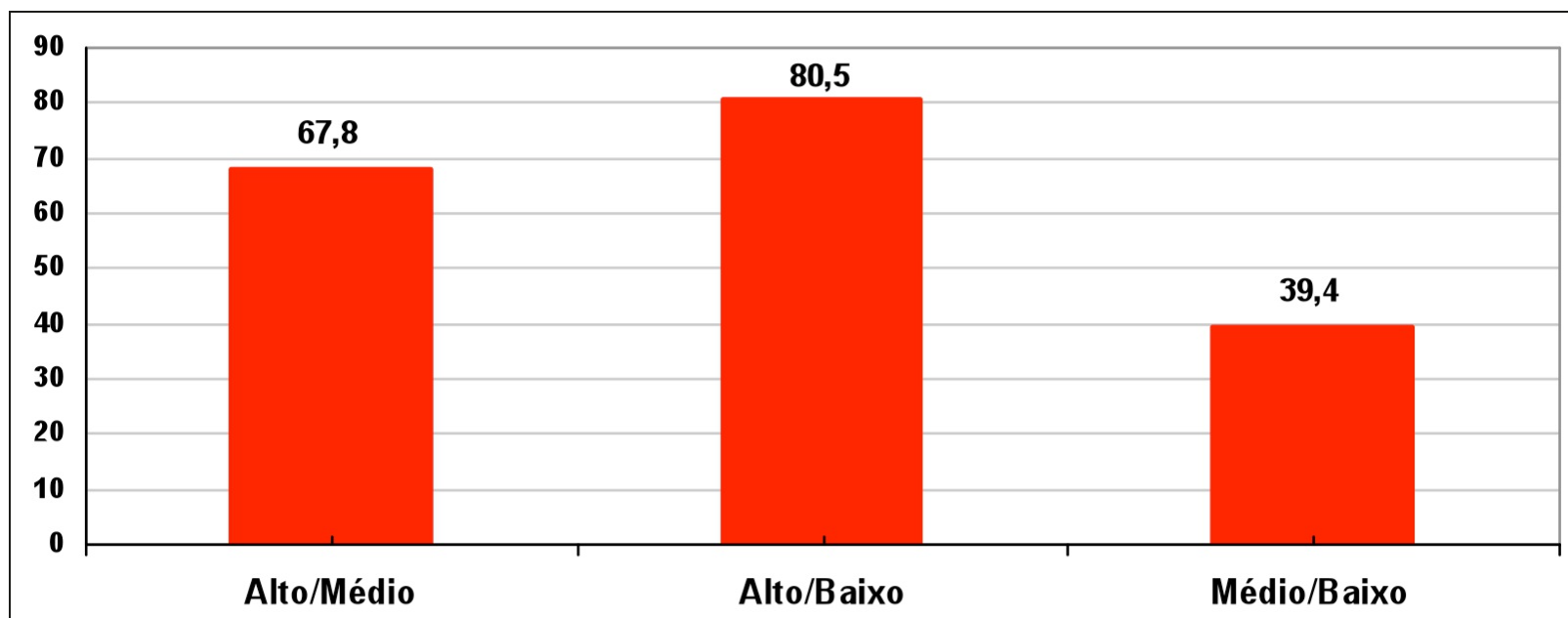
presença de domicílios com clima escolar entre 4 e 8 anos. Já o terceiro tipo se caracteriza como territórios de alto contexto social, pois se constata uma alta concentração de domicílios com escolaridade elevada, neste residem 10.5% da população metropolitana. Sendo assim, denominamos o primeiro tipo como “alto contexto social”, o segundo como “médio contexto social” e o último como “baixo contexto social”.

É importante destacar que nos territórios de baixo status social o percentual de domicílios com clima educacional inferior a 4 anos de estudo é 35% maior do que nas áreas de alto contexto social. Por outro lado, nestes últimos é 52% mais elevado o número de domicílios com escolaridade acima de 12 anos de estudo.

2.2. Efeitos da segregação sobre o risco de fragilidade ocupacional

Na RMRJ, a fragilidade ocupacional⁵ atinge 36% dos adultos de 25 a 59 anos ocupados. O nível de fragilidade entre as pessoas nesta faixa etária varia territorialmente, sendo que nos territórios de alto status social é 10% menor do que nos territórios de médio status social. Quando comparamos os territórios de alto status social e os territórios de baixo status social essa diferença é ainda maior, superando 20%, pois enquanto a ocupação frágil atinge um quarto das pessoas ocupadas no primeiro, no segundo é superior a 45% (gráfico 2.2).

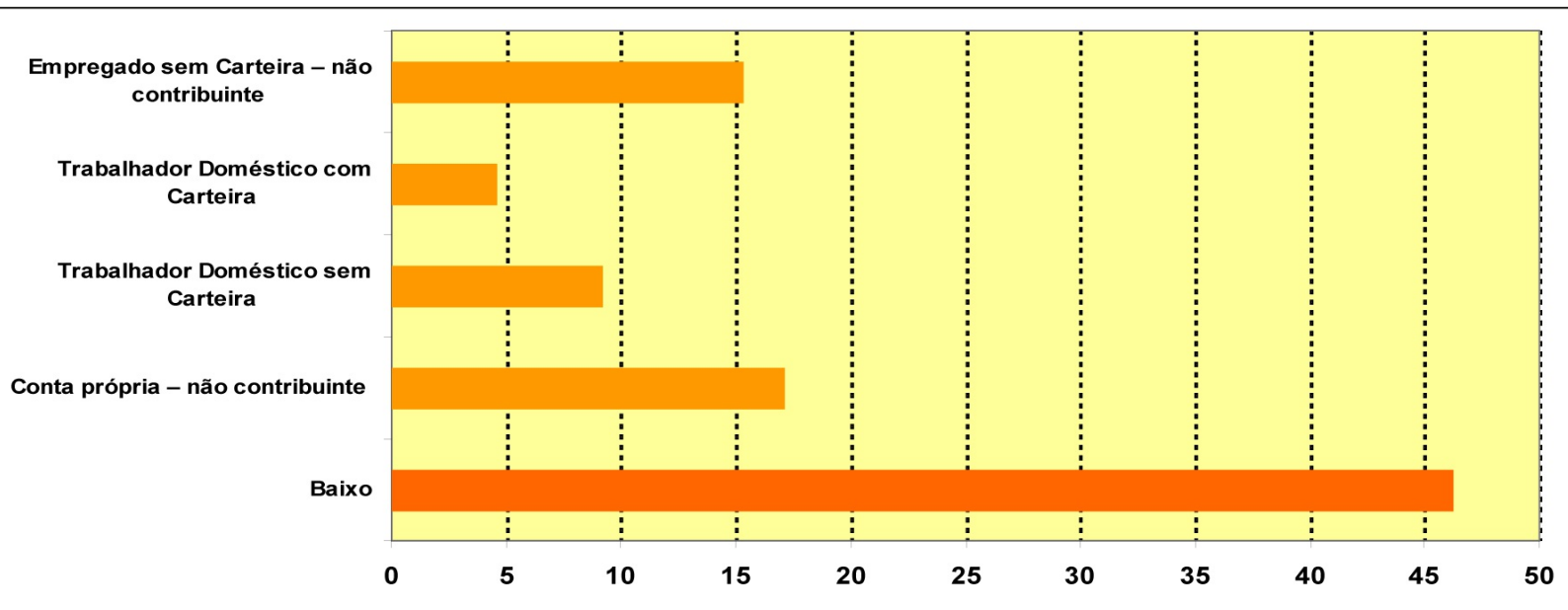
Gráfico 2.2
RMRJ: Adultos (25 a 59 anos) em ocupação frágil, segundo o contexto - social do bairro-2000



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico do 2000.

Nos territórios de baixo status social o alto nível de fragilidade ocupacional se deve à elevada presença de pessoas ocupadas como conta-própria e empregados sem carteira que não contribuem com a previdência, como podemos notar no gráfico abaixo, que além de mostrar a fragilidade total dos territórios de baixo status social (46%) traz desagregadas as ocupações frágeis. Podemos notar, ainda, que entre os empregados domésticos predomina os sem carteira (gráfico 2.3).

Gráfico 2.3
RMRJ: Pessoas em ocupação frágil, por posição na ocupação-2000



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico do 2000.

Os dados apresentados acima indicam que o acesso a melhores condições de emprego mantém razoável associação com o local de moradia, pois notamos substanciais diferenças entre espaços de alto, médio e baixo contexto social.

Com o intuito de afinar tal análise e evidenciar o efeito do território sobre tais condições, aplicamos um modelo de regressão logística para estimar esse efeito.⁶ Além das variáveis de território, fizemos o controle dos efeitos pelas seguintes variáveis:

- Variáveis individuais: anos de escolaridade; idade; cor, migração e sexo;
- Variáveis do contexto familiar: renda domiciliar per capita e clima educativo domiciliar;
- Variáveis do contexto do bairro: a tipologia sócio-espacial descrita anteriormente.

A descrição e a hierarquia das variáveis estão apresentadas no Anexo B.

Na primeira análise procuramos captar os riscos de adultos de 25 a 59 anos estarem em situação de fragilidade ocupacional segundo o local de moradia. A leitura da tabela 2.1 evidencia o fato de morar em áreas que concentram fortemente pessoas morando em domicílios com baixo clima educativo apresenta um risco 18.2% maior de exercer uma ocupação frágil em relação àqueles que moram em espaços que, ao contrário, concentram pessoas morando em domicílio com elevado clima educativo. Já morar nos espaços do tipo médio aumenta apenas em 6.3% este mesmo risco. Ou seja, controlando-se os efeitos de todas as demais variáveis, através dos seus níveis de referência, sejam elas individuais ou domiciliares que incidem sobre a situação de fragilidade ocupacional, ainda assim encontramos um efeito significativo dos contextos sociais formados pelos processos de segregação residencial sobre a situação de fragilidade na posição ocupacional no mercado de trabalho.

Tabela 2.1

RMRJ: Estimação do efeito do contexto do bairro para o risco de estar em situação de fragilidade profissional, para pessoas entre 25 e 59 anos-2000

	Percentual de Risco	Significância
<i>Indivíduo</i>		
0 a 4 anos de estudo	26,4%	0,00
5 a 8 anos de estudo	31,6%	0,00
25 a 29 anos de idade	20,9%	0,00
30 a 34 anos de idade	20,5%	0,00
Preto e Pardo	20,0%	0,00
Migrante	12,0%	0,00
Mulher	0,6%	0,00
<i>Domicílio</i>		
Até 1/2 salário mínimo	68,8%	0,00
De 1/2 até 1 SM	44,1%	0,00
Clima Educativo até 5 anos	48,9%	0,00
Clima Educativo de 5 a 9 anos	26,9%	0,00
<i>Território</i>		
Tipo socioespacial médio	6,3%	0,00
Tipo socioespacial baixo	18,2%	0,00

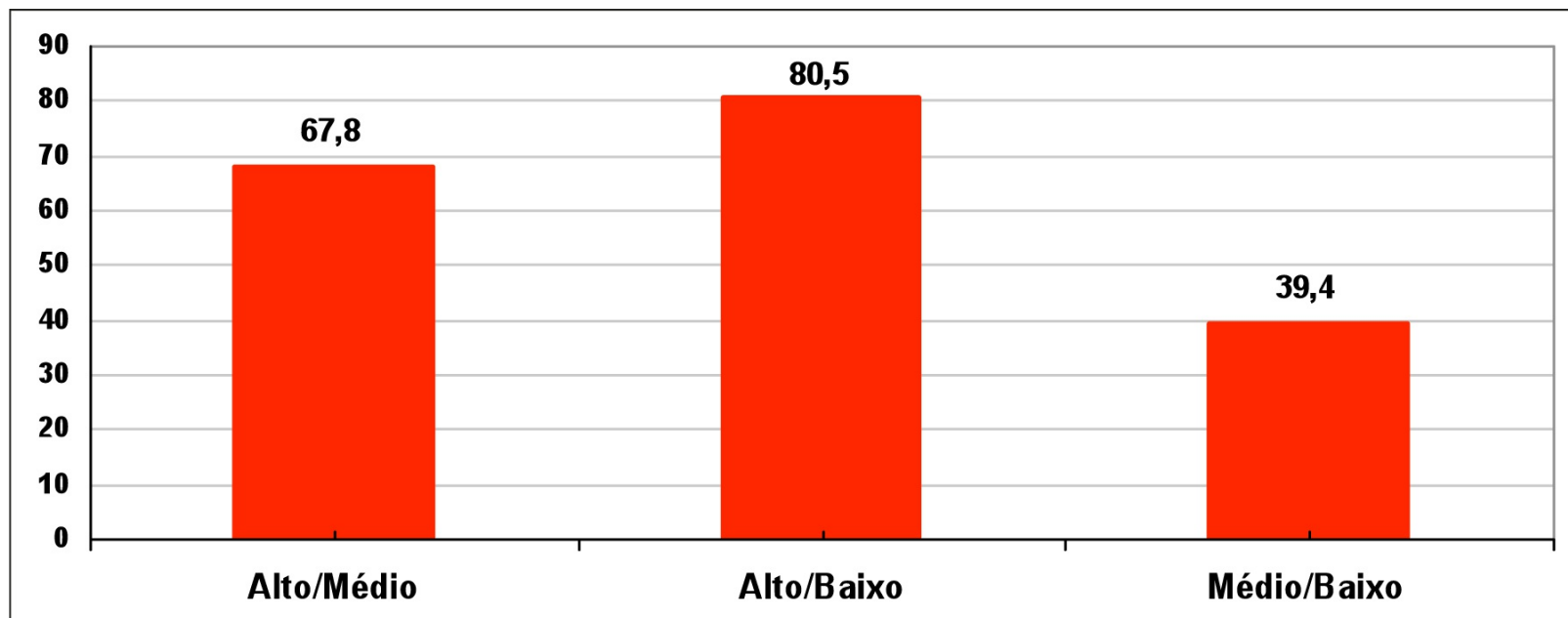
Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

2.3. Efeitos da segregação sobre os diferenciais de rendimento

Como nos propomos, procuramos captar também os efeitos do lugar de residência nos diferenciais de rendimento das pessoas ocupadas de 25 a 59 anos de idade. Com efeito, a remuneração média na ocupação principal é 68% superior nos territórios de alto contexto social em comparação com os de médio. Esta diferença é ainda maior quando comparamos alto e baixo, quando a diferença chega a 80%. Como mostra o gráfico 2.4, a diferença entre territórios de médio e baixo contexto social status é de 39%.

Gráfico 2.4

RMRJ: Diferenciais de renda na ocupação principal de adultos (25 a 59) anos, segundo o contexto social do bairro-2000



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico, 2000.

Na tabela 2.2 temos os resultados do modelo de regressão linear múltipla ajustado para a explicação da variação dos rendimentos da ocupação principal, para a mesma população de 25 a 59 anos de idade, considerando o território dividido pelos três tipos encontrados e controlando por demais fatores individuais e do domicílio que incidem sobre a variação dos rendimentos da ocupação principal.

Tabela 2.2

RMRJ: Estimação do efeito do contexto social do bairro para o rendimento da ocupação principal, para as pessoas entre 25 e 59 anos-2000

	Percentual de explicação	Significância
Indivíduo		
0 a 4 anos de estudo	-17,2%	0,00
5 a 8 anos de estudo	-14,0%	0,00
25 a 29 anos de idade	-18,1%	0,00
30 a 34 anos de idade	-5,5%	0,00
Preto e Pardo	-8,0%	0,00
Migrante	-0,4%	0,00
Mulher	-22,1%	0,00
Ocupação frágil	-16,8%	0,00
Domicílio		
Clima educativo no domicílio acima de 5 anos de estudo	-23,3%	0,00
Clima educativo no domicílio de 5 a 8 anos de estudo	-19,8%	0,00
Território		
Tipo socioespacial médio	-34,6%	0,00
Tipo socioespacial baixo	-37,9%	0,00
R² ajustado= 47%		

Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

Neste caso, o contexto social tem um peso maior na variação da renda da ocupação principal. Nos territórios de baixo contexto social a renda da ocupação principal diminui em 37.92% em relação às áreas de alto contexto, controlando-se os demais fatores individuais e domiciliares. Já o tipo médio diminui em 34.56% a renda da ocupação principal.

Notamos, portanto que a fragilidade ocupacional e o rendimento na ocupação principal variam no território segundo o contexto social em que se localiza a moradia, ao mesmo tempo, este contexto social é um fator em que, certa medida, determina as chances dos indivíduos conseguirem ocupações de qualidade e rendimentos provenientes do trabalho.

3. Segmentação residencial e emprego

Como já foi mencionado, procuraremos testar também os efeitos da segmentação territorial sobre as formas de inserção das pessoas no mercado de trabalho. A segmentação territorial é entendida como uma situação de distanciamento entre local de moradia e localização dos postos de trabalho.

A segmentação pode ser gerada por três mecanismos relacionados ao descasamento entre as estruturas de oferta de moradias e de emprego, como apontou Kaztman (2008). São eles: (i) distribuição espacial da população nas grandes cidades, que na América Latina é caracterizada por uma configuração onde os trabalhadores de baixa qualificação ocupam as áreas periféricas, que pode ser acentuado pelas migrações intra-urbanas; (ii) realocação das fontes de trabalho ocasionada pelas transformações na distribuição espacial da estrutura produtiva que pode ser reflexo de políticas dirigidas a um uso mais eficiente do uso do solo, de mudanças no preço da terra ou ainda visando aproveitar economias vantagens locais por meio de economias de aglomeração; (iii) mudanças tecnológicas que implicam em mudanças nas qualificações requeridas pela empresas, mudando os padrões de recrutamento da mão de obra, que pode estar localizada próximo aos estabelecimentos produtivos.

Porém, não podemos de considerar apenas as implicações no acesso às melhores condições emprego decorrentes apenas da distância ou do descasamento entre espaços de emprego e de moradia das pessoas ocupadas ou que integram a PEA, mas também da distribuição desigual das condições de acessibilidade gerada pelo sistema de transportes. Por esta razão, adotamos neste trabalho como indicador de segmentação a capacidade de mobilidade das pessoas no território metropolitano. Ou seja, o fenômeno do *spatial mismatch* pode também ser gerado em razão das alterações na oferta de mobilidade, seja em razão da escassez de transportes ligando local de residência e local de emprego, seja pela alteração do preço do deslocamento.

Este fenômeno é particularmente importante nas metrópoles brasileiras por dois motivos. O primeiro refere-se a forte concentração de oferta de emprego nas áreas centrais, ao mesmo tempo em que observamos o crescimento da população moradora nas periferias, especialmente em razão do aumento do preço da habitação e solo urbano, mas também em razão de várias modalidades de intervenção pública. O segundo, decorre da total des-regulação pública do sistema de transportes coletivos nas metrópoles brasileiras, através da expansão dos assim chamados “transportes alternativos” e da capacidade de pressão dos agentes permissionários deste serviço sobre as tarifas.

Sabemos por exemplo, que o município do Rio de Janeiro concentra 54% da PEA metropolitana, ao passo que a concentração dos postos de trabalho formais chega a 76%. Sabemos que ocorre também uma concentração territorial da oferta de emprego na escala intra-urbana no município do Rio de Janeiro. No caso dos municípios periféricos encontramos claras disparidades entre a PEA residente e os postos de trabalho oferecidos. Com exceção de Niterói, em todos os outros municípios da RMRJ a PEA é mais numerosa do que o número de postos de trabalho oferecidos em 2000. Nova

Iguaçu, por exemplo, que abarca 8.1% da PEA metropolitana, participa com apenas 2.8% de todos os postos de trabalho gerados.

Estes dados indicam um claro descompasso —na escala municipal— entre local de residência da população e a localidade dos postos de trabalho oferecidos. Evidencia, portanto uma das configurações pelas quais é caracterizada a segmentação do território, que segundo Kaztman (2008), pode ainda implicar em barreiras de acesso às oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho. A primeira destas implicações seria o custo (tempo e dinheiro) na busca de emprego (ou de melhores empregos) e do deslocamento diário ao local de trabalho. Em segundo lugar a segmentação constituiria uma barreira no sentido da visibilidade de oportunidades ocupacionais (informações, contatos e filtros pessoais).

3.1. Como medir a segmentação territorial?

Como nosso objetivo é também investigar as eventuais vinculações entre a localização do bairro na estrutura de mobilidade metropolitana e a inserção das pessoas residentes no mercado de trabalho, utilizamos uma divisão do território diferente daquela utilizada nos testes da segregação, mas também a técnica da construção de tipologia sócio-espacial, tomando como variável o índice de mobilidade das Macrozonas definidas pelo Plano Diretor de Transporte Urbano da RMRJ (PDTU), que por sua vez foi elaborado a partir dos dados da Pesquisa de Origem-Destino 2002-3003.

Esta pesquisa foi realizada no período entre outubro de 2002 a dezembro de 2003, abrangendo uma amostra útil de 34.000 domicílios, onde foram entrevistadas mais de 99 mil pessoas. Para a sua execução, a Região Metropolitana foi subdividida em 485 áreas denominadas áreas de tráfego, que constituem o menor nível geográfico de representação das informações obtidas. O levantamento apurou que na RMRJ são efetuados 19.9 milhões de deslocamentos em todos os modos de transporte, sendo que destes, 12.5% são realizados por modos motorizados. Por outro lado, a pesquisa nos revela que 45% das viagens realizadas diariamente têm como destino o local de trabalho. Outros 32% das viagens são motivadas pelo estudo. No deslocamento para o trabalho é predominante o uso do transporte coletivo, pois 55% das viagens são realizadas via este modal.

Mais simples do que a tipologia utilizada para identificar a divisão da cidade segundo o contexto social de cada área, agrupamos as 17 macrozonas em 3 tipos sintéticos, utilizando com *proxy* o índice de mobilidade. Entendemos, portanto, que a tipologia sócio-espacial assim construída como representação do nível de segmentação do território da RMRJ, na medida em que expressa a capacidade de deslocamento das pessoas no interior do território metropolitano segundo o seu lugar de residência.

Classificamos, assim, as macrozonas em três tipos segundo este indicador: 1. Macrozonas com alta mobilidade (bem acima da média); 2. Macrozonas com mobilidade média (em torno da média da RMRJ); e 3. Macrozonas com baixa mobilidade (bem abaixo da média da RMRJ) (mapa 3.1). O gráfico abaixo traz a mobilidade média de cada tipo. Os territórios de alta mobilidade apresentam índice médio superior a 2.34 viagens/habitante/dia. Enquanto isso os territórios de media e baixa mobilidade apresentam índices de 1.81 viagens/hab/dia e 1.5 viagens/hab/ dia, respectivamente.

Este modo de dividir a cidade para efeitos de análise, embora seja menos “fina” do que a tipologia a partir do clima educacional, também expressa a divisão social do espaço metropolitano. Vejamos observando a própria distribuição dos domicílios segundo o clima escolar.

Mapa 3.1

Divisão social do território da RMRJ, segundo o grau de mobilidade da população

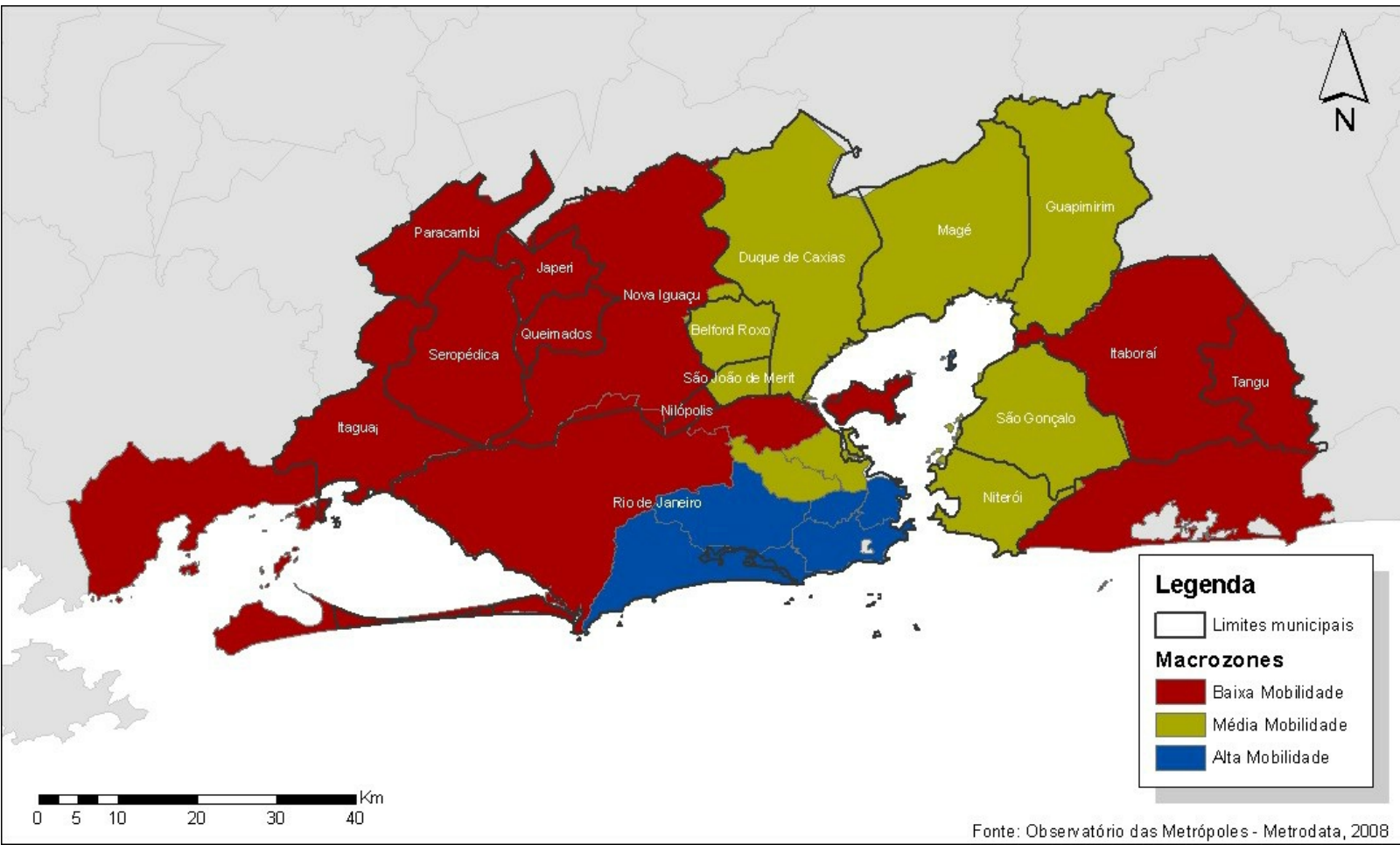
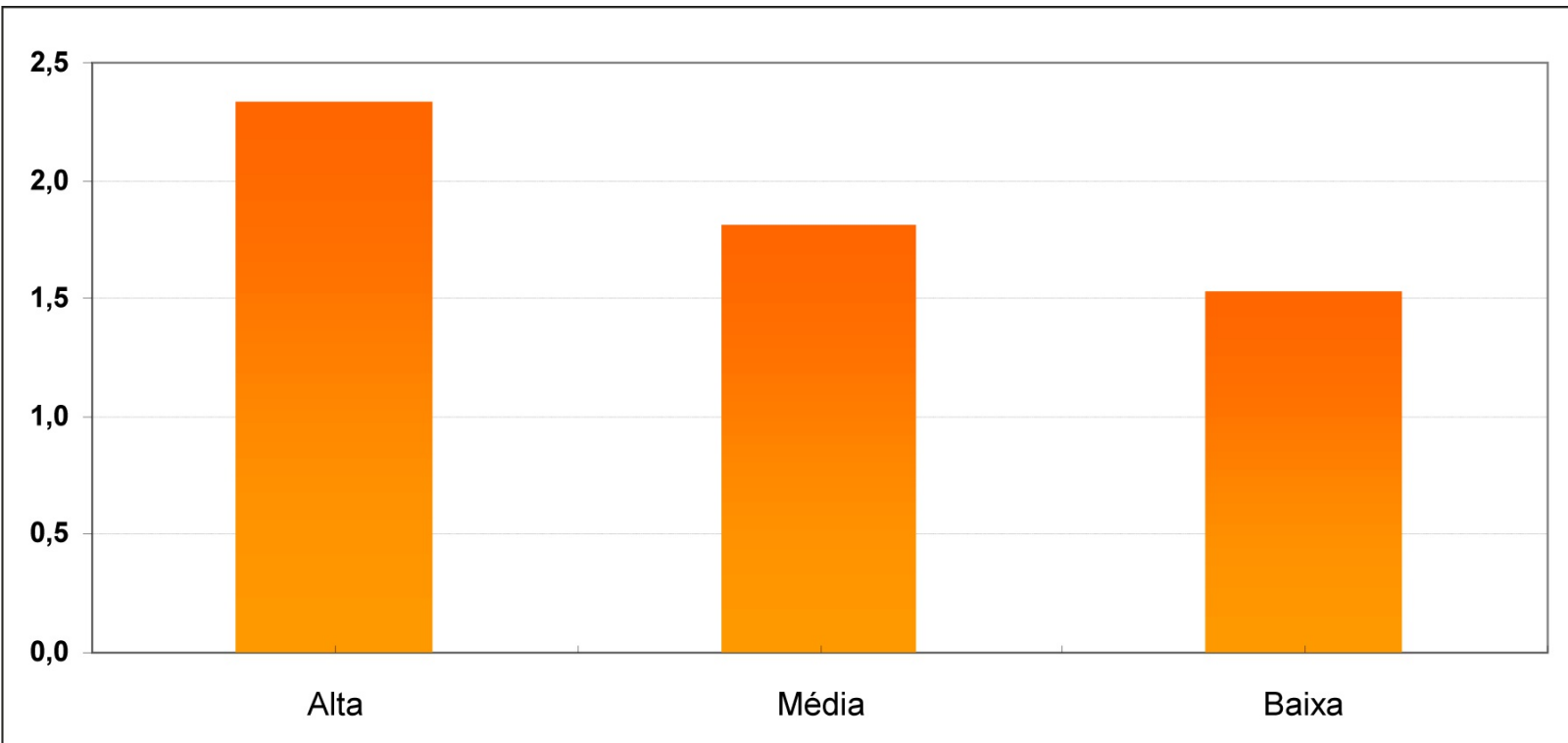


Gráfico 3.1
RMRJ: Índice de mobilidade médio segundo as áreas - 2000



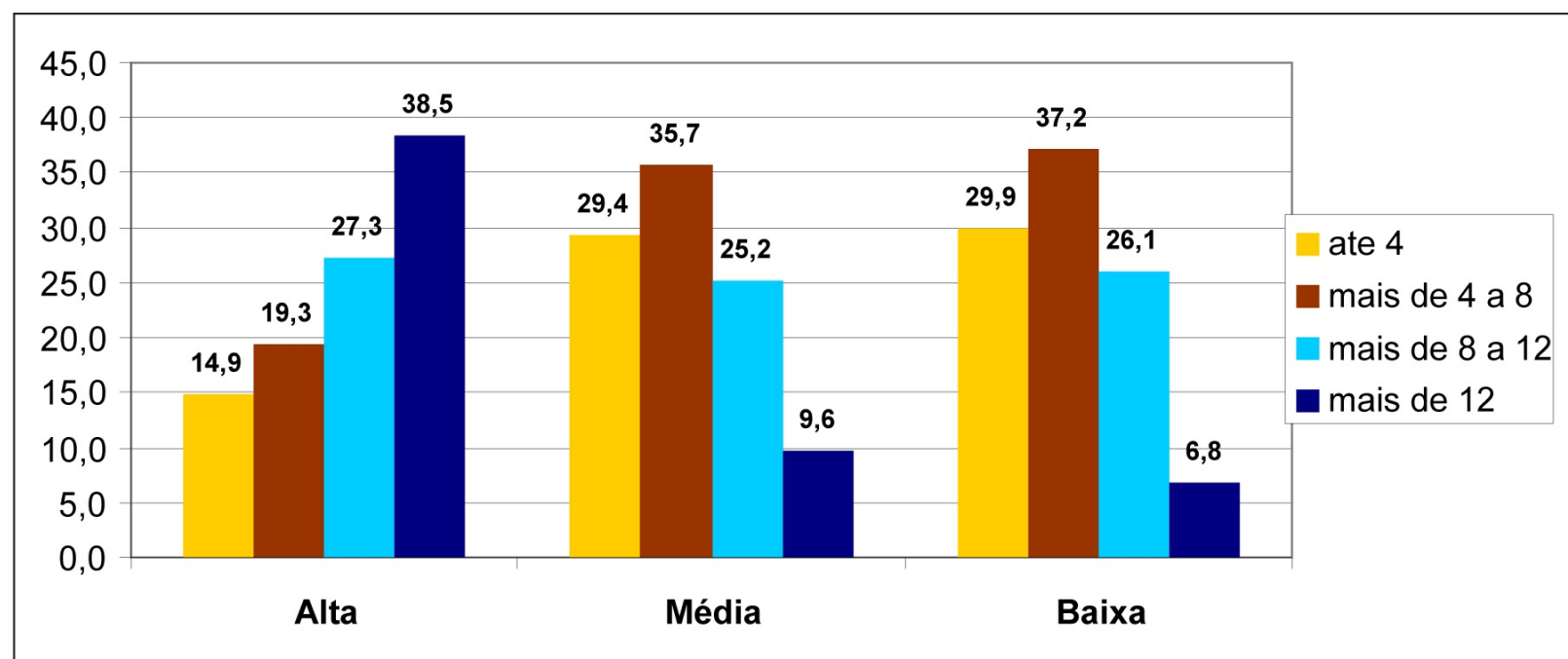
Notamos claramente nos territórios de alta mobilidade a maior presença de domicílios com alta escolaridade (12 anos de estudos e mais). A diferença entre estes territórios e os de média e baixa

mobilidade é marcante, enquanto nos territórios de alta mobilidade há essa predominância, com 38% dos domicílios com alta escolaridade, nos territórios de média e baixa mobilidade o percentual de domicílios com mais de 12 anos de escolaridade é de 9.6% e 6.8%, respectivamente. Ou seja, existe uma diferença de pessoas com alta escolaridade que chega a 28% entre alta e média mobilidade e a mais de 30% entre alta e baixa mobilidade (gráfico 3.2).

Nos territórios de baixa mobilidade o percentual de domicílios com clima educacional inferior a 4 anos de estudo é 30% maior do que nas áreas de altos status, que, como vimos não chega a 14%. Por outro lado, no que diz respeito aos domicílios com escolaridade elevada (mais de 12 anos), nos territórios de alta mobilidade eles são 52% a mais do que nas áreas de baixa mobilidade, onde o números de domicílios nesta condição não chega a 6.8% do total (gráfico 3.2).

Gráfico 3.2

RMRJ: Composição social do território segundo o tipo espacial segundo o graude mobilidade - 2000

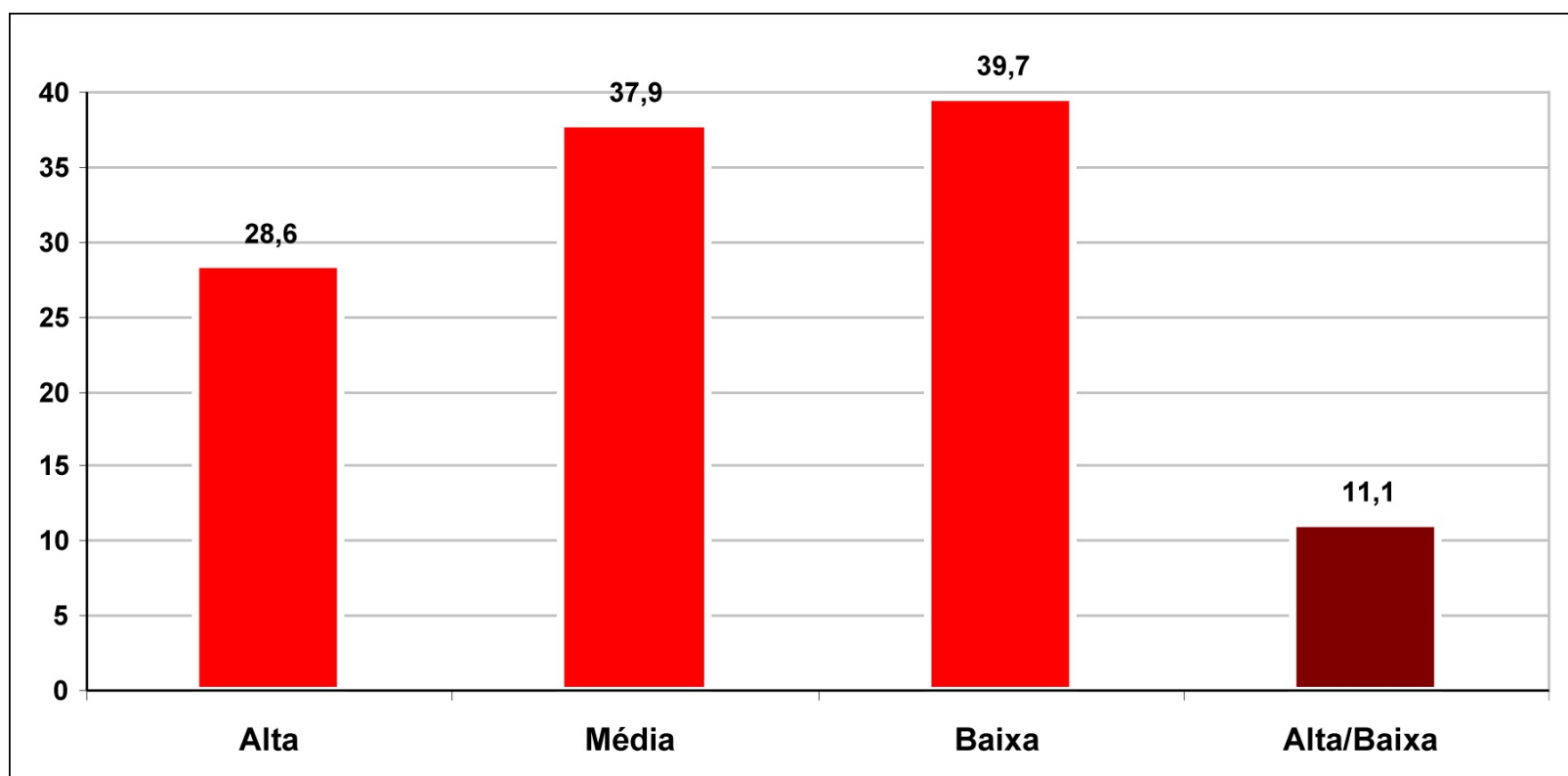


Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

3.2. Efeitos da segmentação sobre o risco de fragilidade ocupacional

Já mencionamos anteriormente que na RMRJ a fragilidade é de 36%. Porém, notamos claras diferenças quando olhamos a cidade com vistas a compreender a divisão social da cidade a partir da segmentação. Nos territórios de baixa mobilidade, 39% das pessoas ocupadas estão nesta situação, ou seja, como podemos ver no gráfico 3.3, a diferença entre os espaços de alta e baixa mobilidade é de 11%. Vale destacar, porém, que no que tange à fragilidade, não há grandes diferenças entre territórios de média e baixa mobilidade, pois a diferença não atinge 2 pontos percentuais (gráfico 3.3).

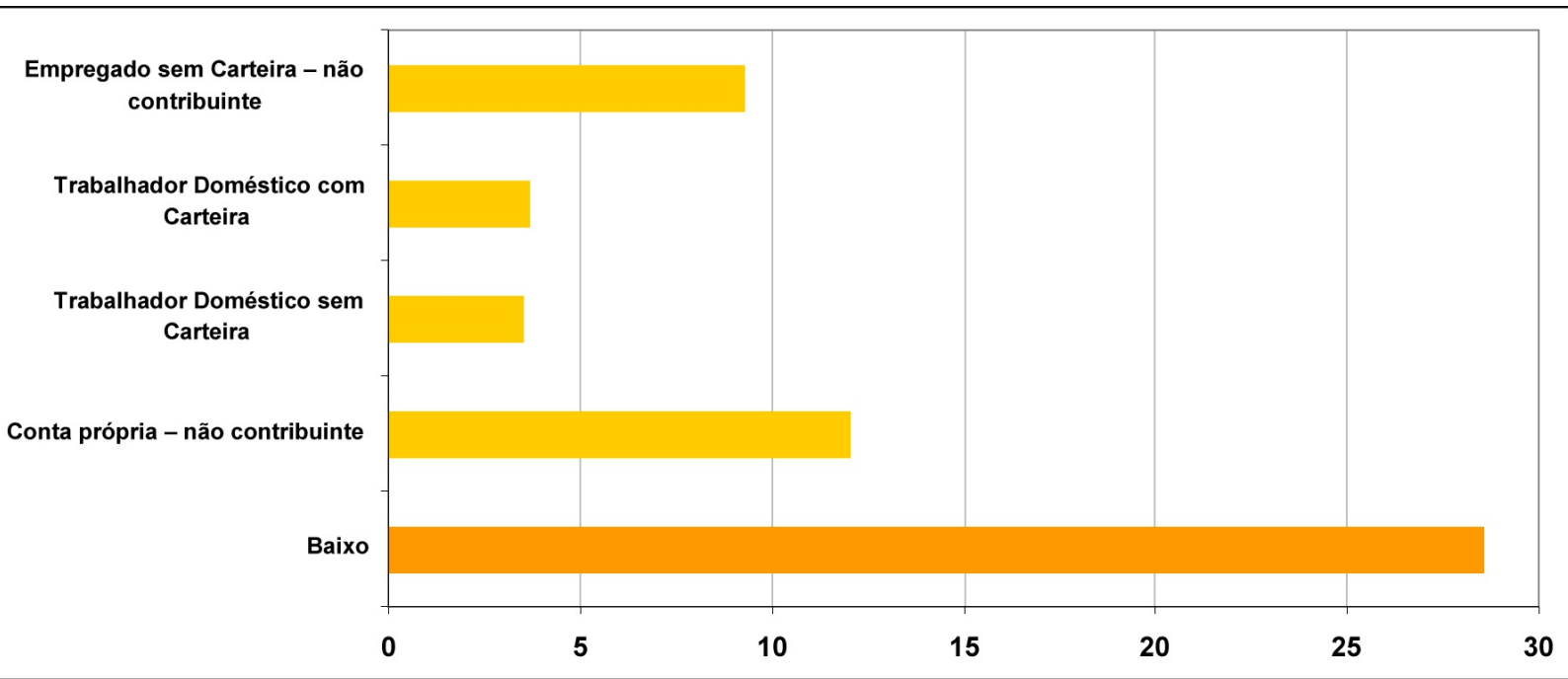
Gráfico 3.3
RMRJ: Adultos de (25 a 59 anos) em ocupação frágil - 2000



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico do 2000.

Como no caso dos territórios de baixo contexto social, nos territórios de baixa mobilidade a fragilidade se deve pela presença preponderante de pessoa exercendo ocupações por conta própria e empregado sem carteira contribuinte, com maior peso para este ultimo que representa 12% dos ocupados, como podemos ver no gráfico (gráfico 3.4).

Gráfico 3.4
RMRJ: Pessoas em ocupação frágil, por posição na ocupação - 2000



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

A tabela 3.1 apresenta os resultados para o modelo logístico considerando a população de 25 a 59 anos, tendo como variável resposta a situação de fragilidade ocupacional e utilizando a tipologia de mobilidade. De uma maneira geral, as variáveis de nível individual exercem mais influência sobre o risco de fragilidade ocupacional nessa faixa etária do que as variáveis que classificam as áreas. Os riscos das áreas de baixa e média mobilidade também não se diferenciam muito entre si. Para aqueles indivíduos cuja residência está localizada em bairros de baixa mobilidade o risco de fragilidade ocupacional é de 6.3% em relação às pessoas que residem em bairros de alta mobilidade; o mesmo risco, também em comparação ao bairros de alta mobilidade, é de 6.1% para aqueles que se encontra residindo em áreas de média mobilidade. Com isso, podemos evidenciar um efeito significativo das áreas classificadas segundo a tipologia de mobilidade sobre a fragilidade profissional, de acordo com a hipótese deste trabalho, controlando-se as demais variáveis de nível individual e domiciliar que também apresentam efeito sobre a situação de fragilidade aqui apresentada.

Tabela 3.1

RMRJ: Estimação do efeito do grau de mobilidade para o risco de estar em situação de fragilidade ocupacional, para as pessoas entre 25 a 59 anos - 2000

	Pecentual de explicação	Significância
Indivíduo		
0 a 4 anos de estudo	24,9%	0,00
5 a 8 anos de estudo	32,9%	0,00
25 a 29 anos de idade	21,9%	0,00
30 a 34 anos de idade	21,4%	0,00
Preto e Pardo	20,7%	0,00
Migrante	13,3%	0,00
Mulher	0,4%	0,00
Domicílio		
Renda per capita domiciliar de até 1/2 salário mínimo	70,1%	0,00
Renda per capita domiciliar de 1/2 a 1 salário mínimo	45,2%	0,00
Clima educativo no domicílio acima de 5 anos de estudo	53,6%	0,00
Clima educativo no domicílio de 5 a 8 anos de estudo	29,0%	0,00
Território		
Tipo Média mobilidade	6,3%	0,00
Tipo Baixa mobilidade	6,1%	0,00
R ² ajustado=45%		

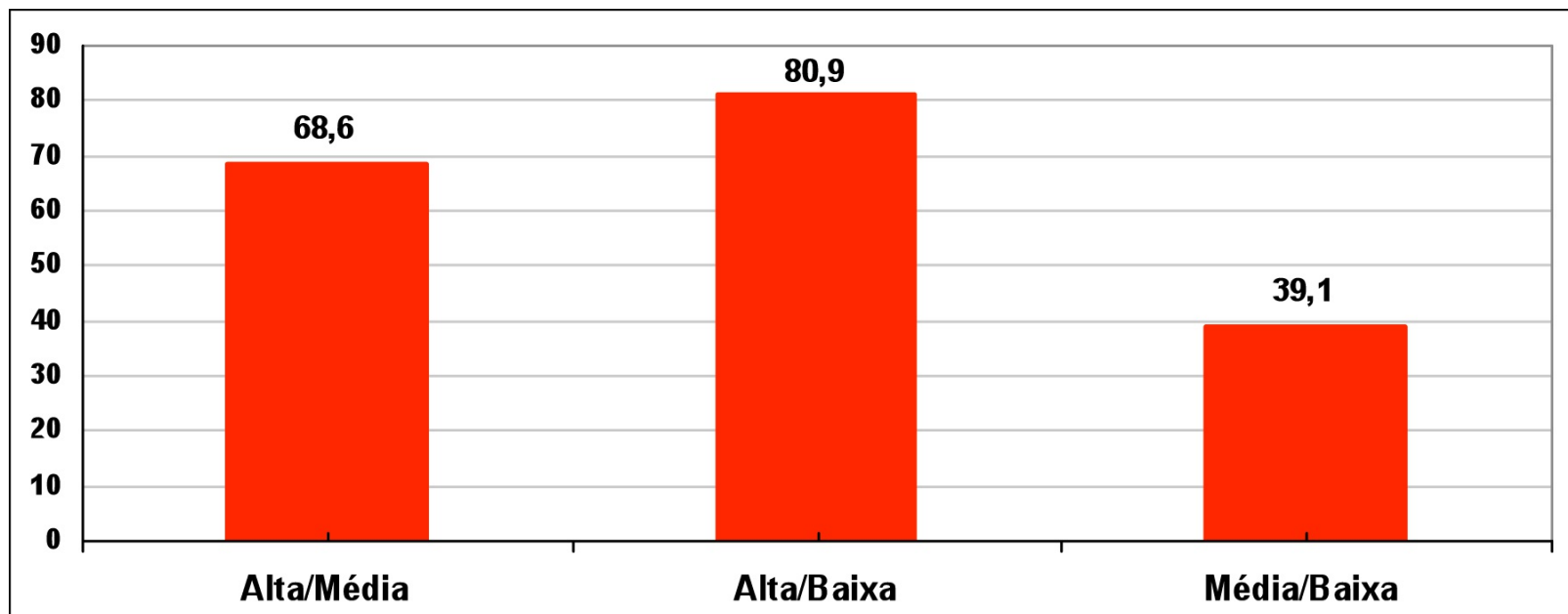
Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

3.3. Efeitos da segmentação sobre os diferenciais de rendimento

Quando comparamos os territórios segundo o nível de mobilidade é possível notar diferenças consideráveis entre os tipos. Constatamos —conforme o gráfico 3.5— que estas diferenças são semelhantes àsquelas encontradas quando comparamos o território a partir do contexto social. A diferença entre a remuneração média na ocupação principal de adultos de 25 a 59 anos nos territórios de alta e média mobilidade, por exemplo, é de 68.6%. Notamos que a remuneração média nas áreas de alta mobilidade é 80% à dos territórios de baixa mobilidade.

Gráfico 3.5

RMRJ: Diferenciais de renda na ocupação principal de adultos (25 a 59) anos, segundo o grau de mobilidade - 2000



Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

Na tabela 3.2 temos os resultados do modelo de regressão linear múltipla ajustado para a explicação da variação dos rendimentos da ocupação principal, para a população de 25 a 59 anos de idade, considerando a tipologia de mobilidade e controlando por demais fatores individuais e de domicílio.

Com essa análise, podemos perceber que as variáveis que indicam o tipo mobilidade têm um peso considerável na variação da renda da ocupação principal, assim como as variáveis de clima educativo do domicílio. Dessa forma, evidenciamos que o capital social adquirido no domicílio — aqui representado pelo clima educativo do domicílio— e a mobilidade da área de residência compõem os principais fatores que explicam a variação nos rendimentos provenientes da ocupação principal. Nas áreas de baixa mobilidade, a renda da ocupação principal diminui em 21.73% em relação às áreas de alta mobilidade, já o tipo médio de mobilidade diminui em 22.79% a renda da ocupação principal. Portanto, os efeitos dessas duas áreas para a variação do rendimento da ocupação principal não se diferenciam muito entre si, porém há uma diferença significativa para a variação dos rendimentos se comparadas com as áreas de alta mobilidade. Deste modo, claramente percebemos o efeito da segmentação territorial, operando de maneira conjunta com o capital social

adquirido no domicílio, sobre a renda dos indivíduos. Ou seja, quanto mais segmentado é um território, menores são os ganhos provenientes da ocupação exercida.

Tabela 3.2

RMRJ: estimação do efeito do grau de mobilidade para o rendimento da ocupação principal, para as pessoas entre 25 a 59 anos - 2000

	Pecentual de explicação	Significância
Individuo		
0 a 4 anos de estudo	-18,08	0,00
5 a 8 anos de estudo	-14,97	0,00
25 a 29 anos de idade	-10,70	0,00
30 a 34 anos de idade	-6,09	0,00
Preto e Pardo	-9,63	0,00
Migrante	-0,96	0,00
Mulher	-21,8	0,00
Ocupação frágil	-16,76	0,00
Domicílio		
Clima educativo no domicílio acima de 5 anos de estudo	-27,11	0,00
Clima educativo no domicílio de 5 a 8 anos de estudo	-22,99	0,00
Território		
Tipo Média mobilidade	-22,79	0,00
Tipo Baixa mobilidade	-21,73	0,00
R ² ajustado=45%		

Fonte: Elaboração própria com dados do Censo demográfico 2000.

Em resumo, uma estrutura espacial caracterizada pelo descompasso entre local de residência e de trabalho já geraria por si só, uma série de problemas de acesso a determinadas oportunidades no mercado de trabalho em função da distância. Em um contexto socioeconômico, como o da região metropolitana do Rio de Janeiro —onde o ajuste do mercado de trabalho caminhou claramente para uma estrutura cujo peso da informalidade se faz mais presente— esta configuração pode gerar problemas ainda mais graves. Neste sentido, pudemos evidenciar uma concomitância entre as situações de fragilidade e de baixa remuneração e as dificuldades de locomoção no território metropolitano, pois, como verificamos, nas áreas de média e baixa mobilidade ocorre: (i) alta concentração de indivíduos de baixa qualificação; (ii) alto nível de fragilidade; e (iii) risco maior de estar em situação ocupacional frágil e de diminuição da renda na ocupação principal.

O objetivo central deste trabalho foi gerar evidências empíricas sobre o papel dos processos de segregação residencial e de segmentação do território nas condições de acesso ao mercado de trabalho e nas possibilidades da transformação da ocupação em rendimentos, tomando a metrópole do Rio de Janeiro como estudo de caso. Segundo a estratégia técnico-metodológica aqui adotada, os resultados alcançados revelam que relações de causalidade entre a os riscos de acesso a ocupações fragilizadas e diferenciais de rendimento na ocupação principal em função do contexto social do local de moradia e da sua posição na desigual estrutura de mobilidade espacial da região metropolitana fluminense. A relevância acadêmica deste exercício, para além das suas eventuais virtudes metodológicas, pode o de fortalecer a necessidade de considerar a organização social do espaço urbano não apenas como reflexo da estrutura das macro-desigualdades sociais, mas também como variável independente na relação entre as tendências à segmentação do mercado de trabalho, segregação residencial e segmentação territorial.

Trata-se de uma questão que é pertinente em função da literatura recente dedicada à análise dos impactos das transformações econômicas nas grandes cidades destacar crescentemente o papel dos fenômenos da divisão social do território na explicação das desigualdades de oportunidades, resultantes da combinação dos efeitos (i) da segmentação do mercado de trabalho; (ii) da reestruturação do sistema de bem-estar social, por sua vez resultante da combinação das tendências à mercantilização da reprodução social e da retração e segmentação social do sistema público de consumo; (iii) da fragilização e precarização das estruturas sociais no plano da família e da comunidade (bairro) em suas capacidades de gerar ações solidárias de mobilização de recursos para a auto-reprodução e utilização das oportunidades geradas pelas macro-estruturas sociais.

As evidências aqui apresentadas juntam-se a outras tantas produzidas por outros trabalhos elaborados com o mesmo propósito por outros pesquisadores sobre outras metrópoles. Fica em aberta a discussão sobre os mecanismos que ligam a organização social do território e o acesso a oportunidades geradas no mercado de trabalho. Em especial as que se relacionam com os fenômenos da segregação residencial. Com efeito, se temos hoje boas evidências na literatura sobre a relação de causalidade entre o contexto social do bairro sobre uma série de fenômenos que se manifestam no plano dos indivíduos, dos domicílios e dos grupos sociais, encontramos pouca certeza sobre os seus mecanismos. Segundo Small e Newman (2001) e Small (2004) existiriam efeitos de vizinhança traduzidos em dois mecanismos: os referentes à socialização e os instrumentais. Os primeiros têm a ver têm com a existência no meio social do bairro: (i) de modelo de papéis sociais; (ii) da eficiência normativa e (iii) da presença de subculturas marginais. E o encerramento sócio-territorial das pessoas vivendo longo período de desemprego, ou subemprego e, conseqüentemente, pobreza, certamente não expõe as crianças à situação em que o modelo de papel social bem sucedido através do trabalho possa servir de exemplo e incentivo à escolarização. Podemos mesmos esperar o contrário, ou seja, a tendência à formação de uma subcultura pautada por outros princípios éticos e

morais que não incentive o esforço via educação e trabalho. Além disto, ocorre uma baixa da eficiência normativa nas interações sociais. Já os mecanismos instrumentais são os relativos às condições sociais e materiais do bairro que limitam ou bloqueiem a ação individual como, por exemplo, o livre trânsito das pessoas (distância, a violência, etc.). Outros autores, como Bourdieu (1993) e Wacquant (2001) por sua vez, fundados na matriz teórica de corte marxista apontaram os mecanismos relacionados ao que denominaram “efeitos do lugar” expressos por mecanismos sócio-espaciais através dos quais se realiza a reprodução da dominação social. Cada bairro se constitui pela distribuição do volume e composição das várias formas de capital (econômico, social, cultural, simbólico) possuídas pelos grupos sociais.

Bibliografia

- BOURDIEU, P. (1997), “Efeitos do lugar”, in P. Bourdieu (org.), *A Miséria do Mundo*, Rio de Janeiro, Vozes.
- CHARNET, R. *et al.* (1999), *Análise de modelos de regressão linear com aplicações*, Campinas, UNICAMP.
- DINIZ, C. C. (1993), “Desenvolvimento Poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização”, *Revista Nova Economia*, vol. 3, núm. 1, Belo Horizonte.
- DOBSON, Annette J. (2002), *An Introduction to Generalized Linear Models*, 2ª ed., New York, Chapman & Hall/CRC.
- KAIN, John F., “Housing Segregation, Negro Employment and Metropolitan Decentralization”, *Quarterly Journal of Economics*, vol. 82, pp. 175-197.
- _____ (eds.) (1969), *Race and Poverty. The Economics of Discrimination*, London, Prentice-Hall International.
- KAZTMAN, Ruben (1999), *Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay*, Montevideo, PNUD/CEPAL.
- _____ (2008), *Território e emprego: circuitos de realimentación de las desigualdades em Montevideo*, Seminário Labor Market and Urban Segregation, Universidade do Texas/Austin-Grupo de Segregação Urbana/GESU/IPES/ Universidad Católica do Uruguai/Observatório das Metrôpoles/IPPUR/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Xérox.
- _____ y Alejandro Retamoso (2005), “Segregación espacial, empleo y pobreza en Montevideo”, *Revista de la CEPAL*, núm. 85, Santiago del Chile, CEPAL.
- PINÇON, M. & Charlot Pinçon (2000), *Sociologie de la bourgeoisie*, Paris, La Découverte.
- RIBEIRO, Luiz Cesar Queiroz (2000), “Cidade desigual ou cidade partida? Tendências da metrópole do Rio de Janeiro”, in Luiz Cesar Queiroz Ribeiro (org.), *O Futuro das Metrôpoles: Desigualdade e Governabilidade*, Rio de Janeiro, Observatório das Metrôpoles/IPPUR-FASE/REVAN.

_____ (2005), “Segregação residencial: teorias, conceitos e técnicas”, in Aristides Moyses (coord.), Cidade: *Segregação Urbana e Planejamento*, Goiânia, Ed. da UCG.

_____ (2007), *A Dimensão metropolitana da questão social: ensaio exploratório*, Trabalho apresentado no XXXI Encontro Nacional da Associação de Pósgraduação em Ciências Sociais-ANPOCS, Caxambú.

RUIZ, R. M. e B. F. Pereira (2007), *Estrutura e dinâmica espaço-temporal das metrópoles brasileiras*, Rio de Janeiro, Observatório das Metrópoles/IPPUR-UFRJ.

SECRETARIA ESTADUAL DE TRANSPORTES DO RIO DE JANEIRO, *Plano Diretor de Transporte Urbano*.

SMALL, M. y K. Newman (2001), “Urban Poverty After the Truly Disadvantaged: The Rediscovery of the Family, the Neighborhood, and Culture”, *Annual Review of Sociology*, vol. 27, Palo Alto, California.

VIGNOLI, J. R., Segregación residencial sociolaboral (SRS) y sus relaciones com la migración y la movilidad intrametropolitanas em cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de Ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Rio de Janeiro en el decenio de 1990.

WACQUANT, L. (2001), *Os condenados da cidade*, Rio de Janeiro, Revan/ Observatório.

ZHANG, J. e K. F. Yu (1998), *What's the Relative Risk? A Method of Correcting the Odds Ratio in Cohort Studies of Common Outcomes*, JAMA.

Anexo A

Descrição dos modelos de regressão utilizados

Modelo de regressão logística

Devido ao fato de estarmos trabalhando com uma variável dicotômica (cujos valores são: ausência (0) ou presença (1) de risco) como a “fragilidade ocupacional”, nós optamos por utilizar como modelo de regressão o modelo logístico por ser mais adequado para esse tipo de distribuição de variável resposta. O modelo de regressão logística é dado pela equação $\log\left(\frac{p_i}{1-p_i}\right) = b_1 + b_2x_i$, que é comumente conhecida como logaritmo das vantagens, onde β é o vetor dos parâmetros estimados das variáveis explicativas e π é a probabilidade do indivíduo estar em situação de fragilidade ocupacio

Como o modelo de regressão logística é aplicável principalmente à fenômenos com pouca incidência na população, o que não é o nosso caso, realizamos uma correção chamada de “risco relativo” (ZHANG e YU, 1998), dada pela fórmula $RR = OR / ((1 - \pi_i) + (\pi_i \times OR))$, sendo RR o risco relativo e OR a *odds ratio* (razão de vantagens), dada pela fórmula $\pi_i / (1 - \pi_i) = \exp(\beta_i)$.

Para testarmos a significância dos parâmetros estimados, usaremos a estatística de Wald que é dada por $(b - \beta)'J(b - \beta)$, que para grandes amostras se distribui da seguinte forma $(b - \beta)'J(b - \beta) \sim \chi_p^2$, ou $b - \beta \sim N(0, J^{-1})$. Com essa correção evitamos estimações distorcidas dos parâmetros. Os resultados podem ser entendidos como percentual de efeito de uma variável explicativa sobre a variável resposta em relação ao grupo de referencia que é dado pela constante do modelo, sendo contribuição para o risco caso o sinal seja positivo, e proteção caso o sinal seja negativo.

2. Modelo de Regressão Linear Múltipla

Para a explicação da variável “rendimento por hora trabalhada” com base nas variáveis explicativas selecionadas, utilizamos o modelo de regressão linear múltipla, já que a variável resposta escolhida possui uma distribuição contínua. Devido à sua distribuição assimétrica aplicamos uma

transformação dada pelo logaritmo. O modelo de regressão linear múltipla é dado pela fórmula $y = X\beta + \varepsilon$, onde y é a variável resposta, X é a matriz com os valores observados pelas variáveis explicativas, β é o vetor de parâmetros correspondentes ao efeito de cada variável explicativa e ε é a matriz de erro aleatório (CHARNET (et al.), 1999).

Para testarmos a adequação do modelo usamos o coeficiente de determinação ajustado (R^2 ajustado) que é obtido pela fórmula $R^2_{ajustado} = \frac{y'y - \hat{\beta}'X'y}{n-p} \Big/ \frac{y'y - n\bar{y}^2}{n-1}$, onde n corresponde ao número de variáveis explicativas e p corresponde ao número de parâmetros estimados. O teste da significância

dos parâmetros é dado pela expressão $T_{(n-p)} = \hat{\beta}_1 \sqrt{\sum_{i=1}^n x_i^2} / \hat{\sigma}$. Sendo que o estimador de mínimos quadrados dos parâmetros é dado por $\hat{\beta} = (X'X)^{-1}X'y$. O resultado da estimação dos parâmetros nos dá a medida da contribuição de cada variável explicativa para a distribuição da variável resposta. No caso da transformação da variável resposta pelo logaritmo podemos dizer de uma contribuição relativa de cada variável explicativa em relação à variação da variável resposta.

Anexo B

Indivíduo

Escolaridade:

- 0 a 4 anos de estudo
- 5 a 8 anos de estudo
- mais de 9 anos de estudo (nível de referência)

Idade:

- 25 a 29 anos de idade
- 30 a 34 anos de idade
- 35 ou mais anos de idade (nível de referência)

Cor:

- pretos ou pardos
- brancos (nível de referência)

Migração:

- migrantes
- não migrantes (nível de referência)

Sexo:

- mulheres
- homens (nível de referência)

Fragilidade ocupacional:

- ocupação frágil
- ocupação não frágil (nível de referência)

Renda domiciliar *per capita*:

- Até $\frac{1}{2}$ salário mínimo
- de $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo
- acima de 1 salário mínimo (nível de referência)

Clima educativo do domicílio:

- Até 5 anos de estudo
- de 5 a 8 anos de estudo
- acima de 8 anos de estudo (nível de referência)

Tipologia socioespacial:

- Tipo socioespacial baixo
- Tipo socioespacial médio
- Tipo socioespacial alto (nível de referência)

Tipologia de Mobilidade:

- Baixa mobilidade
- Média mobilidade
- Alta mobilidade (nível de referência)

Domicílio

Território

Notas

[*] Professor Titular do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPU-UFRJ) e
Coordenador do Observatório das Metr6poles.<<

[**] *Pesquisador Assistente do Observatório das Metrópoles, Doutor em Urbanismo no PROURB-UFRJ.* <<

[***] *Sociólogo, Mestre em Planejamento Urbano e Regional IPPUR-UFRJ.* <<

[1] Relatório de Pesquisa elaborado no âmbito do projeto *Observatório das Metrôpoles: Território, Coesão Social e Governança Democrática*, no eixo Metropolização, Dinâmicas Intra-metropolitanas e Território Nacional. Este estudo consta que a RMRJ concentra 6.4% da população nacional, 9.7% da renda agregada e 10% da capacidade tecnológica. Com efeito, estes mesmo indicadores para a metrópole de São Paulo se apresentam da seguinte maneira: 10.5%, 18% e 22%, respectivamente. No que tange à capacidade produtiva das empresas exportadoras e inovadores o cenário é ainda mais contrastante, enquanto a região metropolitana de São Paulo é dona de 19% do valor da transformação industrial destas empresas, a região metropolitana do Rio de Janeiro participa com apenas 5.8%.<<

[2] Este conceito tem origens nos trabalhos de John Kain (1968, 1969) para denominar os efeitos sobre o acesso às oportunidades de emprego e de salários dos trabalhadores negros americanos resultantes da diminuição do campo de escolhas do lugar de residência em razão da discriminação racial e da dispersão periférica dos empregos antes concentrados nas áreas centrais.<<

[3] Preteceille e Ribeiro (1999), Ribeiro (2001) e Ribeiro (2000).<<

[4] Para tal utilizamos o software *Statlab*. <<

[5] Para os propósitos deste trabalho, agrupamos as pessoas de 25 a 59 anos com base nas ocupações consideradas frágeis. Sendo assim, consideramos frágeis as seguintes ocupações indicadas pela variável do censo “Posição na Ocupação principal”: 1) Conta própria não contribuinte com sistema de previdência; 2) Empregado doméstico com carteira de trabalho assinada; 3) Empregado doméstico sem carteira de trabalho assinada; e 4) Empregado sem carteira de trabalho assinada, não contribuinte com sistema de previdência.<<

[6] Para uma descrição detalhada do modelo logístico, conferir o Anexo A.<<

SÃO PAULO

ECONOMIA E ESPAÇO NA METRÓPOLE DE SÃO PAULO

Ricardo Carlos Gaspar *
Fernando Jose de Campos **

Introdução

A maioria dos investigadores urbanos na atualidade concebe as (grandes) cidades como a escala relevante na qual os atributos globais da economia contemporânea são concebidos e materializados. Na realidade, o âmbito econômico, político e social das modernas metrópoles (as “megacidades”) continuamente transcendem os limites de jurisdições locais, usualmente referenciados aos centros da cidade-núcleo (*downtown city core* ou *central business district*), os quais têm sido o ponto focal dos estudos tradicionais de economia urbana.

A contínua regionalização dos centros urbanos acompanha as profundas transformações da economia contemporânea, sobrepondo —quando não substituindo— o papel industrial originário das cidades pelo aprofundamento de suas características terciárias. A cidade de São Paulo é um bom exemplo das tendências atuais da economia globalizada e seus impactos em urbanidades compactas, historicamente constituídas em função da indústria, em países em desenvolvimento. Contudo, aqui o setor manufatureiro *não* é deslocado pelos serviços. Mais precisamente se observa uma profunda reestruturação da economia urbana, reconfigurada e realocada majoritariamente no espaço regional de entorno a cidade de São Paulo e seus limites metropolitanos originários, ainda carente de um diagnóstico mais preciso. Constitui uma nova espacialidade urbana, conectada com os processos de reestruturação produtiva, com a disseminação das tecnologias de informação e comunicação, e com a hegemonia do capital financeiro e suas interações com o capital imobiliário —rumo ao qual grande montante do excedente financeiro da economia mundial é direcionado.

Não obstante, é preciso sublinhar que a reestruturação da indústria no Brasil sofre, já há alguns anos, os efeitos prejudiciais da sobrevalorização cambial, o conseqüente aumento das importações, bem como de um insuficiente dinamismo na incorporação de inovações de processos e produtos. O presente artigo não analisa tais perspectivas, porem sim reconhece que, no médio e longo prazo, semelhante situação pode exercer influência duradoura negativa sobre a configuração produtiva regional e nacional.

Com a adoção das premissas anteriores como tela de fundo, o presente texto aborda aspectos econômicos e políticos relevantes derivados da nova morfologia do grande aglomerado urbano que constitui São Paulo, cuja configuração atual adquiriu expressão a partir do último quartel do século passado. Após esta introdução, na primeira seção recuperamos alguns condicionantes históricos relacionados às políticas de ajuste recessivo dos anos 1980-1990 e suas implicações no Brasil e na região metropolitana paulista. Logo, identificamos as principais dinâmicas metropolitanas associadas à globalização e suas manifestações em São Paulo, para, na seção 3, analisar mais de perto as novas determinações que se desenham na região metropolitana de São Paulo, produzindo como resultante o reforço —em bases alteradas— de sua centralidade, daí extraíndo algumas conclusões gerais para a materialização de uma política de desenvolvimento regionalmente equilibrada no Brasil.

1. Aspectos históricos remotos e recentes

A primazia urbana que leva à atual centralização metropolitana encontra eco profundo na realidade da América Latina, pois, aqui, a projeção do mundo europeu, mercantilista e burguês fez com que, a partir do século XVI (sobretudo em sua porção hispânica, e mais tarde na América portuguesa), as cidades assegurassem a imposição da cultura européia, dirigissem o processo econômico e delineassem o perfil das regiões sobre as quais exerciam influência —no limite, toda a área latinoamericana— (Romero, 2009: 41-42). Os espanhóis acentuam o caráter da cidade como empresa racional, enquanto os portugueses, norteados por uma política de feitorias, de que só se desapegariam no século XVIII, criaram cidades irregulares, adaptadas aos contornos da natureza costeira (Holanda, 2006: 95-9). Porém o papel centralizador urbano, já precocemente estabelecido, se reforçou continuamente ao longo de toda a história do subcontinente.

A eclosão sócio-demográfica, que remete à Revolução Industrial e que, na América Latina, está associada à massificação provocada pela intensa migração rural-urbana de fins do século XIX e primeiras décadas do XX, provocou —como em todo o mundo—, radicais transformações no cotidiano das populações, assim como em suas formas de sentir e pensar. Algumas dessas alterações foram para pior: os serviços públicos se tornaram mais deficientes, as distâncias mais longas, o ar mais impuro, a psicologia social extremamente tensionada, as desigualdades exacerbadas, os ruídos mais ensurdecedores. “Mas ninguém —ou quase ninguém— quis nem quer renunciar a cidade. Núcleos de concentração de forças, as cidades exerceram cada vez mais influência sobre a região e o país” (Romero, 2009: 364). Viver nela se transformou em um direito, “o direito de desfrutar dos benefícios da civilização, de gozar do bem estar e do consumo, quiçá o direito de submergir em um determinado estilo excitante de alienação” (*idem, ibidem*). Há que agregar: “viver nela” quer dizer, pelo menos, “sob seus influxos”, pois a excessiva densificação e os altos índices de urbanização em muitas regiões do mundo levam ao crescimento das cidades médias, as quais vivem, em grande medida, sob o poder gravitacional das metrópoles.

No Brasil, os impactos das políticas de ajuste macroeconômico aplicadas a partir do início da década de 1980 foram sentidos em profundidade, particularmente na região metropolitana de São Paulo (RMSP). Os planos de austeridade incidiram fortemente sobre uma estrutura produtiva diversificada e integrada, erigida de forma contínua, com decidido apoio estatal, entre 1930 e 1970. Nesse período, a atualização histórica do país foi rápida, em termos internacionais, resultando em incremento demográfico, expansão e diversificação do consumo, elevação dos níveis de renda e difusão dos meios de transporte modernos (automóvel e transporte de carga por rodovias), junto a uma divisão do trabalho muito mais complexa. Na esfera regional, a pesada herança colonial de desigualdades foi reproduzida sob as novas condições, com a região Sudeste —e, em parte, a Sul— se distanciando do resto do Brasil em todos os indicadores de comportamento econômico, geração de empregos e qualidade de vida. A urbanização brasileira seguiu ritmo acelerado, concentrando gente e recursos em metrópoles e cidades médias, em escalões seletivos do território nacional. O

país só conseguiu superar, em boa medida, a grave crise das duas décadas finais do século passado na segunda metade dos anos 2000. O Brasil emerge do abalo bastante modificado em relação aos parâmetros vigentes ao longo da maior parte do século XX, tanto na ação do Estado, quanto na organização produtiva e na composição social predominante. Nesse contexto, do ponto de vista territorial, coloca-se de relevo a centralidade urbana, a qual, no Brasil contemporâneo, “se estende para além das cidades grandes e médias, estruturando espaços regionais amplos e diversos” (Brasil, 2008: 49).

O padrão histórico do desenvolvimento brasileiro ocorreu sempre de maneira muito concentrada, incapaz de valorizar de forma equânime a diversidade regional do país (Pochmann, 2009: 59-69). A partir de 1980, com as políticas de desconcentração produtiva (abandonadas nos anos 1990) e a ênfase exportadora, outras regiões do país adquiriram importância na composição do Produto Interno Bruto (PIB) regional. Em que pese tal fato, a participação de cada região, no período 1996-2006, ainda revelava nítido predomínio do Sudeste, com mais de 50% do valor total do PIB nacional (IPEA, 2009: 402).

2. Metr6poles brasileiras e globaliza76o: o caso de S6o Paulo

Na dimens6o atual do capitalismo, longe de perderem relev6ncia frente aos processos associados a globaliza76o, as metr6poles, no Brasil, experimentam mudan7as profundas em seu tecido urbano y produtivo, que fortalecem —em uma nova configura76o— sua polaridade econ6mica e demogr6fica. A pr6pria ONU reconhece a primazia dos grandes aglomerados urbanos na economia global de nossa 6poca, resultado dos emergentes v6nculos entre o crescimento das cidades e os novos par6metros da atividade econ6mica, organizada em sistemas (*clusters*) regionais (UN-Habitat, 2010: 8-10). A tabela 1, extra6da de dados produzidos pelo *Observat6rio das Metr6poles*, mostra como os n6cleos metropolitanos e, mais ainda, as regi6es metropolitanas do Brasil como um todo, contribu6ram com a maior parcela do incremento do PIB e da popula76o brasileira em anos recentes. Nos 37 grandes aglomerados urbanos do pa6s residem aproximadamente 45% da popula76o (75 milh6es de pessoas) e se concentram 61% da renda nacional (Ribeiro *et al.*, 2009). Ressalte-se que a hipertrofia urbana provoca distor76es, cuja corre76o ou atenua76o exige a76es concertadas no n6vel macrorregional e nacional. J6 a desigualdade e concentra76o da renda no plano regional evidenciam-se na evolu76o do PIB das municipalidades. Enquanto 1% dos munic6pios brasileiros mais ricos concentrava 21% da riqueza do pa6s em 1920, esse percentual elevou-se para 47% em 2007, nas 56 municipalidades mais ricas (IPEA, 2010). Ficam confirmadas assim a “import6ncia e a participa76o das din6micas de metropoliza76o nas formas atuais de distribui76o da popula76o e da organiza76o do territ6rio no Brasil” (Moura e Cintra, 2011: 7).

Tabela 1
Brasil: metr6poles, popula76o, incremento e PIB

Tipo de municipalidade	Popula76o (em milh6es)			Contribui76o para o incremento		Taxa de crescimento		PIB (R\$ milh6es)				
	1991	2000	2007	91-00	00-07	91-00	00-07	PIB 2000	(%)	PIB 2005	(%)	Incr. (%)
P6los metropolitanos	31.9	35.9	39.1	17.7	22.6	1.3	1.2	336	30.5	449.2	33.2	33.7
Metr6poles	53	63.4	70.2	45	48.8	2.0	1.5	566.5	51.4	720.1	53.3	27.1
Total do Brasil	146.8	169.8	183.7	100	100	1.6	1.1	1101.3	100	1.351	100	22.7

Fonte: Censos Demogr6ficos IBGE e IPEADATA, *apud* Ribeiro *et al.*, 2009.

No Brasil como no mundo, o fen6meno da agrega76o territorial de amplos espa7os urbanos extrapola os limites das antigas delimita76es metropolitanas, provoca o transbordamento da periferia pobre e

agrava a segregação sócio-espacial. Em especial, a metrópole de São Paulo assiste a transformação acelerada de seu tradicional *status* econômico-industrial na direção de uma polaridade não somente econômica, mas marcadamente política, administrativa e cultural. Seu crescimento vertiginoso no século XX, resultado da intensa acumulação fordista (em seguida ao auge do café) que caracterizou boa parte do período, se traduziu nos planos urbanísticos e viários das décadas de 1930 e 1940, bem como na implantação da indústria automobilística, na segunda metade da década seguinte, que representaram decisivos pontos de inflexão em sua trajetória rumo a liderança na industrialização do país. Porém, a capital paulista, desde os anos 1990, se consolidou como centro prestador de sofisticados serviços corporativos e financeiros. O Estado de São Paulo caracteriza-se precisamente pela presença do mais amplo e complexo sistema de cidades do Brasil, conformando-se em seu território uma intensa rede de articulações funcionais, nucleada pelo espaço de fluxos e relações que se estabelece no entorno da RMSP. Este espaço é denominado *Macrometrópole Paulista* (MMP), sendo composto pelas três regiões metropolitanas do Estado —São Paulo, Campinas e Baixada Santista—, por aglomerações urbanas situadas em um raio aproximado de 200 km ao redor da capital, fortemente polarizadas pela capital paulista e pelos centros urbanos que mais se beneficiaram da desconcentração produtiva e populacional da RMSP (mapas 1 e 2), verificada nas últimas décadas (SEADE e EMPLASA, 2011: 35; Lencioni, 2011).

Mapa 1
Região Metropolitana de São Paul

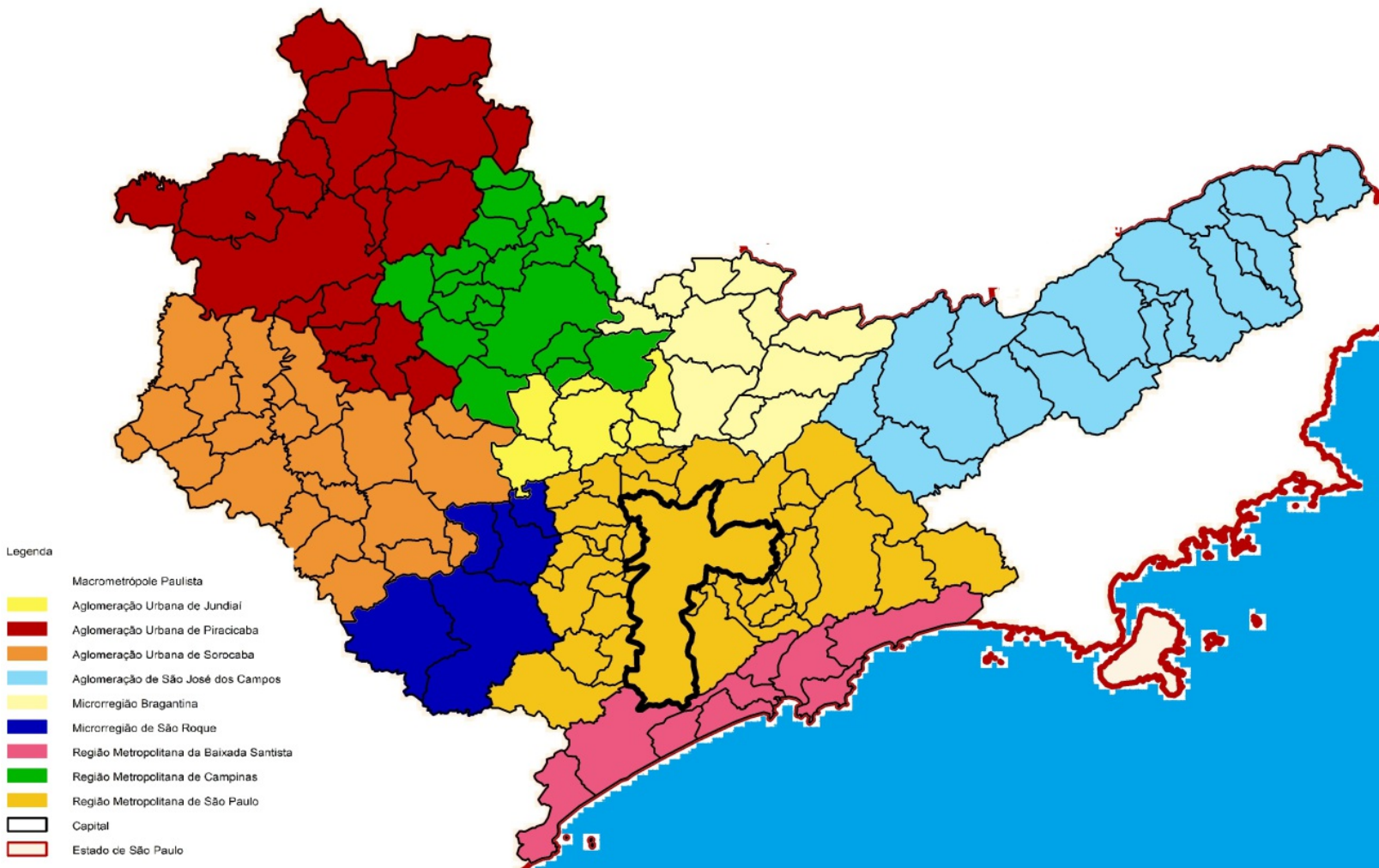


Região	Censo Populacional		Crescimento (%)
	2000	2010	
Capital	10 434 252	11 253 503	7.85
RMSP	17 878 703	19 683 975	10.09
Estado de São Paulo	37 032 403	41 262 199	11.42
Brasil	169 799 170	190 755 799	12.34

Fonte: IBGE.

Embora o espaço regional ampliado da macrometrópole paulista referencie parcela importante dos processos geoeconômicos em curso, desencadeados a partir da cidade de São Paulo, utilizaremos, para fins analíticos e de comparação com outras metrópoles a unidade geográfica Região Metropolitana de São Paulo, reportando-nos eventualmente à MMP quando pertinente. A RMS, assim, constitui o pólo hegemônico de uma rede urbana, estadual, nacional e subcontinental, que multiplica centros regionais subsidiários, dotados de crescentes atributos econômicos, sociais e culturais, em áreas nas quais a metrópole dominante não mais possui condições ou interesses de capitalizar para si.

Mapa 2
Macrometrópole Paulista

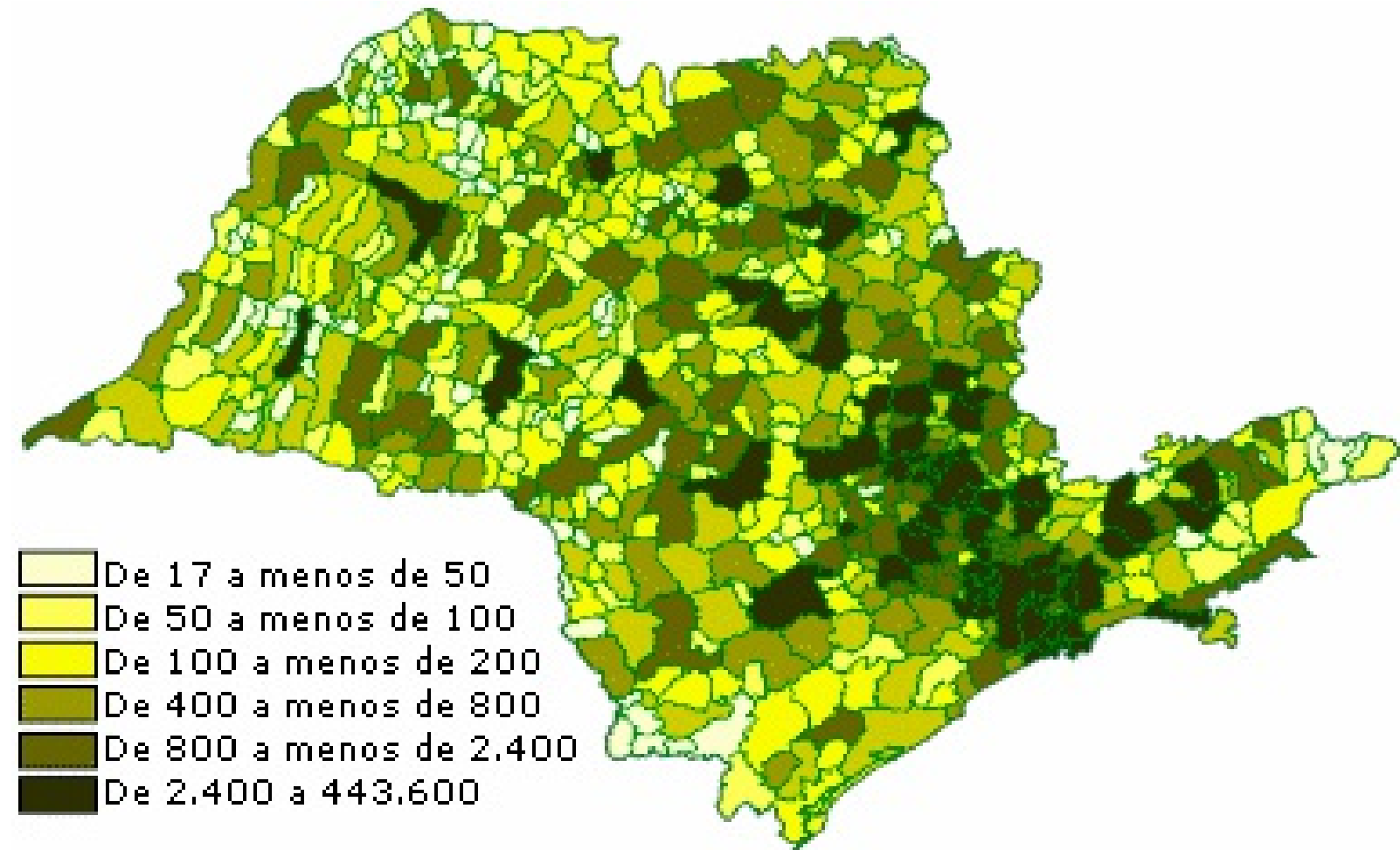


Fonte: IBGE.

Esse espaço urbanizado constitui uma área de enorme importância estratégica. Nele se superpõem realidades distintas, que se distanciam da espacialização eminentemente industrial que caracterizava a RMSPP até os anos 1980, e concentram agudas contradições. As metrópoles contemporâneas são poderosos entroncamentos de redes múltiplas, policêntricas, transfronteiriças, de caráter difuso, articuladas e integradas ao redor de certos pólos hegemônicos (Mattos, 2008; Gaspar, 2009; 2011). As cidades-regiões globais constituídas são marcadas por aspectos distintivos quanto à organização social, estrutura espacial interna e ambiente construído (Scott, 2012: 14). Contudo, a direção central do movimento de urbanização é claramente hegemônica pelo setor financeiro e as atividades a ele agregadas no conjunto do sistema econômico. Tal fenômeno, por sua vez, está correlacionado a desregulação geral, a concentração da renda e o consumo de luxo que lhe é inerente, bem como a informalidade e a precarização das atividades produtivas de baixo valor agregado. Trata-se do conjunto de atividades de gestão do capital, que envolve tarefas materiais e simbólicas, cujo epicentro, no Brasil, está na municipalidade de São Paulo. Nesse sentido, a RMSPP representa um microcosmo da presente fase da economia global, devido a concentração de suas principais manifestações em um mesmo território. Como outras regiões metropolitanas consolidadas

(tradicionais) do mundo, São Paulo vem perdendo peso populacional, sem correspondência estrita com perda de participação no PIB, o qual mantém sua gravitação na economia nacional, mas no contexto de outra composição setorial (mapas 3 e 4).

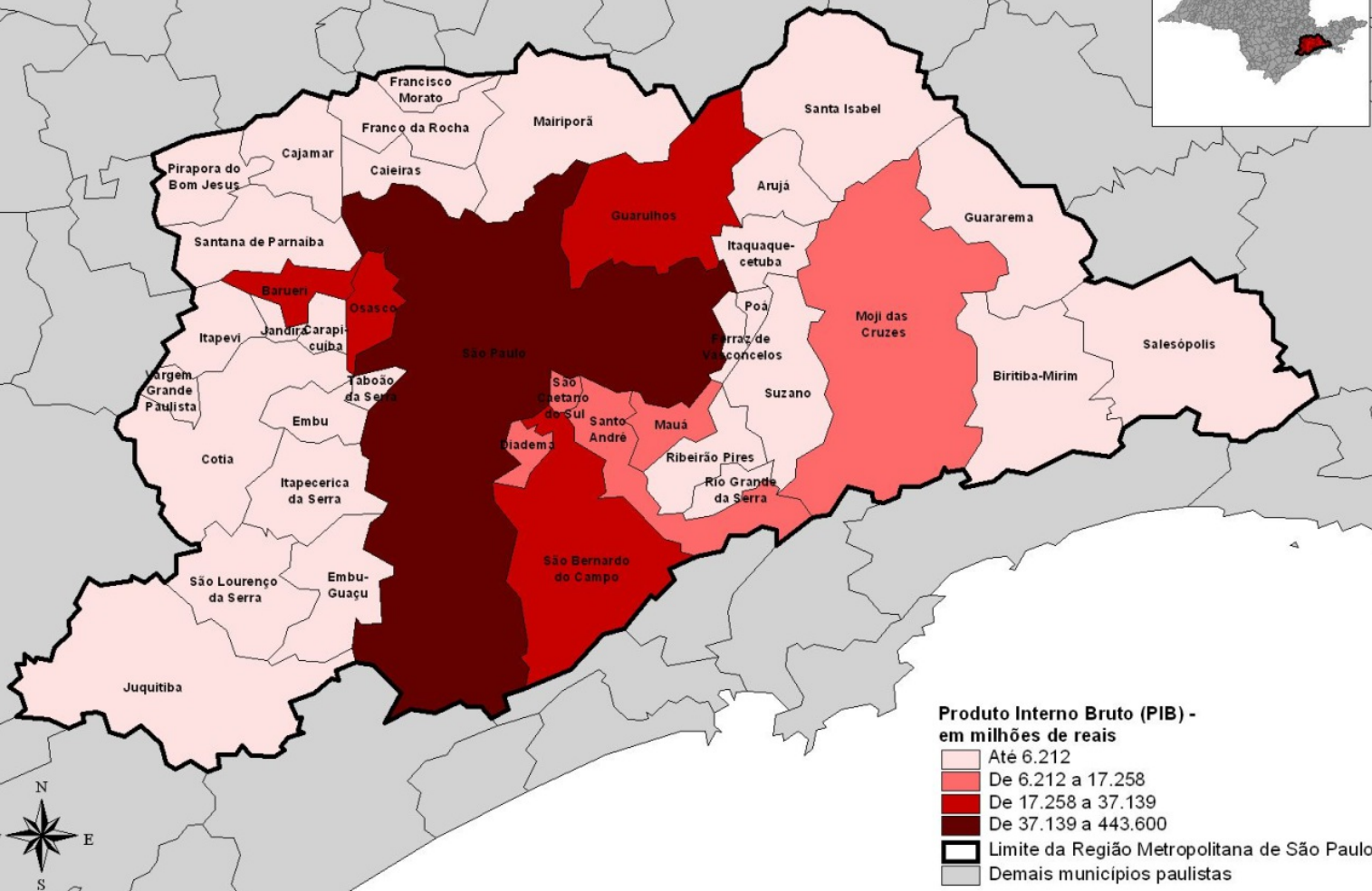
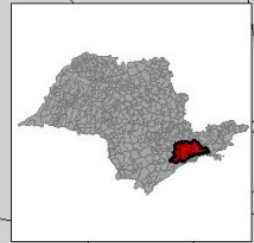
Mapa 3
Estado de São Paulo: PIB (R\$ milhões correntes)-2010



Fonte: Fundação Seade; Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

Mapa 4
Região Metropolitana de São Paulo

Produto Interno Bruto, Região Metropolitana de São Paulo, 2010

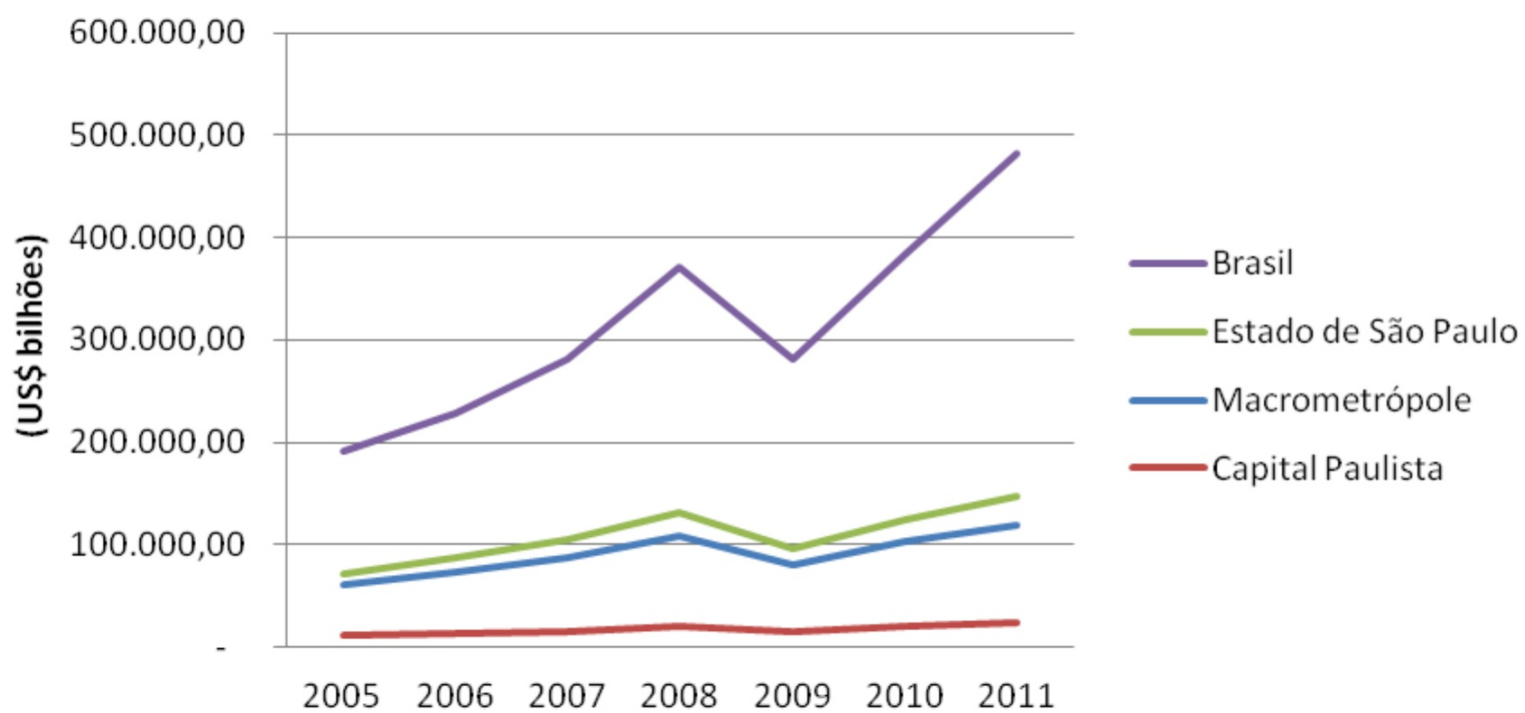


Fonte: IBGE.

Alem do componente financeiro e das políticas recessivas e neoliberais aplicadas pelo governo brasileiro nos anos 1980 e 1990, a recente trajetória da São Paulo metropolitana reflete a opção das empresas tecnologicamente mais avançadas, com maior coeficiente de agregação de valor, de fortalecer a concentração de empregos e da produção nas regiões sul e sudeste do Brasil. Referimo-nos a indústrias, intensivas em capital, de material elétrico e de comunicações, de material de transporte, química, de informática e de papel, entre outras. Para elas, o que conta é a proximidade dos mercados consumidores, o acesso a melhor infraestrutura e a mais alta qualificação da mão de obra, por isso a preferência da maioria por localizar-se nas cercanias da capital paulista. Isso serve também para o setor de serviços (como os complexos educacionais e de saúde) e o comércio atacadista. Empreendimentos produtivos mais tradicionais, trabalho-intensivo —como a indústria têxtil, de alimentos e de calçados— percorrem o caminho inverso, de desconcentração produtiva, rumo a outras regiões do estado ou do país. O gráfico 1 revela o deslocamento relativo das atividades produtivas da capital em direção a macrometrópole, por meio da corrente de comércio (exportações + importações) no período 2005-2011. Nos dois últimos anos, o crescimento das importações e —principalmente— das exportações de *commodities*, explicam a curva ascendente da *performance* brasileira total frente ao desempenho das zonas tradicionais mais industrializadas,

situadas no entorno da cidade de São Paulo.

Gráfico 1
Evolução do comércio exterior – regiões selecionadas – 2005-2011

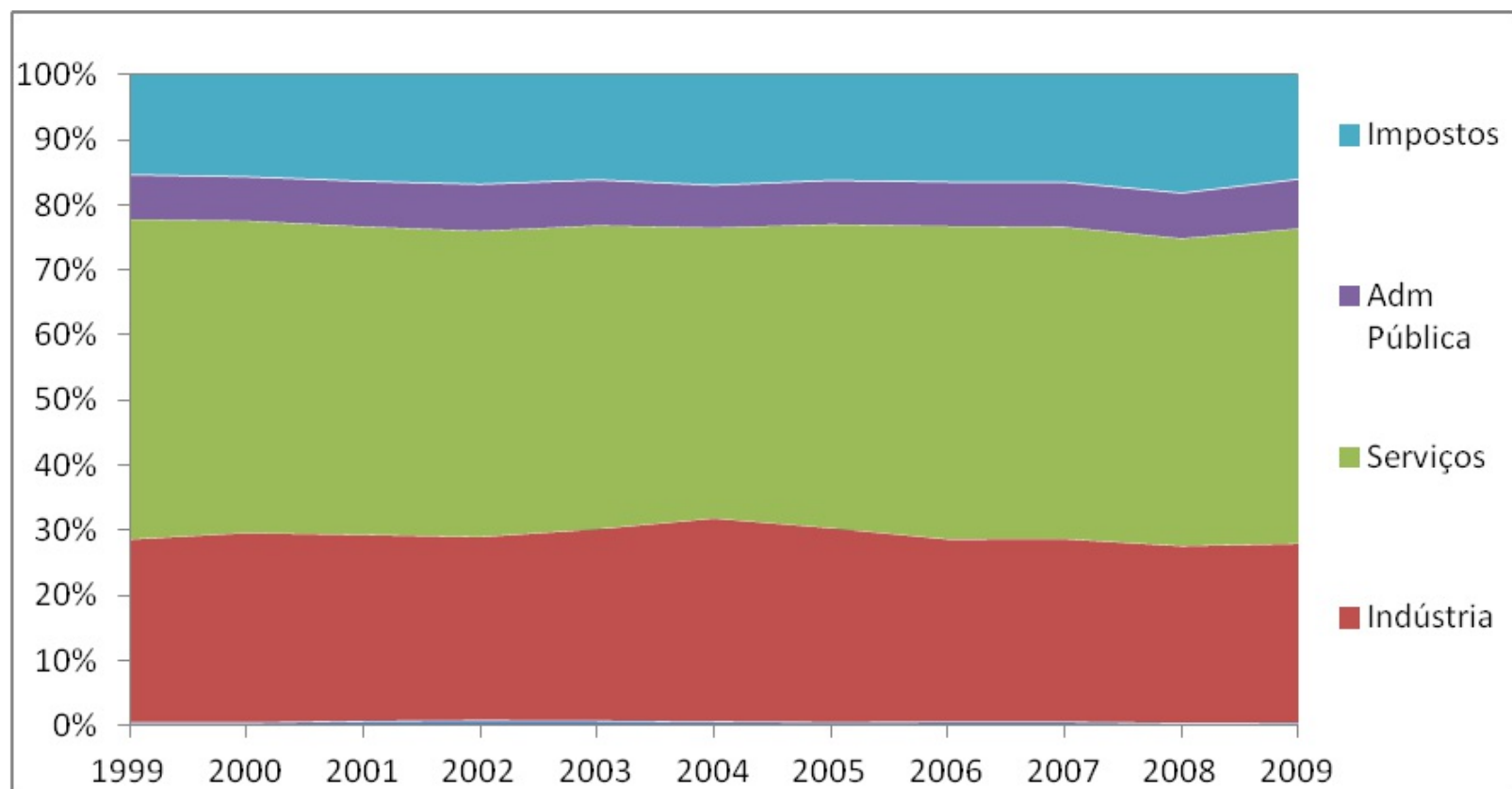


Fonte: MIDIC.

3. Reestruturação produtiva e centralidade espacial

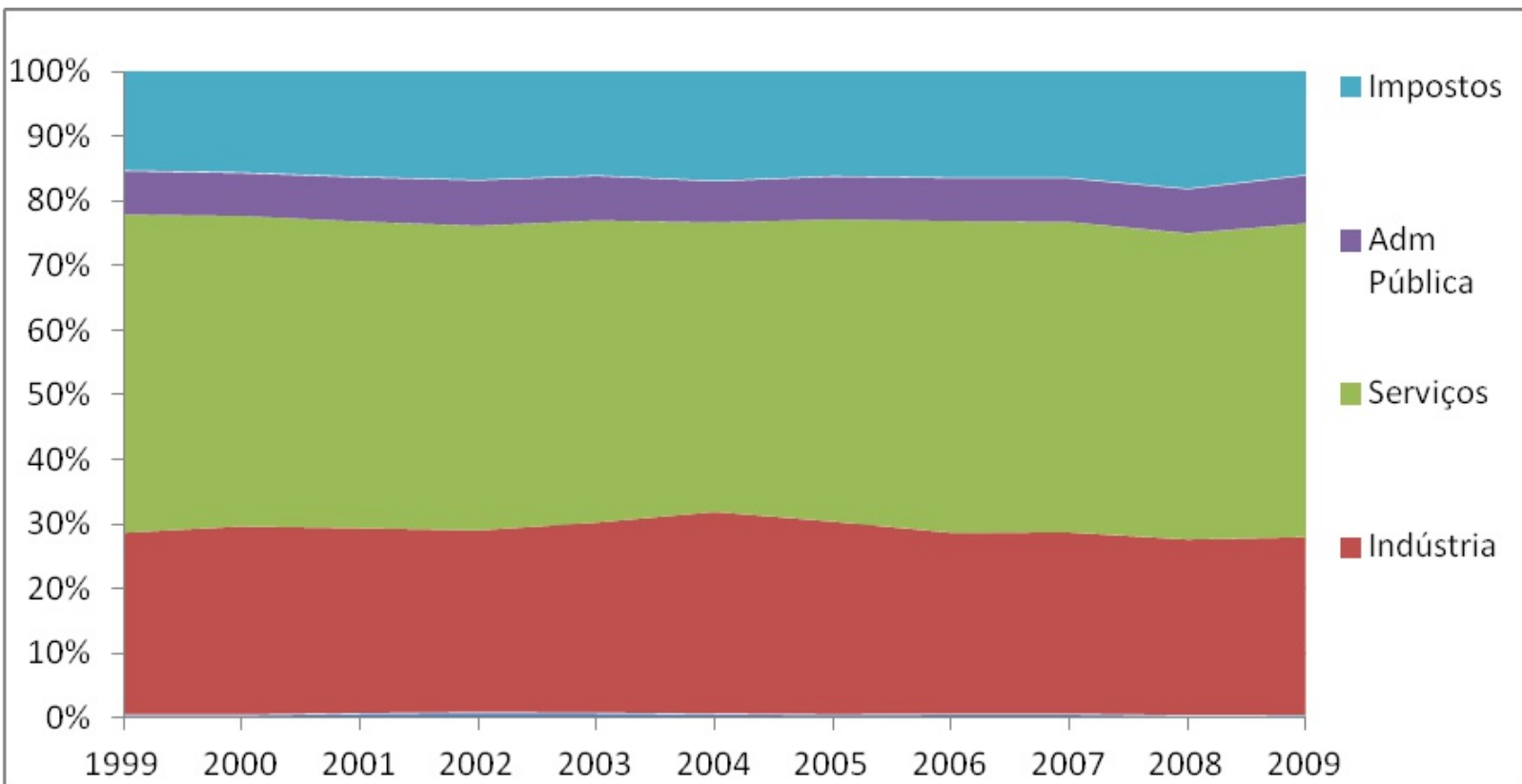
O evidente processo de terciarização de São Paulo (presente em outras metrópoles mundiais) não pode aqui ser sinônimo simples de desindustrialização, pois, no segmento de serviços, os serviços de natureza empresarial ligados à esfera produtiva adquirem importância decisiva. O crescimento do terciário avançado na metrópole paulista deve-se, em boa medida, a base industrial existente e aos vínculos que a economia de conhecimento estabelece com a chamada economia real. São novos nexos empresariais dependentes de fluxos de informação produzidos nos núcleos (lugares) mais avançados do sistema. A desconcentração industrial relativa ocorrida nas últimas décadas no Brasil —que causou forte impacto à RMSP— seguiu um padrão hierárquico fundado no grau de inovação e dinamismo; isto é, “quanto mais moderna e dinâmica a atividade em questão, maior sua probabilidade de permanecer —ou mesmo se reconcentrar— na região correspondente a Macrometrópole Paulista” (Abdal, 2009: 55). A integração da indústria com os serviços e o mencionado reforço, em São Paulo, de um terciário avançado, suporte da estrutura de controle econômico exercido a partir da metrópole, seguem a mesma direção (gráficos 2 e 3). A assunção de conteúdos e formas bastante diversos em relação aos prevalecentes outrora não implica concluir que a indústria manufatureira tenha deixado de ser uma alavanca fundamental nos processos de desenvolvimento econômico sustentado, em todo o planeta (Mckinsey Quarterly, 2013).

Gráfico 2
Composição do PIB da RMSP de São Paulo



Fonte: IBGE.

Gráfico 3 Composição do PIB da cidade de São Paulo



Fonte: IBGE.

O núcleo irradiador das novas dinâmicas urbanas —o setor de serviços produtivos e financeiros— é altamente especializado e globalmente conectado. Embora sua localização ocupe uma pequena dimensão territorial, é desde aí que emanam os padrões contemporâneos predominantes de estruturação social e produção do espaço. A mercantilização se dissemina. A crise do fordismo urbano implicou no predomínio do mercado como mecanismo de coordenação das decisões de uso do solo, aspecto este característico da cidade neoliberal (Abramo, 2012: 36). Assim, o espaço urbano propriamente dito torna-se objeto de inversões diversificadas, o que aumenta a importância das externalidades de toda ordem, associadas a processos não raro massivos de deslocamento de atividades e pessoas (Sassen, 2010). A importância do modelo de cidades globais reside precisamente no argumento de que “as capacidades para a operação, coordenação e controle globais, contidas nas novas tecnologias de informação e no poderio das corporações transnacionais, precisam ser produzidas”, e que o “foco na produção dessas capacidades desvia a ênfase na direção das *práticas* constitutivas do que chamamos globalização econômica e controle global” (Sassen, 2001: xxii-grifo no original). Quer dizer, semelhante constatação traz para o centro da cena questões envolvendo processos de trabalho, padrões culturais e conflitos políticos.

Tabela 2

Evolução do PIB Industrial: RMS, Capital Paulista, Estado de São Paulo e Brasil (1999 a 2010)

Ano	RMSP	Capital Paulista	Estado de São Paulo	Brasil
1999	55.92	32.07	98.45	240.73
2000	62.66	35.36	113.04	283.32
2001	65.31	36.31	117.41	301.17
2002	69.16	37.40	129.66	344.41
2003	81.52	43.21	154.46	409.50
2004	96.31	49.71	182.00	501.77
2005	104.29	53.40	193.96	539.28
2006	106.40	54.35	203.31	584.95
2007	118.67	59.86	225.13	636.28
2008	127.47	62.85	244.02	719.99
2009	132.11	66.85	264.69	749.70
2010	149.17	74.12	301.45	905.85

Fonte: IBGE.

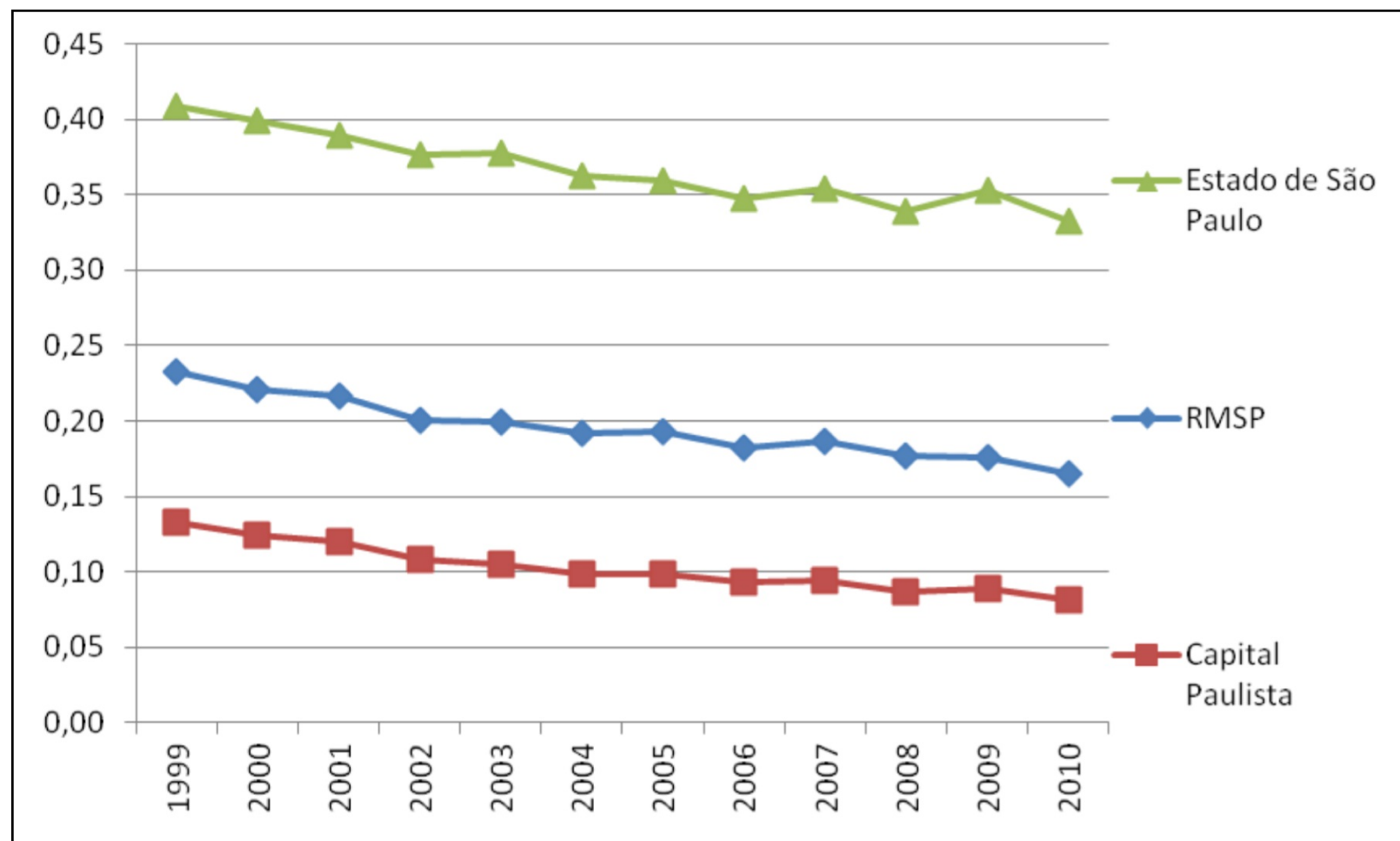
Na RMSP, o processo de intensa reestruturação produtiva, acelerado a partir dos anos 1990, provocou um profundo impacto territorial, enfraquecendo a centralidade industrial da cidade e da região. Muitas indústrias se transferiram para um raio de 200 km ao redor da capital paulista, metrópole expandida na qual se gera o essencial dos estímulos econômicos do país. Esse espaço geoeconômico integrado, no entorno da metrópole (a MMP), constitui hoje o centro da produção industrial paulista e “expande seu território produtivo às regiões circunvizinhas, formando um complexo territorial que responde por 40% da produção industrial do país e por 90% da estadual, porcentagem que se mantém constante desde os anos 70” (Matteo, 2008: 190).

A perda de participação relativa da capital, da RMSP e do Estado de São Paulo no PIB nacional (gráficos 4, 5 e 6) pode ser também creditada à posta em marcha de políticas regionais desconcentradoras (os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento-PAC, do governo federal, e a ascensão do agronegócio), numa década marcada pela retomada do crescimento do país com forte elevação da renda de setores mais pobres da população. O atual ciclo expansivo

(interrompido momentaneamente em 2012) do país está ancorado em boa medida no consumo, especialmente das famílias que obtiveram ganhos de renda. Assim, os consumidores, embora se concentrem em metrópoles e capitais, elevaram proporcionalmente mais seu poder de compra em outras regiões, ditas “desfavorecidas”, do território nacional. É importante destacar ainda o impacto desfavorável para a indústria brasileira da valorização cambial ocorrida ao longo das duas últimas décadas e da falta de uma política industrial mais consistente no país, que possibilite ganhos sustentáveis de produtividade e maior presença de produtos manufaturados brasileiros em mercados emergentes. São fatores macroeconômicos e estruturais a que o presente artigo não se atém, mas que se deve ter em conta como condicionantes de peso do comportamento industrial no espaço paulistano.

Gráfico 4

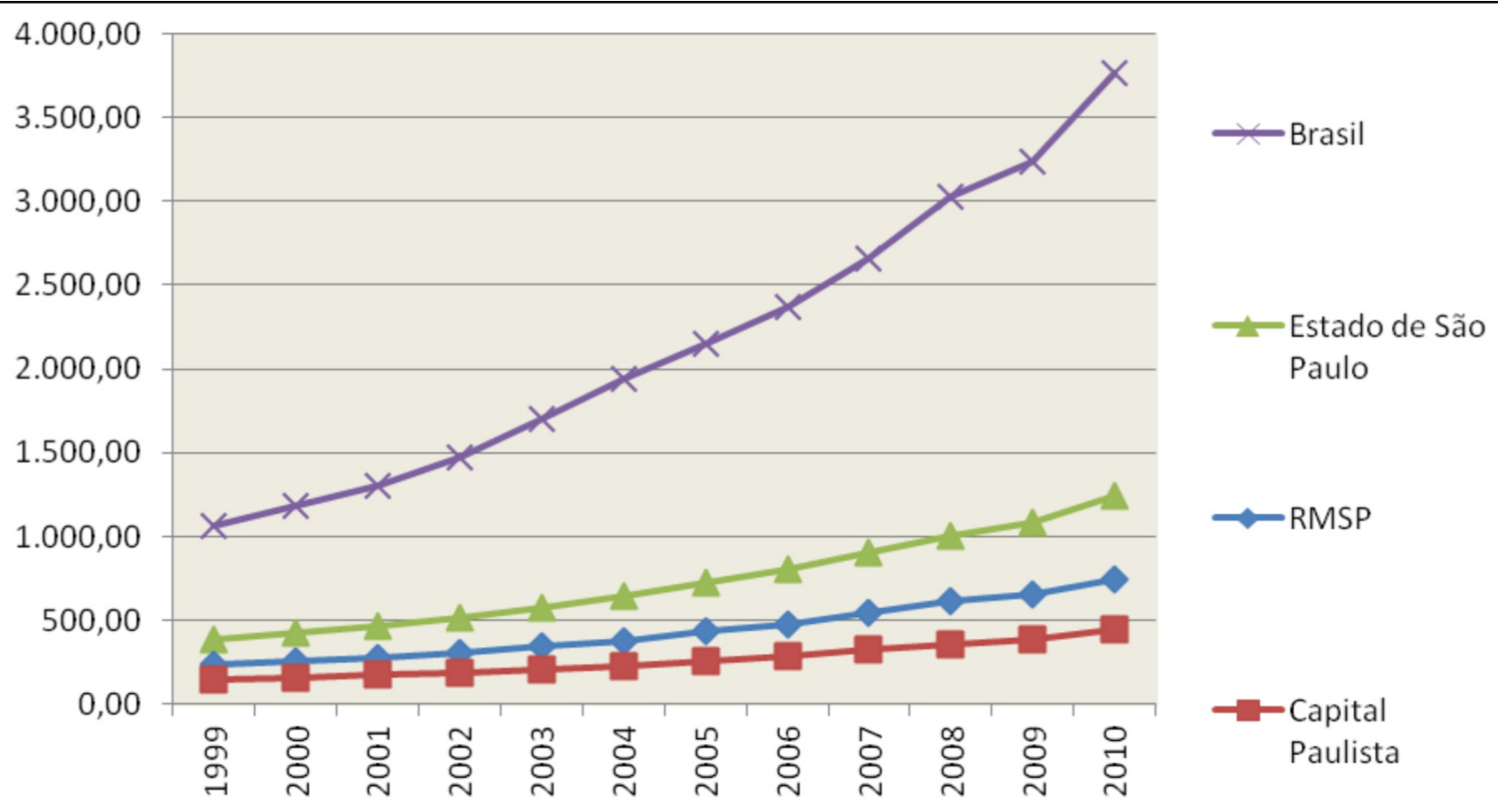
Participação do PIB Industrial do Estado de São Paulo, RMSP e Capital Paulista no PIB industrial nacional



Fonte: IBGE

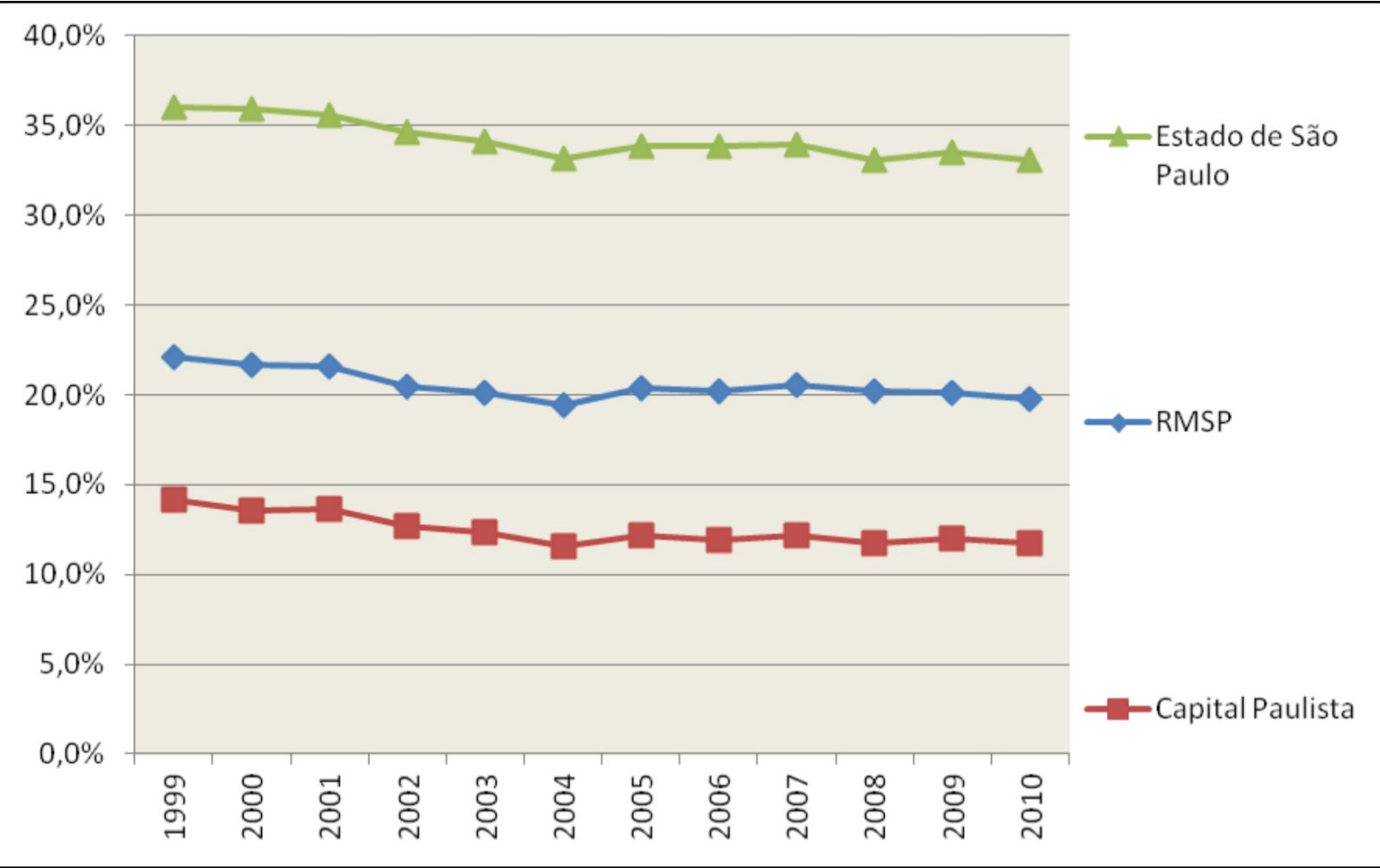
Gráfico 5

Evolução do PIB (em bilhões de R\$): Região Metropolitana de São Paulo, Capital Paulista, Estado de São Paulo e Brasil



Fonte: IBGE

Gráfico 6
Participação no PIB nacional

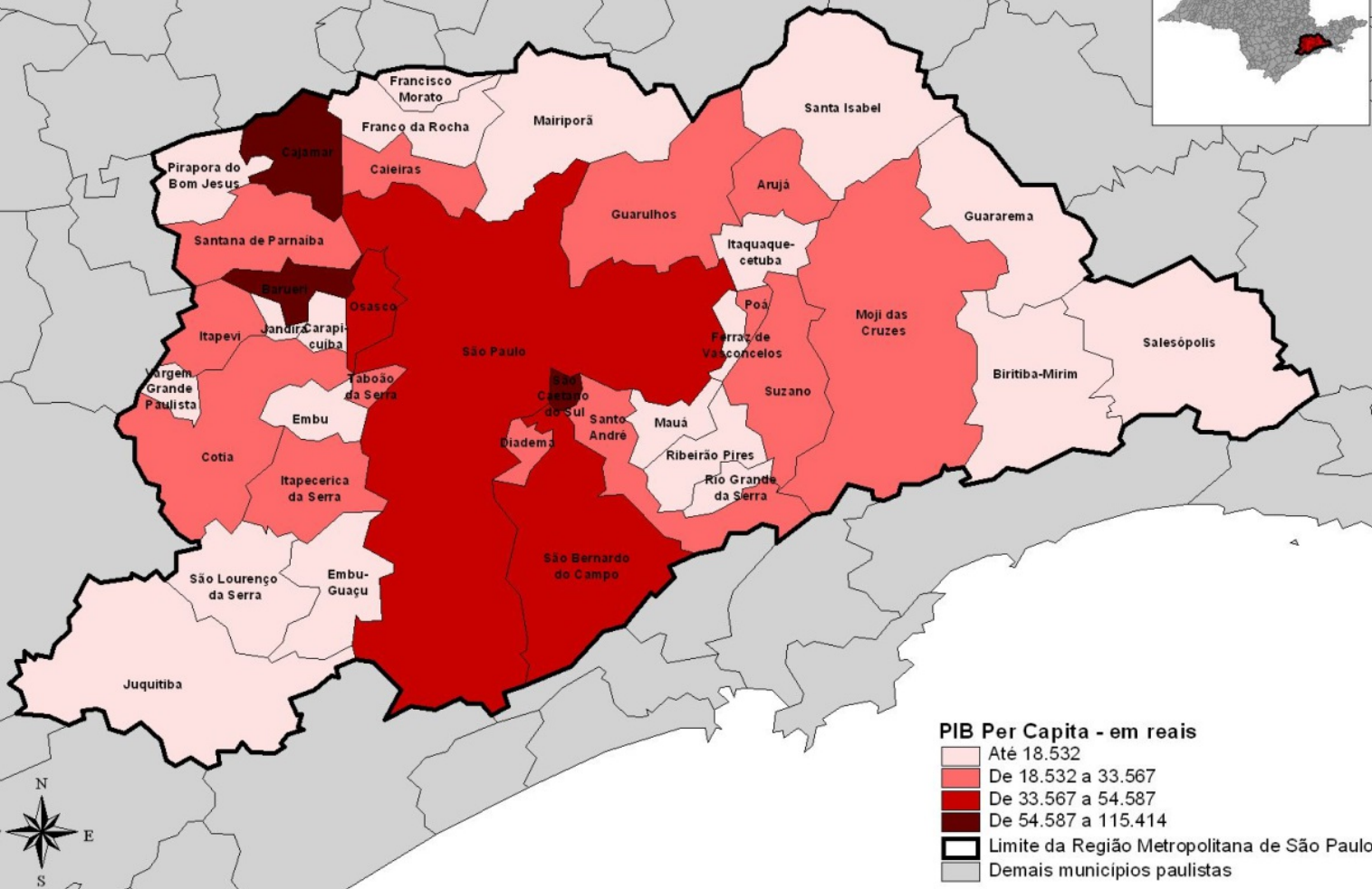
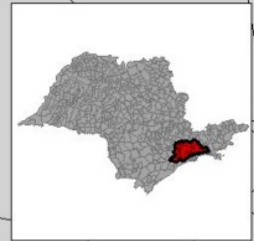


Fonte: IBGE

Não obstante as perdas verificadas no seu aparato produtivo, o aglomerado metropolitano de São Paulo recompõe sua primazia. Os vínculos econômicos da metrópole com o restante do país se densificam e diversificam, sendo que em praticamente todos eles São Paulo reforça seu papel de comando sobre a rede urbana nacional (IBGE, 2008). Exemplo dessa condição é o *hub* aéreo dos Aeroportos de Guarulhos e Congonhas (também poderia agregar-se Viracopos, em Campinas), de dimensão nacional e subcontinental, embora sua capacidade operacional se veja ameaçada haja vista a saturação da infraestrutura de atendimento a passageiros e carga.

Mapa 5

PIB Per Capita, Região Metropolitana de São Paulo, 2010

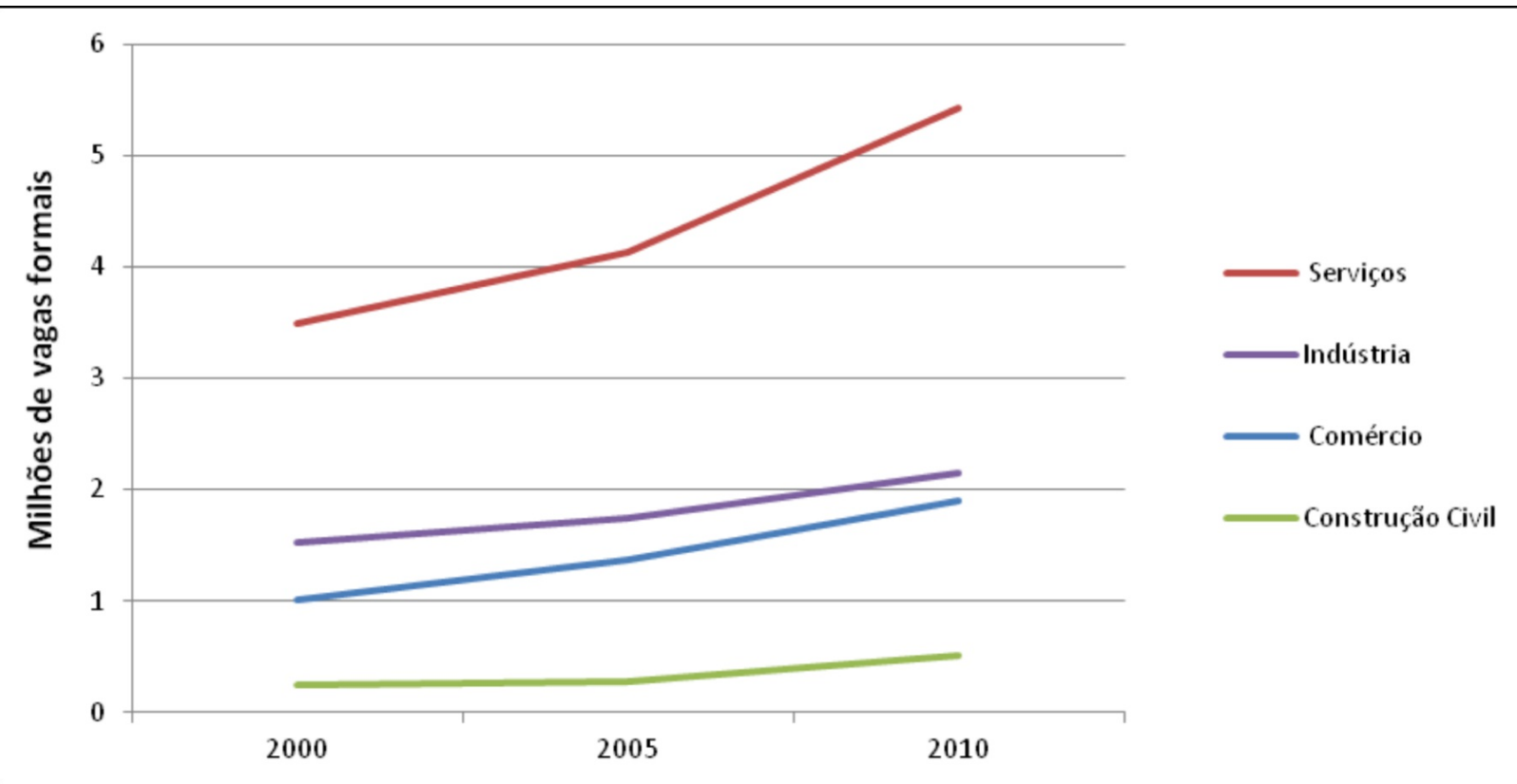


Fonte: IBGE

Utilizaremos, por fim, dados provenientes do valor adicionado fiscal dos municípios —base para a redistribuição do imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS) no Brasil— para dar conta da natureza das mudanças ocorridas no espaço econômico paulista. Nos gráficos 7 e 9 e na tabela 3 se percebe que cerca de 80% do peso produtivo do Estado de São Paulo reside na macrometrópole, cujos principais municípios absorveram majoritariamente o movimento de saída de empresas da capital, oriundo dos anos 1990. Essa participação quase nada se alterou na última década.

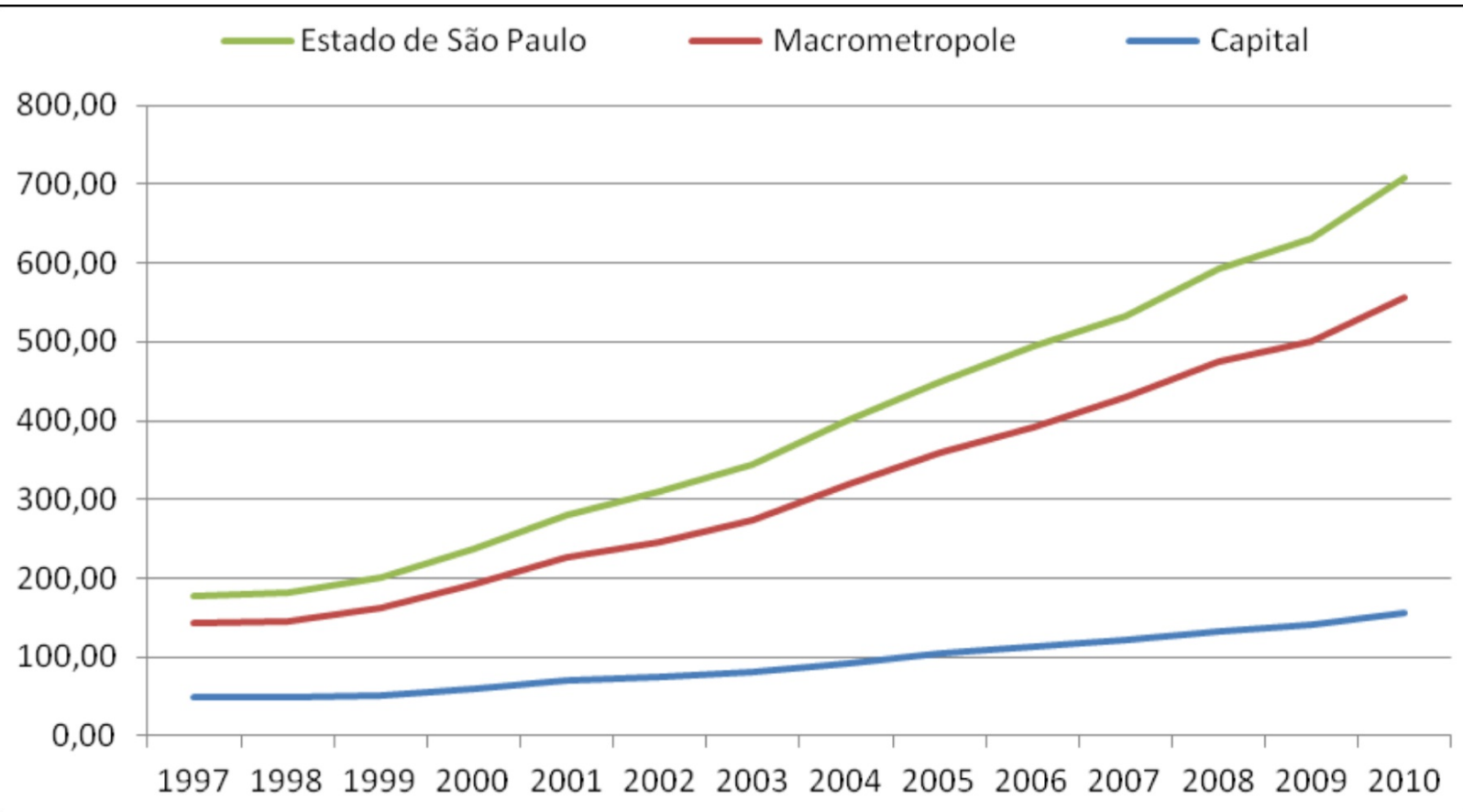
Gráfico 7

Empregos formais na macrometrópole de São Paulo por setor de atividade



Fonte: MTE-RAIS.

Gráfico 8
Valor Adicionado Fiscal 1997-2010 (R\$ bilhões)



Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.

Gráfico 9

Valor Adicionado em Bilhões de Reais



Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.

Tabela 3
Valor Adicionado em Bilhões de Reais

Região	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
RMSP	207.22	225.95	247.66	274.34	287.26	322.71	354.09
São Paulo	104.35	113.83	122.46	132.88	141.41	156.22	169.45
Estado de São Paulo	449.01	493.41	533.02	593.15	630.54	708.75	775.13

Fonte: Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo.

É importante sublinhar que a necessidade crônica do capitalismo no sentido de encontrar saídas rentáveis para seus excedentes financeiros envolve os espaços geográficos e, nestes, a urbanização ocupa lugar proeminente. Novos espaços e relações espaciais são constantemente produzidos para dar vazão aos imperativos da acumulação de capital. Os proprietários do solo e a coalizão de interesses que se forma em torno dos investimentos imobiliários (financistas, incorporadores, políticos, empresários da construção) alargam seu poder de classe e ditam os rumos do crescimento urbano (Harvey, 2011). As metrópoles, em todo o planeta, são receptáculos prioritários dessa constante “destruição criativa” do ambiente construído. São Paulo não é diferente: construiu seu crescimento urbano, ao longo do século XX e na atualidade, seguindo os interesses do capital imobiliário, recriando o espaço em função da sua sede de lucros.

Considerações finais

Concluimos, assim, que a polaridade da cidade de São Paulo se renova, assentada em diferenciada base econômica, ao tempo em que também multiplicam seus crônicos problemas. São negatividades que contrastam com um elevado dinamismo econômico e cultural. Resolver esse dilema não depende só dela, mas de outros fatores que lhe são exógenos, ainda que não refratários a sua influência. Exige uma nova política regional no país, objetivando construir uma rede policêntrica de cidades, conjugada aos fins maiores do desenvolvimento nacional (Diniz, 2009).

Em síntese, queremos deixar consignado o inegável papel polarizador da metrópole paulista nas condições da economia brasileira e mundial contemporâneas, pautadas pelo predomínio do trabalho imaterial e dos nexos informacionais presidindo a atividade produtiva, assim como pelo funcionamento das grandes cidades mundiais (aglomerações urbano-regionais) na qualidade de núcleos de comando, produção e difusão de mensagens. Milton Santos resume bem a particularidade da capital paulista: “Agora São Paulo passa a ser a área polar do Brasil, não mais propriamente pela importância de sua indústria, mas pelo fato de ser capaz de produzir, coletar, classificar informações, próprias e de outros, e distribuí-las e administrá-las de acordo com seus próprios interesses. Este é um fenômeno novo na geografia e na urbanização do Brasil” (Santos, 2008: 59). Dessa forma, corroboramos a conclusão de um estudo recente, que afirma:

Contrariando as interpretações mais simplistas da estrutura produtiva do MSP, entendemos que ela se complexificou nos últimos anos. É, ao mesmo tempo, imensamente diversificada e especializada. Diversificada porque contempla praticamente todas as cadeias produtivas. A maior parte da sua competitividade deriva dessa diversidade. E especializada no sentido de ser o principal pólo de produção brasileiro de uma série de atividades —inclusive industriais—. Essa especialização em uma diversidade de segmentos explicita a força e o potencial competitivo de uma cidade como São Paulo, o qual, se relacionado a políticas públicas bem feitas, tem tudo para se ampliar (Freire *et al.*, 2012: 60).

Estamos conscientes de que levantamentos adicionais são necessários. Outras linhas interpretativas podem surgir. Bem como, frente à complexidade e o dinamismo das mudanças na realidade contemporânea, um monitoramento permanente pode detectar alterações nas tendências vigentes. No entanto, até aqui, cremos ser possível sintetizar: a cidade de São Paulo continua sendo o eixo articulador do crescimento do país, eixo este reconfigurado setorial e espacialmente, atuando em uma totalidade móvel que pode ser associada —entre outras aproximações— ao perímetro metropolitano e macrometropolitano. A distribuição e localização das atividades no interior do espaço metropolitano paulista e sua relação com o contexto da reestruturação econômica aponta mais para a redistribuição das atividades produtivas que para a desconcentração ou dispersão substantivas das funções urbanas centrais. Políticas públicas que incorporem uma visão territorial mais extensiva e integrada permitem projetar padrões alternativos de uso do solo, vinculados a novas territorialidades socioeconômicas e a vários planos escalares, principalmente no nível nacional.

Estratégias espacialmente abrangentes consistem desse modo premissa fundamental para a compreensão não apenas dos fenômenos em marcha na cidade-região paulista, como das transformações possíveis no âmbito de políticas de desenvolvimento de corte democrático.

Referências bibliográficas

- ABDAL, A. (2009), *São Paulo, desenvolvimento e espaço: a formação da macrometrópole paulista*, São Paulo, Papagaio.
- ABRAMO, P. (2012), “La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas”, *Revista EURE*, vol. 38, núm. 114, Santiago, PUC-Chile.
- BRASIL (2008), *Estudo da dimensão territorial para o planejamento*, vol. III: *Regiões de referência*, Brasília, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.
- DINIZ, C. C. (2009), “Celso Furtado e o desenvolvimento regional”, in *Nova Economia: Revista do Departamento de Ciências Econômicas da UFMG*, vol. 19, núm. 2, Belo Horizonte, UFMG/FACE/DCE.
- FREIRE, C. T., A. Abdal e V. Bessa (2012), “Conhecimento e tecnologia: atividades industriais e de serviços para uma São Paulo competitiva”, in A. Comin *et al.* (org.), *Metamorfoses paulistanas: atlas geoeconômico da cidade*, São Paulo, SMDU/CEBRAP/UNESP, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.
- GASPAR, R. C. (2009), *A cidade na geografia econômica global: um panorama crítico da urbanização contemporânea*, São Paulo, Publisher Brasil.
- _____ (2011), “A economia política da urbanização contemporânea”, *Cadernos Metrôpole*, vol. 13, núm. 25, São Paulo, EDUC.
- HARVEY, D. (2011), *O enigma do capital e as crises do capitalismo*, São Paulo, Boitempo.
- HOLANDA, S. B. de (2006), *Raízes do Brasil*, São Paulo, Companhia das Letras [edição original, 1936].
- IBGE (2008), “Regiões de influência das cidades 2007”, Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- IPEA (2009), “Brasil em desenvolvimento: estado, planejamento e políticas públicas”, vol. 2, Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.
- LENCIONI, S. (2011), “A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas”, in *Revista Paranaense de Desenvolvimento* núm. 120, Curitiba.

- MATTEO, M. (2008), *Alem da metrópole terciária*, tese de doutoramento, Campinas, Instituto de Economia da UNICAMP.
- MATTOS, C. A. de (2008), “Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano”, en M. C. Montúfar (coord.), *Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina*, Quito, Flacso Ecuador/ Ministerio de Cultura del Ecuador.
- MCKINSEY Quarterly (2013), *Manufacturing the Future: The Next Era of Global Growth and Innovation* http://www.mckinseyquarterly.com/newsletters/2013_01.html.
- MOURA, R. e A. Cintra (2011), “Dinâmicas territoriais da população: primeiros resultados do Censo 2010”, Nota Técnica IPARDES núm. 22, Curitiba, IPARDES.
- POCHMANN, M. (2009), *Qual desenvolvimento? oportunidades e dificuldades do Brasil contemporâneo*, São Paulo, Publisher Brasil.
- RIBEIRO, L. C. de Q., J. M. Rodrigues, E. T. Silva (2009), *Esvaziamento das metrópoles e festa do interior?* www.observatoriodasmetrololes.ufrj.br.
- ROMERO, J. L. (2009), *América Latina: as cidades e as idéias*, Rio de Janeiro, Editora UFRJ.
- SANTOS, M. (2008), *A urbanização brasileira*, São Paulo, EDUSP.
- SASSEN, S. (2001), *The Global City: London, New York, Tokyo*, 2ª ed., New Jersey, Princeton University Press.
- _____, “Cities in Today’s Global Age”, in UNESCO, *World Social Science Report 2010: Knowledge Divides*, Paris, UNESCO, International Social Sciences Council.
- SCOTT, A. J. (2012), *A World in Emergence: Cities and Regions in the 21st Century*, Cheltenham (UK), Northampton (US), Edward Elgar Publishing Ltd.
- SEADE e EMPLASA (2011), *Estudo da morfologia e da hierarquia funcional da rede urbana paulista e regionalização do Estado de São Paulo*, São Paulo, Fundação SEADE e Secretaria de Economia e Planejamento do Governo do Estado de São Paulo.
- UN-HABITAT (2010), *State of the World’s Cities 2010-2011: Bridging the Urban Divide*, Nairobi, UN-Habitat, London, Earthscan.

Notas

[*] Professor Doutor da Faculdade de Economia, Administração e Atuárias da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (FEA-PUCSP) e Coordenador do Curso de Especialização “Economia Urbana e Gestão Pública” (COGEAE-PUCSP).<<

[**] Economista com Pós-Graduação em Gestão Pública Municipal pela Universidade Federal do ABC (UFABC).<<

A ESTRUTURAÇÃO SOCIOESPACIAL E A MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Kazuo Nakano*

1. Introdução

Este texto aborda um dos problemas mais críticos da Região Metropolitana de São Paulo. Trata-se dos problemas relacionados com as péssimas condições de mobilidade urbana que contribuem para a deterioração da qualidade de vida cotidiana da maioria dos moradores e usuários daquela metrópole. Essa perda na qualidade de vida é consensual entre aqueles que se deslocam com frequência por meio de automóveis, motocicletas, transportes coletivos, bicicletas e também a pé. Para o paulistano, é difícil escapar dessa situação problemática porque esses deslocamentos urbanos é o que estrutura o espaço intraurbano, segundo aceção de Villaça (2001).

Para esse autor, a estruturação dos espaços intraurbanos se dá “fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho —como no deslocamento casa/trabalho— seja enquanto consumidor-reprodução da força de trabalho, deslocamentos casa-compras, casa-lazer, escola etc.” (Villaça, 2001: 20). Os deslocamentos através dos espaços intraurbanos se impõem de modo tão intenso que parecem definir a essência da condição metropolitana na qual se vive sob uma espécie de “ditadura do movimento”. Na Região Metropolitana de São Paulo o estar em trânsito é o modo predominante de se fazer presente nos espaços públicos.

A grande maioria das pessoas que circula diariamente no interior da maior metrópole do país se queixa dos graves problemas que encontram para irem de um lugar para outro. Os sinais de cansaço e irritação são visíveis nas faces dessas pessoas que, muitas vezes, levam mais tempo do que o esperado para percorrerem pequenas distâncias. Nesse percurso precisam enfrentar congestionamentos e problemas de funcionamento e de superlotação nos sistemas de transporte coletivo. Aqueles sinais fisionômicos de mal estar se misturam com traços de letargia que também transparecem nas faces daqueles que são obrigados a se deslocar através de distâncias enormes entre os bairros e municípios da metrópole. Há perdas imensas de tempo, energia e bom humor.

As perdas na qualidade de vida urbana não ocorrem somente a partir dos problemas de

mobilidade que geram uma série de dificuldades no ir e vir. Ocorrem também a partir da existência de situações de vulnerabilidades as quais expõem um grande número de pessoas a sérios riscos de acidentes no trânsito e atropelamentos que, de acordo com os levantamentos do Ministério da Saúde, colocam-se como uma das principais causas de mortalidade por fatores externos no país. Essas situações de vulnerabilidades, somadas aos desgastes psicológicos provocados por congestionamentos de automóveis e superlotações nos transportes coletivos, criam diversos tipos de conflitos e animosidades sociais. Além disso, os problemas de mobilidade urbana metropolitana degradam as condições do meio ambiente urbano com geração de níveis inadequados de ruídos, emissões de diferentes tipos de gases poluentes e de materiais particulados sólidos que são prejudiciais à saúde humana e contribuem para o efeito estufa que acarretam mudanças climáticas e produzem ilhas de calor no interior das grandes cidades.

Os temas enunciados anteriormente são, inegavelmente, aspectos de destaque nas análises e discussões sobre o desenvolvimento urbano no Brasil onde as condições das cidades passaram por mudanças importantes nas últimas décadas. Tais mudanças são complexas, pois, de um lado, demonstram avanços nas ofertas públicas de diferentes tipos de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas básicas, inclusive em bairros periféricos originários de assentamentos precários e informais e ocupados por populações de baixa renda. De outro lado, mostram também a persistência e agravamento de problemas relativos às desigualdades socioespaciais que prejudicam os ambientes urbanos e bloqueiam o desenvolvimento humano. Um dos fatores que contribuem para esse estado de coisas é certamente a piora nas condições de mobilidade urbana verificada nas maiores cidades do país. Aparentemente, as cidades médias, onde se encontram as maiores taxas de crescimento urbano e populacional, rumam para os mesmos destinos.

As diferentes manifestações daqueles problemas de deslocamentos existentes na Região Metropolitana de São Paulo aparecem com frequência nas notícias veiculadas através das diferentes modalidades dos meios de comunicação de massa. Existem programas de rádio que divulgam regularmente informações sobre as situações que prejudicam a segurança e a fluidez do tráfego de automóveis no sistema viário e noticiam as ocorrências de congestionamentos e acidentes. Muitos desses programas contam com a participação direta de ouvintes que se encontram em trânsito e contribuem com informações enviadas por meio de mensagens e ligações telefônicas. Há emissoras de rádio dedicadas exclusivamente a esse assunto que dão dicas sobre rotas para fugir dos trechos mais congestionados do sistema viário.¹ Ademais, logo após os feriados prolongados é comum haver divulgações dos dados com os números de mortos e feridos envolvidos em acidentes de trânsito ocorridos nas estradas e no sistema viário metropolitano. Assim como milhões de habitantes metropolitanos, muitas dessas vítimas de acidentes aproveitavam as brechas entre os dias de trabalho para fugir do stress da vida cotidiana na metrópole.

Os problemas nas condições de mobilidade urbana também aparecem com destaque nas enquetes e pesquisas de opinião realizadas por diferentes instituições e organizações sociais para captar o ponto de vista da população metropolitana em relação ao quadro geral relativo aos aspectos positivos e negativos da metrópole. A título de exemplo podemos citar a Pesquisa de Opinião Pública sobre a Satisfação com a Qualidade de Vida na Cidade e Avaliação de Serviços Públicos,

realizada pela Rede Nossa São Paulo² em parceria com o Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE). Essa pesquisa amostral é realizada anualmente desde 2010 e abrange somente o Município de São Paulo.³ A última edição correspondente ao ano de 2013 mostra que, dentre as 25 áreas pesquisadas, a área de “Transporte/Trânsito/Mobilidade” recebeu nota 4 (quatro) dos entrevistados a partir de uma escala entre 0 (zero) e 10 (dez). A área de “Relações Humanas” recebeu a nota máxima de 6.5 (seis e meio) e a de “Transparência e Participação Política” recebeu a nota mínima de 3.5 (três e meio). Nota-se que a nota da área de “Transporte/Trânsito/Mobilidade” está próxima do mínimo indicando péssima avaliação do ponto de vista das pessoas entrevistadas.

Não é exagero afirmar que há uma disseminação nacional em larga escala de imagens que mostram os grandes congestionamentos de automóveis nas avenidas paulistanas que se somam às imagens que expõem grandes quantidades de pessoas apertadas umas contra as outras no interior dos ônibus e dos vagões de trens e metrô. Essas imagens criam e disseminam representações da metrópole paulistana como o lugar emblemático da mobilidade precária e insustentável. Fazem dessa metrópole o parâmetro máximo para apontar a negatividade das vias congestionadas e dos transportes coletivos superlotados. Em conversas casuais sobre os problemas de trânsito e sobre os congestionamentos de automóveis nas demais cidades do país, São Paulo sempre aparece como parâmetro de comparação para mostrar o indesejável e se afirmar o quanto as condições de mobilidade podem se deteriorar.

Em que pese a existência de planos, idéias e esforços voltados para melhorar as condições de deslocamentos intrametropolitanos, nota-se a persistência de sérios problemas de mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo que ainda afetam milhões de pessoas obrigadas a lidar com a extenuante, cansativa e desgastante tarefa de ir e vir para trabalhar, estudar, consumir, acessar os serviços urbanos e realizar diversas outras atividades inerentes à vida urbana.

Neste breve texto procura-se analisar algumas das principais características dos padrões atuais de mobilidade presentes na Região Metropolitana de São Paulo. Esses padrões foram constituídos no interior do processo de urbanização da metrópole ocorrido principalmente ao longo da segunda metade do século XX, no interior da chamada transição rural-urbana brasileira que formou os atuais sistemas de cidades do país os quais, polarizados por grandes metrópoles, ainda se encontram em processo de integração regional. Trata-se de padrões de mobilidade que estão profundamente arraigados na forma de estruturação urbana metropolitana que condicionam os modos de deslocamentos diários das pessoas por meio de veículos motorizados individuais privados e de transporte coletivo e não motorizados como as bicicletas cujo uso cresce a cada ano.

Para encerrar essa introdução, vale dizer que faz parte das intenções deste texto analisar os indicativos de mudanças e permanências na estrutura urbana metropolitana e nos padrões de mobilidade que despontam na atualidade a partir da realização de investimentos nos sistemas de transporte coletivo e estruturação, ainda incipiente, de centralidades em municípios localizados ao redor do município sede da metrópole.

2. A estruturação socioespacial da metrópole paulistana e os padrões desiguais de acesso à terra na geração de formas insustentáveis de mobilidade urbana

Quando se observa a estruturação dos espaços urbanos das cidades brasileiras, é comum perceber a existência de áreas urbanizadas de modo desigual do ponto de vista da distribuição das oportunidades de emprego e dos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas básicas. Tais desigualdades podem ser percebidas nas áreas antigas ou de ocupação recente localizadas nos centros, em porções urbanas intermediárias e nas franjas periféricas. As dinâmicas de uso e ocupação do solo em tais áreas não são estáticas e se transformam no tempo segundo processos políticos, econômicos e culturais que envolvem agentes do poder público e da sociedade civil. São dinâmicas que afetam os bairros e o meio ambiente e podem também alterar a estruturação urbana mais geral da cidade como um todo.

Os processos de formação e transformação dos bairros de uma cidade afetam os macros e micros elementos estruturais dos espaços urbanos. Os bairros podem se relacionar com esses elementos estruturadores de modos mais ou menos equilibrados. Nesse sentido, os bairros se articulam de várias maneiras, positivas e negativas, com as redes hidrográficas, vias principais, sistemas de transporte coletivo e centralidades caracterizadas por níveis variados de polarização e concentração das atividades não residenciais. Vale dizer que esses elementos da estruturação urbana também condicionam as características e configurações internas dos bairros. Pode-se dizer também que os modos de integração entre os elementos estruturadores dos espaços urbanos e os bairros definem as condições e os padrões de mobilidade existentes nas cidades e nas metrópoles distribuídas pelas diversas regiões do país.

Os processos de produção dos bairros ricos, da classe média e também dos bairros populares, geralmente localizados nas periferias distantes do centro onde vive a população de baixa renda, segue lógicas políticas e econômicas da urbanização mercantil. Tais lógicas condicionam a distribuição espacial daqueles bairros caracterizados por perfis socioeconômicos desiguais. São lógicas que deram origem à estruturação socioespacial das cidades brasileiras marcadas por profundas desigualdades sociais entre as porções centrais e periféricas ainda existentes. Na Região Metropolitana de São Paulo essas lógicas são estudadas desde a década de 1970 por pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento que se dedicaram a compreensão mais profunda sobre as especificidades da urbanização brasileira. A título de exemplo podemos citar os autores do livro São Paulo 1975: Crescimento e Pobreza,⁴ e aqueles que analisaram os espaços das periferias urbanas como Ermínia Maricato (1979), Raquel Rolnik e Nabil Bonduki (1979), Lucio Kowarick (1993), entre outros. Podemos citar também o trabalho de Villaça (2001) que demonstrou, no caso da metrópole paulistana, a estruturação do “lado de lá” relativo à urbanização do vetor leste baseado predominantemente na formação de bairros populares e de assentamentos precários e do “lado de cá”

relativo à estruturação do centro principal e expandido estreitamente articulado com a formação dos bairros das camadas sociais mais abastadas.

Essas clivagens e desigualdades entre as áreas urbanas centrais e periféricas persistem ainda nos dias de hoje, especialmente nas grandes metrópoles, a despeito dos investimentos públicos e privados realizados ao longo de décadas. Os estudos realizados por Taschner e Bógus (2000 e 2005) vêm demonstrando os contrastes e desigualdades sociais associadas com a distribuição espacial das moradias de diferentes categorias socioocupacionais dispostas em anéis desde as áreas centrais até as porções periféricas do Município de São Paulo. Em análise sobre a distribuição espacial dos diferentes grupos sociais que vivem na metrópole paulistana, Marques (2005) identifica heterogeneidades intraurbanas que, no entanto, não chegam a reverter as clivagens entre as áreas do centro e da periferia metropolitana. Ao examinar a “fronteira urbana”, Torres (2005) utiliza outros indicadores urbanos e sociais que também demonstram contrastes e desigualdades sociais entre as porções centrais e periféricas da Região Metropolitana de São Paulo.

Vale dizer que as clivagens entre as áreas centrais e periféricas da metrópole paulistana, ao distanciar locais de moradia e de trabalho de grandes contingentes populacionais, principalmente daqueles que se inserem em categoriais socioocupacionais com menores rendimentos e baixos níveis de qualificação profissional, condicionam os principais padrões e problemas de mobilidade urbana. São problemas gerados por estruturas socioespaciais e socioocupacionais ainda marcada por profundas desigualdades entre aquelas áreas.

Antes de avançar em direção às análises sobre as relações entre os padrões de mobilidade das pessoas que habitam aquela estrutura socioespacial caracterizada pela persistência das desigualdades entre as áreas urbanas centrais e periféricas da metrópole paulista, vale prestar atenção por um momento em dois tipos de histórias que estão presentes na grande maioria das cidades brasileiras. Trata-se de histórias que demonstram, de modo breve e esquemático, as diferentes formas de acesso às terras urbanas utilizadas pelos grupos sociais com maiores ou menores rendimentos para constituir seus locais de moradia.

Pode-se dizer que os canais de acesso às terras urbanas adequadas, produzidas nas porções mais centrais e intermediárias das cidades pelos agentes do mercado fundiário e imobiliário formal, são utilizados quase que exclusivamente pelos grupos com maior renda, pois a aquisição de imóveis exige o pagamento de altos preços. É sabido que os locais de moradia desses grupos endinheirados, com alta capacidade de consumo, também atraem estabelecimentos comerciais, prestadores de serviços diversificados, escritórios, sedes de empresas, entre outros investimentos privados que formam pólos de empregos compostos principalmente por atividades do setor terciário. Trata-se de pólos que atraem a massa de trabalhadores que se dirigem para seus postos vindos de bairros e municípios periféricos enfrentando péssimas condições de mobilidade, conforme mencionado na Introdução.

Dadas as incapacidades das políticas urbanas e habitacionais em ampliar e democratizar os acessos a terras urbanas adequadas e com boa oferta de empregos nas proximidades, resta aos grupos de menor renda buscar alternativas nas terras urbanas localizadas predominantemente nas porções periféricas onde há precariedades urbanísticas e insuficiência na oferta de empregos. Grande parte

da População Economicamente Ativa (PEA) que vive nessas periferias do Município de São Paulo e nas periferias da metrópole paulistana ainda precisam percorrer longas distâncias para chegar ao local de trabalho. Nessas periferias urbanas continuam a ocorrer ocupações irregulares de terras, abertura de loteamentos irregulares, construção de favelas, entre outros assentamentos precários promovidos por agentes do mercado fundiário e imobiliário informal. Esses processos viabilizam o acesso a lotes por meio de ocupações irregulares de glebas e terrenos desocupados, públicos e privados ou através de compras efetuadas por meio de contratos de gaveta em loteamentos irregulares com formas de comercialização mais compatíveis com os orçamentos das famílias mais pobres. Esses preços relativamente menores de lotes periféricos, em comparação com os imóveis localizados nas porções mais centrais da cidade, são possíveis por causa da sua localização em terras urbanizadas de modo precário, irregular e incompleto, desprovidas de vários itens relativos aos serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas básicas. O barateamento dos preços daqueles lotes periféricos também pode ser determinado por outros fatores. São preços influenciados pelo fato daqueles lotes estarem distantes das áreas com maior oferta de oportunidades de trabalho e emprego, por se inserirem em áreas de interesse ambiental protegidas juridicamente cuja ocupação urbana é restrita e por se localizarem em áreas de riscos hidrológicos e geológicos, entre outros fatores.

Vale mencionar que o barateamento relativo dos preços dos lotes e imóveis localizados na periferia não significa necessariamente que os esforços despendidos pelas famílias de baixa renda para acessá-los sejam poucos. Pelo contrário, essas famílias precisam superar uma sequência de grandes dificuldades para adquirir um lote ou uma moradia localizada na periferia que, a despeito de melhoras nas últimas décadas, ainda apresenta condições urbanas precárias.

O primeiro tipo de história que revela um modo estrutural de acesso a terras urbanas envolve bairros onde os investimentos em serviços, equipamentos e infraestruturas foram realizados antes da chegada das pessoas que, uma vez instaladas, passaram a morar e realizar diversas atividades urbanas. Geralmente, esses tipos de bairros ocupados por grupos mais endinheirados foram cuidadosamente projetados e desenhados por engenheiros e arquitetos contratados pelos proprietários de terras e empresários responsáveis pelo empreendimento imobiliário. A despeito da existência de casos com irregularidades fundiárias, em geral o parcelamento das terras desses empreendimentos de médio e alto padrão foram devidamente aprovados nos órgãos públicos responsáveis pelos licenciamentos urbanos e ambientais e a documentação em relação à propriedade da terra encontra-se relativamente em ordem. Nesses bairros, quando os moradores e proprietários dos imóveis chegam para ocupar suas moradias ou estabelecimentos comerciais, encontram as ruas, avenidas e calçadas bem pavimentadas e arborizadas, as redes de iluminação pública, de energia elétrica, de abastecimento de água e de coleta de esgotos instaladas e em operação, as praças e jardins com vegetações e mobiliários urbanos adequados, as áreas para os comércios e serviços construídas e que logo entram em funcionamento. Nesses bairros privilegiados, a urbanização chega antes daqueles moradores e proprietários de imóveis. Esses investimentos na urbanização do solo, feitos tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada, fazem com que os lotes, casas, apartamentos, lojas ou escritórios sejam valorizados e tenham um preço alto no mercado imobiliário. Portanto, quem consegue ter acesso a esses imóveis são aqueles que podem pagar, ou porque

possuem recursos próprios ou porque tem capacidade de endividamento e podem obter empréstimos junto aos bancos.

De modo geral, as prefeituras atendem com maior presteza e agilidade as demandas dos moradores desses bairros com moradores mais abastados. Esses tipos de bairros podem ser antigos ou recentes e, como mencionado anteriormente, estar em situações de irregularidade fundiária como muitos bairros populares. Há condomínios e loteamentos fechados de alto padrão, ocupados com moradores de alta renda, que podem ter sido construídos irregularmente. Por isso não podemos associar a irregularidade fundiária somente com os bairros da população de baixa renda. Em Brasília há vários loteamentos e condomínios fechados de alto padrão localizados nas proximidades do Lago Paranoá que foram construídos irregularmente. Em cidades do interior do Estado de São Paulo existem empreendimentos desse mesmo tipo implantados irregularmente em zonas rurais. O mesmo ocorre em áreas da cidade de Goiânia e de outras cidades do país. Na porção oeste da Região Metropolitana de São Paulo, nos municípios de Barueri e Santana do Parnaíba, encontra-se o conhecido empreendimento residencial de altíssimo padrão denominado Alphaville que foi implantado em várias fases executadas desde a década de 1970 e que apresenta vários tipos de irregularidades fundiárias.

Esses bairros privilegiados do ponto de vista urbanístico podem estar dentro da cidade, perto das áreas mais valorizadas e com boa oferta de serviços, comércios e empregos, ou em áreas distantes, fora da cidade, junto a bosques, rios, lagos, praias ou represas. Os moradores dos bairros privilegiados inseridos nas áreas com mais oportunidades da vida urbana possuem padrões de mobilidade mais diversificados, com viagens mais curtas feitas geralmente com automóveis individuais. A proximidade daqueles bairros privilegiados com atividades urbanas diversificadas faz com que as viagens dos seus moradores, com alta capacidade de consumo, se dirijam para múltiplos destinos relacionados não somente com o trabalho e estudos, mas também com o lazer, consumo de mercadorias, utilização de serviços diversificados, atividades culturais, convivência social, entre outros.

Os moradores dos bairros privilegiados localizados em pontos fora da cidade não apresentam o mesmo padrão de mobilidade descrito no parágrafo anterior. Podem ter motivos de viagens menos diversificados e dependem mais de automóveis individuais para percorrer longas distâncias através de estradas e rodovias para chegar aos seus locais de trabalho, consumo, estudos, entre outras atividades. Por isso esses bairros sempre estão perto de uma estrada ou rodovia que leva para algum centro urbano. É comum vermos muros, guaritas, câmeras e outros aparatos de proteção e vigilância instalados na busca por maior segurança. As estratégias de marketing e os anúncios publicitários utilizados pelos agentes do mercado imobiliário formal para divulgar os empreendimentos imobiliários comercializados nesses bairros distantes da metrópole, usam a proximidade com os elementos da natureza e a segurança contra as ameaças existentes nas cidades como vantagens locais para atrair compradores de alta renda. Pode-se dizer que esses elementos se constituem como fatores de valorização dos imóveis, mesmo que tudo isso seja mera ilusão.

O segundo tipo de história de formação dos bairros urbanos são protagonizados por famílias e grupos sociais de baixa renda que não podem pagar para viver naqueles locais privilegiados onde a

urbanização adequada ocorre previamente, antes da chegada dos moradores e proprietários de imóveis. Essas famílias e grupos sociais de baixa renda protagonizam uma história em que ocorre exatamente o contrário, isto é, uma história na qual as pessoas ocupam glebas e terrenos, muitas vezes irregulares do ponto de vista fundiário, com suas moradias inacabadas e precárias antes da chegada de investimentos e ofertas públicas em serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas básicas. Então, nessas áreas que dão origem aos bairros populares, primeiro chegam as pessoas com suas moradias e, depois de anos, às vezes décadas, chega a urbanização com esses serviços, equipamentos e infraestruturas básicas. É o avesso do processo visto no primeiro tipo de história descrita anteriormente. Muitas vezes, a provisão pública desses elementos se dá a partir de relações clientelistas e trocas de favores com candidatos a prefeitos e vereadores. Na metrópole paulistana, quando se conversa com os primeiros moradores desses bairros populares formados nas décadas de 1970 ou mais recentemente, é comum ouvirmos histórias sobre determinados vereadores ou prefeitos valorizados pelos moradores porque fizeram o favor de levar o asfalto, a rede de água, a coleta de esgoto, a linha de ônibus, a iluminação pública, escolas, entre outros itens, para o bairro. Em geral, tais favores são pagos com o voto nos anos de eleições municipais. Também é comum ouvir de moradores antigos desses bairros populares a frase “antes tudo aqui era mato” para se referir aos momentos iniciais de ocupação do local pelas primeiras moradias precárias construídas em lotes desprovidos daqueles serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas básicas.

Vale repetir que os lotes e imóveis desses bairros populares que fazem parte das imensas periferias urbanas da metrópole paulistana são relativamente mais baratos porque o solo não recebeu os investimentos públicos e privados para a construção de boas ruas, avenidas e calçadas, para a instalação das infraestruturas de saneamento básico, equipamentos comunitários de saúde, educação e assistência social, entre outros. Porém, os preços desses lotes e imóveis pesam nos baixos orçamentos dos adquirentes. Mesmo assim, de um jeito ou de outro, as entradas e prestações acabam cabendo nos bolsos das famílias de baixa renda que precisam obter um terreno ou uma casa para morar.

Essas famílias tem um padrão de mobilidade bastante diferente daquelas que vivem nos bairros privilegiados de classe média e alta localizados nas partes mais centrais da cidade, mencionados na primeira história. As viagens diárias dos membros das famílias de baixa renda através dos espaços da metrópole paulistana atravessam distâncias maiores, com maior tempo de deslocamentos cujos destinos são menos diversificados do que os das classes média e alta. A baixa capacidade de consumo dessas famílias faz com que essas viagens tenham destinos mais restritos. Os motivos das viagens dessas classes mais pobres se relacionam basicamente com as necessidades de sobrevivência e ocorrem predominantemente entre os locais de moradia, trabalho e estudos. Os membros das famílias dessa classe de menor renda dependem mais dos transportes coletivos, mesmo tendo condições para adquirir um carro novo ou usado. Precisam economizar, pois além de pagar pelo terreno, essas famílias tem que arcar com a própria sobrevivência e com os gastos relativos à construção das casas que são feitas pelos próprios moradores, muitas vezes sem nenhum acompanhamento técnico. Essas casas são feitas aos poucos, na base de ampliações realizadas com os “puxadinhos” para cima, sobre as lajes, para os lados ou fundos do lote. São casas que estão

permanentemente inacabadas e se encontram quase sem quintais por causa dos acréscimos de cômodos realizados para atender as necessidades dos membros da família ou de parentes distantes. Em muitas dessas casas não existem mais a cultura dos quintais que foi substituída pela cultura das lajes. A construção dos cômodos acompanha as mudanças nas trajetórias familiares provocadas por divórcios, separações ou pela chegada de filhos, noras, genros, netos ou outros parentes e amigos.

Com o tempo, os preços dos aluguéis, taxas e tributos de imóveis localizados nesses bairros populares aumentam conforme as irregularidades fundiárias são resolvidas, os serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas são instalados, os transportes coletivos são ofertados, as condições de acessibilidade e mobilidade são melhoradas e a urbanização se consolida. Nesse processo, agentes do mercado imobiliário formal passam a se interessar pelos imóveis beneficiados por investimentos urbanos, principalmente aqueles que se encontram próximos aos subcentros comerciais e de serviços e nos arredores das estações de trens e metrô. Esses imóveis são apropriados por aqueles agentes do mercado imobiliário formal para a realização de novos empreendimentos destinados a compradores com maior nível de renda. O aumento da demanda por esses imóveis provoca elevação de preços. Alguns moradores vendem suas casas e, em alguns casos, famílias com nível maior de renda passam a viver e utilizar o bairro. Isso atrai comércios e serviços mais caros. Tudo isso dificulta a permanência das famílias de baixa renda, principalmente aquelas que pagam aluguéis. Esse processo afeta, inclusive, os moradores que chegaram há décadas e fixaram moradia durante os estágios iniciais de formação do local. Essa dificuldade pode obrigar essas famílias a buscarem locais mais baratos, porém mais distantes das áreas centrais e dos locais de trabalho, precários do ponto de vista urbanístico e com localização periférica, nos municípios metropolitanos mais distantes. Com isso temos um círculo vicioso que só pode ser quebrado por políticas fundiárias e de provisão habitacional socialmente incluyente que incidam e regulem fortemente o funcionamento dos mercados formais e informais de terras urbanas. No Brasil e na Região Metropolitana de São Paulo ainda temos um longo caminho nessa direção.

3. Os perfis de renda familiar dos grupos que se deslocam através dos espaços da metrópole paulistana

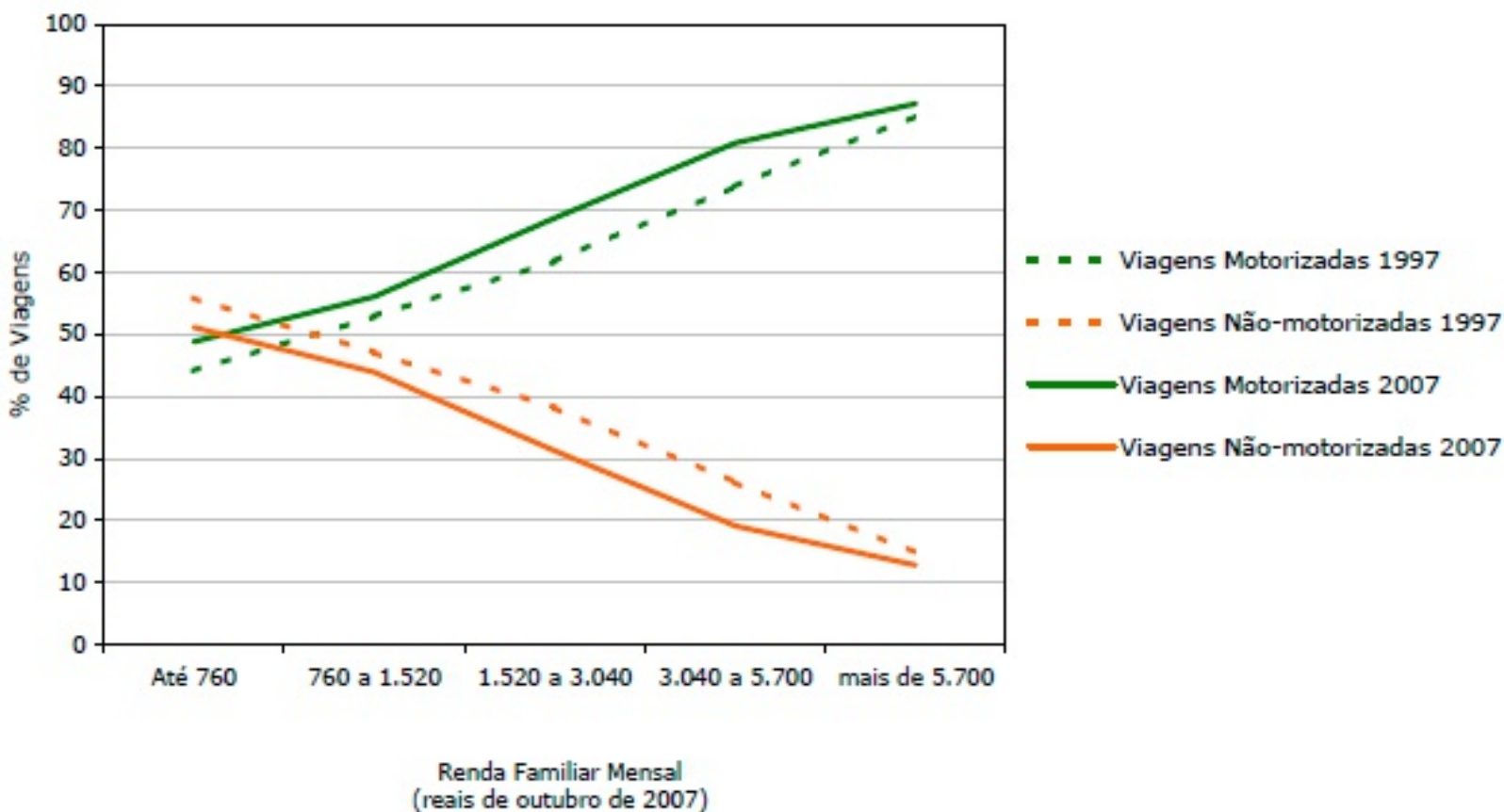
Conforme foi sinalizado na seção anterior, os padrões de mobilidade na metrópole paulistana variam entre os grupos sociais com níveis desiguais de rendimentos. Essa variação se deve, em grande medida, aos locais de moradia e às condições de vida desses grupos, dentre outros fatores. Os destinos dos deslocamentos diários se multiplicam e diversificam dentre aqueles que vivem em locais privilegiados do ponto de vista da facilidade de acesso ao trabalho, consumo, serviço, cultura, lazer, educação, saúde, entre outros benefícios da vida urbana. A vida nesses locais privilegiados da metrópole propicia múltiplas possibilidades para a realização de atividades variadas envolvendo praticamente todos os membros das famílias que, em geral, possuem altos níveis de rendimentos os quais geram condições financeiras para terem consumos elevados e possibilidades de aproveitamento do que a cidade oferece de melhor. A realização dessas atividades pelos membros daquelas famílias ocorre em vários momentos ao longo do dia e exige deslocamentos feitos em grande parte por meio de automóveis individuais.

Em contraste com a condição mencionada no parágrafo anterior, os grupos sociais que vivem em locais onde as oportunidades e atividades urbanas são menos diversificadas apresentam padrões de mobilidade limitados basicamente aos deslocamentos entre os locais de moradia e de estudos. Certamente, as viagens realizadas por aqueles grupos também possuem outros motivos que, no entanto, não são predominantes. Tais deslocamentos são realizados em sua maior parte através de transportes coletivos e normalmente se concentram nos horários de pico da manhã e da tarde que antecedem e sucedem, respectivamente, os períodos de trabalho. Trata-se de deslocamentos através das longas distâncias existentes entre as áreas com maior oferta de emprego localizadas no Centro Expandido⁵ e os bairros periféricos onde moram os membros daqueles grupos com baixos rendimentos.

Os resultados das duas últimas Pesquisas Origem-Destino realizadas em 1997 e 2007 (OD 1997 e OD 2007) mostram claramente o ocorrência de divisões entre os padrões de mobilidade segundo faixas de renda familiar mensal. O gráfico 1 a seguir mostra que houve aumento no modo motorizado em todas as faixas de renda familiar, apesar de haver um equilíbrio maior entre as viagens motorizadas e não motorizadas dentre as populações com rendimento familiar mensal baixo, de até R\$ 760 00. Em 2007, as viagens realizadas por essas populações se dividem em 48% no modo motorizado e 52% no modo não motorizado. Dentre as viagens realizadas pelas populações com renda familiar superior predominam os modos motorizados. Segundo a OD 2007, quase 13% das viagens feitas pelas populações com renda familiar maior do que R\$ 5 700 00 eram realizadas com o modo não motorizado enquanto 87% eram motorizadas. É uma contradição social: os trabalhadores de baixa renda que moram em locais mais distantes dos locais de trabalho realizam mais deslocamentos por meios não motorizados e os grupos de mais renda que moram em locais mais próximos do trabalho se deslocam por meios motorizados.

Gráfico 1

RMSP – Percentuais de Viagens Motorizadas e Não Motorizadas Segundo Faixas de Renda Familiar Mensal – R\$ - 1997 e 2007

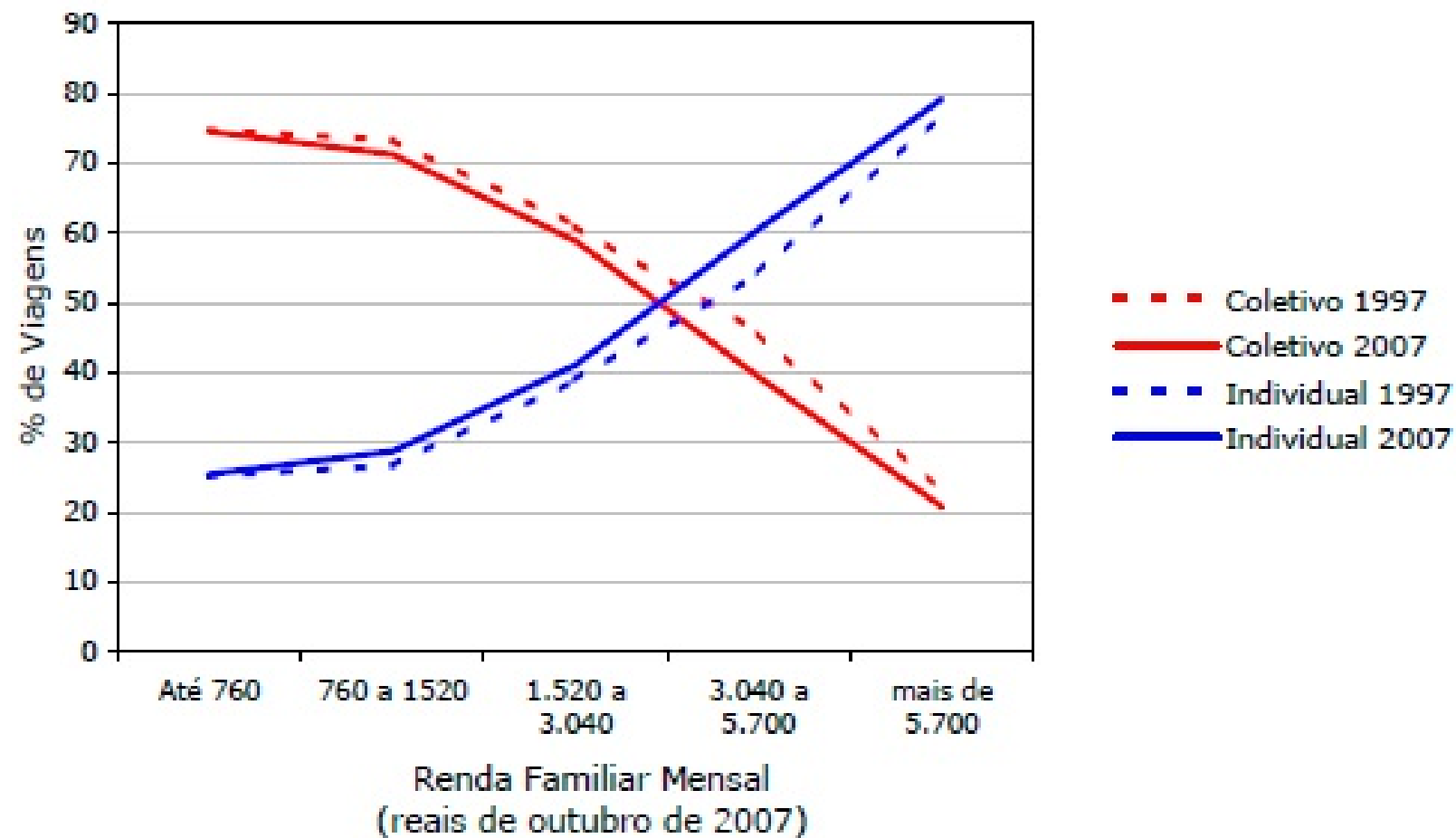


Fontes: Pesquisas Origem-Destino, 1997 e 2007.

Os resultados daquelas Pesquisas Origem-Destino mostram também a existência de divisões entre as viagens motorizadas. A observação dos dados apresentados no gráfico 2 não deixa margem a dúvidas quanto à dependência das populações de baixa renda em relação ao transporte coletivo. Tanto a OD 1997 quanto a OD 2007 mostram que 23% das viagens motorizadas das populações com renda familiar mensal de até R\$ 760 00 eram feitas com automóveis individuais enquanto 77% eram com transporte coletivo. Em relação às viagens motorizadas realizadas pelas populações com renda familiar mensal maior do que R\$ 5 700 00, tem-se situação inversa, pois 21% das viagens foram feitas com transporte coletivo e 79% por meio de automóveis individuais. É interessante observar que as viagens motorizadas da população com renda familiar média, entre R\$ 1 520 00 e R\$ 5 700 00, distribuem-se de modo equilibrado entre os modos individuais e coletivos.

Gráfico 2

RMSP – Percentuais de Viagens Motorizadas Realizadas com Automóveis Individuais e Transportes Coletivos Segundo Faixas de Renda Familiar Mensal – 1997 e 2007

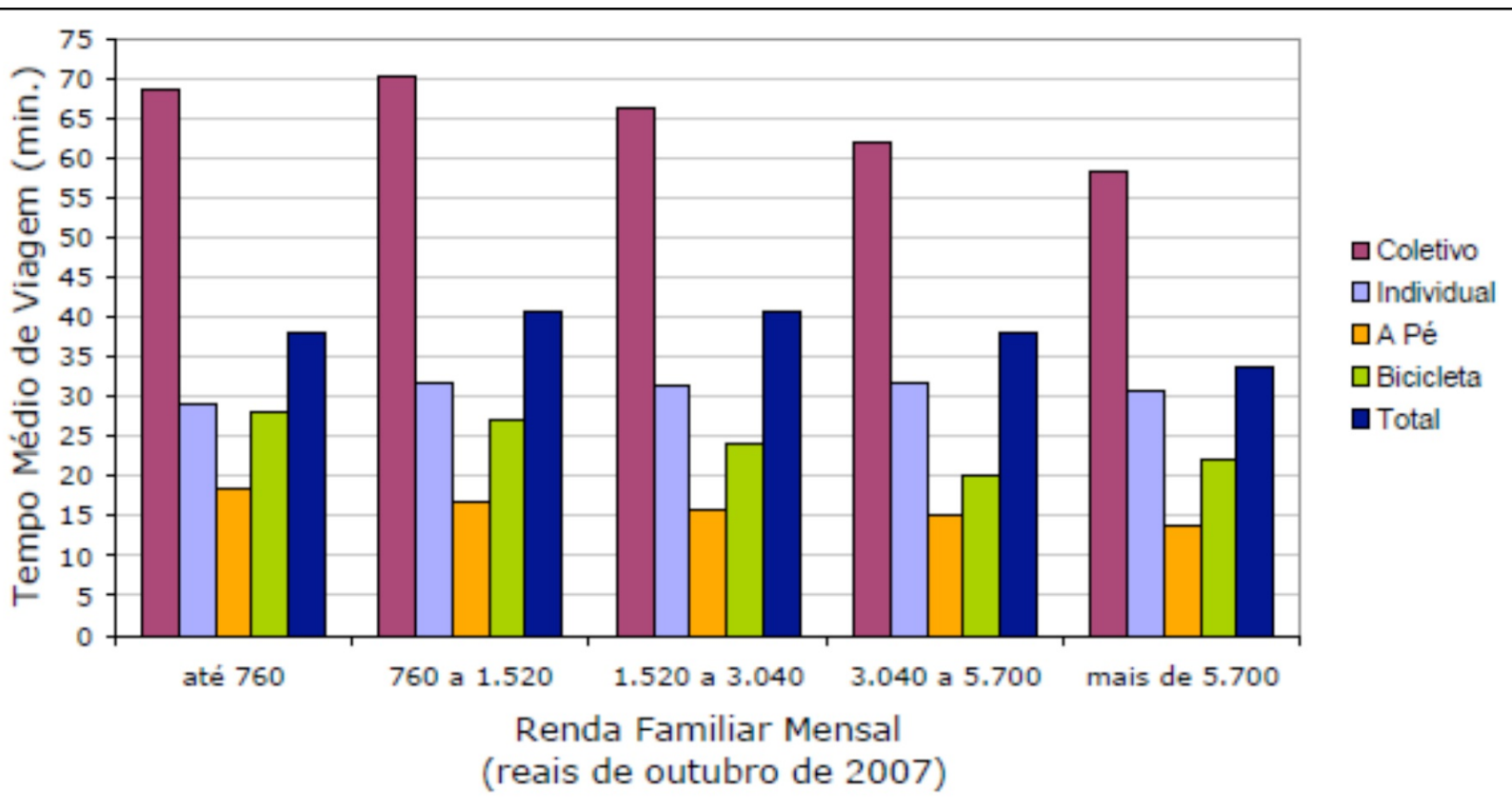


Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, Síntese das Informações Domiciliares. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

Em suma, podemos dizer que as populações com maiores níveis de rendimento familiar viajam mais segundo o modo motorizado do que as populações com menor rendimento. Ademais, as primeiras usam mais seus automóveis individuais que lotam as principais vias da metrópole enquanto as segundas dependem fortemente do transporte coletivo. Um aspecto importante que merece ser observado é a diferença nos tempos de viagens realizadas por meio de automóveis individuais e por transporte coletivo. O gráfico 3 adiante apresenta os tempos médios de viagens, em minutos, das viagens feitas a pé e com transporte coletivo, automóveis individuais e bicicletas por diferentes grupos classificados segundo faixas de renda familiar. Um dos aspectos que mais chama a atenção naquele gráfico é a diferença significativa entre os tempos das viagens feitas com automóveis individuais e transporte coletivo em todas as faixas de renda familiar consideradas. As viagens realizadas com automóveis individuais pelos grupos inseridos em todas as faixas levaram cerca de 30 minutos enquanto as viagens feitas com transporte coletivo levaram o dobro do tempo. Vale lembrar que as populações de menor renda usam bem menos automóveis individuais em suas viagens diárias do que as mais afluentes. As durações dessas últimas viagens variaram em função das faixas de rendimento familiar desses grupos. Os tempos de viagens feitas com transporte coletivo pelos membros dos grupos com renda baixa e média, abaixo de R\$ 5 700 00, ficaram entre 60 e 70 minutos, enquanto as viagens com transporte coletiva dos grupos com renda acima desse patamar duraram aproximadamente 58 minutos.

Gráfico 3

RMSP – Tempo Médio de Viagens Diárias Segundo Modo e Renda Familiar – 2007



Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, Síntese das Informações Domiciliares. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

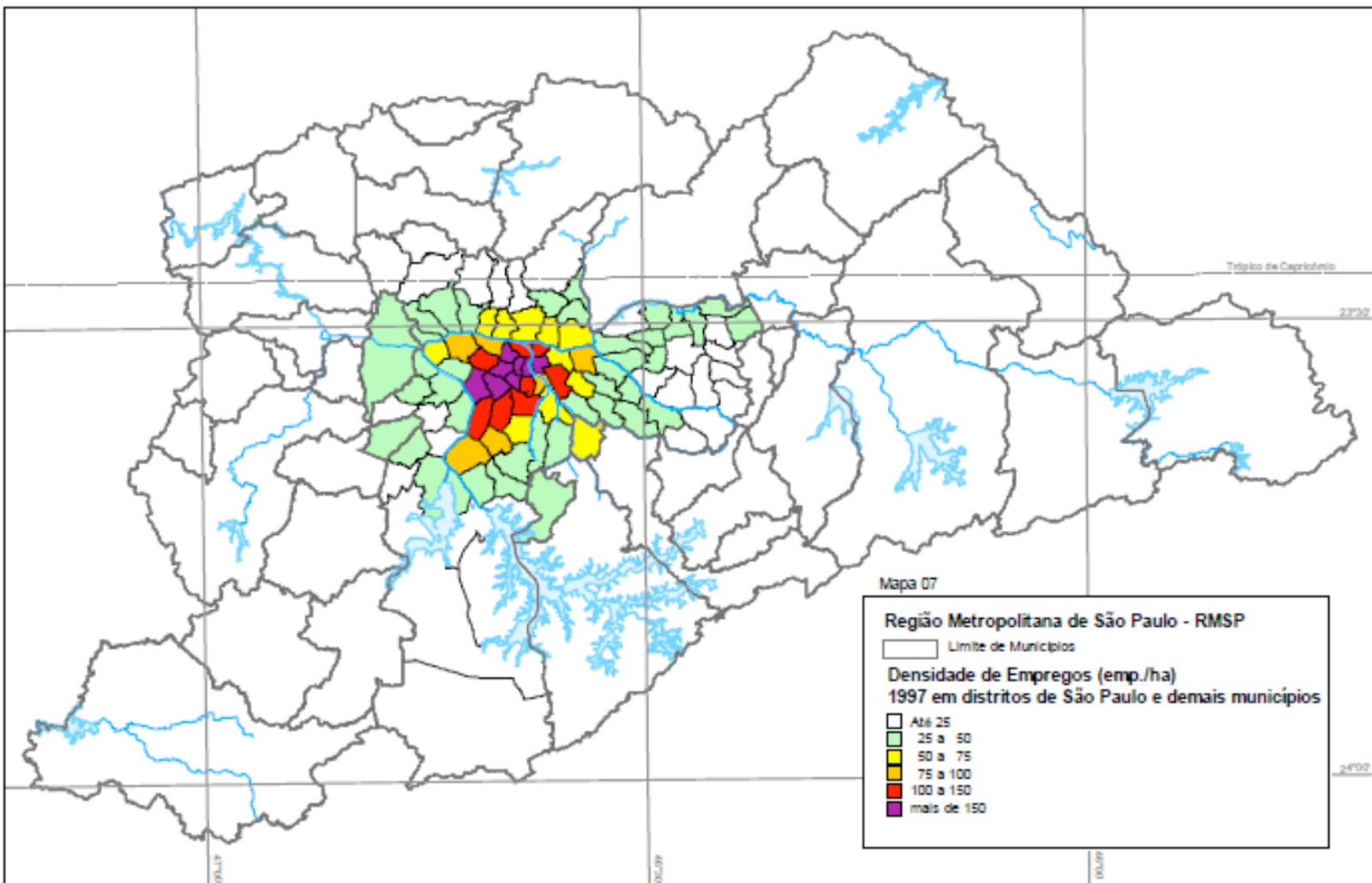
Podemos dizer que as desigualdades sociais se expressam não somente através das discrepâncias urbanísticas entre os bairros de moradias dos grupos pobres e ricos, mas também por meio das diferenças entre os padrões de mobilidade e condições de deslocamentos.

4. A concentração de empregos e a persistência de deslocamentos entre o Centro Expandido e as áreas periféricas

A pesar de a Região Metropolitana de São Paulo possuir diferentes pólos de emprego localizados em pontos distintos do território, é inegável a dominância do Centro Expandido como o local com a maior concentração de oportunidades econômicas e de trabalho. O Centro Expandido supera a oferta de empregos em Municípios com base econômica relativamente forte como Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo, Diadema, localizados na chamada Região do Grande ABCD paulista localizada na porção Sudeste da metrópole paulistana, Osasco, localizado na porção Oeste, e Guarulhos, na porção Nordeste.

Localizado no Município de São Paulo, o Centro Expandido já foi mencionado anteriormente e encontra-se entre as várzeas dos principais rios metropolitanos: Tietê, Pinheiros e Tamanduateí. A Pesquisa Origem-Destino de 1997 já havia mostrado que o Município de São Paulo concentrava a maior parte dos empregos da metrópole paulistana. Em 1997 nada menos do que 66.5% do total desses empregos, correspondentes a 4.6 milhões de postos de trabalho, estavam naquele Município sede da metrópole paulistana. No mapa 1 a seguir é possível verificar que esses empregos não se distribuíam de modo equilibrado pelo território daquele Município, mas estavam concentrados no Centro Expandido cujos distritos⁶ apresentaram as maiores densidades de emprego por hectare.

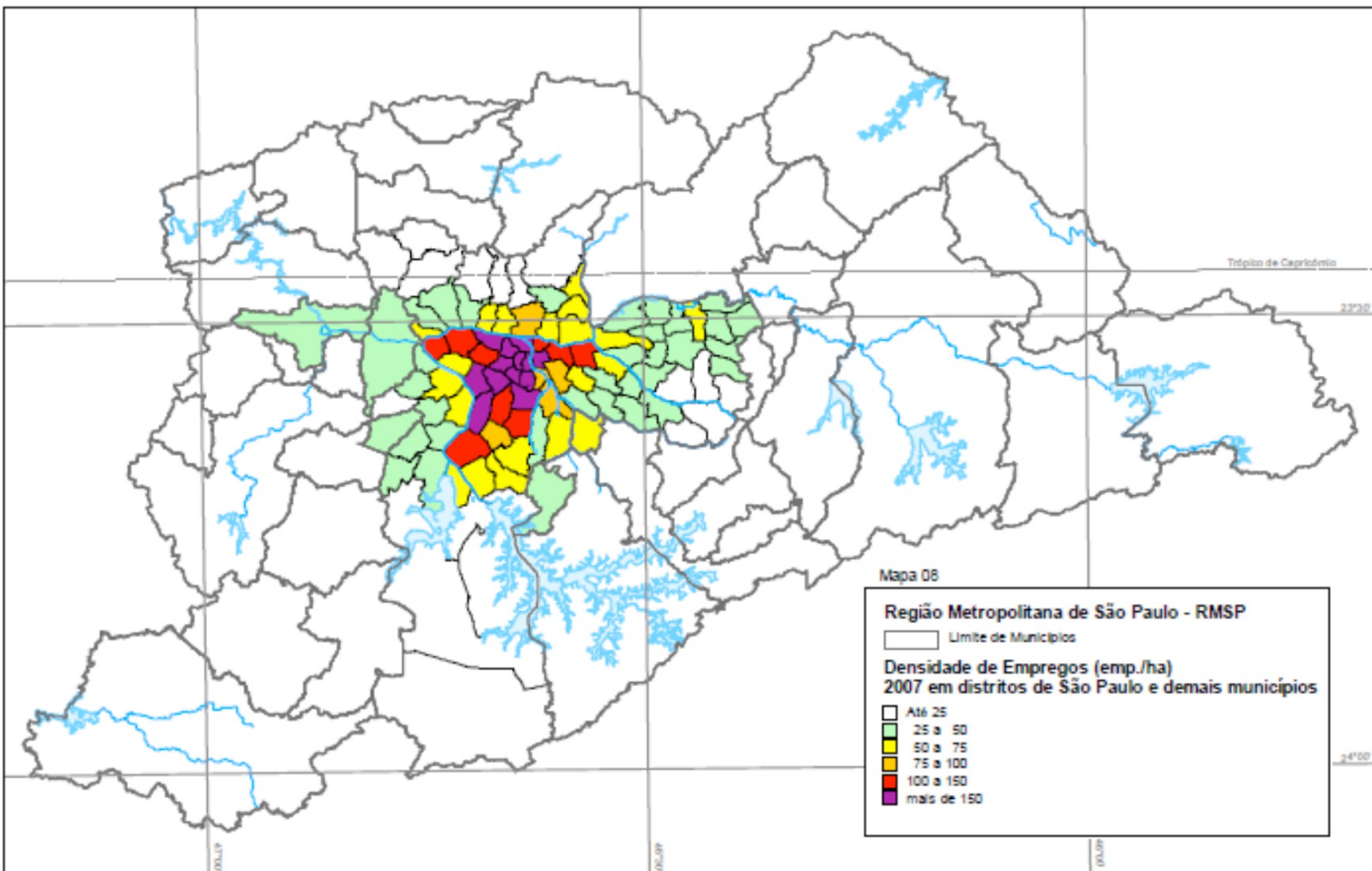
Mapa 1
RMSP – Densidades de Empregos – emp/ha - 1997



Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

A realização da Pesquisa Origem-Destino em 2007 não revelou resultados muito diferentes daqueles encontrados em 1997. Apesar de uma pequena redução no percentual de empregos da metrópole paulistana concentrados no Município de São Paulo, ainda persiste a concentração identificada na Pesquisa de 1997. A pequena redução naquele percentual é insuficiente para indicar alguma possibilidade de desconcentração. Em 2007 o Município de São Paulo detinha 65.4% do total de empregos metropolitanos, correspondentes a 5.9 milhões de postos de trabalho. Apesar de aparecerem pequenos aumentos de densidades de empregos em distritos na porção Leste do Município de São Paulo e em Barueri, Município localizado na porção Oeste da Região Metropolitana de São Paulo, conforme pode ser visto no mapa 2 adiante, nota-se a persistência da concentração de densidades elevadas de emprego nos distritos do Centro Expandido.

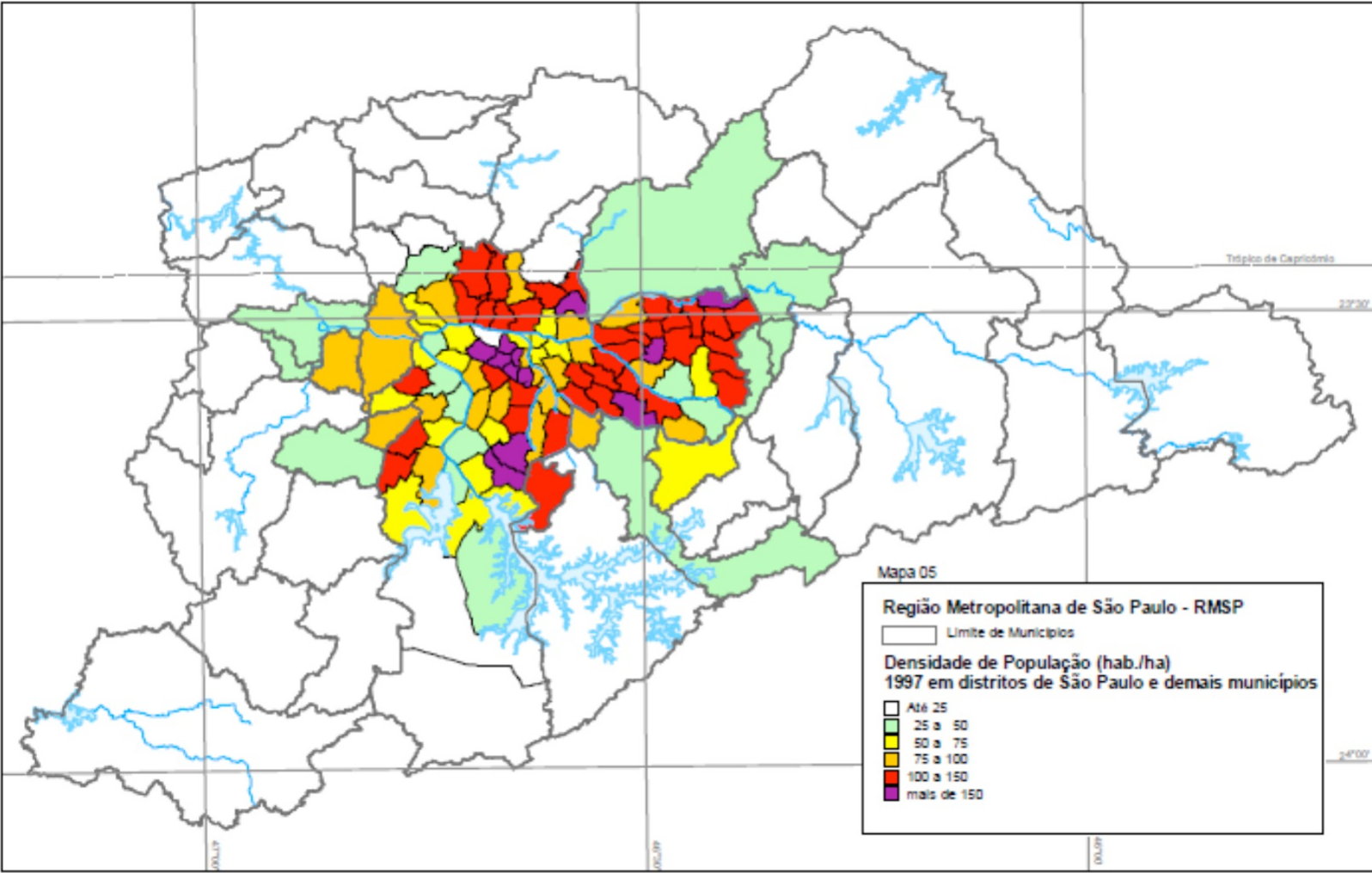
Mapa 2
RMSP – Densidades de Empregos – emp/ha - 2007



Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

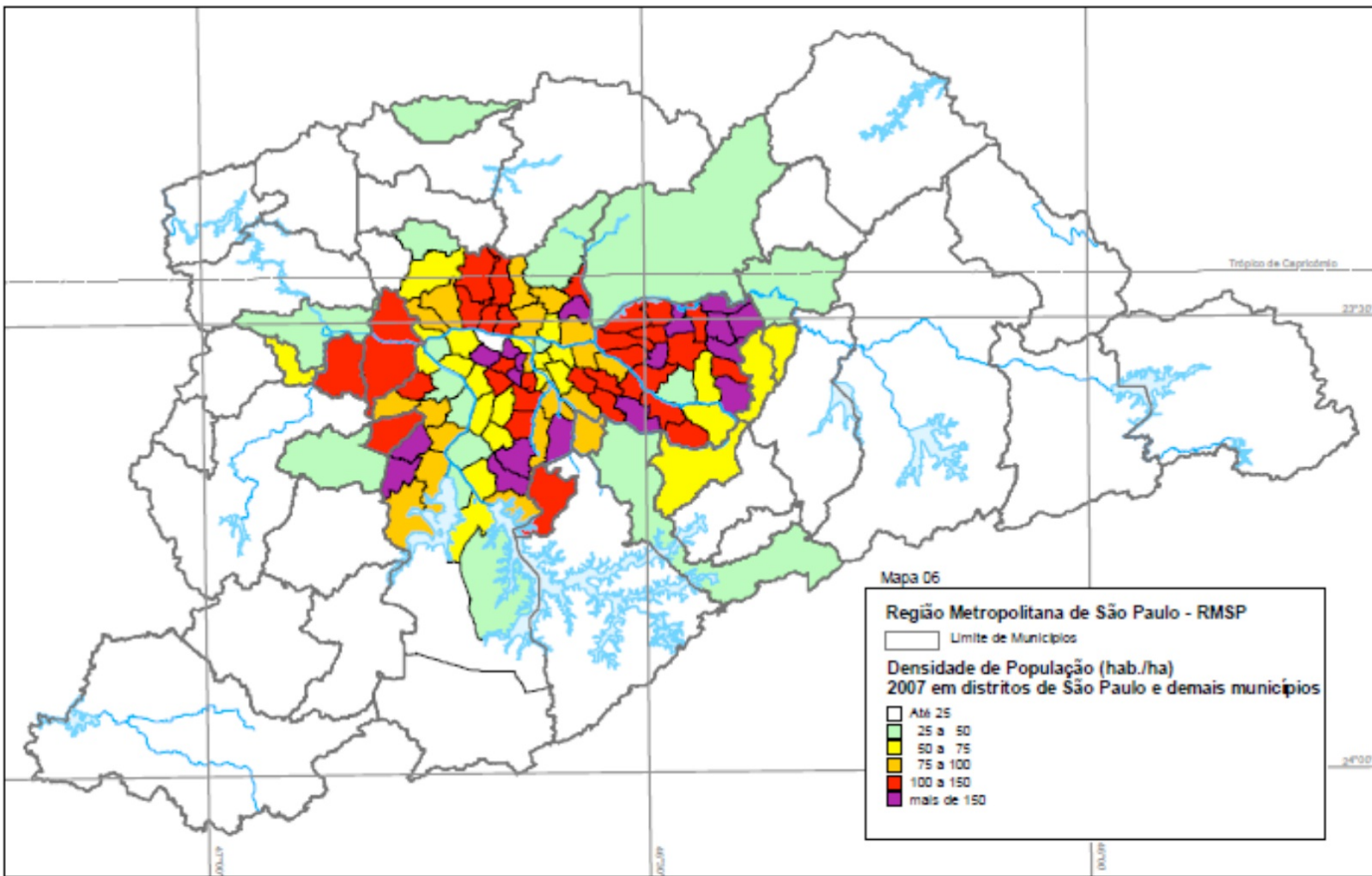
O problema dessa concentração de empregos metropolitanos no Município de São Paulo e em seu Centro Expandido é o simples fato de que a maioria das pessoas que trabalha diariamente nessa parte da metrópole vive em locais distantes, nas áreas periféricas. Portanto, essas pessoas são obrigadas a percorrer longas distâncias entre seus locais de moradia e de trabalho, muitas vezes em péssimas condições de mobilidade conforme já dito antes. Tal discrepância entre concentração de empregos no Centro Expandido e distribuição populacional nas áreas periféricas pode ser vista nos resultados das Pesquisas Origem-Destino de 1997 e de 2007. Os mapas 3 e 4 a seguir mostram, para os anos de 1997 e 2007, a ocorrência de altas densidades populacionais em várias áreas com baixíssimas densidades de empregos.

Mapa 3
RMSP – Densidade Populacional – hab/ha – 1997



Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

Mapa 4
RMSP – Densidade Populacional – hab/ha – 2007



Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

A comparação entre esses dois Mapas mostra o aumento da densidade populacional nas porções Leste do Município de São Paulo e em Municípios da periferia metropolitana. Isso ocorreu também em áreas da porção Oeste. Conforme visto anteriormente, houve pequeno aumento de densidade de empregos em áreas dessas porções urbanas, porém nada muito significativo capaz de indicar grandes mudanças na concentração de postos de trabalho existente no Centro Expandido onde, apesar do aumento no número de moradores registrado na última década, houve pouca alteração no quadro de densidades populacionais. Isso indica que os padrões de mobilidade com deslocamentos motivados pelo trabalho na Região Metropolitana de São Paulo continuam baseados na estrutura centro-periferia. Essa visão é reiterada em trecho do documento do Plano Integrado de Transporte Urbano do Governo do Estado de São Paulo (PITU, 2025). Segundo esse trecho, “os grupos de renda baixa são expulsos pela lógica imobiliária para a franja urbana, onde os preços da terra ou os alugueis são mais baixos e não há infraestruturas, serviços sociais e empregos. Sem outra alternativa (esses grupos) estabelecem-se em habitações precárias, em imensas favelas ou em cortiços, em loteamentos frequentemente ilegais, que invadem áreas de proteção aos mananciais ou outras reservas. Os empregos, entretanto permanecem na região central da metrópole” (SMT, 2013).⁷

Diante do desequilíbrio na distribuição de moradias, empregos e atividades econômicas nos espaços da metrópole, surge um dos principais debates urbanísticos que gira em torno das

necessidades, de um lado, de desconcentração de oportunidades de emprego para as áreas periféricas que se expande e adensa e, de outro lado, de promoção de moradias em áreas do Centro Expandido dotadas de boa oferta de empregos. Já está claro para um grande número de pessoas que, para superar a atual crise de mobilidade urbana, não basta investir somente na ampliação dos sistemas viários e de transportes coletivos. É preciso mudar a estrutura intraurbana de oportunidades da metrópole.

5. Características dos padrões atuais de mobilidade urbana na metrópole paulistana

Como visto na seção anterior, os padrões de mobilidade de uma metrópole como São Paulo é fortemente determinado pela disposição dos elementos estruturadores do espaço intraurbano, em especial dos sistemas viários e de transportes coletivos, e pela distribuição espacial dos locais de moradia dos diferentes grupos sociais e das atividades econômicas geradoras de oportunidades de trabalho e empregos. A disposição dos sistemas viários e de transportes coletivos condicionam os perfis das viagens realizadas diariamente através dos espaços metropolitanos. Na Região Metropolitana de São Paulo, esses perfis se transformaram ao longo do período entre 1967 e 2007, conforme detectados nas Pesquisas Origem-Destino realizadas decenalmente. Nesse período houve um grande incremento no total de viagens realizadas por meio de automóveis individuais, transportes coletivos e a pé que acompanhou o crescimento populacional e urbano metropolitano. Contudo, os incrementos naqueles três modos de deslocamentos não ocorreram de modo homogêneo.

A tabela 1 a seguir mostra que o total de viagens realizadas por meio de automóveis individuais saltou de 2 293 000 em 1967 para 11 254 000 em 2007. Foi um incremento de 4.9 vezes que refletiu a predominância do rodoviarismo na configuração dos espaços intraurbanos da metrópole paulistana. Uma das conseqüências desse processo foi a forte presença de automóveis individuais na metrópole, com os conhecidos efeitos perniciosos na qualidade do ar e no consumo de combustíveis oriundos de fontes não renováveis. Outra conseqüência foi a destruição gradativa de espaços públicos e de convivência que foram se tornando simples restos de sistemas viários.

Tabela 1
RMSP – Evolução do total de viagens segundo modo de deslocamento – 1967 a 2007

Modo	1967		1977		1987		1997		2007	
	Viagens (x1000)	%	Viagens (x1000)	%	Viagens (x1000)	%	Viagens (x1000)	%	Viagens (x1000)	%
Coletivo	4 894	68.1	9 580	45.0	10 455	35.6	10 473	33.3	13 913	36.5
Individual	2 293	31.9	5 683	26.7	8 187	27.8	9 985	31.8	11 254	29.5
Bicicleta	-	-	71	0.3	108	0.4	162	0.5	304	0.8
A pé	-	-	5 970	28.0	10 650	36.2	10 812	34.4	12 623	33.1
Total	7 187	100.0	21 304	100.0	29 400	100.0	31 432	100.0	38 094	100.0

Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

Em relação ao total de viagens realizadas com transporte coletivo o salto foi de 4 894 000 em 1967 para 13 913 000 em 2007, correspondente a um incremento de 2.8 vezes. Quanto às viagens feitas a

pé, o salto foi de 5 970 000 em 1977 para 12 623 000 em 2007, correspondente a um incremento de 2.1 vezes. Esse crescimento significativo de viagens feitas a pé colocou em pauta a necessidade de melhorar as calçadas e toda a infraestrutura para pedestres que se encontram em condições bastante ruins na metrópole paulistana. Nesse mesmo sentido, é interessante observar ainda o aumento de 2.8 vezes nas viagens feitas com bicicletas que saltaram de 108 000 para 304 000. Apesar de ainda representarem pequena parcela do total de viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo, o uso de bicicletas nos deslocamentos das pessoas tem ganhado cada vez mais espaço na agenda urbana contemporânea. Isso poderá levar a uma presença cada vez maior desse modo de deslocamento na metrópole.

Ainda observando a tabela 1 é interessante notar as mudanças nas distribuições percentuais dos diferentes modos de viagens. Em 1977 as viagens feitas com transporte coletivo representavam 45% do total, aquelas realizadas com automóveis individuais correspondiam a 26.7% do total e as viagens a pé representavam 28% do total. Em 2007 esses percentuais eram, respectivamente, 36.5%, 29.5% e 33.1%. As diferenças nos percentuais relativos aos dois primeiros modos de viagens caiu de 18.3 para 7 pontos percentuais. Esses dados mostram a importância galopante que o automóvel individual adquiriu naquele período em detrimento do transporte coletivo. Esse fato está diretamente relacionado com a chamada “crise de mobilidade urbana” presentes nas metrópoles brasileiras atuais.

Na Região Metropolitana de São Paulo, o aumento na frota de automóveis individuais resultou em grandes extensões de vias congestionadas acompanhadas por quedas no índice de mobilidade total (número de viagens totais por habitante) e motorizada (número de viagens motorizadas por habitante). A tabela 2 a seguir mostra que o índice de mobilidade total caiu de 2.07 em 1977 para 1.87 em 1997 e subiu para 1.95 em 2007. O índice de mobilidade motorizada teve comportamento parecido. Caiu de 1.49 viagens motorizadas por habitante da metrópole em 1977 para 1.22 em 1997 e subiu ligeiramente para 1.29 em 2007. Os aumentos nesses índices verificados no período entre 1997 e 2007 não se devem a melhorias nas condições de mobilidade dos automóveis individuais, mas ao aumento no número de passageiros que passaram a sobrecarregar os sistemas de ônibus, metrô e trens ocasionando superlotações. Como visto, esses sistemas são utilizados majoritariamente pela população de menor renda na realização de seus deslocamentos diários.

Tabela 2
RMSP – Evolução nos Índices de Mobilidade Total e Motorizada – 1967-2007

	1967	1977	1987	1997	2007
Índice de mobilidade total	-	2.07	2.06	1.87	1.95
Índice de mobilidade motorizada	1.01	1.49	1.31	1.22	1.29

Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

A colocação feita no final do parágrafo anterior é facilmente comprovada quando se analisa as

mudanças nos índices de mobilidade relativos aos transportes coletivos e automóveis individuais de 1997 e 2007. A tabela 3 a seguir mostra as mudanças nesses índices segundo faixas de rendimento familiar. Nota-se que o índice de mobilidade total relativo ao transporte coletivo teve aumento de 0.62 para 0.71 enquanto o relativo aos automóveis individuais teve pequena redução de 0.59 para 0.58. Esse aumento no índice de mobilidade relativo aos transportes coletivos ocorreu em todas as faixas de rendimentos, exceto na faixa acima de R\$ 5 700 00. Já o aumento no índice de mobilidade relativo aos automóveis individuais ocorreu em todas as faixas de renda analisadas, sem exceção.

Tabela 3

RMSP – Evolução dos Índices de Mobilidade relativos aos transportes coletivos e aos automóveis individuais – 1997 e 2007

Faixas de Renda R\$	Índice de Mobilidade 1991		Índice de Mobilidade 2007	
	Transportes Coletivos	Automóveis Individuais	Transportes Coletivos	Automóveis Individuais
Até 760 00	0.41	0.13	0.56	0.17
760 00 a 1 520 00	0.61	0.21	0.71	0.26
1 520 00 a 3 040 00	0.71	0.44	0.80	0.55
3 040 00 a 5 700 00	0.72	0.86	0.73	1.11
Mais de 5 700 00	0.50	1.67	0.49	1.85
Total	0.62	0.59	0.71	0.58

Fontes: METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf, consultado em 13/03/2015.

O aumento no número de passageiros nos sistemas de transporte coletivo antes mencionado foi provocado por medidas positivas relacionadas com a integração entre os diferentes modais através da adoção do bilhete único que permitiu o uso de uma única tarifa para a realização de viagens feitas por meio de ônibus, metrô e trens. Porém, essas medidas não foram acompanhadas pelo aumento, em ritmo necessário, na ampliação dos sistemas daqueles transportes coletivos. Com isso, os ônibus, metrô e trens passaram a circular com superlotação durante os horários de pico. O pior é que as vias continuaram sobrecarregadas com automóveis individuais cuja frota é imensa, conforme analisado adiante. As ampliações no sistema viário não absorve essa frota. Por isso as novas avenidas, túneis e pontes construídos na metrópole, entre outras obras viárias cuja execução exige grande quantidade de recursos públicos, se congestionam após um curto período após a entrada em funcionamento.

Os descompassos inevitáveis entre a oferta de espaços no sistema viário metropolitano e aquele aumento no número de automóveis resultam nos congestionamentos diários verificados nas vias estruturais, arteriais e coletoras. A tabela 4 a seguir mostra a extensão de vias congestionadas nos horários de pico da manhã e da tarde somente no Município de São Paulo nos anos entre 1996 e

2007. Nota-se que em todos os anos essa extensão supera os 100 quilômetros. Como visto anteriormente, nesse Município localiza-se o Centro Expandido cujas ofertas de serviços, equipamentos e empregos atraem milhões de pessoas todos os dias. Essa multidão vive a “crise de mobilidade urbana” ao se dirigir e ao sair daquele Centro Expandido enfrentando os congestionamentos quilométricos e os transportes coletivos ainda ruins e superlotados.

Tabela 4

MSP – Média dos congestionamentos em períodos da manhã e tarde – km – 1996 a 2007

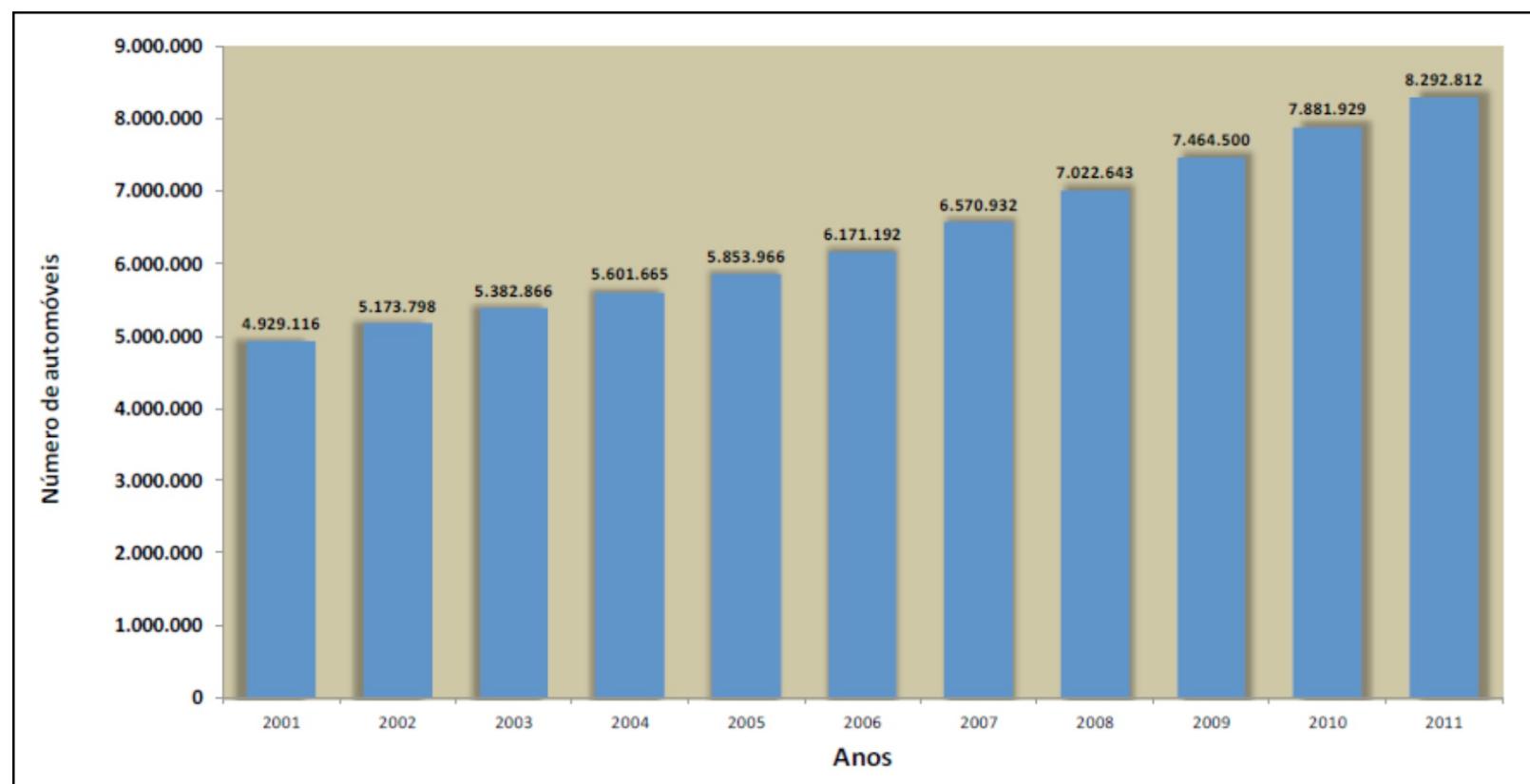
Ano	Média dos congestionamentos em períodos da manhã e da tarde (Em quilômetros)	
	7 h-10 h	17 h-20 h
1996	79	123
1997	65	108
1998	66	103
1999	66	114
2000	71	117
2001	85	115
2002	70	108
2003	62	100
2004	73	114
2005	77	116
2006	86	114
2007	85	120

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego/CET.

Os aumentos recentes nas frotas de automóveis individuais na Região Metropolitana de São Paulo é um dos fatores que contribuem para agravar aquela “crise na mobilidade urbana”. Segundo estudo sobre o crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras ocorrido no período entre 2001 e 2011,⁸ realizado por Juciano Martins Rodrigues a partir de dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), verificou-se que a Região Metropolitana de São Paulo possuía, em 2011, a maior frota de automóveis individuais dentre as metrópoles pesquisadas. Segundo aquele pesquisador do INCT Observatório das Metrópoles, a frota da metrópole paulistana

era de 4.9 milhões de automóveis em 2001 e de 8.2 milhões em 2011. Houve um crescimento de 68.7% naquele período. A frota de automóveis individuais de 2011 equivalia a 17.8% da frota nacional. O gráfico 4 extraído do estudo mencionado mostra a evolução desses números.

Gráfico 4
RMSP – Evolução da frota de automóveis individuais – 2001 a 2011

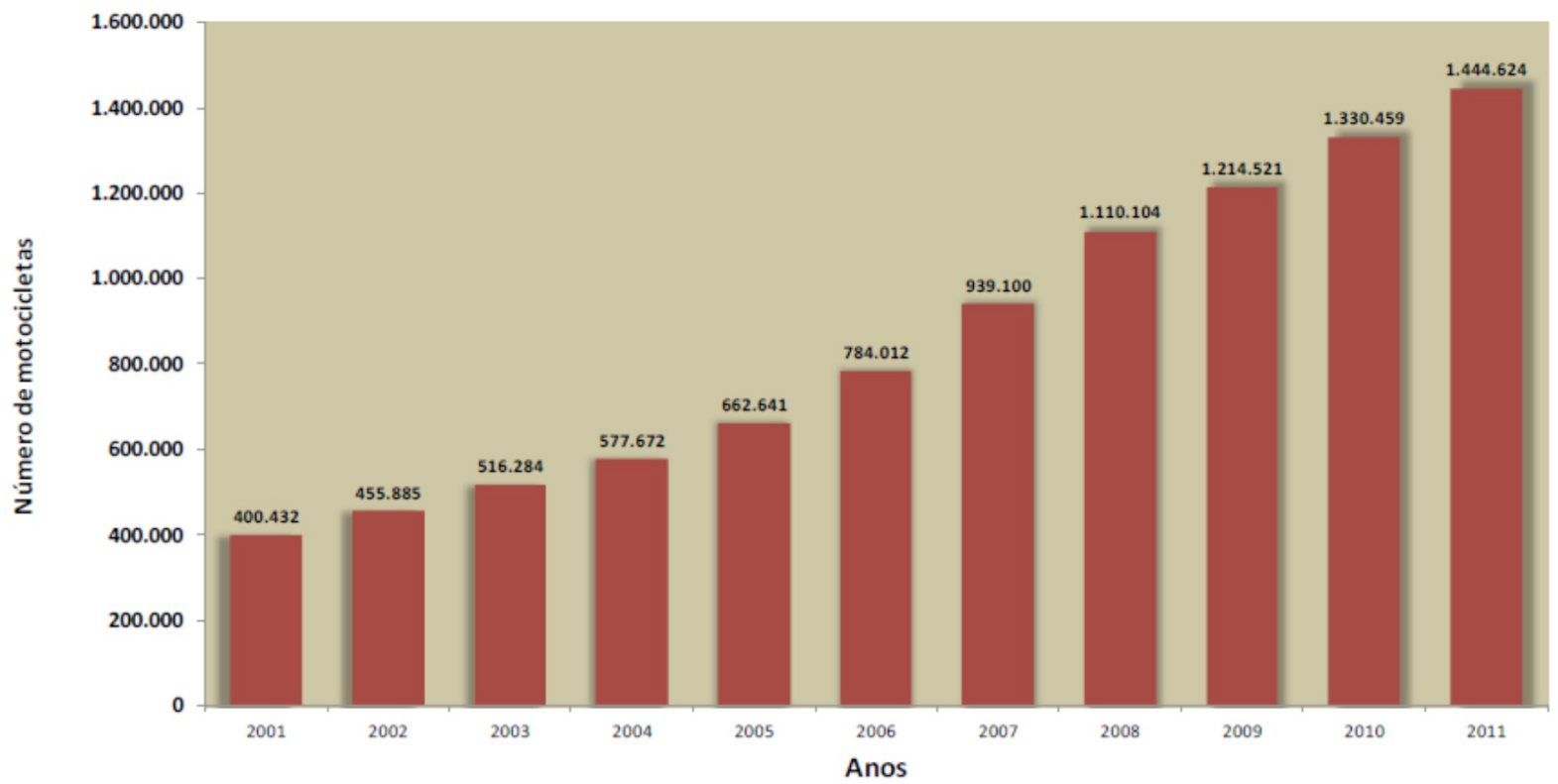


Fonte: Departamento Nacional de Trânsito, 2001 a 2011.

Elaboração: Juciano Martins Rodrigues, Crescimento da Frota de Automóveis e Motocicletas nas Metrôpoles Brasileiras - 2001 a 2011. INCT Observatório das Metrôpoles.

É interessante observar a tendência de aumento na frota de motocicletas nas metrôpoles brasileiras registrada por aquele pesquisador. No caso da Região Metropolitana de São Paulo, enquanto a frota de automóveis individuais aumentou 68.7% entre 2001 e 2011, conforme visto anteriormente, a de motocicletas teve aumento de 260.8% no mesmo período. As facilidades de créditos para aquisição de motocicletas, a persistência de congestionamentos nas vias principais da metrópole e as superlotações nos transportes coletivos são, talvez, os fatores que ajudam a explicar esse aumento de motocicletas apresentado no gráfico 5 a seguir. Muitos optam por esse meio de transporte para ganhar maior agilidade e rapidez nos deslocamentos entre os automóveis retidos naquelas vias congestionadas, mesmo com maior exposição a riscos de acidentes e mortes.

Gráfico 5
RMSP – Evolução na frota de motocicletas – 2001 a 2011



Fonte: Departamento Nacional de Trânsito, 2001 a 2011.

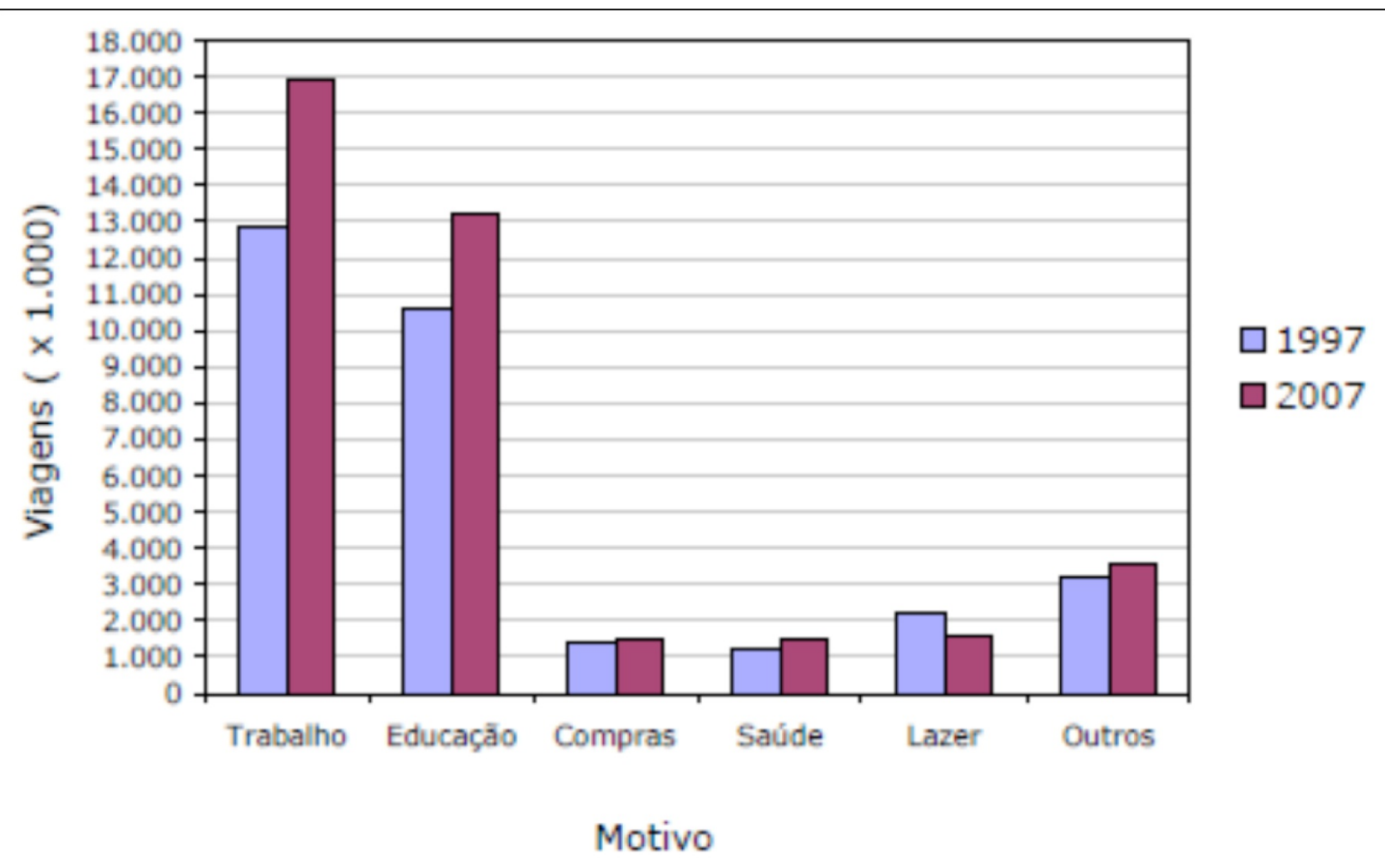
Elaboração: Juciano Martins Rodrigues, Crescimento da Frota de Automóveis e Motocicletas nas Metrôpoles Brasileiras - 2001 a 2011. INCT Observatório das Metrôpoles.

Por fim, é importante observar que os aumentos no número de automóveis individuais, reforçada pelas medidas adotadas pelo governo federal⁹ para estimular o consumo e o crescimento econômico, tem deteriorado as condições de mobilidade e agravado problemas existentes nas metrôpoles brasileiras, em especial na Região Metropolitana de São Paulo. Com isso, um número cada vez maior de pessoas tem criticado soluções urbanísticas que priorizam o automóvel individual e ressaltado a importância de investimentos na ampliação, integração e qualificação de diferentes modos de transportes coletivos, motorizados e não motorizados, sobre trilhos e sobre pneus. Muitos defendem a necessidade de estimular soluções de transporte menos poluentes, baseadas em fontes de energia renováveis, articuladas com padrões de uso e ocupação do solo que promovam a integração equilibrada de atividades residenciais e não residenciais e a desconcentração das oportunidades de trabalho em direção aos bairros periféricos. É crescente a valorização de espaços urbanos onde as diversas atividades convivem em locais próximos que possam ser acessados por meio de viagens a pé ou de bicicletas. O uso da bicicleta como um meio de transporte, e não somente como atividade de lazer, é algo cada vez mais presente nas discussões sobre o planejamento urbano. Essas e outras visões são bastante saudáveis e positivas, pois apontam caminhos para soluções da “crise de mobilidade urbana” cujos efeitos deletérios foram apontados na Introdução do presente trabalho. A busca por cidades sustentáveis passa necessariamente pela concretização dessas visões em cidades e metrôpoles que, ademais, fortaleçam as dimensões públicas, coletivas e diversificadas da vida urbana.

6. Considerações Finais

Essas considerações finais foram pensadas para apontar desdobramentos possíveis nas análises sobre os padrões de mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo e não para sintetizar as análises elaboradas ao longo do texto. Nas décadas de 1960 e 1970, a metrópole paulistana era tida como a “locomotiva do Brasil”, pois impulsionava o crescimento econômico do país. Desde aquele momento, aquela metrópole é reconhecida, admirada e criticada como um lugar de trabalho, de consumo e de estudos intensos. De uma maneira geral, essa característica dinâmica é representada por imagens da mobilidade urbana composta por multidões de pessoas em trânsito a pé, de carro, nos ônibus, trens e metrô. Essa associação entre trabalho, consumo, educação e mobilidade aparece claramente nos resultados das Pesquisas Origem-Destino analisadas anteriormente. O gráfico 6 adiante mostra os principais motivos de viagens diárias identificados nas Pesquisas de 1997 e 2007. Dentre esses motivos destacam-se o trabalho e o estudo como os principais geradores de viagens na metrópole. O número de viagens realizadas para trabalhar ou estudar aumentou significativamente de uma Pesquisa para outra. É interessante observar que dentre os demais motivos considerados no gráfico 6 citado, o único que teve redução no número de viagens foi o lazer.

Gráfico 6
RMSP – Total de viagens diárias por motivo – 1997-2007



Aparentemente, os deslocamentos no interior da metrópole paulistana são realizados cada vez mais para movimentar a economia e menos para usufruir as dimensões relacionadas com o lazer, a cultura e o ócio que melhoram a qualidade de vida urbana. Considerando que a metrópole não tem ampliado e melhorado a oferta de bons espaços públicos para a realização dessas atividades localizados nos arredores dos locais de moradia, pode-se pensar na possibilidade de que essas atividades estejam sendo realizadas mais e mais no âmbito doméstico. A deterioração e desertificação, com sinais de privatização, dos espaços públicos metropolitanos podem estar ligadas diretamente com aquele fato. As mudanças nos padrões de deslocamentos motivados por lazer merecem estudos mais aprofundados.

A influência dos centros de bairros nas mudanças nos padrões de mobilidade e nos perfis de deslocamentos também merecem estudos mais detalhados. Alguns desses centros, como, por exemplo, o dos distritos de Itaquera, Santo Amaro e São Miguel Paulista, localizados no Município de São Paulo, ou dos Municípios de Guarulhos, Santo André, Barueri, tem sofrido alterações do ponto de vista dos seus conteúdos econômicos e da instalação de atividades urbanas. Isso certamente incide nas mudanças dos perfis de atração e geração de viagens. O mesmo pode ser dito em relação à disseminação de grandes centros de compras, como os conhecidos *shopping centers* e as redes de hipermercados, e outros grandes equipamentos metropolitanos de lazer, consumo e cultura, construídos em pontos fora do Centro Expandido. Essa mobilização de grandes quantidades de recursos financeiros, trabalhos e energias coletivas tem estimulado o consumo, porém não tem gerado espaços intraurbanos mais equilibrados, com boa oferta de espaços públicos e privados capazes de criar urbanidades que propiciem convívios menos excludentes entre diversos grupos sociais e mais equilibrados na relação destes grupos sociais com a biodiversidade e com os ecossistemas naturais. Isso faz com que a vida metropolitana transcorra suspensa sobre um fio entre o colapso e a continuidade.

Referências bibliográficas

- CAMARGO, Cândido Procópio Ferreira de, *et al.* (1975), *São Paulo 1975-crescimento e pobreza*, São Paulo, Loyola.
- KOWARICK, Lúcio (1993), *A espoliação urbana*, São Paulo, Paz e Terra.
- MARICATO, Ermínia (1979), “Autoconstrução, a arquitetura possível”, in Ermínia Maricato (org.), *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*, São Paulo, Alfa-Omega, pp. 71-93.
- _____ (1996), *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*, São Paulo, Hucitec.
- MARQUES, Eduardo (2005), “Espaço e grupos sociais na virada do século XXI”, in Eduardo Marques & Haroldo Torres, *São Paulo-segregação, pobreza e desigualdades sociais*, São Paulo, SENAC.
- METRÔ, “Pesquisa Origem-Destino 2007”, *Síntese das Informações Domiciliares*. Extraído do site http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od_2007.pdf, consultado em 13/03/2015, às 11h30min.
- RODRIGUES, Juciano Martins, *Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras-2001/2011*, Observatório das Metrópoles. Site http://observatoriodasmetroles.net/download/relatorio_automotos.pdf, consultado em 31/03/2013, às 13h58min.
- ROLNIK, Raquel & Nabil Bonduki (1979), “Periferia da Grande São Paulo - reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho”, in Ermínia Maricato (org.), *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*, São Paulo, Alfa-Omega, pp. 117-154.
- SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS - Governo do Estado de São Paulo, PITU 2025 - Plano Integrado de Transporte Urbano 2025, São Paulo, Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2006. Acessado no site da Secretaria dos Transporte Metropolitanos do Governo Estadual de São Paulo. Site <http://www.stm.sp.gov.br/index.php/planos-e-projetos/sumario-executivo/21-planosprojetos/pitu-2025/2114-pitu-2025-sumario-executivo>, consultado no dia 14/04/2013, às 12h20min.

TASCHNER, Suzana Pasternak & Lucia M. M. Bógus (2000), “A cidade dos anéis: São Paulo”, in Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, *O futuro das metrópoles-desigualdades e governabilidade*, Rio de Janeiro, REVAN/FASE.

_____ (2005), “Continuidade e discontinuidades na cidade dos anéis”, Trabalho apresentado no XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional-ANPUR, Salvador, 23-27 de maio.

TORRES, Haroldo (2005), “A fronteira paulistana”, in Eduardo Marques & Haroldo Torres, *São Paulo-segregação, pobreza e desigualdades sociais*, São Paulo, SENAC.

VILLAÇA, Flavio (2001), *Espaço intra-urbano no Brasil*, 2ª ed., São Paulo, FAPESP/Studio Nobel/Lincoln Institute of Land Policy.

Notas

[*] Professor no Centro Universitario Belas Artes de Sao Paulo e no FIAM/FAAM – Centro Universitario.<<

[1] Como exemplo podemos citar a Rádio Sul América Trânsito que opera em FM (Frequência Modulada) e veicula boletins permanentes sobre o trânsito na cidade de São Paulo todos os dias durante o período entre 6h e 21h.<<

[2] A Rede Nossa São Paulo tem como objetivo “construir uma força política, social e econômica capaz de comprometer a sociedade e sucessivos governos com uma agenda e um conjunto de metas a fim de oferecer melhor qualidade de vida para todos os habitantes da cidade”. É composta por mais de 700 organizações da sociedade civil (site <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/quem>, consultado no dia 29/03/2013 às 18h04min).<<

[3] O Município de São Paulo, com cerca de 11 milhões de habitantes, é a capital do Estado de São Paulo e também a sede da Região Metropolitana de São Paulo que agrupa outros 38 município nos quais vivem cerca de 8 milhões de pessoas (2010).<<

[4] Os autores dessa obra clássica são: Cândido Procópio Ferreira de Camargo, Fernando Henrique Cardoso, Frederico Mazzucchelli, José Álvaro Moisés, Lúcio Kowarick, Maria Hermínia Tavares de Almeida, Paul Israel Singer e Vinicius Caldeira Brant.<<

[5] O chamado Centro Expandido é uma parte do Município de São Paulo onde se localizam os melhores bairros compostos com as moradias dos grupos com altos níveis de renda. Localizado entre os principais rios da metrópole paulistana, Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, concentra a maior parte dos empregos metropolitanos, conforme analisado adiante.<<

[6] O Município de São Paulo, sede da Região Metropolitana de São Paulo conforme já mencionado anteriormente, está subdividido em 96 distritos oficiais instituídos pela lei municipal.<<

[7] Secretaria dos Transportes Metropolitanos – Governo do Estado de São Paulo. PITU 2025 - Plano Integrado de Transporte Urbano 2025. São Paulo: Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2006. Acessado no site da Secretaria dos Transporte Metropolitanos do Governo Estadual de São Paulo (<http://www.stm.sp.gov.br/index.php/planos-e-projetos/sumario-executivo/21-planosprojetos/pitu-2025/2114-pitu-2025-sumario-executivo> - consultado no dia 14/04/2013, às 12h20min).<<

[8] Estudo elaborado por Juciano Martins Rodrigues, acessado no site http://observatoriodasmetropoles.net/download/relatorio_automotos.pdf consultado em 31/03/2013, às 13h58min.<<

[9] O governo federal tem desonerado o setor industrial com redução do Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) e estimulado o aumento na oferta de créditos para aquisição de automóveis individuais.<<

MERCADO DE TRABALHO E EMPREGO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO: TENDÊNCIAS RECENTES E PRINCIPAIS DESAFIOS

Lucia M. M. Bógus*

Rafael S. Serrao**

Suzana Pasternak***

Introdução

Este texto tem por objetivo analisar as mudanças observadas nas características da população ocupada da Região Metropolitana de São Paulo, frente às tendências recentes do mercado de trabalho metropolitano. Para tanto serão utilizadas as informações da PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios/Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), dos Censos Demográficos de 2000 e 2010, as informações da RAIS/MTE (Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego) referentes ao período de 2000 a 2014 e, por fim, dados da PED-DIEESE/SEADE (Pesquisa de Emprego e Desemprego desenvolvida pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos e a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados).

A Região Metropolitana de São Paulo é constituída pelo município de São Paulo e por 38 municípios que se agrupam em torno da Capital do Estado e são diretamente por ela polarizados. Os 39 Municípios que formam a Região Metropolitana de São Paulo representam 3.24% do total do território do Estado, numa área de 8.051 km² concentrando, em 2010, aproximadamente 48% da população de todo o Estado.

Tabela 1

Taxas geométricas de crescimento anual - Município de São Paulo, Região Metropolitana de São Paulo e Estado de São Paulo, 1940 a 2010

Ano	MSP	RMSP	ESP	RMSP/ESP	MSP/RMSP	MSP/ESP
1940	1 326 261	1 568 045	7 180 316	21.8	84.6	18.5
1950	2 198 096	2 688 901	9 134 423	29.2	81.8	24.1
1960	3 781 446	4 791 245	12 823 806	37.0	78.9	29.5
1970	5 929 206	8 139 730	17 771 948	45.8	72.8	33.4
1980	8 493 226	12 588 745	24 953 238	50.3	67.5	34.0
1991	9 610 659	15 369 305	31 436 273	49.4	62.5	30.6
2000	10 435 546	17 878 703	37 032 403	48.3	58.4	28.2
2010	11 253 503	19 683 975	41 252 162	47.7	56.7	27.3

Fonte: Censo/IBGE, 1940 a 2010.

Elaboração: próprios autores.

O período de maior expansão da região metropolitana paulista ocorreu nas décadas de 1950 e 1960, período marcado por forte incremento de indústrias vinculado, principalmente, às rodovias recém abertas e à forte migração interna que marcou aquelas décadas. Essa etapa foi marcada pelo surgimento de novas áreas de concentração industrial, elementos importantes para a constituição da estrutura urbana metropolitana.

Mas foi a partir dos anos 1960 que ocorreu o grande desenvolvimento da indústria automobilística, reforçando a concentração industrial ao longo da Via Anchieta nos municípios da região do ABC (Santo André, São Bernardo e São Caetano). Esse processo ampliou a extensão das áreas ocupadas pelos usos urbanos, uma vez que o crescimento da atividade industrial implicou o surgimento de vários tipos de serviços ligados tanto à indústria como ao comércio crescente. As taxas de crescimento populacional, apresentadas nas tabelas 1 e 2, expressam a feição demográfica dessa dinâmica metropolitana, cuja expansão econômica atraiu migrantes de várias partes do país e do mundo. Apesar da forte redução dessas taxas nas últimas décadas, sobretudo no município de São Paulo, os municípios do entorno metropolitano continuam a apresentar taxas positivas, que ao lado das taxas observadas para o estado como um todo, expressam o dinamismo da região e de suas áreas de influência. Percebe-se, pela tabela 2, que mesmo na década de 2000-2010, quando as taxas de crescimento demográfico diminuíram em todos os municípios metropolitanos, que 17 dos seus 39 municípios (44%) ainda mostraram razão de crescimento populacional superior a 1.5%.

Tabela 2

Região Metropolitana de São Paulo: taxas geométricas de crescimento populacional, 1950-2010, porcentagens

Municípios	50-60	60-70	70-80	80-91	91-2000	2000-2010
Arujá	4.18	5.24	6.05	7.33	5.16	2.91
Barueri	13.99	8.61	6.97	5.22	5.31	1.46
Biritiba Mirim	2.19	4.65	4.03	2.66	3.66	1.49
Caieiras	19.58	5.21	4.80	4.15	6.90	1.98
Cajamar	5.47	4.97	7.63	4.05	4.64	2.36
Carapicuíba	9.61	1.68	26.50	3.98	2.19	0.71
Cotia	1.65	7.96	7.23	5.08	3.70	3.04
Diadema	15.07	20.48	11.12	2.70	1.76	0.78
Embu	2.27	13.69	17.99	4.60	3.23	1.46
Embu Guaçu	2.27	8.02	7.29	5.15	5.13	1.00
Ferraz de Vasconcelos	12.29	9.57	7.97	5.28	4.46	1.69
Francisco Morato	22.93	15.96	9.59	10.46	5.32	1.46
Franco da Rocha	0.49	3.69	3.29	4.93	2.64	1.98
Guararema	-0.74	5.20	1.67	1.61	2.23	1.67
Guarulhos	11.31	8.92	8.33	3.68	3.49	1.31
Itapecerica da Serra	3.63	7.99	9.00	4.07	3.75	1.63
Itapevi	9.82	8.50	6.70	6.71	4.64	2.15
Itaquaquecetuba	8.38	9.79	9.48	7.81	5.75	1.66
Jandira	3.33	19.83	11.07	5.24	4.33	1.68
Juquitiba	0.05	2.22	5.43	4.43	3.18	0.83
Mairiporã	3.18	4.35	3.37	3.49	4.65	3.02
Mauá	11.81	13.45	7.19	3.38	2.34	1.39
Mogi das Cruzes	6.19	3.99	3.50	3.02	2.13	1.60
Osasco	11.03	9.52	5.19	1.68	1.55	0.21
Pirapora do Bom Jesus	1.05	4.10	2.51	4.77	5.05	2.41
Poá	6.41	7.44	4.92	3.46	2.56	1.02
Ribeirão Pires	6.83	5.50	6.69	3.85	2.31	0.79
Rio Grande da Serra	6.83	7.62	9.14	3.74	2.42	1.74
Salesópolis	0.46	1.00	0.54	0.60	2.64	0.86
Santa Isabel	3.38	3.88	5.34	2.48	1.58	1.44
Santana do Parnaíba	1.80	0.39	18.14	2.46	7.89	3.82
Santo André	8.92	5.55	2.75	1.02	0.57	0.37
São Bernardo do Campo	12.71	9.41	7.66	2.68	2.42	0.85
São Caetano do Sul	6.70	2.81	0.78	-0.80	-0.72	0.65
São Lourenço da Serra	-	5.31	4.82	1.20	5.40	1.38
São Paulo	5.69	4.57	3.55	1.18	0.88	0.75
Suzano	9.28	7.48	6.06	4.26	4.13	1.39
Taboão da Serra	-	19.08	8.95	4.67	2.37	2.16
Vargem Grande Paulista	-	-	-	-	8.36	2.77
Total	6.17	5.24	4.40	1.89	1.63	0.96

Como mostra a tabela 1, a taxa de crescimento da população da Grande São Paulo apresentou tendência declinante nas últimas décadas: até 1980, as taxas de crescimento demográfico eram altas, acima de 4% ao ano; já entre 1980 e 1991 a taxa reduziu-se para 1.86, e esta redução continuou entre 1991 e 2000 (1.64%), atingindo 0.97% anuais entre 2000 e 2010. Embora o peso das três metrópoles institucionalizadas do Estado de São Paulo (São Paulo, Baixada Santista e Campinas) na população estadual tenha se mantido estável em torno de 58%, as taxas de crescimento demográfico das outras duas metrópoles paulistas têm sido superiores à da Grande São Paulo: entre 2000 e 2010 Campinas e a Baixada Santista cresceram 1.81% e 1.20% ao ano, respectivamente. O peso da Grande São Paulo na população estadual reduziu-se na última década de 48.28% para 47.72%, enquanto que os pesos de Campinas e da Baixada Santista subiram, respectivamente, de 6.31% e 3.39% em 2000 para 6.78% e 4.03% no ano 2010.

Assim como nas outras duas metrópoles, o crescimento da Grande São Paulo é maior na periferia que no núcleo (município de São Paulo): do incremento absoluto de 1 805 272 pessoas entre 2000 e 2010, 54.62% se alocaram nos municípios periféricos. A taxa de crescimento do núcleo foi de 0.76% ao ano na década, enquanto que na periferia atingiu 1.25%. A população da metrópole de São Paulo ficou mais feminina (a razão de sexo em 2000 era de 93.04, passando a 92.03 no ano 2010), mais velha (o índice de envelhecimento mudou de 20.73 em 2000 para 32.48 idosos para cada 100 jovens em 2010, com proporção de pessoas com 65 anos e mais passando de 5.48% da população total para 7.12%), com menor percentual de crianças e adolescentes (a população de até 15 anos que era de 26.42% no ano 2000 passou para 21.93% em 2010).

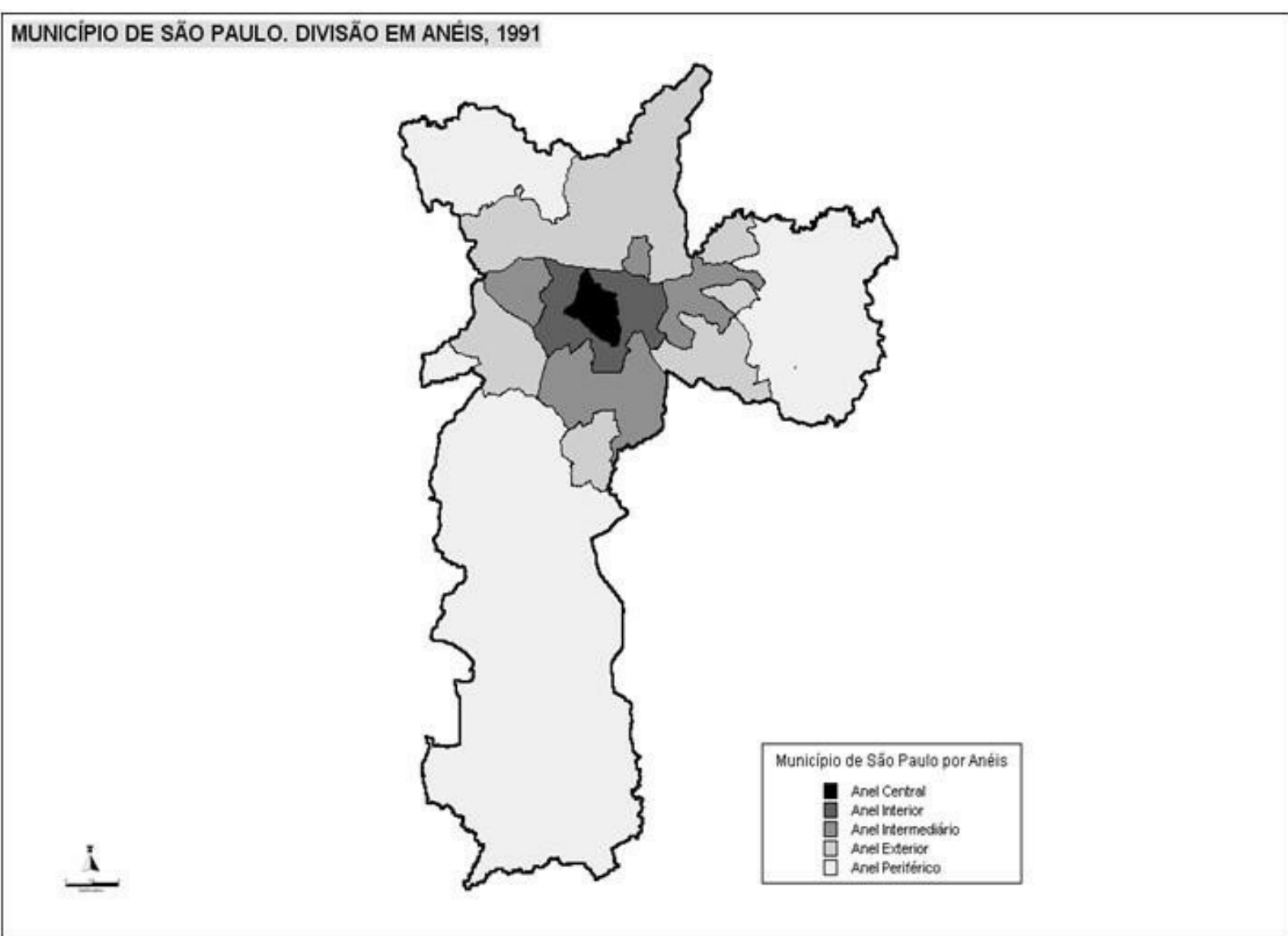
Destaca-se, assim, a redução da parcela mais jovem e a elevação do segmento etário mais velho. Ao mesmo tempo, aumenta a expectativa de vida média, trazendo novos desafios para as políticas de saúde, previdência e mobilidade urbana, entre outras. Além de importante queda na mortalidade infantil, percebe-se redução forte na taxa de fecundidade feminina e no número de pessoas por domicílio, com impactos na demanda de provisão de moradias. O perfil demográfico da população metropolitana está em forte mutação.

O mesmo movimento é verificado em relação ao Município de São Paulo (MSP), que desde 1970, vem perdendo importância no número de trabalhadores da Região Metropolitana de São Paulo e, desde 1980, passou a pesar menos quando comparado ao Estado. O núcleo central da metrópole, município de São Paulo, viu suas taxas de crescimento populacional declinarem desde a década de 1960 (tabela 3). O incremento de 817.924 habitantes, entre 2000 e 2010, representou para o município uma taxa de apenas 0.76% ao ano. Mesmo assim, ali residem mais de 11 milhões de moradores, constituindo-se no município mais populoso do Brasil. Além disso, constata-se mudanças na dinâmica intra-urbana do município central, onde o centro histórico retoma em parte o ritmo de crescimento, embora o chamado anel periférico ainda responda por 48% do total populacional em 2010.

O censo de 2010 mostrou uma inversão da tendência intra-urbana que se observava desde 1980: seu crescimento era essencialmente periférico, com perda de moradores nos anéis mais centrais. Até

o ano 2000 o processo de periferação dentro do tecido urbano municipal acompanhava o seu transbordamento para os municípios vizinhos. Pelas tabelas 3 e 4 pode-se notar que as taxas de crescimento populacional nos anéis centrais, interior e intermediários foram negativas desde 1980, mostrando o esvaziamento do centro municipal. O peso do crescimento do anel periférico, que já década de 1960 era de 43% do incremento municipal, nos anos 70 cresceu para 55%, e nos anos 80 representou 97% do incremento paulistano. Entre 1980 e 1991 o crescimento de São Paulo foi quase que exclusivamente periférico; nos anéis centrais registrou-se uma perda populacional de mais de 250 mil residentes, que aumentou para 265 mil nos anos 90. Esta situação mudou na primeira década do século XXI, quando os três anéis centrais ganharam 216 mil residentes. Este ganho foi menor que nos dois anéis mais periféricos, onde o ganho populacional foi superior a 600 mil habitantes. De qualquer modo, ocorreu uma inversão da tendência observada nos últimos 20 anos.

Figura 1
Divisão do Município de São Paulo segundo anéis 1991



Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960 a 2010.

Elaboração: próprios autores.

População por anéis do Município de São Paulo, 1960 a 2010

Anel	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Central	319 117	341 752	426 283	384 048	315 599	360 266
Interior	684 762	689 930	781 578	686 610	583 956	648 269
Intermediário	102 252	1 346 527	1 529 230	1 413 723	1 316 367	1 426 682
Exterior	1 280 277	2 191 068	2 983 114	3 265 900	3 304 779	3 414 917
Periférico	407 557	1 359 929	2 773 021	3 860 378	4 911 854	5 403 336
Total	3 715 825	5 929 206	8 493 226	9 610 659	10 435 546	11 253 470

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960 a 2010.

Elaboração: próprios autores.

Tabela 4

Taxas geométricas de crescimento populacional por anel do Município de São Paulo, 1960 a 2010

Anel	1960-1970 (%)	1970-1980 (%)	1980-1991 (%)	1991-2000 (%)	2000-2010 (%)
Central	0.69	2.23	-0.94	-2.05	1.24
Interior	0.08	1.26	-1.17	-1.78	1.05
Intermediário	2.79	1.28	-0.71	-0.79	0.81
Exterior	5.52	3.13	0.83	0.13	0.33
Periférico	12.81	7.39	3.05	2.71	0.96
Total	4.48	3.66	1.13	0.92	0.76

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1960 a 2010.

Elaboração: próprios autores.

A análise da composição populacional do município de São Paulo aponta uma população com razão de sexo de 89.94 homens para cada 100 mulheres e um índice de envelhecimento de 39.16 idosos para cada 100 jovens entre 0 e 15 anos. A população paulistana tornou-se mais feminina e mais idosa: no ano 2000 a razão de sexo foi de 92.26 homens para cada 100 mulheres e o índice de envelhecimento de 26.12.

Esta composição por idade e sexo varia bastante por anel, conforme se pode observar nas pirâmides abaixo: os anéis central, interior e intermediário tem população jovem extremamente reduzida, de 12.07%, 13.40% e 15.76% do total, respectivamente, enquanto que nos anéis exterior e periférico a população com até 15 anos de idade atinge 19.61% e 24.28%, respectivamente. Chama a atenção que no anel interior, onde se concentra a população com renda mais alta, a razão de sexo seja a menor, de 84 homens para cada 100 mulheres, e o índice de envelhecimento mostre 103.23 idosos

para cada 100 jovens até 15 anos. O anel central de São Paulo também mostra uma população feminina e envelhecida: a razão de sexo é de 89 mulheres para cada 100 homens e o índice de envelhecimento de 98.0.

De outro lado, os jovens residem no anel periférico: neste anel a população com até 15 anos atinge 24.28% do total, resultando num índice de envelhecimento de 22,05. A razão de sexo é a maior entre os anéis: 92,37 homens para cada 100 mulheres.

Tanto o menor peso relativo da metrópole em relação à população estadual, como a perda do peso populacional da capital em relação à metrópole, originam-se no fato do país ter passado, no transcorrer das últimas décadas, por um processo de interiorização da economia, fenômeno este mais intenso no setor industrial.

O crescimento e diversificação das atividades econômicas foram acompanhados, ao longo da história recente da industrialização, pela elevada taxa de urbanização da população —hoje da ordem de 98%— e pela extensão da área urbanizada. A metrópole não estava preparada para muitas dessas transformações e para os problemas de aglomeração a elas relacionados, com a ampliação das atividades ligadas aos setores de comércio e serviços. Tal dinamismo, apesar dos problemas gerados, transformou a região em polo nacional, com oferta de emprego superior às demais regiões do estado e do país.

Os anos 1980 inauguraram uma nova etapa nesse quadro de mudanças com a inclusão do país na era da globalização, cujos efeitos são muitas vezes perversos. Nesse contexto, a desconcentração tanto das atividades industriais, como da população —já iniciada na década de 1970— ocorreu fortemente associada à reestruturação das atividades econômicas e ao grande incremento das atividades terciárias.

A reestruturação produtiva acarretou, por seu lado, uma crescente precarização das relações de trabalho, dado que a flexibilização da produção foi acompanhada, em muitos casos, pela terceirização da produção e dos serviços, resultando no surgimento dos chamados setores informais modernos (Dedecca e Baltar, 1997). A flexibilização provocou ainda, especialmente na região metropolitana de São Paulo, a contratação da mão-de-obra na condição de trabalhadores autônomos, sem carteira de trabalho assinada, ou via empresas terceirizadas, produzindo alterações na estrutura de empregos em diferentes setores de atividade econômica, reduzindo empregos industriais e impulsionando o crescimento dos empregos no terciário (DIEESE, 2001).

Montali (2009: 179) ilustra bem essa situação quando afirma que “o conjunto dos empregos do setor serviços, incluindo-se nestes tanto os empregos do comércio, como dos serviços, representam 56% dos postos de trabalho em 1989, 62% em 1991, 67.4% em 1997 e cerca de 69% em 2000 e 2003.” Ao mesmo tempo, “o emprego industrial passou de 33% da força de trabalho ocupada em 1989 e 28.7% em 1991, para 21% em 1997 e cerca de 20% em 2000 e 2003 (PED-DIEESE/ SEADE)”.

Cabe, ainda, assinalar que a redução do emprego industrial e o aumento do emprego em serviços não representou apenas uma “migração” de trabalhadores entre os setores, mas implicou em uma alteração na qualidade do emprego. O emprego com registro em carteira de trabalho que é predominante na indústria vai sendo gradualmente substituído por ocupações autônomas ou temporárias, caracterizadas por vínculos contratuais precários e por maior instabilidade no emprego.

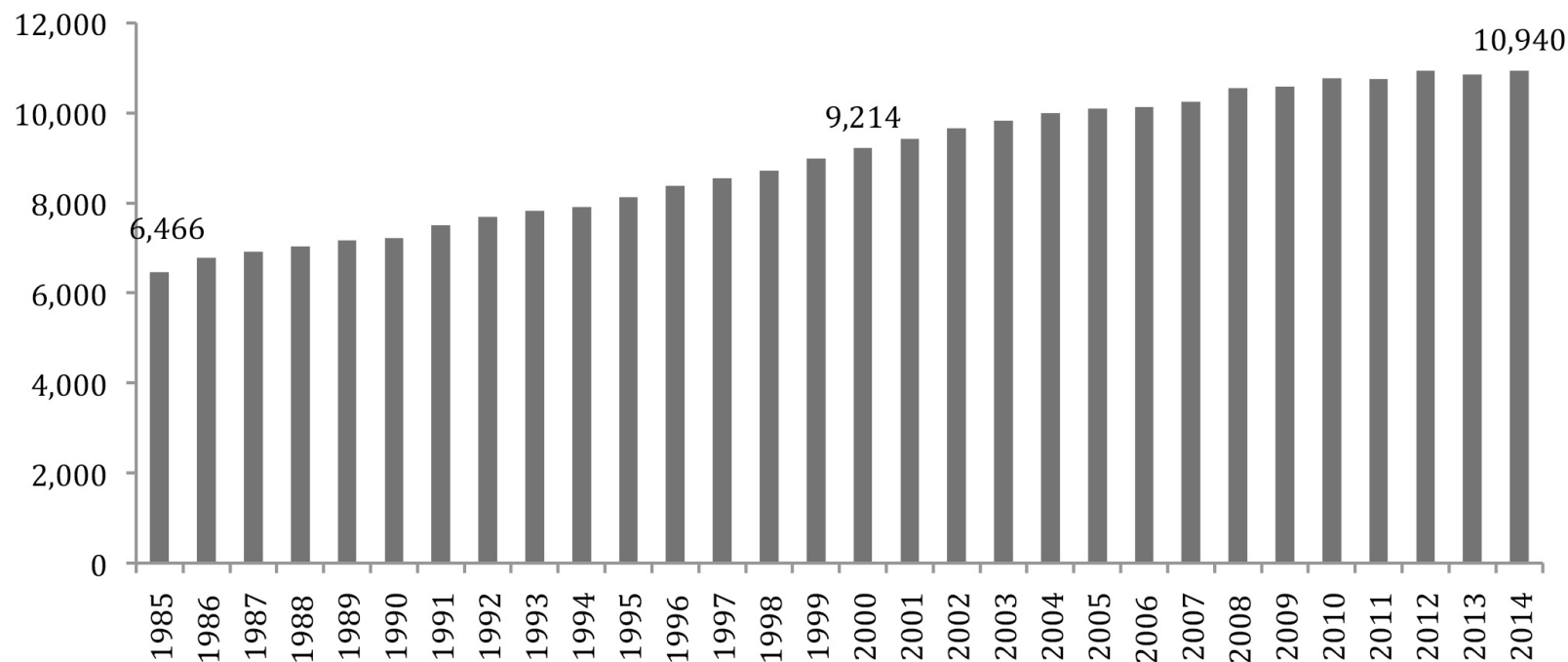
Considerando-se a localização espacial dos empregos na região metropolitana de São Paulo, os municípios da região do ABC, que concentraram, na segunda metade do século XX, as maiores proporções de trabalhadores residentes ocupados no setor industrial, apresentaram a redução mais acentuada no período considerado. Mas as proporções mais baixas de trabalhadores residentes ocupados na indústria foram encontradas no município de São Paulo onde, em 1985, pouco menos que um terço dos ocupados estavam inseridos em atividades industriais (Bógus e Serrao, 2012).

Caracterização do mercado de trabalho da RMSP

Outro dado que atesta a dimensão da economia metropolitana é o comportamento da População Economicamente Ativa (PEA). Segundo dados da PED-DIEESE/SEADE, entre 1985 e 2014 a PEA passou de 6.4 milhões para 10.9 milhões de pessoas, o que representa expansão de 69.2%, num ritmo de 1.85% ao ano.

Gráfico 1

Evolução da População em Economicamente Ativa (em mil pessoas) da Região Metropolitana de São Paulo 1985 a 2014



Fonte: PED-DIEESE/SEADE, 1985 a 2014.

Elaboração: próprios autores.

Tabela 5

População total, em idade ativa, economicamente ativa, total e ocupados e empregados formais da Região Metropolitana de São Paulo, 2000 a 2014

Ano	População Total	PIA	PEA	Ocupados	Emprego Formal
2000	17 878 703	14 465 000	9 041 000	7 450 000	4 630 809
2010	19 683 975	16 850 000	10 700 000	9 427 000	7 166 407
2014	20 285 000	17 532 051	10 940 000	9 758 000	7 776 519

Fonte: PED-DIEESE/SEADE, 2000 a 2014.

Elaboração: Próprios autores.

Com relação aos dados da tabela 5, cabe observar que a taxa de crescimento da PEA (População

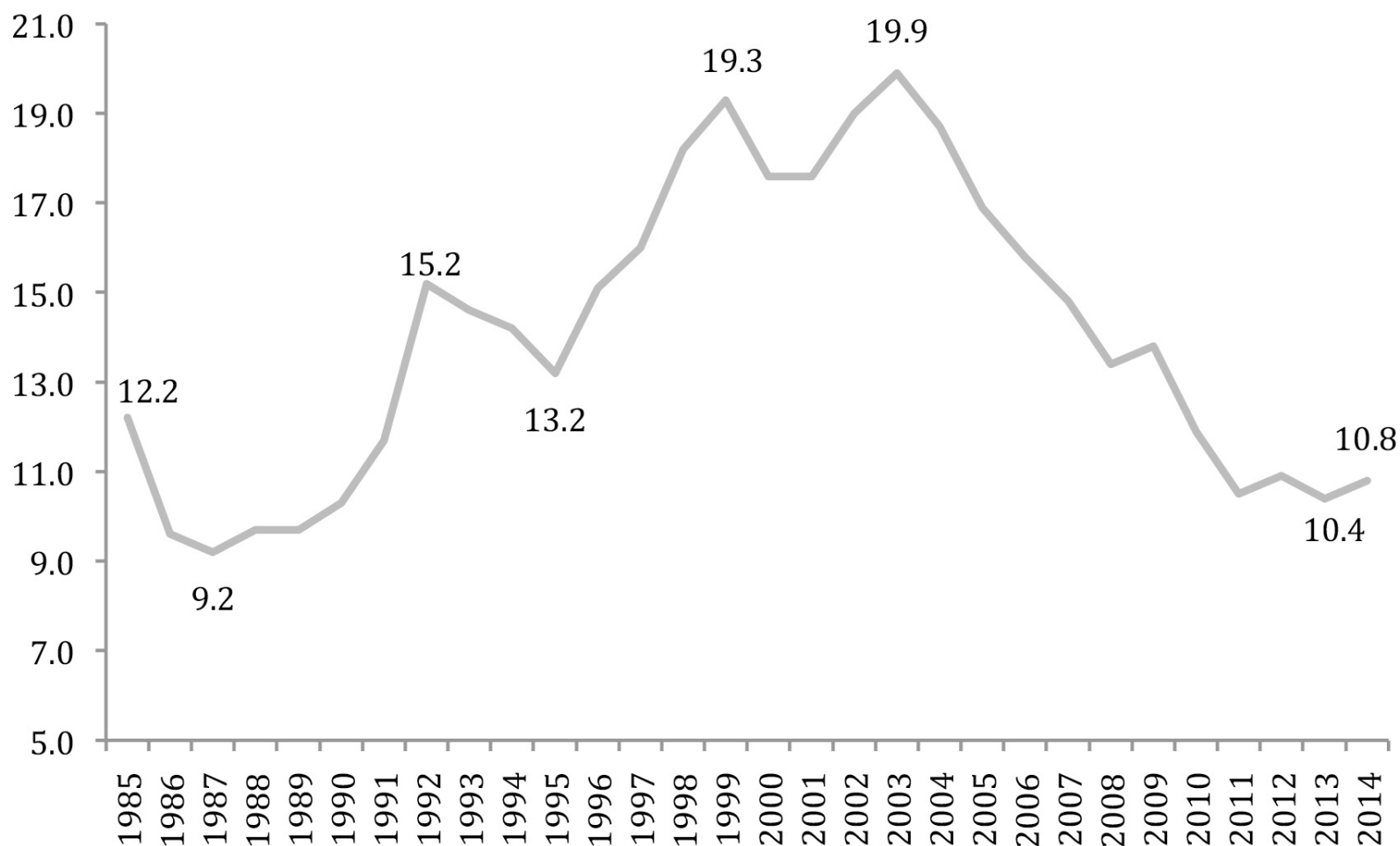
Economicamente Ativa) entre 2000 e 2010 foi de 1.70% anuais; já entre 2000 e 2014, reduziu-se para 0.56% ao ano. A taxa de participação (relação entre PEA e PIA) caiu de 63.50% para 62.40% entre 2000 e 2014. O aumento da população ocupada também se reduziu, de 2.28% anuais entre 2000 e 2010, para 0.87% entre 2010 e 2014. Entretanto, a taxa de formalização (proporção de ocupados com emprego formal) manteve-se alta, atingindo 79.69% em 2014. Muitos estudiosos acreditam que o desemprego seria mais elevado, se a PEA mantivesse seu crescimento e a PIA crescesse a mais de 1.5%, como o fazia historicamente. A queda mais pronunciada da taxa de participação ocorreu entre jovens de 18 a 24 anos. Como hipótese otimista, uma explicação poderia ser a maior dedicação aos estudos. Mas houve aumento da proporção de jovens que não trabalha nem estuda. Há também quem associe a menor procura de emprego pelos jovens a um aumento da rede de proteção social (Bolsa Família), que desestimularia a procura de trabalho, ou mesmo ao aumento real da renda do trabalho dos chefes de família mais pobres, que retirou a urgência dos jovens de um emprego remunerado.

A trajetória da taxa de desemprego do conjunto dos 39 municípios da RMSP ilustra claramente os períodos distintos pelos quais passou a economia do país a partir da década de 1980.

Em 1987, após registrar o índice mais baixo da pesquisa (9.2%), observamos uma evolução considerável na taxa que alcançou rapidamente os dois dígitos no início da década de 1990, atingindo 19.3% em 1999 e 19.9%, a pior marca da pesquisa, em 2003. Deste momento em diante, a taxa de desemprego reverte a tendência de crescimento e retoma a trajetória de queda, em consonância com a melhora dos indicadores macroeconômicos brasileiros. Mas no último ano da série, 2014, a taxa de desemprego volta a crescer, passando de 10.4% para 10.8%.

Gráfico 2

Evolução da taxa de desemprego da Região Metropolitana de São Paulo 1985 a 2014



Fonte: PED-DIEESE/SEADE, 1985 a 2014.

Elaboração: próprios autores.

Em 2013 —segundo dados do IBGE— o total de ocupados no Brasil era de aproximadamente 96 milhões de pessoas, divididos entre os mercados formal e informal. Deste total, 48 milhões são trabalhadores formais, isto é, com registro de trabalho e cobertura previdenciária oficial, enquanto os demais ou estão na informalidade ou são patrões.

Informações mais recentes do Ministério do Trabalho e Emprego, para o ano de 2014, mostram que do total dos ocupados na RMSP estima-se que pouco mais de 7.7 milhões de trabalhadores estão inseridos no mercado de trabalho formal. Este número representa 54.8% do total do Estado de São Paulo e 15.7% do total do Brasil, confirmando o peso importante da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) no mercado de trabalho nacional.

Observa-se, entretanto, que entre os anos de 2000 e 2014, a RMSP perdeu participação nos dois cenários, já que respondia por 57.5% do Estado de São Paulo e 17.7% do Brasil no primeiro ano da década. Este movimento é resultado da acentuação do processo de desconcentração econômica vivido pelo país desde anos 70, tal como comentado anteriormente.

Outro ponto que merece destaque e que é apresentado na tabela 6 é a participação feminina no emprego formal. No período analisado a participação das mulheres na RMSP cresceu praticamente 3%, passou de 40.7% em 2000 para 43.6% em 2014, porém ainda em ritmo inferior ao Brasil e ao Estado de São Paulo.

Tabela 6
Número de trabalhadores formais segundo sexo e região 2000 e 2014

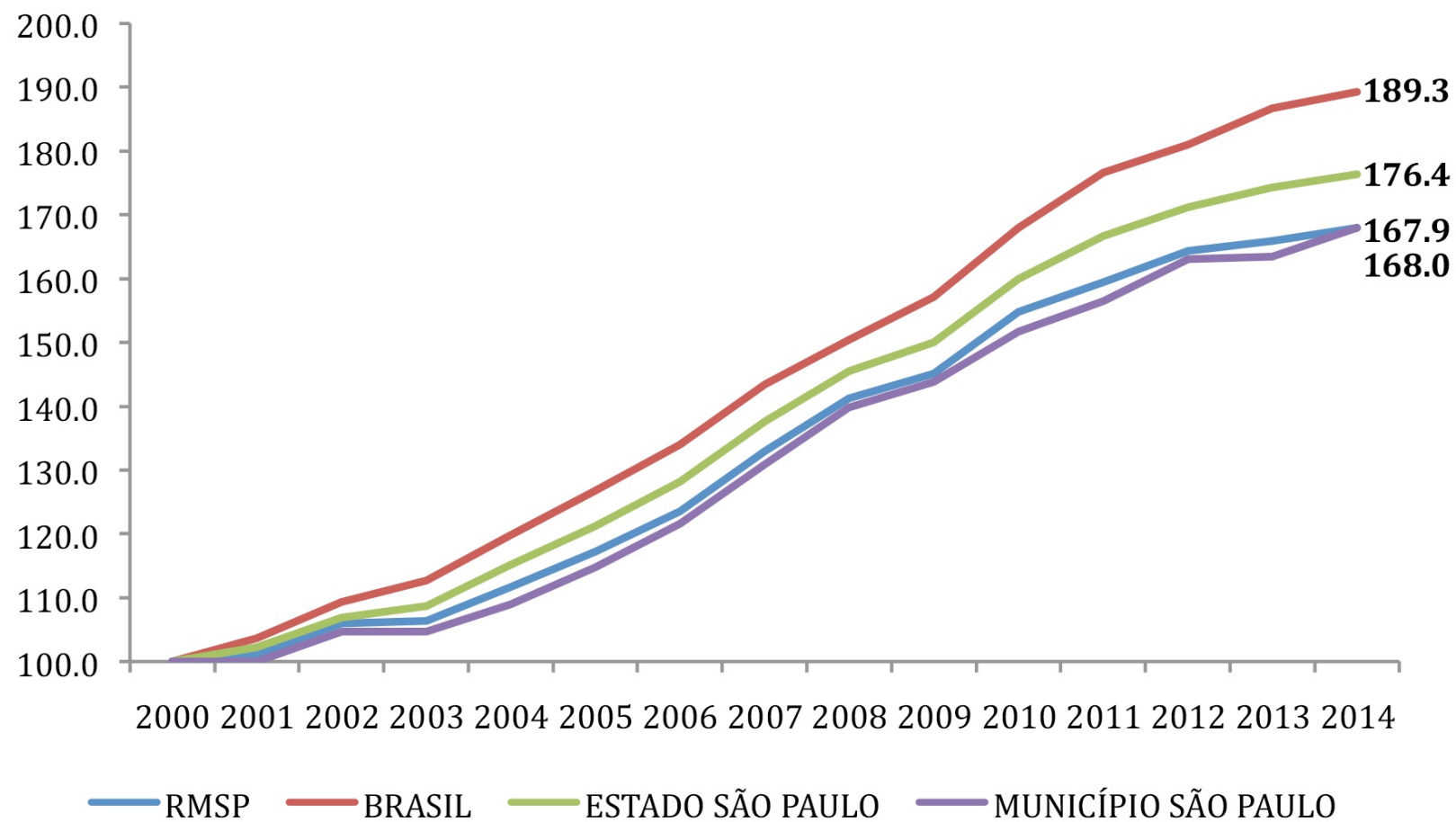
Região	2000			2014		
	Masculino	Feminino	Total	Masculino	Feminino	Total
Brasil	15 982 983	10 245 646	26 228 629	28 286 809	21 369 846	49 656 655
Estado São Paulo	4 994 897	3 054 635	8 049 532	8 002 799	6 196 167	14 198 966
RMSP	2 744 727	1 886 082	4 630 809	4 276 052	3 500 467	7 776 519
Participação RMSP/ Brasil	17.2	18.4	17.7	15.1	16.4	15.7
Participação RMSP/ Estado São Paulo	55.0	61.7	57.5	53.4	56.5	54.8

Fonte: RAIS/MTE, 2000 e 2013. CAGED/MTE, nov/14.

Elaboração: próprios autores.

Nos últimos 15 anos o emprego formal evoluiu significativamente e se distribuiu de maneira mais homogeneia pelo território nacional, minimizando as grandes diferenças regionais. Assim, enquanto no Brasil como um todo, o número de trabalhadores formais cresceu 89.3%, em regiões onde o emprego formal historicamente apresentava maior participação o crescimento foi inferior: 76.4% no estado de São Paulo, 67.9% na RMSP e 68.0% na cidade de São Paulo, município polo da região metropolitana.

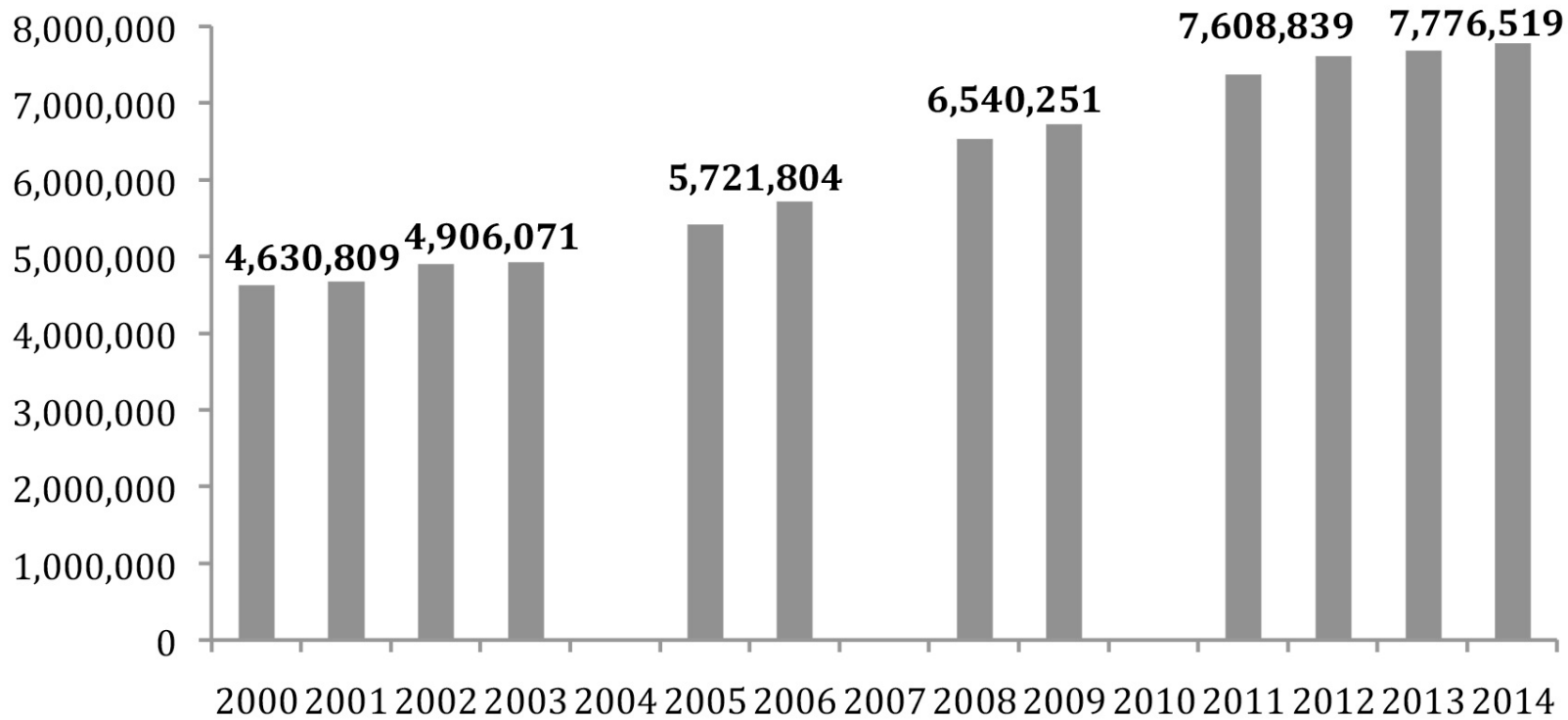
Gráfico 3
Evolução do número de ocupados formais segundo região (2000 = 100) 2000 a 2014



Fonte: RAIS/MTE, 2000 e 2013. CAGED/MTE, nov/14.
 Elaboração: próprios autores.

Em termos absolutos, o número de trabalhadores com vínculo formal na RMSP passou de 4.6 milhões, em 2000, para 7.7 milhões, em 2014. Destaca-se o fato de entre 2000 e 2008 o crescimento ter sido mais expressivo e, posteriormente, ter apresentado ritmo bem inferior, em especial após a crise econômica mundial iniciada em 2008.

Gráfico 4
Evolução do número de ocupados formais da Região Metropolitana de São Paulo RMSP, 2000 a 2014



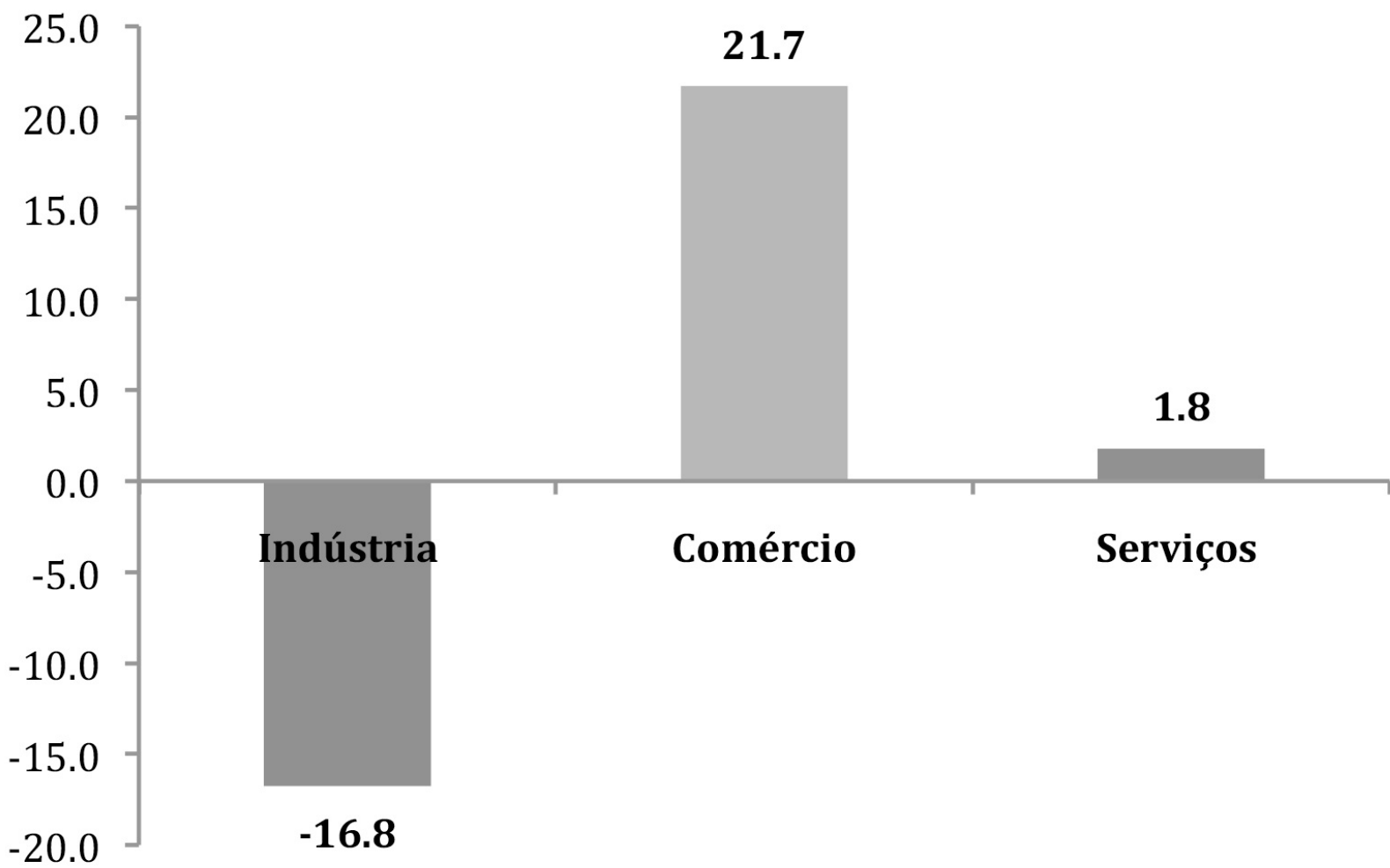
Fonte: RAIS/MTE, 2000 e 2013. CAGED/MTE, nov/14.
 Elaboração: próprios autores.

A distribuição segundo grandes setores econômicos mostra algumas mudanças importantes no padrão do emprego metropolitano. Ainda como reflexo de dois processos atuais muito relevantes para a sociedade brasileira —a reestruturação produtiva da indústria iniciada na década de 90 e o processo atual de desmonte da indústria nacional— o emprego no setor primário da economia perde força.

Em termos absolutos o setor industrial não é o principal empregador há décadas (são 1.6 milhão de ocupados, contra 1.4 milhão no comércio e 4.7 milhões nos serviços) e, nos últimos anos, o número total de ocupados no setor recuou 16.8%, frente crescimento de 21.7% no comércio e 1.8% nos serviços.

Gráfico 5

Varição no número de ocupados formais segundo setor econômico na Região Metropolitana de São Paulo 2000 a 2014



Fonte: RAIS/MTE, 2000 e 2013. CAGED/MTE, nov/14.

Elaboração: próprios autores.

A “migração” do emprego industrial para os demais setores fica ainda mais evidente quando se analisa a distribuição dos trabalhadores segundo atividade econômica. Em quatro dos cinco municípios que mais empregam na RMSP (São Paulo, Guarulhos, Barueri, Santo André) as atividades econômicas com maior peso no emprego são do setor de serviços, com destaque para: administração pública em geral, atividades de tele atendimento, transporte rodoviário de cargas e serviços de limpeza em prédios e domicílios.

São Bernardo do Campo, polo industrial da RMSP e “berço” da indústria automobilística nacional, é uma exceção dentro os municípios que mais empregam. A produção de automóveis, caminhões e ônibus continua sendo a atividade que concentra a maioria dos trabalhadores formalizados do município, apesar de a retração no número de trabalhadores da indústria também ter atingido esta localidade.

Tabela 7

Atividades que mais empregam em municípios da Região Metropolitana de São Paulo com maior número de trabalhadores formais, 2013

Município	Atividade Econômica	Nº Trabalhadores	% no interior do município
São Paulo	<i>Total</i>	5 247 904	100.0
	Administração pública em geral	715 560	13.6
	Atividades de atendimento hospitalar	169 699	3.2
	Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas	164 264	3.1
	Atividades de tele atendimento	124 477	2.4
	Atividades de vigilância e segurança privada	120 524	2.3
Guarulhos	<i>Total</i>	354 409	100.0
	Transporte rodoviário de carga	23 853	6.7
	Administração pública em geral	23 118	6.5
	Com. var. de mercadorias em geral. com predominância de produtos alimentícios - hipermercados e supermercados	8 806	2.5
	Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas	7 998	2.3
	Atividades de atendimento hospitalar	7 716	2.2
São Bernardo do Campo	<i>Total</i>	292 028	100.0
	Fabricação de automóveis, camionetas e utilitários	17 461	6.0
	Fabricação de caminhões e ônibus	15 726	5.4
	Administração pública em geral	15 066	5.2
	Transporte rodoviário de carga	12 437	4.3
	Atividades de tele atendimento	9 375	3.2
Barueri	<i>Total</i>	258 584	100.0
	Limpeza em prédios e em domicílios	14 567	5.6
	Administração pública em geral	12 963	5.0
	Atividades de serv. prestados principalmente às empresas não especificadas anteriormente	11 725	4.5
	Transporte rodoviário de carga	8 239	3.2
	Atividades de tele atendimento	7 584	2.9
Santo André	<i>Total</i>	215 122	100.0
	Administração pública em geral	11 257	5.2
	Limpeza em prédios e em domicílios	10 830	5.0
	Atividades de atenção à saúde humana não especificadas anteriormente	7 999	3.7
	Atividades de atendimento hospitalar	7 726	3.6
	Fornecimento e gestão de recursos humanos para terceiros	7 306	3.4

Fonte: RAISMTE, 2013.

Elaboração: próprios autores.

Considerações Finais

A título de considerações finais devemos destacar um conjunto de informações que ilustram as mudanças pelas quais o mercado de trabalho metropolitano passou nos últimos anos, principalmente até o ano de 2014, como veremos a seguir.

Em primeiro lugar, é notório que dentre as principais economias do planeta, o Brasil (que ocupa a sétima colocação no ranking mundial), foi uma das nações que menos sofreu reflexos da crise mundial iniciada em 2008. Nos anos seguintes não apenas manteve os rumos da economia como preservou e ampliou as oportunidades no mercado de trabalho. Neste sentido, informações mais gerais sobre o mercado de trabalho na atualidade dão conta de que, se por um lado, a população economicamente ativa da RMSP cresceu 1.54% entre 2000 e 2010 e 1.00% nos 4 anos subsequentes, atingindo praticamente 11 milhões de pessoas em 2014, por outro lado, o contingente de trabalhadores formalizados foi ampliado em ritmo superior, atingindo taxa de crescimento anual de 4.46% entre 2000 e 2010 e 2.05% entre 2000 e 2014. O tabela 8 detalha estes indicadores.

Como reflexo da geração de empregos, as taxas de desemprego, conforme apresentado anteriormente, apresentaram trajetória sólida de diminuição após 2003, atingindo patamares muito próximos do verificados na década de 1980: entre 2000 e 2013 a redução foi da ordem de 40.9%.

Ademais, a participação do setor produtivo no total de ocupados recuou 16.8%.

Tabela 8
Informações selecionadas da Região Metropolitana de São Paulo 2000 e 2013-2014

Indicador	2000	2013	2014	Varição
População Economicamente Ativa (em mil pessoas)	9.214	-	10.917	18.5
Número de ocupados no mercado formal (em mil pessoas)*	4.630	-	7.776	67.9
Taxa de desemprego (em %)	17.6	10.4	-	-40.9
Participação da indústria no emprego da RMSP (em %)	25.3	-	21.1	-16.8

Fonte: RAIS/MTE, 2000 e 2013. CAGED/MTE, nov/14. PED-DIEESE/SEADE, 1985 a 2014.

Elaboração: próprios autores.

Nota: * Atualizado segundo o INPC-IBGE (Índice Nacional de Preços ao Consumidor).

Podem-se pontuar algumas questões, de diferentes naturezas, que ao longo dos últimos quinze anos impactaram positivamente no mercado de trabalho nacional, a saber:

1. Bônus demográfico – o Brasil passa a conviver com uma realidade demográfica nova, a combinação entre o envelhecimento da população somado às menores taxas de natalidade, cenário muito comum há décadas nas economias centrais, possibilitou que as taxas de desemprego fossem reduzidas em ritmo acelerado, uma vez que o mercado de trabalho deixou

de ser pressionado como historicamente era;

2. Inclusão por meio de políticas sociais e econômicas de cunho desenvolvimentista – o emprego voltou a ter centralidade nas decisões da política econômica e medidas de cunho estrutural, setorial e, até mesmo, anticíclicas alcançaram resultados sociais significativos. Dentre elas, todas com reflexos claros na geração de postos de trabalho, destacam-se: maior oferta de crédito e redução nas taxas de juros para pessoa física através dos bancos estatais; aprofundamento dos programas de moradia; valorização do Salário Mínimo Nacional e ampliação dos programas de distribuição de renda;
3. Inclusão por meio da formalização – política de fiscalização e novos regimes tributários voltados aos micro e pequenos negócios (maiores empregadores no Brasil) com o objetivo de formalizar a mão de obra;

Entretanto, o primeiro dado que merece reflexão é a diminuição da participação do emprego industrial no total dos ocupados da RMSP. Como já dito ao longo do texto, há uma tendência no Brasil de diminuição do peso da indústria nos indicadores econômicos nacionais e, como um dos resultados deste fenômeno, o emprego industrial perde importância. Emprego este que, no caso brasileiro, está sujeito às leis trabalhistas e às normas complementares que estabelecem a relação entre o emprego e o sistema de proteção social.

Somado a isso, não se pode deixar de mencionar que o país dá sinais de regressão econômica, ao menos após o último semestre de 2014. Além da crise mundial não ser algo superado, ainda trazendo grandes dificuldades comerciais ao Brasil, a política de valorização do mercado interno mostra sintomas de esgotamento.

Ao que tudo indica, a estagnação econômica de 2014 será seguida de dificuldades ainda maiores em 2015, rebatendo diretamente em parte significativa dos avanços apontados anteriormente. E, na condição de principal polo econômico do país, a RMSP sofrerá duramente os reflexos do período difícil (recessivo, segundo alguns analistas) que está por vir.

Em outras palavras, é possível afirmar que este momento é decisivo para a definição dos rumos econômicos e sociais do país. Os próximos meses serão decisivos para melhor avaliação, mas 2014 surge como um “divisor de águas” entre duas realidades muito distintas, ao menos para o mercado de trabalho. Apesar dos principais indicadores de 2014 ainda se mostrarem positivos, o ano em questão revelou que o mercado de trabalho não suportou por completo o desaquecimento econômico: o saldo na geração de postos de trabalho formais ficará na casa dos 300 mil, de acordo com dados preliminares do Ministério do Trabalho e Emprego. Não apenas o ritmo foi mais lento, mas pela primeira vez nos últimos anos os empregos em setores estratégicos da economia acumularam saldo negativo, como nos casos da indústria da transformação e da construção civil, com a redução de 163 000 e 107 000 empregos, respectivamente.

Baltar e Krein (2013), ao comentarem as repercussões negativas na força de trabalho —causadas pela inserção do Brasil no competitivo mundo globalizado— afirmam que a produção industrial:

(...) foi especialmente prejudicada e sua interrelação com a prestação de serviços é fundamental para a geração de empregos de melhor qualificação e renda. A escassa criação desses empregos foi um aspecto importante do agravamento das consequências

deletérias gerais das novas formas de organização da produção sobre os trabalhadores. As novas formas de organização da produção dificultaram a construção de empregos de nível de renda intermediário e também fizeram proliferar os empregos de baixo nível de renda.

No caso da RMSP, a PED-DIEESE/SEADE do ano de 2014 traz algumas constatações mais detalhadas, confirmando o cenário de deterioração apontado no nível nacional:

- A taxa de desemprego voltou aos patamares de 2012, atingindo a marca de 10.8%;
- Entre 2013 e 2014 o número de desempregados cresceu 4.8% na metrópole, saltando de 1.12 milhão para 1.18 milhão;
- A indústria da transformação reduziu seu número de empregados em 2%, sendo que no segmento de fabricação de automóveis, motocicletas, caminhões e ônibus, a redução foi de 5.7%;
- Enquanto a remuneração média permaneceu estável, a indústria da transformação, que paga um dos maiores salários, apresentou diminuição de 2.5% (em termos reais);

Confirmada a tendência de encolhimento do emprego formal, e de resultados negativos no setor industrial, certamente os indicadores de desigualdade e de distribuição de renda da Região Metropolitana de São Paulo serão impactados, uma vez que a indústria, em poucos anos, poderá perder em número de ocupados para o comércio e o setor de serviços. Em linhas gerais, a RMSP está em vias de perder aquilo que a fez ser diferente, isto é, o emprego de melhor qualidade, em setores que garantem melhor remuneração, maior segurança no emprego e garantias avançadas conquistadas pelo movimento sindical da região.

Referências bibliográficas

- ARAÚJO, M. Fátima (1992), “Uma nova centralidade da Região Metropolitana de São Paulo”, *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, Fundação SEADE, 6(3): 55-59.
- BALTAR, P. E. Andrade (2003), “Estrutura econômica e emprego urbano na década de 90”, in M. W. Proni e W. Henrique (orgs.), *Trabalho mercado e sociedade: o Brasil nos anos 90*, São Paulo/Campinas, UNESP/Instituto de Economia da UNICAMP: 107-152.
- _____ e J. D. Krein (2013), “A retomada do desenvolvimento e a regulação do mercado do trabalho no Brasil”, *Cadernos CRH*, vol. 26, núm. 68, Salvador, mai/ago: 273-292.
- BOGUS, Lucia M. M. e L. T. Montali (1994), “A reestruturação metropolitana de São Paulo”, *Revista Margem*, São Paulo, EDUC/Faculdade de Ciências Sociais da PUC-São Paulo, vol. 03: 125-144.
- _____ e Suzana Pasternak (2009), *Como anda São Paulo*, Rio de Janeiro, Letra Capital Editora/Observatório das Metrôpoles, especialmente Introdução: 1-9.
- _____ e Rafael S. Serrao (2011), “Transformações econômicas e tendências recentes no mercado de trabalho na Região Metropolitana de São Paulo”, in Eliane Hojaij Gouveia, Ronaldo Baltar e Teresinha Bernardo (orgs.), *Ciências sociais na atualidade: temáticas contemporâneas*, São Paulo, EDUC/CAPES, vol. 1: 127-157.
- CANO, Wilson e Ulisses C. Semeghini (1991), “Setor terciário no Brasil: algumas reflexões sobre o período 1970-1989”, *Anais do IV Encontro Nacional da ANPUR*, Salvador, ANPUR: 361-374.
- CORDEIRO, Helena K. (1993), “A Cidade Mundial de São Paulo e o Complexo Corporativo do seu Centro Metropolitano”, in ANPUR, *Fim de século e globalização*, São Paulo, Hucitec/ANPUR.
- DEDECCA, C. S. e P. E. Baltar (1997), *Precariedade ocupacional e relações de trabalho no Brasil nos anos 90*, trabalho apresentado no XXI Congresso da Associação Latino-Americana de Sociologia, São Paulo.
- DIEESE (2001), *Mercado de trabalho no Brasil*. Disponível em: <http://www.dieese.org.br/esp/mercadodetrabalho.pdf>, consultado em 5 de julho de 2010.
- EMPLASA (1994), *A natureza recente da centralidade da Região Metropolitana de São Paulo*, São Paulo, EMPLASA, mimeo.

FUNDAÇÃO SEADE/DIEESE, *Pesquisa de emprego e desemprego*, São Paulo; disponível em: <http://www.seade.gov.br>.

_____, Mercado de trabalho – RMSP - 2013. PED – Região Metropolitana de São Paulo, São Paulo; disponível em: <http://www.seade.gov.br>.

_____, Mercado de trabalho – RMSP - 2014. PED – Região Metropolitana de São Paulo, São Paulo; disponível em: <http://www.seade.gov.br>.

MONTALI, Lilia (2009), “Os impactos da precarização do trabalho e do desemprego sobre as famílias”, in Lúcia M. M. Bógus e Suzana Pasternak (orgs.), *Como anda São Paulo*, Rio de Janeiro, Letra Capital Editora, Observatório das Metrôpoles.

PACHECO, Carlos A. (1992), “A terciarização dos 80: de tudo um pouco”, *São Paulo em perspectiva*, São Paulo, Fundação SEADE, 6(3):27-38.

PERES, C. L., M. Huertas Neto e R. S. Serrao (2009), *50 anos de luta dos trabalhadores por reajustes salariais*, trabalho apresentado no XI Encontro Nacional da ABET, Campinas.

POCHMANN, M. (2014), “Brasil: segunda grande transformação no trabalho? São Paulo”, *Estudos Avançados*, 28(81):23-38.

_____, (1998), *Inserção ocupacional e o emprego dos jovens*, Coleção ABET-Mercado de trabalho, vol. 6, São Paulo, ABET.

Notas

[*] Socióloga, Professora Titular do Departamento de Sociologia da PUC-SP. Coordenadora do Observatório das Metrôpoles de São Paulo.<<

[**] Sociólogo, Técnico do DIEESE e pesquisador do Observatório das Metrópoles de São Paulo.<<

[***] Arquiteta, Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Vice coordenadora nacional do Observatório das Metr6poles.<<

VALLE DE MÉXICO

CAMBIOS DEMOGRÁFICOS, ECONÓMICOS Y TERRITORIALES EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO (1982-2010)¹

*Emilio Pradilla Cobos (coordinador)**

*Ricardo A. Pino Hidalgo***

*Felipe de J. Moreno Galván****

*Laura O. Díaz Flórez*****

*Celia Hernández Diego******

*Frida G. Nemeth Chapa******

*Carolina Santiago de la Cruz******

*Carolina Valderrama Ríos******

En las tres últimas décadas la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), ha experimentado profundos cambios en diversos aspectos de su estructura y funcionamiento, como resultado de la aplicación de las políticas económicas neoliberales, las prácticas de los actores sociales dominantes y las políticas urbanas de los gobiernos locales.

Sólo abordaremos aquí tres aspectos determinantes del proceso metropolitano: *a)* el cambio en la estructura económica caracterizado por la *desindustrialización* y la *terciarización informal*; *b)* las modificaciones en el patrón de movilidad de las personas, con creciente predominio del automóvil particular; y *c)* la modificación de la lógica de configuración territorial desde la centralidad única hacia la *red de corredores terciarios*. Un esbozo parcial del crecimiento demográfico y físico de la metrópoli servirá de marco de referencia para la ubicación y comprensión de estas transformaciones.

1. El crecimiento de la ZMVM

En 1940 la Ciudad de México, Distrito Federal (DF), tenía 1 757 550 habitantes y ocupaba 117.54 km²; en 1960 llegó a 4 870 876 habitantes y a una extensión de 271.98 km² (Álvarez, 2003: 5249), y el proceso de *metropolización* había avanzado al absorber los primeros municipios colindantes del Estado de México (Garza, 1987). En 2010 la metrópoli albergaba a 20 116 842 habitantes en una extensión de 7 854 km² (Conapo, 2007).

Es notorio el descenso, desigual en el tiempo y la intensidad, de la tasa de crecimiento anual de la población del DF y del total metropolitano desde la década 1970-1980, y en los municipios conurbados desde la de 1990-2000; pero no ha ocurrido lo mismo con la tasa de expansión física que supera ampliamente a la de la población.

Población de la Ciudad de México y la ZMVM

	1689*	1746*	1790*	1811**	1820**	1838**	1895***	1900***	1910***	1921***	1930***
Ciudad de México	50,000	100,000	129,000	168,846	179,830	205,430	474,860	541,516	720,753	906,063	1,229,576
	1940 [^]	1950 [^]	1960 [^]	1970 [^]	1980 [^]	1990 ^{^^}	2000 ^{^^}	2010 ^{^^^}			
DF	1,757,530	3,050,442	4,870,876	6,874,165	8,831,079	8,235,744	8,605,239	8,851,080			
Municipios Conurbados	199,969	289,943	590,799	2,220,307	4,064,528	7,328,051	9,791,438	11,265,762			
ZMVM	1,957,499	3,340,385	5,461,675	9,094,472	12,895,607	15,563,795	18,396,677	20,116,842			

Fuentes: *Sonia Lombardo, "Atlas de la Ciudad de México", COLMEX, 1987

** Márquez Morfín Lourdes, "La Desigualdad ante la muerte en la Ciudad de México", Siglo XXI, 1994

[^]INEGI, "Censo General de Población y Vivienda" DF y Edomex, INEGI, 1940-1990

^{^^}CONAPO, "Delimitación de las zonas metropolitanas de México", CONAPO, 2005

^{^^^}INEGI, "Censo General de Población y Vivienda 2010"

Tasa de crecimiento de la Ciudad de México y la ZMVM

	1689-1746	1746-1790	1790-1811	1811-1820	1820-1838	1838-1895	1895-1900	1900-1910	1910-1921	1921-1930
Ciudad de México	1.22	0.58	1.93	0.7	0.74	1.48	2.66	2.9	2.1	3.45
	1930-1940	1940-1950	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2010		
DF	-	5.67	4.79	3.50	2.54	-0.70	0.44	0.28		
Municipios conurbados	-	3.79	7.38	14.16	6.23	5.60	2.94	1.41		
ZMVM	4.75*	5.49	5.04	5.23	3.55	1.69	1.69	0.90		

Fuente: Elaboración propia con base a los datos del cuadro "Población de la Ciudad de México y la ZMVM"

*Nota: Esta tasa de crecimiento corresponde al cambio de Ciudad de México a ZMVM

La Región Centro del país, donde se asienta la Ciudad Región del Centro,² sigue siendo el polo demográfico regional dominante de México. En el periodo analizado la región ha albergado a poco más de un tercio de la población nacional. A su interior el DF y el estado de Hidalgo disminuyeron su participación en el total nacional, mientras que los demás estados la incrementaron. El DF, cuya

participación disminuyó, y el Estado de México, donde aumentó, son los extremos del abanico; sobre ellos se asienta la ZMVM. Los factores de esta tendencia desigual han sido el acelerado crecimiento de los municipios conurbados en la metrópoli y el casi nulo de la Ciudad de México, expulsora de población hacia la periferia mexiquense (Fideicomiso, 2000^a, C. I). Las delegaciones centrales del DF y los primeros municipios conurbados del Estado de México han actuado en el periodo 1980-2010 como expulsores de población, y los periféricos como receptores.

El crecimiento físico de la ciudad ha seguido un patrón extensivo con ciclos sucesivos de *expansión-consolidación-expansión* (Duhau, en Pradilla, 2011: 269), dando como resultado una ciudad extensa, porosa, de poca altura y baja densidad, sobre todo en los municipios mexiquenses conurbados al DF. En particular, la década 2000-2010 se caracterizó por una expansión física muy intensa determinada fundamentalmente por una política nacional de vivienda en la que confluyen el Estado y el capital inmobiliario-financiero mediante la construcción de megaconjuntos periféricos dispersos de vivienda de interés social, sobre todo en los municipios conurbados del norte y el oriente de la metrópoli.

Superficie ocupada en la ZMVM 1980-2010

ZMVM	Nueva sup. ocupada (ha)	Sup. total ocupada (ha)	Población
1980	–	60 975 93	12 895 607
1990	12 777 55	73 753 48	16 266 602
2000	41 427 13	115 180 61	19 126 982
2010	106 177 08	221 357 69	20 791 292

Fuente: Elaboración propia con base en información de INEGI (2010) y Conapo (2005).

2. La economía mexicana y la metropolitana

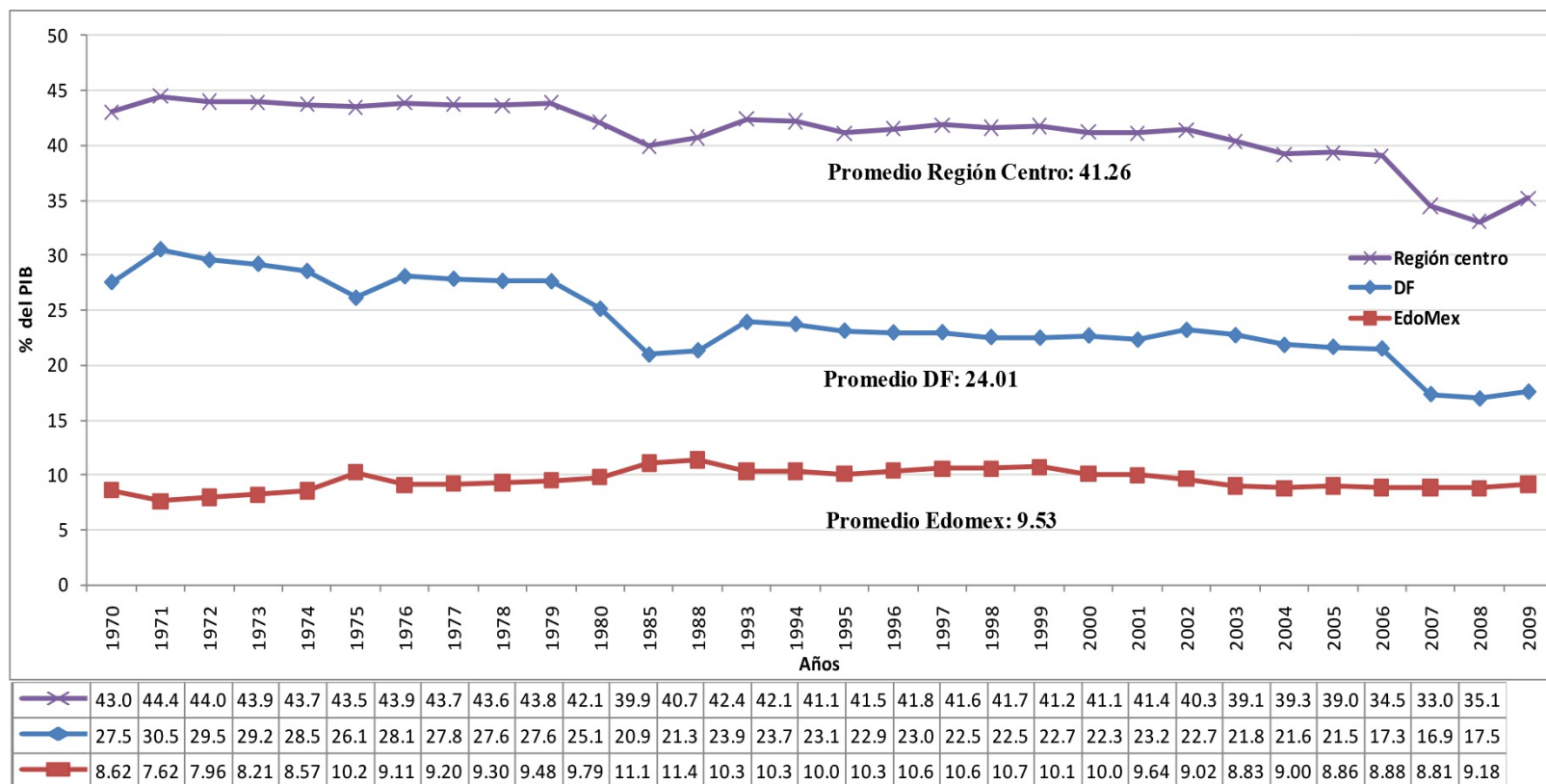
En la década de 1970 el agotamiento de la *onda larga expansiva* del capitalismo mundial, evidenciado por la crisis de los energéticos en 1973 y el desplome del conjunto de las economías, la mexicana incluida, llevó en 1982 a la aplicación generalizada de políticas neoliberales. El gran capital puso entonces en marcha la relocalización e integración trasnacional de la producción, su modernización y flexibilización, la liberación de los flujos internacionales de mercancías y capitales, y la privatización del sector paraestatal como parte del “adelgazamiento” del Estado.

En tres décadas de aplicación de estas políticas neoliberales la economía mexicana y la metropolitana han sufrido profundos cambios. De haber sido el motor de la acumulación de capital en el país durante la *industrialización por sustitución de importaciones* (1940-1980), la ZMVM pasó a ser un “peso muerto” para el crecimiento económico.

2.1. La pérdida de dinamismo económico

La Región Centro ha tenido una alta participación en el producto interno bruto nacional (PIBN), superior a su peso poblacional aunque decreciente: 44 en 1971 y 35.1% en 2008 (-8.9%). En ese periodo la participación del DF en el PIBN disminuyó 13.0%, de 30.5% a 17.5%; y la del Estado de México³ creció 1.56%, de 7.62% a 9.18%. La tendencia decreciente de la participación del DF en el PIBN se ha mantenido porque desde 1975 ha tenido tasas de crecimiento del PIB inferiores a la media nacional y a la del Estado de México, exceptuando los años 1993, 2000 y 2002.

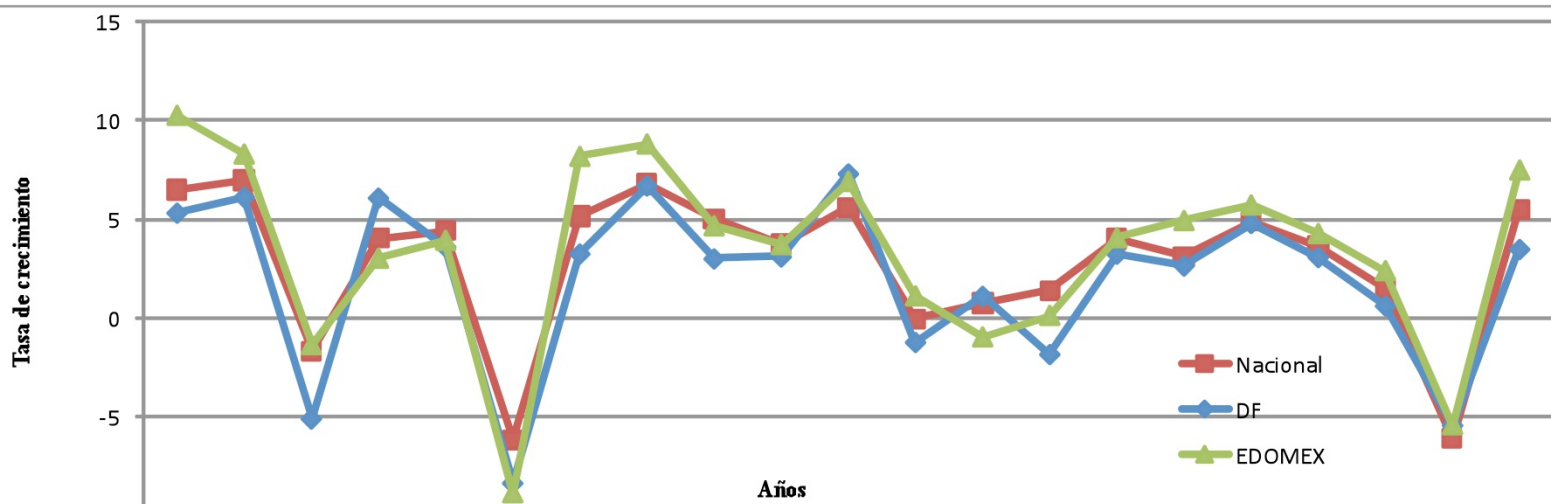
Participación del DF, Edo. de México y Región Centro en el PIB nacional (%)



Fuente: INEGI, Banco de Información Económica (BIE), *producto interno bruto por entidad federativa. Participación porcentual de los estados en las actividades económicas del periodo 1970-2010*, INEGI; *Sistema de cuentas nacionales (SCNM). Un modelo de desagregación geográfica: Estimación del PIB por entidad federativa, 1970-1988*.

Nota: La Región Centro comprende las entidades del DF, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala.

Evolución anual de la tasa de crecimiento del PIB Nacional, DF y Estado de México (1970-2010)



	1975	1980	1985	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nacional	6.49	6.96	-1.66	4.04	4.42	-6.17	5.15	6.78	5.02	3.75	5.59	-0.03	0.77	1.39	4	3.13	4.91	3.63	1.5	-6.08	5.5
DF	5.34	6.14	-5.1	6.1	3.63	-8.36	3.27	6.72	3.02	3.12	7.33	-1.22	1.12	-1.83	3.26	2.66	4.82	3.09	0.63	-5.43	3.5
EDOMEX	10.27	8.31	-1.35	3.03	3.94	-8.86	8.19	8.82	4.67	3.72	6.92	1.12	-0.96	0.13	4.07	4.94	5.73	4.28	2.4	-5.41	7.5

Fuente: Elaborado con base en datos del Banco de Información Económica (BIE), *PIB por entidad federativa*. *Cifras anuales del periodo 1970-2006*, INEGI.

Esto ha ocurrido en el contexto del largo periodo de estancamiento económico del país iniciado en 1982 y marcado por las recesiones de 1982-1983, 1986, 1995, 2001 y 2008-2009. La pérdida de dinamismo económico de la ZMVM se explica, además, por la crisis del campo intrarregional y por los procesos de desindustrialización y terciarización *informal*.

2.2. Industrialización y desindustrialización de la ZMVM

La *industrialización sustitutiva de importaciones* fue intensa en México hasta 1980: el PIB de la industria manufacturera (PIBIM) creció a un promedio anual de 5.0% en los años treinta; 7.1% en los cuarenta; 7.3% en los cincuenta; 8.9% en los sesenta; y 6.42% en los setenta (Garza, 1985: 141). La región central se mantuvo como la mayor concentración industrial del país, pero comenzó a mostrar una tendencia decreciente al bajar de 56.4% del total en 1980 a 37.6% en 2009 (-18.80%). El DF fue protagónico en la industrialización: en 1970 generaba 32.20% del PIBIM nacional, pero descendió a 29.46% en 1980 y a 10.86% en 2009 (-21.34%). La pérdida de peso industrial fue más moderada en el Estado de México, que incluye los municipios conurbados, bajó de 17.51% en 1970 a 14.07% en 2009 (-3.44%).

Participación del DF, Estado de Mex. y Región Centro en el PIB de la industria manufacturera nacional



Fuente: Elaborado con base en el Banco de Información Económica (BIE), Producto Interno Bruto por entidad federativa. INEGI.

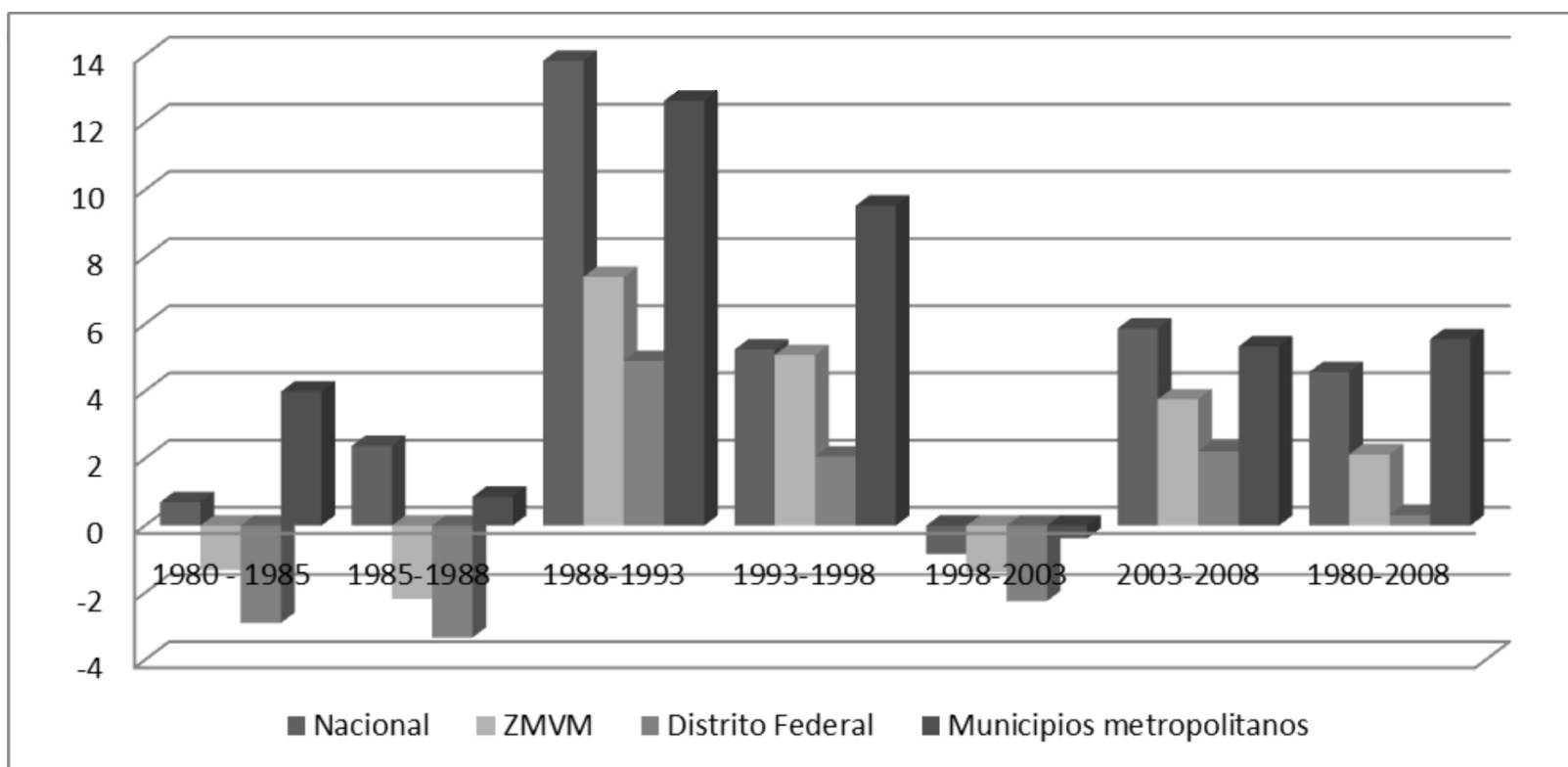
Entre 1980 y 2009 las tasas de crecimiento de la industria manufacturera del DF y el Estado de México (incluyendo los municipios) fueron negativas en mayor grado que la nacional.

Al seguir la secuencia de los censos económicos nacionales realizados por INEGI de 1980 a 2008⁴ encontramos dinámicas diferenciadas entre el DF, los municipios conurbados y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México,⁵ así como para las diversas variables de análisis. Es notoria la contracción absoluta en las variables clave de la industria manufacturera: *valor agregado censal bruto*, *personal ocupado* —con excepción de los municipios conurbados—, *remuneraciones totales al personal ocupado* y *formación bruta de capital fijo*. Sólo hubo crecimiento en los tres ámbitos en el *número de establecimientos*, mostrando el pequeño tamaño de los establecimientos nuevos, y en *activos fijos* acumulados, reflejando el crecimiento del número de establecimientos y la acumulación

de capital en las grandes empresas del sector. Estos hechos negativos serían aún más notorios si tuviéramos en cuenta la profunda recesión de 2009, no incluida en estos datos. Podemos, por lo tanto, hablar de *desindustrialización absoluta y relativa* de la Zona Metropolitana y sus componentes: DF y municipios conurbados del Estado de México (Pradilla y Márquez, 2004; Márquez y Pradilla, 2008). Veamos en detalle la evolución de las distintas variables:

2.2.1. Número de establecimientos industriales

Tasas de crecimiento del número de establecimientos de la industria manufacturera, 1980-2008



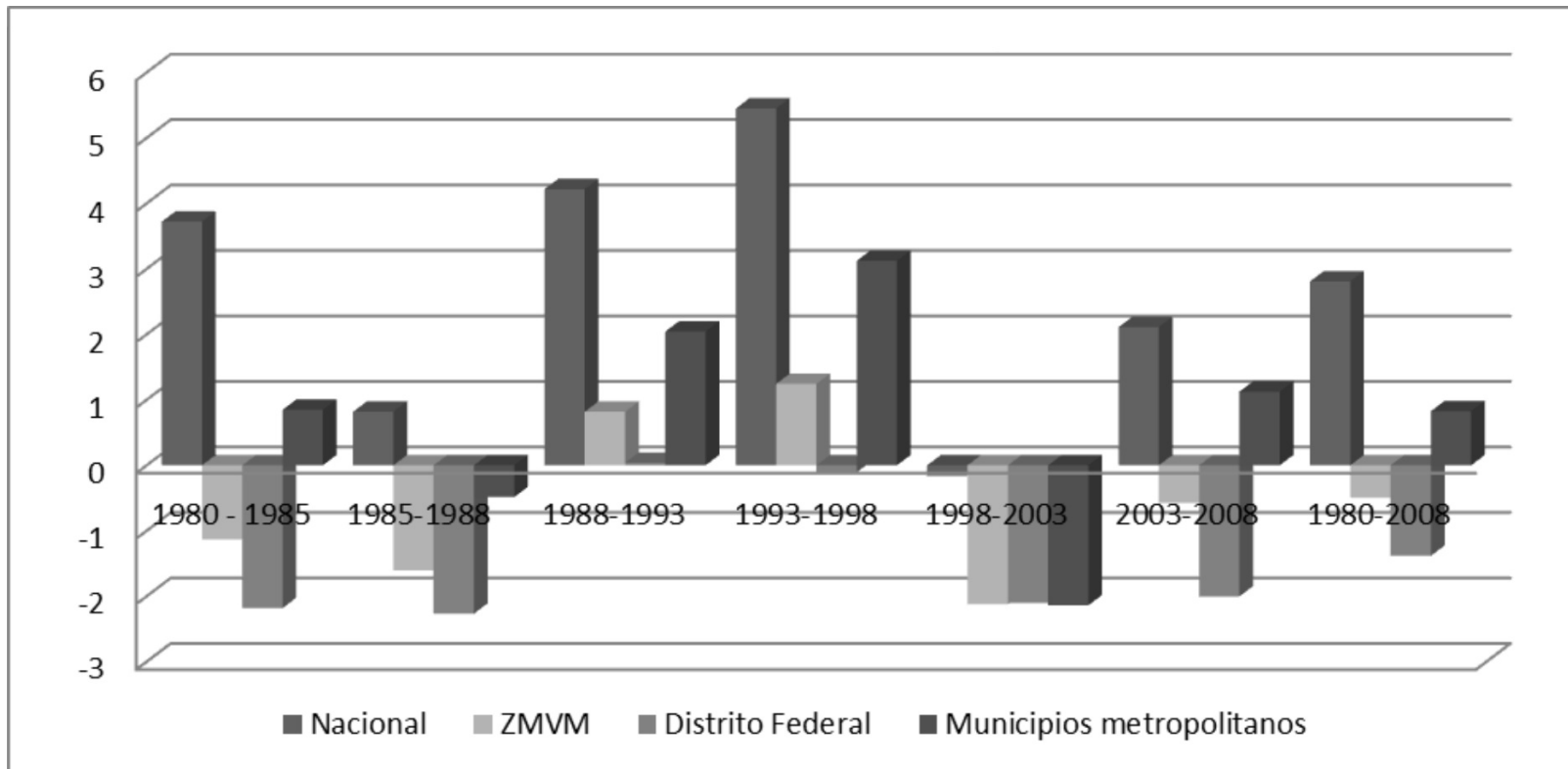
Mientras el DF presentó entre 1980 y 2008 una relativa estabilidad del número de establecimientos industriales, a pesar de las caídas de 1980-1988 y 1998-2003, con muy bajo crecimiento, los municipios conurbados mostraron un aumento muy significativo de los mismos; el resultado fue una tasa anual promedio para el periodo 1980-2008 de 2.12% para la ZMCM.

Si tenemos en cuenta la reducción del número total de trabajadores, los procesos de concentración monopólica de las empresas y, sobre todo, la caída del valor agregado total, podemos deducir que el crecimiento diferenciado del número de establecimientos en los tres ámbitos se debe principalmente al surgimiento de pequeños establecimientos o “changarros”. El ritmo diferente de crecimiento entre el DF y los municipios conurbados podría explicarse tanto por las condiciones restrictivas a su implantación, imperantes en el primero —sobre todo para grandes empresas— como por la migración de empresas de todos los tamaños del primero a los segundos, en busca de menores costos de operación.

Los periodos de intenso crecimiento del número de establecimientos en todos los ámbitos son 1988-1998 y 2003-2008, años de recuperación de recesiones económicas anteriores. Por otro lado, en el DF se observa una disminución notoria entre 1980 y 1988, y en todos los ámbitos entre 1998 y 2003, siendo los dos periodos de naturaleza recesiva.

2.2.2. Personal ocupado en la industria

Tasas de crecimiento del personal ocupado en la industria manufacturera, 1980-2008



En el periodo 1980-2008 la disminución del personal ocupado en la industria del DF fue muy significativa, compensada sólo en parte por un crecimiento bajo en los municipios conurbados, dando como resultado una caída menor en la ZMCM. En el DF la pérdida de empleos fue casi constante, haciéndose más aguda entre 1980 y 1998, fase recesiva, y desde 1998 hasta la fecha, delineando una tendencia muy negativa para el futuro.

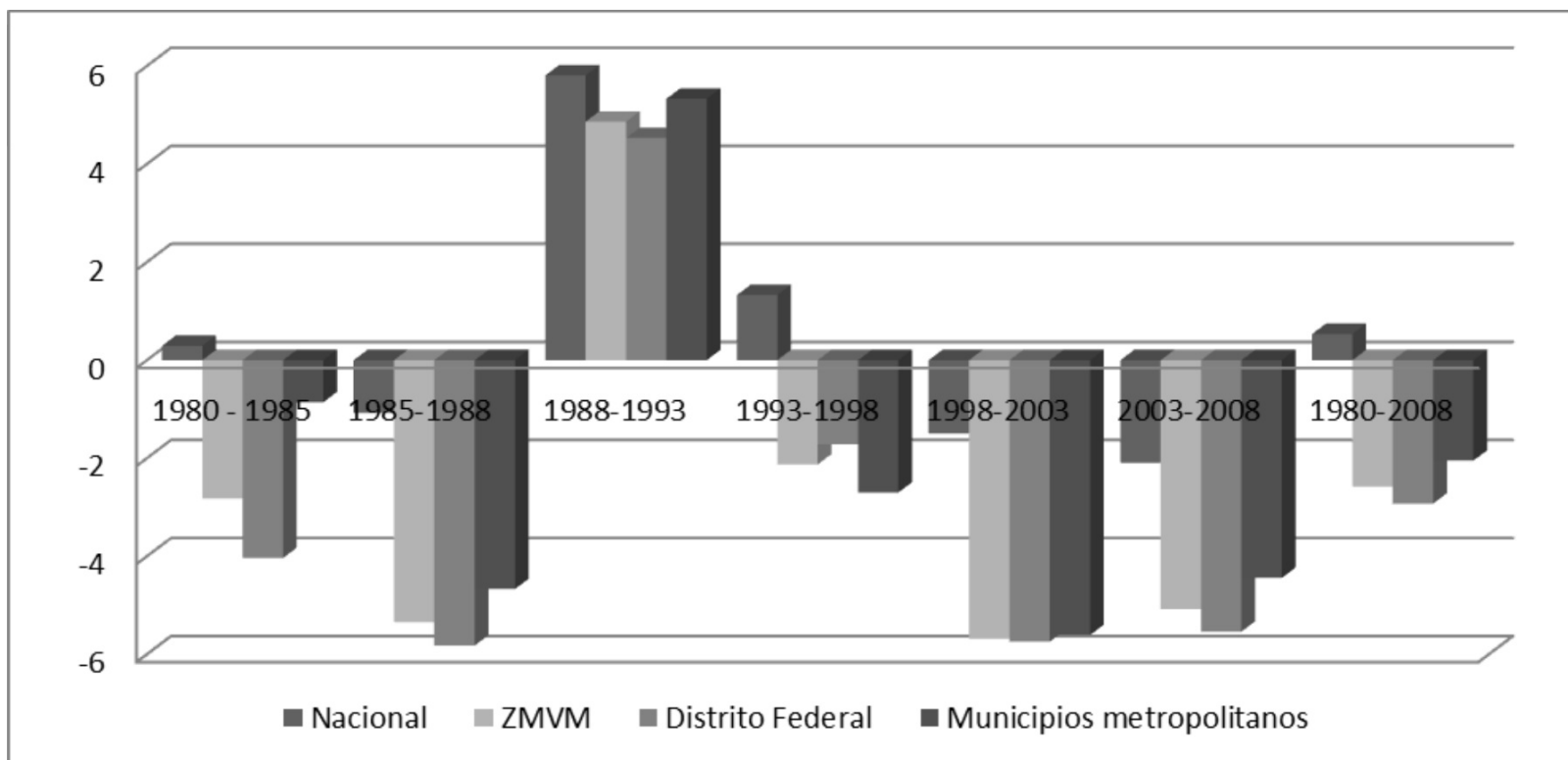
Los factores fundamentales de la contracción del empleo corresponden a la modernización de los procesos productivos, al aumento de la productividad del trabajo, la desaparición de grandes empresas o su relocalización fuera de la metrópoli, y la reducción de la producción. Esta evolución negativa es uno de los costos más importantes de la desindustrialización y nos ayudará a explicar más adelante el hecho de que el DF presente tasas de desempleo mayores que el país en su conjunto, entre otras realidades sociales negativas de la metrópoli.

Puesto que el trabajador tiene una localización territorial específica, la de su vivienda, por la que tuvo que esforzarse durante décadas, la pérdida definitiva de empleo en el DF o su migración parcial

hacia los municipios conurbados, implican desempleo y asumir impactos negativos por la necesidad de movilidad física y mayores costos en tiempo y dinero.

2.2.3. Remuneraciones al personal empleado

Tasas de crecimiento de las remuneraciones en la industria manufacturera, 1980-2008

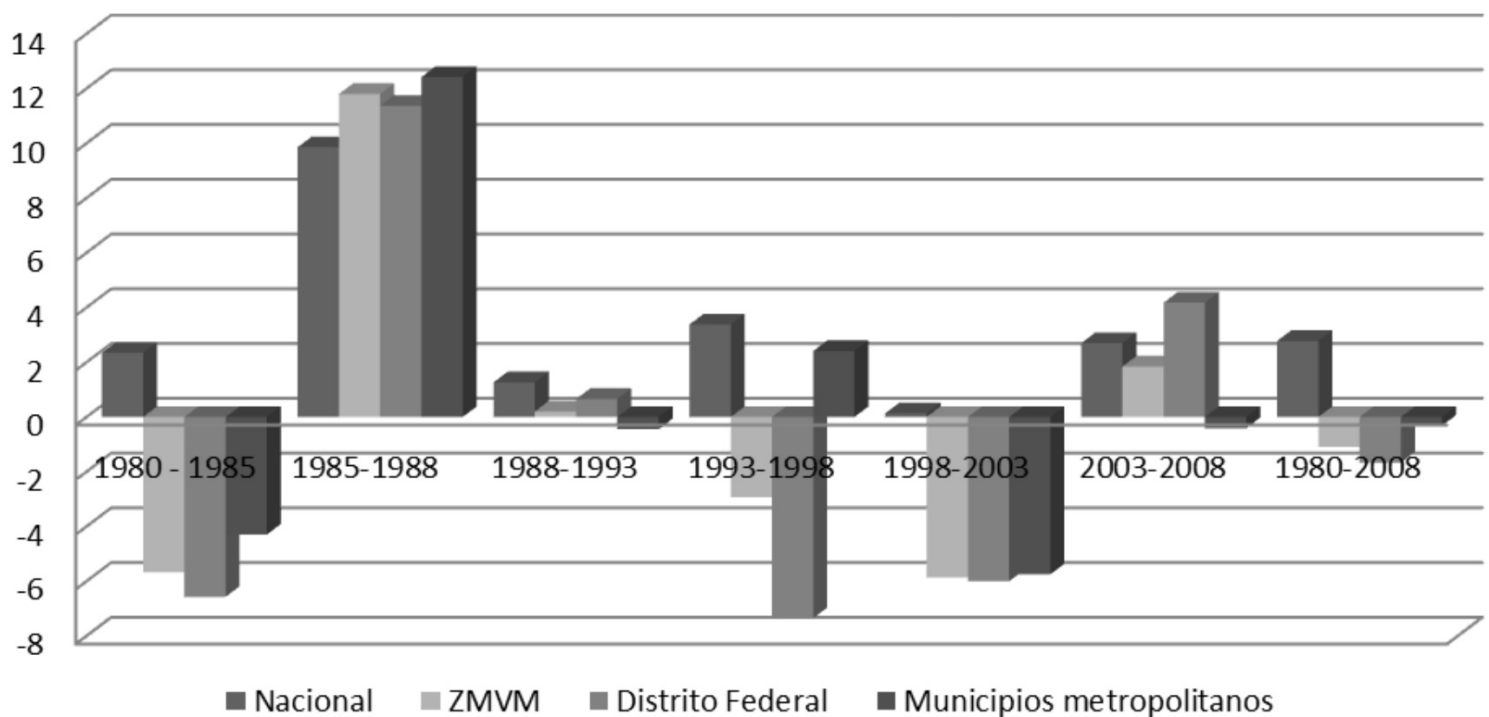


En el largo periodo 1980-2008 la evolución del monto total de las remuneraciones a los trabajadores industriales en los tres ámbitos territoriales fue negativa. Es más notoria esta caída de la masa salarial en los municipios conurbados, pues se registró un crecimiento del número de trabajadores, lo que indica una pérdida muy importante del salario real individual. La única excepción a la tendencia ocurrió en el periodo 1988-1993, cuando se registró una ligera recuperación de la masa salarial.

Las tasas de disminución de la masa salarial son mayores que las de la pérdida de empleos, lo cual indica también una caída de los salarios individuales. En el país el crecimiento de la masa salarial fue notoriamente menor que el de los empleos, mostrando la misma reducción del salario individual. Esta evolución negativa generalizada de la masa salarial y los salarios reales —a precios constantes— de los trabajadores industriales, ha sido uno de los resultados más negativos de la aplicación en México de la política salarial restrictiva del patrón neoliberal de acumulación de capital, cuyos efectos pueden observarse en la situación social prevaleciente.

2.2.4. Valor agregado censal bruto industrial

Tasas de crecimiento del VACB en la industria manufacturera, 1980-2008



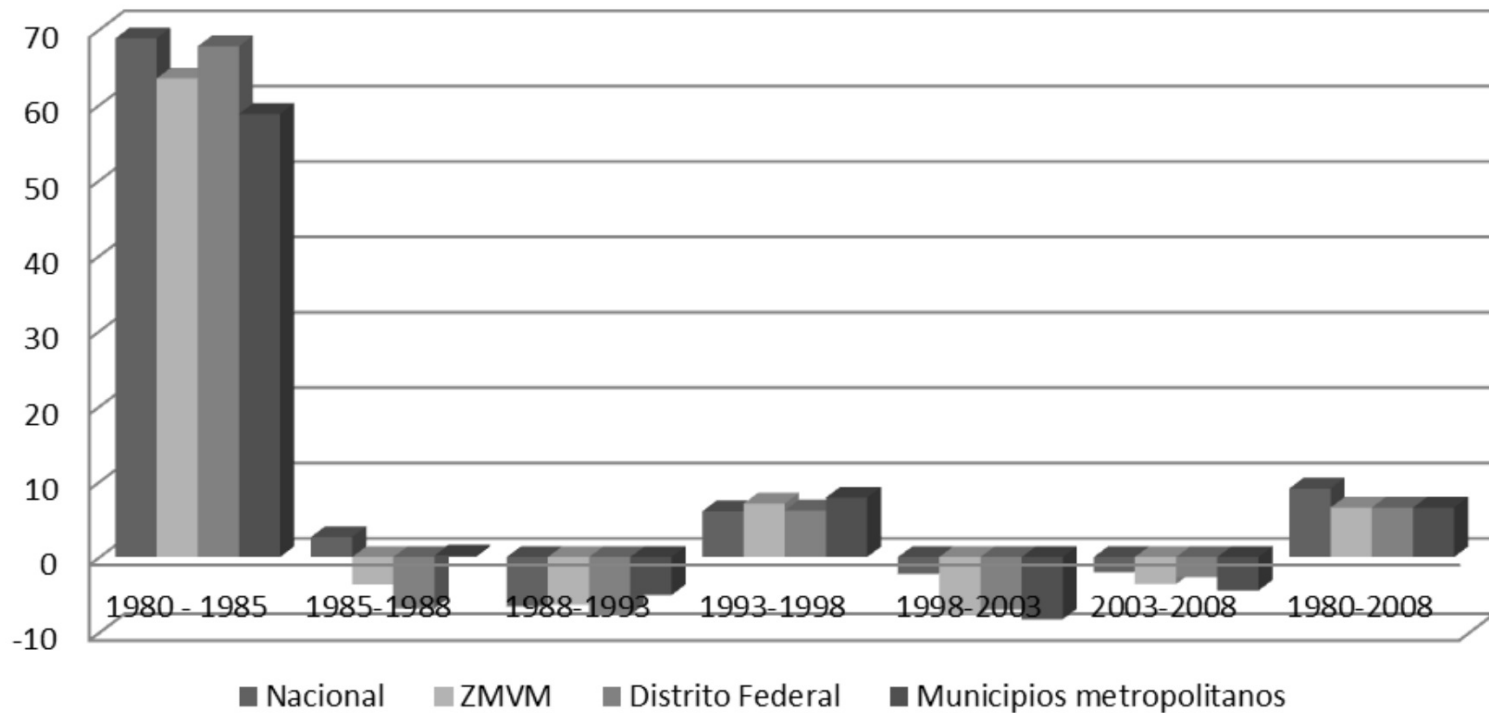
La evolución del valor agregado censal bruto (VACB) industrial es la variable clave para establecer si ha habido industrialización o *desindustrialización* en un ámbito territorial específico (Márquez y Pradilla, 2008) pues indica el curso negativo o positivo de la producción. En el periodo 1980-2008 observamos una tasa negativa de crecimiento anual promedio del valor agregado en los tres ámbitos, más acentuada en el DF, lo cual sustenta nuestra afirmación de la desindustrialización en curso en la metrópoli, que la habría llevado a perder más de un tercio de su producción en términos de valor; esta pérdida es cercana a 46% para el DF.

Estas cifras podrían ser aún más negativas si tuviéramos información comparable sobre los efectos de la profunda recesión de 2009, que le costó al país una pérdida en el PIBIM de 6.08%, y al DF y al Estado de México de -5.43 y -5.41%, respectivamente.

Es evidente que la desindustrialización fue mucho mayor en el DF, que tiende a convertirse así en un ámbito político-administrativo esencialmente terciario, de comercio y servicios, a costa de una pérdida muy notoria de su productividad y dinamismo económico.

2.2.5. Activos fijos acumulados

Tasas de crecimiento de los activos fijos de la industria manufacturera, 1980-2008

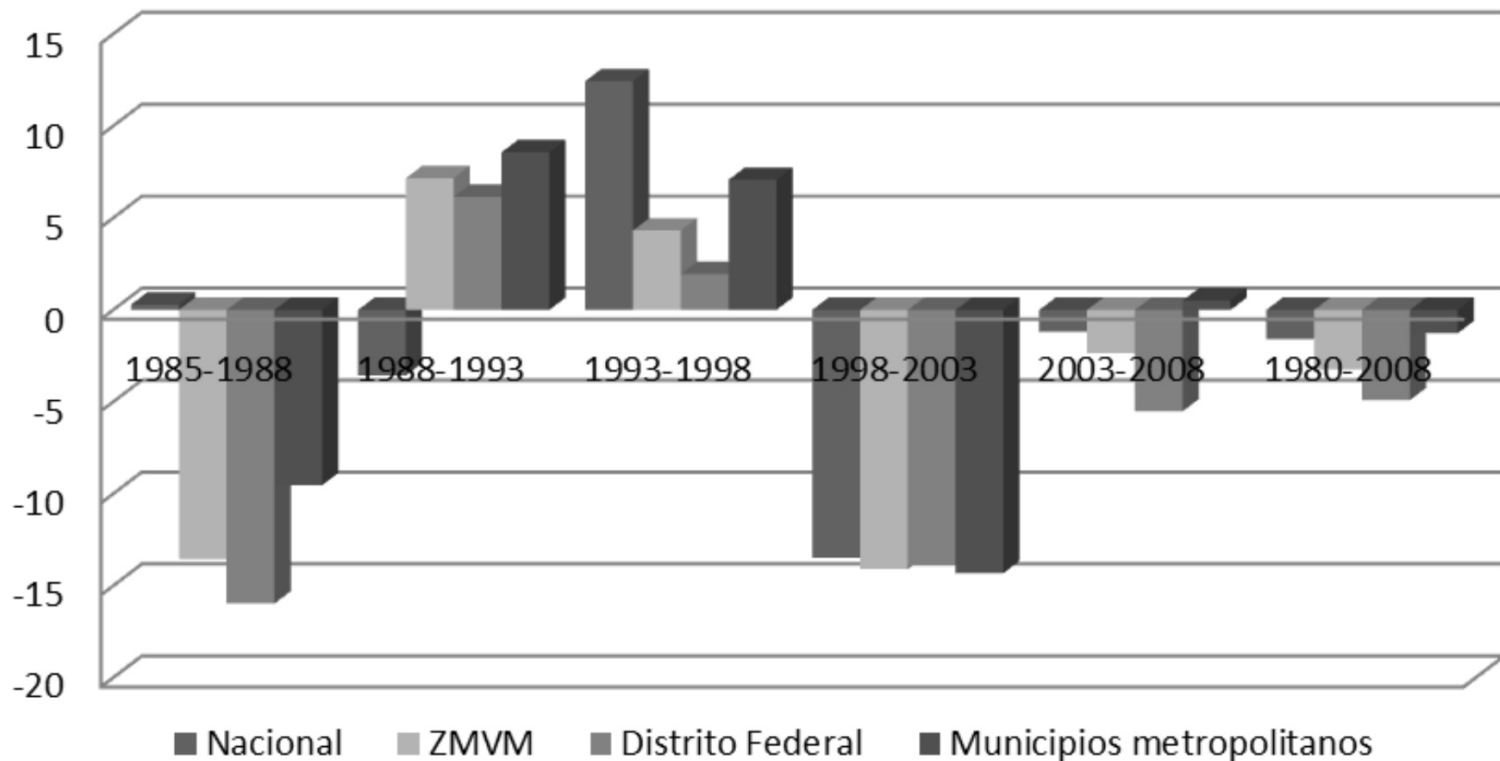


En términos de activos fijos acumulados (capital fijo), las tasas anuales de crecimiento promedio fueron positivas y muy similares en los tres ámbitos en el periodo largo,⁶ básicamente gracias a la intensa acumulación ocurrida entre 1980 y 1985 como parte de la modernización poscrisis de la industria. Sin embargo, observamos que entre 1998 y 2008 fueron negativas en los tres ámbitos, lo cual nos lleva a suponer una descapitalización crónica de la industria en el presente y en el futuro, que sería más fuerte si contáramos con información comparable para la recesión de 2009 y los dos años siguientes.

Éste es otro indicativo muy importante de la desindustrialización, pues nos muestra una dinámica de desinversión y desacumulación de capital en el sector más dinámico de la economía en general.

2.2.6. Formación bruta de capital fijo

Tasas de crecimiento FBCF de la industria manufacturera 1980-2008



Las tasas de formación bruta de capital fijo anual fueron también negativas en los tres ámbitos para el periodo largo y para los 10 últimos años, confirmando y explicando la tendencia negativa de la variable de acumulación de capital industrial anteriormente analizada.

2.2.7. La desindustrialización relativa

Esta *desindustrialización absoluta* de la metrópoli, como es lógico, se expresó en una *desindustrialización relativa* o pérdida del peso relativo de la industria en el PIB local, la cual podemos confirmar estadísticamente para el DF, pero no para los municipios conurbados por carecer de la información adecuada para ello: entre 1970 y 2009 la participación de la industria manufacturera en el PIB total del DF cayó -17.52%, al pasar de 27.08 a 10.56% (véase cuadro). La pérdida de empresas y empleos industriales en la ciudad se inició con la recesión de 1982, con recuperaciones y caídas según los ciclos económicos. Esta pérdida continuó en 2010 y 2011 como efecto de las tasas negativas de crecimiento de la industria capitalina antes señaladas.

Debe señalarse también que el sector de la construcción, de carácter productivo y asumido por los gobernantes de la ciudad como alternativa a la declinante industria en la inversión y la generación de empleo, muestra fluctuaciones entre 5.40% del PIB del DF en 1994 y 3.80% en 2009. Dada la baja participación relativa del sector en el PIB local, no reemplaza efectivamente la pérdida registrada en el sector de la industria en términos de producción, aunque es generadora de empleo, pero temporal, poco calificado, mal remunerado y sin prestaciones sociales.

Los factores determinantes de la desindustrialización de la metrópoli son múltiples y se combinan complejamente. La industria metropolitana se creó para atender al mercado interno nacional, pero perdió dinamismo desde los años ochenta a causa de las recesiones de la economía acompañadas de altas tasas de inflación, el desempleo masivo y la reducción del salario real a menos de un tercio de su valor real en 1976, el empobrecimiento generalizado y la competencia desigual con los productos importados libremente desde 1986, y sobre todo desde 1994, con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y otros acuerdos de libre comercio.

Evolución de la participación sectorial en la estructura económica del DF 1970-2009

	1970	1975	1980	1985	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
G.D. 1 Agropecuaria, silvicultura y pesca	0.27	0.32	0.24	0.22	0.14	0.01	0.15	0.14	0.15	0.13	0.12
D.D. 2 Minería	0.32	0.37	0.68	0.26	0.12	0.13	0.11	0.10	0.08	0.07	0.06
G.D. 3 Industria manufacturera	27.08	26.11	26.45	26.88	16.70	16.33	16.42	16.72	17.47	18.08	18.06
G.D. 4 Construcción	4.64	4.24	5.38	4.69	5.39	5.40	4.23	4.11	4.35	3.78	3.78
G.D.5 Electricidad, gas y agua	0.75	0.63	0.57	0.55	0.53	0.51	0.54	0.51	0.49	0.47	0.51
G.D. 6 Comercio, restaurantes y hoteles	30.63	28.06	25.17	23.91	22.52	22.92	20.59	20.97	22.00	22.00	21.72
G.D. 7 Transporte, almacenaje y comunicaciones	5.62	6.93	7.80	8.04	10.40	10.68	10.85	11.28	11.56	11.96	12.65
G.D.8 Serv. Financieros, seguros actividades inmobiliarias y de alquiler	10.11	9.16	8.21	10.43	17.71	18.57	19.85	19.15	19.17	19.18	19.33
G.D. 9 Serv. Comunales, sociales y personales	20.58	24.16	25.48	25.03	32.50	32.00	33.80	33.15	31.73	31.30	30.99
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
G.D. 1 Agropecuaria, silvicultura y pesca	0.12	0.13	0.12	0.09	0.07	0.08	0.07	0.07	0.07	0.08	
D.D. 2 Minería	0.06	0.15	0.15	0.01	0.01	0.00	0.01	0.01	0.00	0.01	
G.D. 3 Industria manufacturera	18.01	17.02	16.90	11.13	10.98	11.15	11.20	10.82	10.64	10.56	
G.D. 4 Construcción	4.17	4.79	5.30	3.62	3.80	3.67	4.07	4.26	3.82	3.80	
G.D.5 Electricidad, gas y agua	0.48	0.49	0.45	0.54	0.52	0.51	0.54	0.53	0.49	0.57	
G.D. 6 Comercio, restaurantes y hoteles	22.25	21.44	20.83	17.25	17.88	17.94	18.13	18.11	18.24	16.36	
G.D. 7 Transporte, almacenaje y comunicaciones	12.65	13.29	13.25	9.33	9.41	9.28	9.25	9.12	9.00	9.08	
G.D.8 Serv. Financieros, seguros actividades inmobiliarias y de alquiler	19.90	21.49	23.00	8.74	9.71	11.09	12.27	13.27	14.23	13.91	
G.D. 9 Serv. Comunales, sociales y personales	29.96	29.63	29.29	49.29	47.62	46.27	44.46	43.81	43.49	45.62	

Nota: Los datos de 2003 en adelante están con base 2003. Después del 2003 los serv. comunales, sociales y personales se desagregaron en los sectores 61: servicios educativos, 62: servicios de salud y asistencia social, 71: servicios de esparcimientos culturales y deportivos, 72: servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas, 81 otros servicios excepto actividades del gobierno y 93: actividades del gobierno.

Fuente: Elaborado con base en Banco de Información Económica (BIE), PIB por entidad federativa. Cifras anuales del periodo 1970-2006. INEGI

En la crisis de larga duración la mayor parte de la industria metropolitana, sobre todo la micro y pequeña, careció de tiempo, capital disponible y acceso al crédito para reconvertirse e insertarse en la economía abierta. Actualmente sólo un pequeño número de grandes empresas industriales, básicamente transnacionales, participa en la economía exportadora. La desregulación industrial y la apertura de la importación de maquinaria, equipo e insumos industriales llevaron a sustituir a los proveedores nacionales por extranjeros, a romper los encadenamientos productivos, a fragmentar el sector industrial y aislar muchas unidades productivas, perdiéndose sus efectos multiplicadores sobre la industria local. La sustitución de proveedores nacionales por internacionales en las compras del sector público amplificó la desintegración.

El auge de la *maquila de exportación* en la frontera con los Estados Unidos desde mediados de la década de los setenta, actualmente en entredicho,⁷ la apertura comercial externa y el TLCAN,

llevaron a que las nuevas inversiones transnacionales en la industria no se localizaran en la ZMVM. Grandes empresas como las automotrices se desplazaron hacia otras ciudades de la Región Centro (Querétaro, Guanajuato) y el centro-norte y norte del país (Aguascalientes, Saltillo, Hermosillo, Chihuahua, etc.) para apropiarse las *ventajas de localización* en relación con el mercado norteamericano.⁸

Las *deseconomías de aglomeración*, que contrarrestaron a las *ventajas comparativas* de la metrópoli y llevaron a la salida de empresas de la trama urbana, han sido: *a)* el alto costo del suelo por el que la industria compite con usos más rentables, como el comercial y de oficinas en expansión desde los años ochenta; *b)* mayores salarios en relación con otras ciudades y regiones; *c)* un mayor índice de sindicalización de los trabajadores; *d)* escasez de agua en el Valle de México; *e)* el alto costo-tiempo de transporte de materias primas y mercancías por saturación vial en los entronques regionales y en la metrópoli; y *f)* la imposición de normas ambientales más estrictas a la industria y al transporte en la ZMVM para enfrentar el alto grado de contaminación.

Enmarcados en 24 años de ausencia de una política federal de desarrollo industrial, dejada en manos del *libre mercado*, otros factores han sido: *a)* la política desindustrializadora aplicada en la metrópoli desde los años setenta para la *desconcentración económica*, y a inicios de los noventa cuando subieron los índices de contaminación atmosférica por la motorización; y *b)* la aceptación de la *vocación terciaria* de la capital por diferentes gobiernos locales.

Ante la creciente dependencia tecnológica externa y el escaso impulso a la investigación y al desarrollo, la industria de la ZMVM, sobre todo la pequeña y mediana, no ha aprovechado la *ventaja comparativa* de que en la metrópoli se concentre una porción mayoritaria de los centros universitarios de investigación, ni ha desarrollado formas territoriales de cooperación con ellos.

Entre los efectos territoriales más importantes de la desindustrialización destacan los siguientes: *a)* el deterioro infraestructural y físico, el estancamiento tecnológico y el cambio de uso de antiguas zonas industriales dotadas de infraestructura energética y de transporte; *b)* la demolición o sustitución de muchas fábricas por centros comerciales, oficinas o viviendas, mientras que otras permanecen abandonadas o fueron convertidas en bodegas; *c)* la proliferación de terrenos baldíos en las zonas fabriles no consolidadas. Los nuevos establecimientos, en su mayoría pequeños y medianos, se dispersan en otros territorios de la ciudad sin equipamiento ni infraestructura, sin encadenamientos de proveeduría, sin economías de escala y aglomeración, ni externalidades (Fideicomiso, 2000^b). La infraestructura, las *economías de escala y aglomeración*, y las *externalidades* en las antiguas zonas industriales se perdieron o desaprovecharon, mientras las nuevas implantaciones carecen de ellas por su dispersión y fragmentación.

2.2.8. Los cambios en la ubicación territorial de la industria

Entre 1980 y 2008 el número de establecimientos industriales en la ZMCM casi se duplicó; en el DF esta cifra se mantuvo casi sin cambio, ubicándose la mayor parte del incremento en los municipios

conurbados. La variación más significativa ocurrió entre las entidades: mientras en 1980, 80.16% del total metropolitano de establecimientos industriales se ubicaba en el DF, en 2008 sólo fue 48.05% de ese total.

En el DF, en 1980, las delegaciones donde se ubicaba la mayoría de las industrias eran Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Benito Juárez, Iztapalapa y Xochimilco; 28 años después las industrias se dispersaron por todo el territorio capitalino, quedando sólo una concentración menor en Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero. Es muy significativa la disminución de la participación de las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez en el área central.

Los municipios conurbados que en 1980 concentraban más industrias eran Nezahualcóyotl, Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec; y en 2008, cuando se habían triplicado los establecimientos, las mayores concentraciones estaban en Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Valle de Chalco, observándose un alto grado de dispersión territorial. Ecatepec y Nezahualcóyotl habían ganado en participación relativa.

En este largo lapso de tiempo (1980-2008) se observaron procesos de abandono de las áreas centrales del DF, de una relativa periferización hacia los municipios conurbados, de dispersión territorial y de pérdida de economías de escala por la desconcentración de la industria.

Entre 1980 y 2008 el personal ocupado por la industria de la ZMCM disminuyó en más de un tercio, siendo más aguda la pérdida para el DF, donde la cifra cayó a menos de la mitad. En 1980 el personal ocupado por la industria metropolitana se concentraba en 73.38% en el DF, en particular en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Azcapotzalco, Benito Juárez e Iztapalapa, donde estaban las industrias más grandes en personal ocupado. El 28.82% restante se ubicaba en los municipios conurbados, en particular en Naucalpan, Tlalnepantla y Ecatepec, que mostraban una mayor concentración.

En 2008 permanecía en el DF 51.99% del personal industrial metropolitano ocupado, concentrado, en menor medida que antes, en Iztapalapa, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero e Iztacalco, con una dispersión notoria en el resto de la entidad. El restante 48.01% se encontraba en los municipios conurbados, con alto grado de dispersión y sólo una concentración relativa en Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan.

Es muy notoria la pérdida de más de la mitad de los empleos industriales localizados en 1980 en el DF, una parte mínima de los cuales emigró hacia los municipios conurbados, perdiéndose el resto para los habitantes de la metrópoli. Las delegaciones que más peso relativo y número de empleos perdieron fueron las centrales: Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez. Estos hechos son una de las explicaciones de las altas tasas de desempleo registradas en el DF a lo largo del periodo.

La diferencia entre la proporción de establecimientos y el personal ocupado indica que las industrias de mayor dimensión en términos de empleo generado se mantienen en el DF, mientras los municipios conurbados concentran un mayor número de establecimientos pequeños. Los mapas de localización del empleo industrial nos muestran un hecho relevante: tanto en 1980 como en 2008, a pesar de la desaparición de industrias, la mayor concentración del empleo manufacturero se mantiene en lo que podríamos llamar el “área central” de la metrópoli, lo cual tiene implicaciones notorias sobre el costo y el tiempo de desplazamiento de la fuerza laboral.

Entre 1980 y 2008 la ZMCM perdió 38% del valor agregado censal bruto (VACB) que generaba; el DF perdió cerca de 46% y los municipios conurbados un porcentaje menor, lo cual indica una migración de la producción del DF hacia los municipios conurbados con una dinámica menos negativa.

En 1980 el grado de concentración en el DF del VACB era menor que el de las otras variables analizadas, a saber, 65.11%. Su mayor concentración estaba en las delegaciones “centrales”: Miguel Hidalgo, Azcapotzalco, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Benito Juárez. En 2008 el valor agregado generado por el DF había caído a 52.50% del total metropolitano, concentrado mayoritariamente en Azcapotzalco y en mucha menor medida en Iztapalapa y Xochimilco. Las delegaciones que más generación de VACB perdieron en el periodo fueron las de mayor concentración en 1980. Y en el Estado de México, 34.89% del VACB generado por los municipios conurbados en 1980 se ubicaba mayoritariamente en Tlalnepantla, Naucalpan, Ecatepec y en mucha menor medida en Tultitlan y Valle de Chalco. En 2008 el VACB generado en los municipios conurbados había subido a 47.50% del total metropolitano, concentrándose mayoritariamente en Tlalnepantla, Ecatepec, Naucalpan y Cuautitlán. Los municipios más industrializados —Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan— mantuvieron, con fluctuaciones, tanto su peso relativo como el total generado.

En el DF el único polo productivo industrial significativo que sobrevive es Azcapotzalco, ante la desaparición de la gran industria en Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Benito Juárez. Por su parte, en los municipios conurbados permanecen Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan.

En términos territoriales, los grandes perdedores con la desindustrialización son el DF y sus delegaciones centrales, de donde salió la gran industria debido a la contaminación ambiental y a los problemas viales y de transporte que generaba, y en especial por la valorización de los terrenos que los hacía más atractivos para otros usos como el comercio, oficinas y vivienda, pagando con su precio de venta el desplazamiento de las industrias hacia otros ámbitos. Lo que no se resolvió fue la pérdida de fuentes de empleo para los trabajadores instalados en esos territorios, los cuales carecen de la movilidad territorial del capital. Otro hecho a señalar es la mayor dispersión territorial de los establecimientos, el empleo y el producto, que anula o reduce las economías de aglomeración y aumenta los efectos nocivos, haciéndolos más difícilmente remediables o controlables.

2.3. La *terciarización* informal de la economía metropolitana

La pérdida de dinamismo económico del DF y toda la ZMVM, en particular su desindustrialización, y el auge del sector comercial y de servicios han llevado a la terciarización de su estructura económica; entre 1980 y 2009 el sector terciario aumentó su participación en el PIB del DF de 66.66 a 84.97%. Los subsectores que aumentaron más su participación fueron los servicios comunales, sociales y personales, donde se esconde parte del desempleo y el trabajo precario; los servicios financieros, seguros y bienes inmuebles; y los servicios de transporte, almacenaje y comunicaciones, mientras el comercio, restaurantes y hoteles perdían peso. Carecemos de estadísticas de cuentas nacionales por municipio para los estados de México e Hidalgo que nos permitan visualizar el proceso en los municipios conurbados de la ZMVM.

La terciarización ha sido muy polarizada. El sector *formal* moderno de unidades financieras y bancarias, de servicios especializados a la economía, de gran comercio y hotelería para el gran turismo, crecientemente controlado por el capital trasnacional, aumentó su participación en el PIB y más moderadamente en el número de establecimientos, mostrando así la concentración monopólica del capital; y se creó muy poco empleo de alta calificación y salarios adecuados. En cambio, el sector *informal*⁹ y el *tradicional* crecieron rápidamente en número de unidades y empleos precarios, inestables, de baja remuneración y sin prestaciones laborales ni seguridad social. Por ejemplo, los comerciantes *informales* crecieron en el DF entre 1980 y 2005 de 17 000 a 201 570 (Álvarez, 2005: 79; DDF, 1997; INEGI, 2004; CESOP, 2005). Estos vendedores distribuyen piratería digital, ropa, dispositivos electrónicos y muchos otros productos proporcionados por productores “piratas” y traficantes en gran escala.

El sector *informal* absorbe el desempleo generado por la escasa creación de empleo en el sector *formal* derivada del bajo crecimiento económico, las crisis recurrentes y la modernización tecnológica en las actividades del sector *formal* y moderno de la economía. Sus trabajadores operan en condiciones laborales, salariales o de ingresos, y de prestaciones sociales —seguridad social, programas de vivienda, cuidado de hijos— al margen de la legislación y los mínimos de dignidad humana.

Así, la *especialización terciaria* de la Ciudad de México muestra un carácter negativo expresado en el hecho de que gran parte de la población activa se ubica en el sector informal, empobrecido, con trabajo inestable, condiciones de empleo precarias, mal remuneradas y carentes de la protección de la seguridad social.

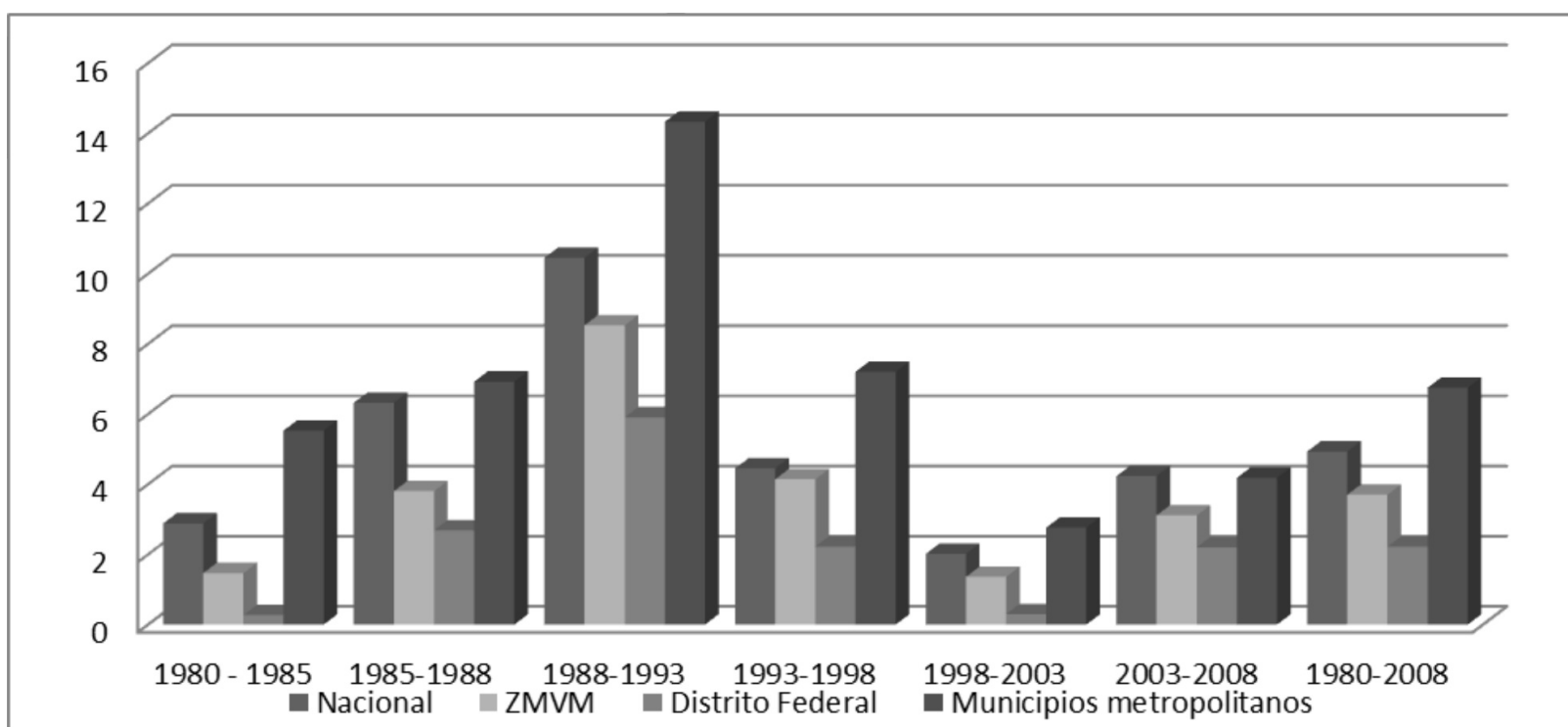
Esta *terciarización informal* tiene como factores determinantes la destrucción de la base industrial local y su fragmentación, la relocalización de las empresas para evadir los costos de la aglomeración y acercarse a los mercados externos, y la desaparición de empleos productivos ante una oferta creciente de fuerza de trabajo resultante de la transición demográfica en curso. El polo terciario es resultado de la concentración monopólica extrema del comercio y las finanzas en un reducido sector moderno y competitivo, dominado por el capital trasnacional y aislado del resto de

la economía local. Mientras que la terciarización informal es la respuesta de subsistencia de la población desempleada, empobrecida y excluida.

La serie de censos económicos realizados por el INEGI entre 1980 y 2008 nos ofrece una perspectiva clara de lo ocurrido en el sector terciario formal en este periodo de cambio estructural de la economía de la ZMVM; sin embargo, los censos no incluyen lo que ocurre en el sector informal, carente de un local establecido y registrado legalmente, lo cual impide una visión completa de la totalidad del fenómeno.

2.3.1. Establecimientos del sector terciario.

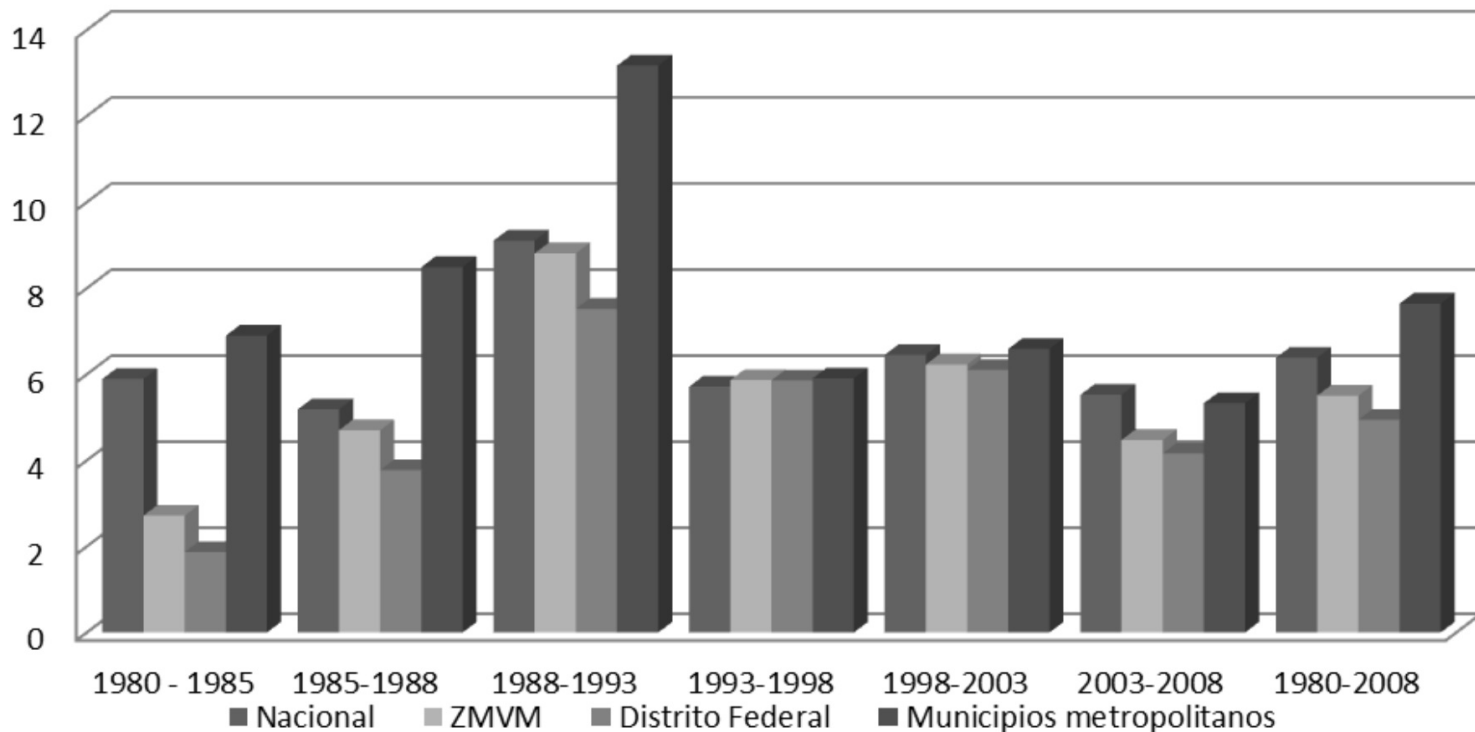
Tasas de crecimiento del número de establecimientos del sector comercio y servicios, 1980-2008



El crecimiento del número de establecimientos del sector terciario —comercio y servicios— en la ZMCM fue continuo en el periodo 1980-2008, llegando casi a triplicarse, con un crecimiento máximo entre 1988 y 1993, previo a la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Las tasas de crecimiento fueron muy elevadas en los municipios mexiquenses conurbados, donde su número se sextuplico, mientras que en el DF no llegaron a duplicarse, mostrando así una descentralización territorial de estas actividades hacia la periferia metropolitana. Los ciclos recesivos de la economía (1980-1985 y 1998-2003) se muestran sólo con una reducción del ritmo de crecimiento en los tres ámbitos territoriales.

2.3.2. Personal ocupado en el sector terciario

Tasas de crecimiento del personal ocupado en los sectores comercio y servicios, 1980-2008

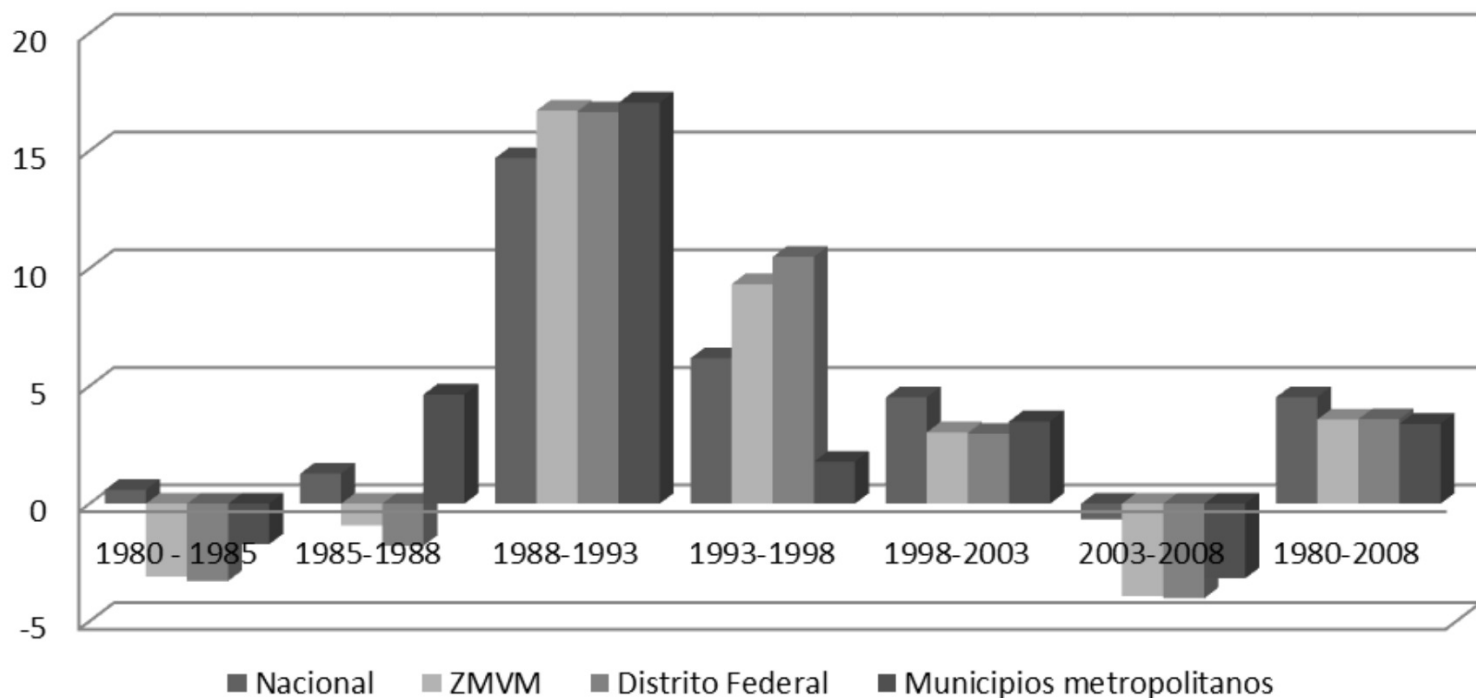


El crecimiento del número de empleados del sector terciario formal ha sido también continuo e intenso en los tres ámbitos territoriales, mostrando tasas elevadas en el subperíodo 1988-1993, sobre todo en los municipios conurbados del Estado de México. En la ZMCM se multiplicaron más de cuatro veces, en el DF se triplicaron y en los municipios conurbados se multiplicaron por siete, dando cuenta del intenso proceso de desconcentración del empleo hacia la periferia, al norte y al oriente del DF.

Ha sido muy significativo también el crecimiento de los establecimientos mismos, si tenemos en cuenta el número de empleados por establecimiento, cuyo promedio pasó de 2.91 en 1980 a 5.70 en 2008 en los municipios conurbados, y de 3.75 a 7.87 en el DF, donde es mayor el crecimiento del tamaño de los establecimientos, mostrando los efectos más focalizados del proceso de concentración del capital terciario.

2.3.3. Remuneraciones a los empleados del sector terciario

Tasas de crecimiento de las remuneraciones en los sectores comercio y servicios, 1980-2008

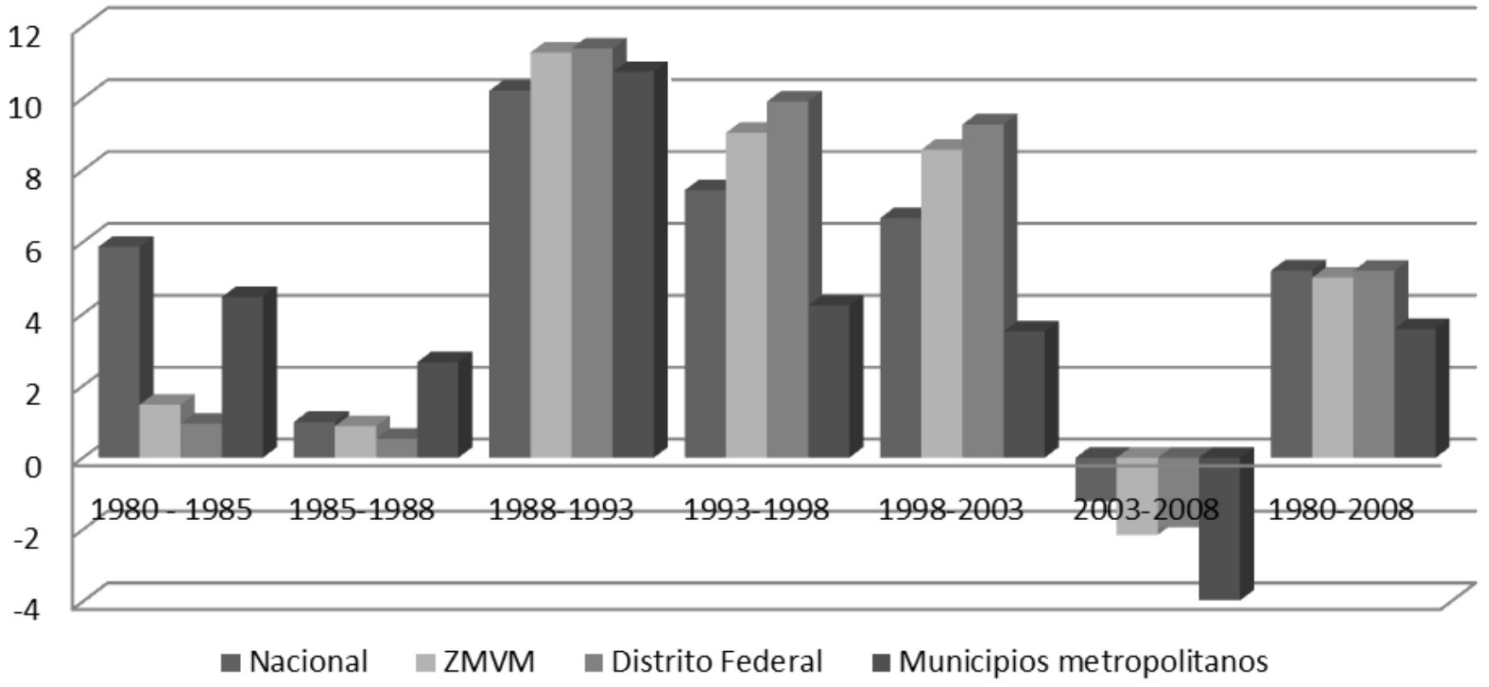


La masa de remuneraciones otorgadas a los empleados terciarios creció muy por debajo de su número, sobre todo en los periodos de 1980 a 1988 y de 2003 a 2008, cuando decreció. En este rubro salarial las diferencias entre el DF y los municipios conurbados se matizan al ser regidas por las mismas regulaciones o acuerdos salariales establecidos por patronos y gobiernos.

Esta evolución ilustra, ahora en el sector terciario, el proceso de pérdida del valor adquisitivo del salario —caída del salario real—, del cual han sido víctimas todos los trabajadores mexicanos a lo largo del periodo de aplicación de las políticas neoliberales.

2.3.4. Valor agregado censal bruto del sector terciario

Tasas de crecimiento del VACB en los sectores comercio y servicios, 1980-2008

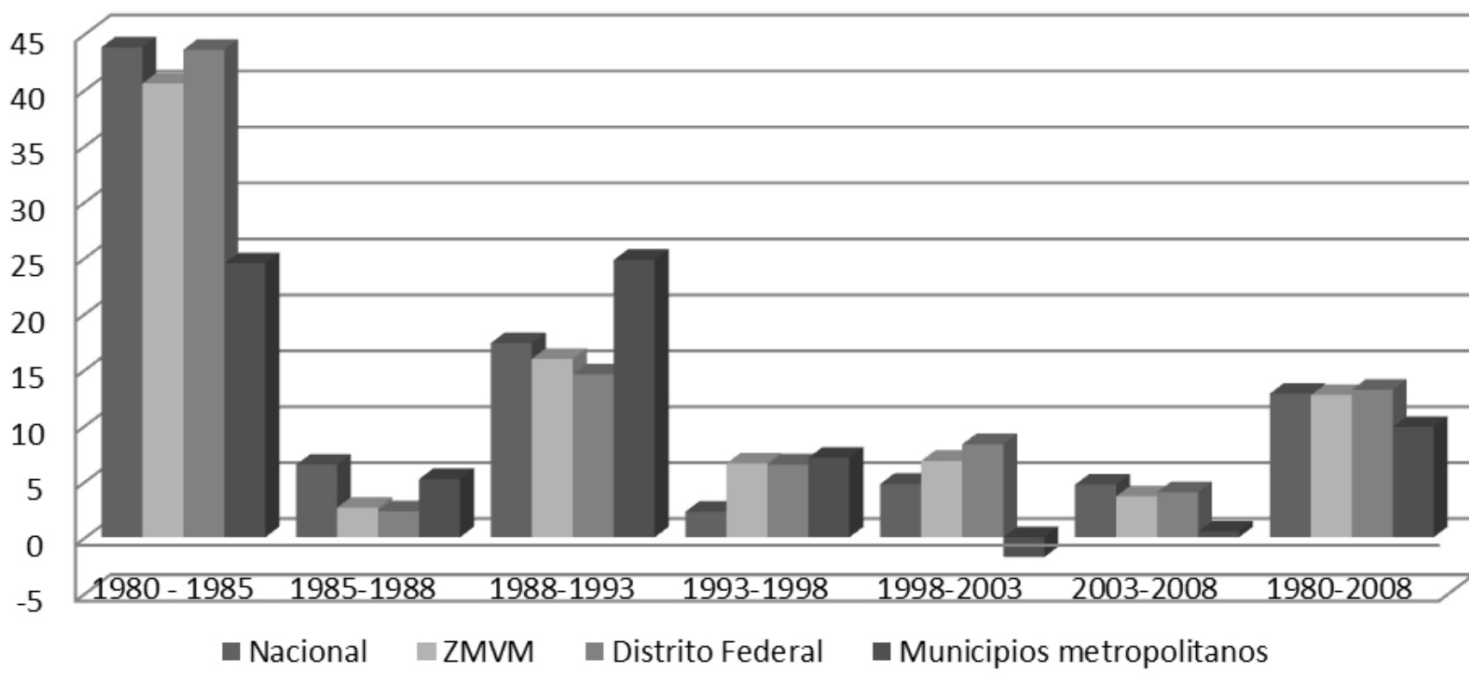


El crecimiento del valor agregado censal bruto (VACB) fue sostenido en los tres ámbitos durante el largo periodo, salvo en el subperiodo 2003-2008, cuando cayó en los tres, logrando sin embargo una dinámica considerable durante todo ese lapso gracias a promedios metropolitanos superiores a 5% anual.

Debe señalarse que este crecimiento, a diferencia de otras variables, fue mayor en el DF que en el resto de la Zona Metropolitana, aportando otro indicio de un proceso de concentración monopólica del capital mayor en el DF que en las nuevas áreas metropolitanizadas, a pesar del efecto de dispersión territorial antes referido.

2.3.5. Activos fijos acumulados en el sector terciario

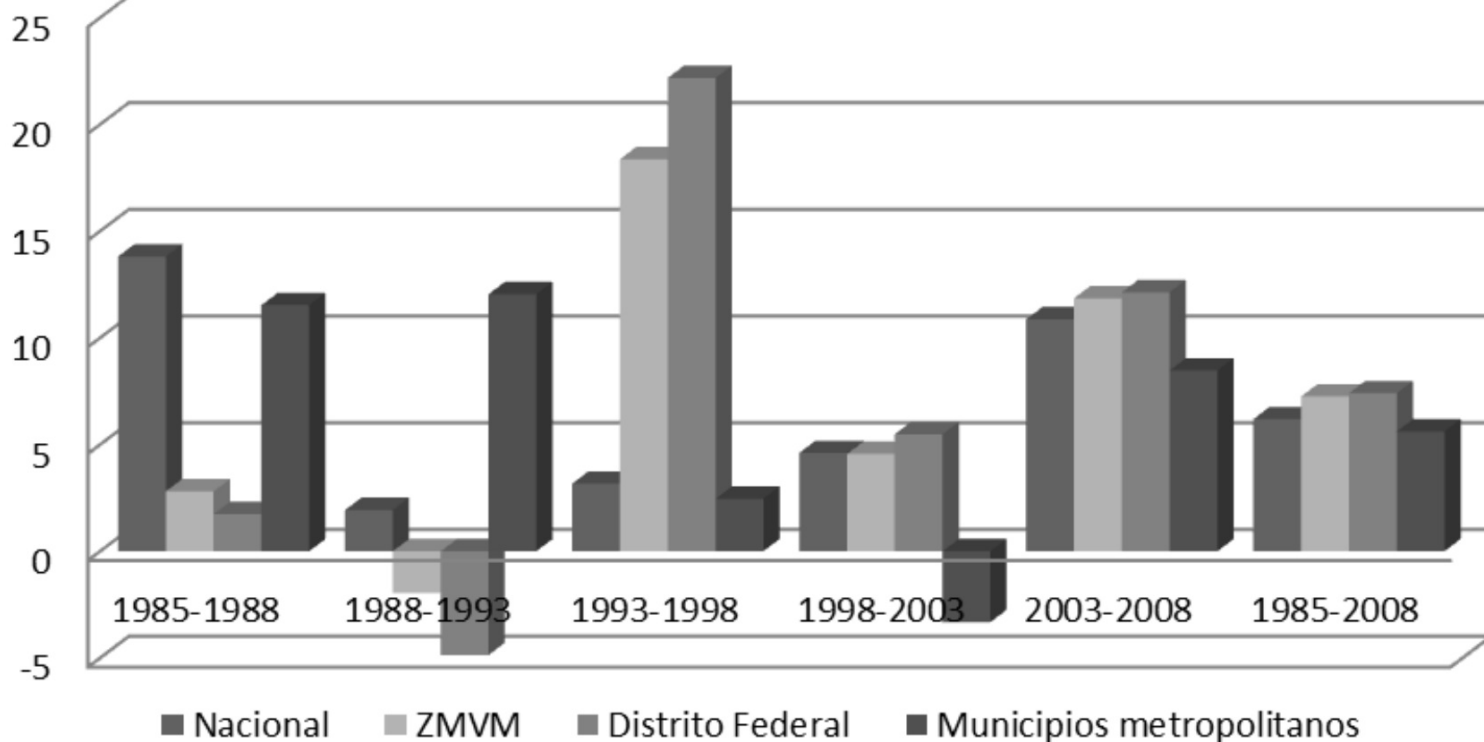
Tasas de crecimiento de los activos fijos de los sectores comercio y servicios, 1980-2008



La masa de activos fijos acumulados en el sector terciario creció sin cesar en los tres ámbitos y a lo largo de todo el periodo analizado, con intensidades muy altas entre 1980-1985 y 1988-1993, siguiendo la tendencia creciente del número de establecimientos y de empleados, aun cuando su VACB descendió (2003-2008), pero con tasas promedio más altas. Si tenemos en cuenta el crecimiento, porcentualmente menor, del número de establecimientos, confirmamos la idea de una mayor concentración del capital en negocios terciarios de mayor dimensión.

2.3.6. Formación bruta de capital fijo (FBCF) en el sector terciario

Tasas de crecimiento FBCF de los sectores comercio y servicios, 1980-2008



La tasa anual promedio de crecimiento de la formación bruta de capital fijo (FBCF) fue positiva en el largo periodo, menor que el promedio de la masa de capital fijo, con variaciones más notorias debido a las fluctuaciones cíclicas de la economía, siendo mayor en el DF que en los municipios conurbados, como hemos observado anteriormente en otras variables: valor agregado y activos fijos acumulados.

Ello indica que el proceso de desconcentración territorial del sector terciario hacia los municipios conurbados del oriente y norte ha tenido como características establecimientos más pequeños, con menor inversión de capital y menos productividad que en el DF.

2.3.7. Cambios en la ubicación territorial del sector terciario

El notorio dinamismo del sector terciario en el periodo analizado (1980-2008) no ha seguido el mismo ritmo en las diferentes unidades político administrativas (UPA) que conforman tanto el DF (delegaciones) como los municipios conurbados del Estado de México

La participación del DF en el total de establecimientos terciarios metropolitanos declinó notoriamente, cediendo así peso relativo a los municipios conurbados, y disminuyó en 26.75% durante el periodo 1980-2008, lo cual da cuenta de la desconcentración ocurrida desde la antigua centralidad hacia los nuevos puntos de la metrópoli en expansión. Este proceso se observó también al interior del DF, donde las cuatro delegaciones “centrales”, sobre todo la Cuauhtémoc, perdieron notoriamente peso relativo a pesar de que el número absoluto de establecimientos creció

moderadamente. Delegaciones no centrales como Gustavo A. Madero, Iztapalapa, Tlálpán y Xochimilco vieron crecer de manera importante su número de establecimientos terciarios, aunque su participación relativa en el total metropolitano creció muy poco o no lo hizo.

En los municipios conurbados del Estado de México fue muy notorio el crecimiento del número de locales comerciales, sobre todo en Atizapán, Chimalhuacán, Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Valle de Chalco. En términos relativos, el fenómeno más sobresaliente fue la dispersión de los locales comerciales y de servicios en las UPA metropolitanas.

Los mayores índices de localización de establecimientos del sector terciario en 2008 se ubicaron en un corredor longitudinal central, de sur a norte de la metrópoli. Destacaron tanto el crecimiento del número de establecimientos como su mayor dispersión en el territorio.

La ubicación territorial del personal ocupado por el sector terciario sigue una pauta diferente a la del número de establecimientos. La disminución de la participación del DF en el total de personal ocupado en el sector terciario metropolitano es más reducida que en el caso del número de establecimientos, a saber, sólo 11.71%, lo cual nos indica que las mayores unidades terciarias se mantienen en el DF, mientras que en los municipios conurbados se instalan unidades de menor tamaño.

En el DF las mayores concentraciones de personal ocupado terciario —durante el periodo de referencia 1980-2008— se mantienen en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Azcapotzalco, Iztapalapa y Gustavo A. Madero, al tiempo que crece su dispersión en el territorio y pierden peso relativo las delegaciones “centrales”, sobre todo la Cuauhtémoc (-15.54% del total). Las mayores concentraciones de personal ocupado en el terciario en los municipios conurbados se encuentran actualmente en Ecatepec, Naucalpan, Nezahualcóyotl y Tlalnepantla, aunque el grado de dispersión es aún muy grande en términos absolutos y relativos.

En el caso del personal ocupado es menos notoria la concentración en el corredor central de UPA, observándose también una mayor dispersión territorial del personal ocupado en el sector terciario en 2008.

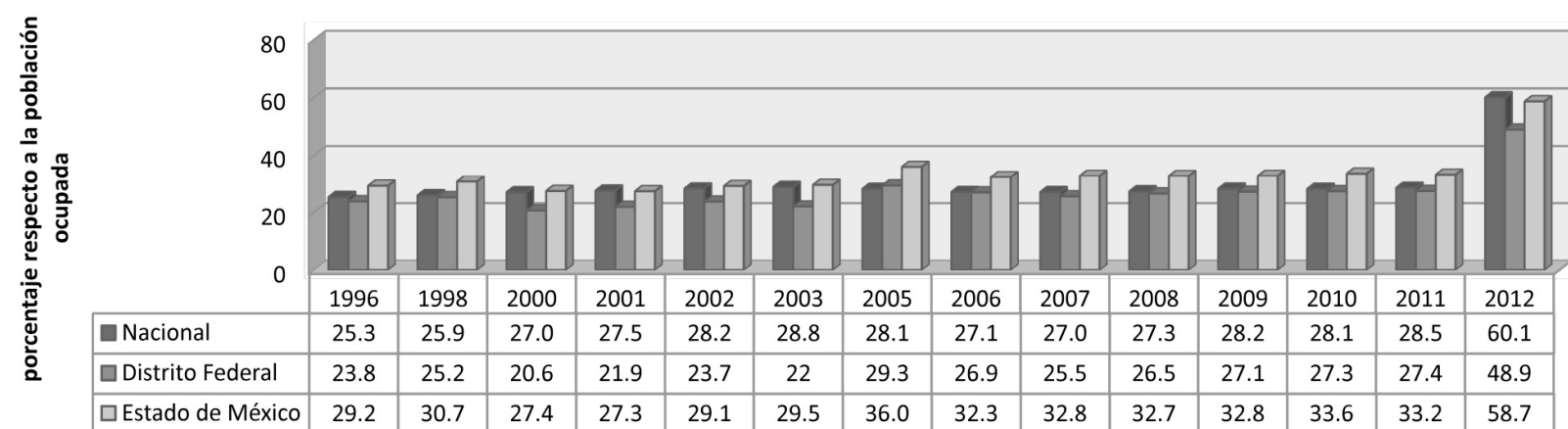
En términos de valor agregado censal bruto del sector terciario, se ha elevado el grado de concentración en el DF en +4.98%, lo que corrobora la apreciación de que las mayores y más intensivas unidades terciarias se mantienen allí y cuentan con un dinamismo más fuerte. A su interior se mantienen los tres grandes polos de concentración a lo largo del periodo: en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, aunque la primera pierde peso relativo en favor de la segunda, y Álvaro Obregón gana significativamente peso relativo. En los municipios conurbados, en cambio, domina la dispersión en términos de la generación de valor agregado terciario.

2.3.8. La ocupación *informal* en la Zona Metropolitana

Las estadísticas aportadas por la Encuesta Nacional de Empleo del INEGI hasta 2003 y, posteriormente, las de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, con la definición estadística

aplicada hasta 2012, muestran que entre 20 y 25% de la población ocupada (PO) del DF se ubicaba en el sector informal hasta 2003; que esta proporción se incrementó posteriormente, colocándose entre 25 y 30% entre 2005 y 2012; y que a partir de la nueva definición adoptada en 2012 saltó hasta 48.9%, cifra más cercana a la aceptada por la mayoría de los investigadores. En el caso del Estado de México más de 70% de cuya población vive en municipios conurbados en la ZMVM,¹⁰ esta proporción se acercó a 30% antes de 2003, superándolo después de 2005 y llegando a 58.7% en 2012. En términos generales, los porcentajes del DF han sido un poco inferiores a la media nacional, mientras que los del Estado de México han sido superiores a la misma, salvo para 2012 (gráfica).

Tasa de ocupación en el sector informal. Nacional, Distrito Federal y Estado de México. Total (porcentaje respecto a la población ocupada)



Nota: El modelo de encuesta al que corresponde la Encuesta Nacional de Empleo (ENE) dejó de operar en campo en diciembre de 2004. A partir de enero de 2005 se aplicó un nuevo modelo denominado Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), mismo que comprende un nuevo diseño de cuestionario, la introducción de nuevos clasificadores, así como técnicas innovadoras de procesamiento y supervisión. Adicionalmente, la ENOE cuenta con la estimación actualizada de la población total, con base en la conciliación demográfica realizada por el Conapo, el INEGI y el Colmex.

Los resultados de los años anteriores se obtienen de aplicar criterios ENOE en la construcción del indicador a las bases de datos de su encuesta antecesora (ENE), completando la brecha población (total, hombres y mujeres) remanente con un factor de ajuste según la cobertura y el tipo de población.

Las cifras se refieren a la población de 14 años y más.

Las variaciones corresponden a diferencias expresadas en puntos porcentuales. Serie desestacionalizada y tendencia-ciclo calculada por métodos econométricos a partir de la ENOE.

El 31 de octubre de 2012 el INEGI presenta un reajuste metodológico y conceptual de los resultados de la medición del empleo informal en México. Estos cambios se hacen con base en el manual dado a conocer de manera oficial por la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El empleo informal, o medición ampliada de informalidad, añade a la definición de trabajo informal que difundía el INEGI las siguientes categorías: el trabajo no protegido en la actividad agropecuaria, el servicio doméstico remunerado de los hogares, así como los trabajadores subordinados que, aunque trabajan para unidades económicas formales, lo hacen bajo modalidades en las que se elude el registro ante la seguridad social.

Fuente: De 2000 a 2012 los datos provienen de INEGI, Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Indicadores Estratégicos; y de 1994 a 1999 son de la Encuesta Nacional de Empleo (ENOE).

La información periodística señala que el empleo informal en el DF tiene una tendencia creciente pues en los últimos seis años se ha incrementado en 40% según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo del INEGI. Mientras que en 2006 se reportó que alrededor de 880 000 personas tenían un empleo informal, para finales de 2012 esta cifra se elevó a 1 225 000 (*Reforma*, 3 de febrero de

2013: Ciudad 1).

Sin embargo, si aplicamos las tasas señaladas por el INEGI para 2012, con la nueva clasificación esta cifra se elevaría a 2 200 000 personas. En los municipios conurbados habría que estimar una cifra más alta debido a una población y una tasa de informalidad mayores que en el DF, lo cual significa que en la Zona Metropolitana la población ocupada en el sector informal alcanzaría a entre cinco y seis millones de personas, una cifra excesivamente grande sobre todo si tenemos en cuenta que su dinámica es la de crecer más que la población ocupada.

En el caso de los comerciantes en la vía pública en el DF se observa un crecimiento sostenido de su número, pasando de 17 000 a 95 000 personas entre 1980 y 1990 (Álvarez, 2005: 79). En 1997 existían 98 379 ambulantes (DDF, 1997); en 2003, 199 328 (INEGI, 2004); y para 2005 la cifra llegó a 201 570 personas (CESOP, 2005). En un conteo similar, de acuerdo con una estimación de la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo (Canaco) de la Ciudad de México, el estimado de vendedores ambulantes en 1994 era de 180 000, en 1998 de 250 000, en 2000 había 299 000, y para 2012 llegarían a ser más de 660 000 en el Distrito Federal, de los cuales 45 000 estarían situados en el Centro Histórico.¹¹ Según las versiones del Gobierno del DF, de miembros de la Asamblea Legislativa del DF (ALDF), y de líderes de organizaciones de ambulantes, en 2013 la cifra de vendedores en la vía pública variaría entre 1 200 000 y dos millones (*La Jornada*, 16 de enero de 2013; *El Universal*, 17 de diciembre de 2013). Estas cifras son aleatorias, pues se carece de un censo sistemático y verídico de los vendedores en la vía pública en la metrópoli.

Lo que es posible constatar es que en toda la metrópoli encontramos vendedores callejeros fijos,¹² semifijos o ambulantes (toreros) en aquellos ámbitos públicos que significan concentración de posibles clientes: estaciones del Metro, bases y paradas de camiones de pasajeros, centrales camioneras, hospitales y centros de salud, locales escolares y universitarios, lugares de recreación, ejes viales y corredores terciarios, alrededores de centros comerciales, plazas de mercado y supermercados, movilizaciones masivas, etc. La mayor concentración se ubica en algunas zonas del Centro Histórico, a pesar de la política gubernamental de desalojo. La metrópoli aparece así como un gran mercado informal. En esto se combinan la necesidad de subsistencia de los vendedores, la demanda efectiva de los sectores empobrecidos —satisfecha por los bajos precios de los “ambulantes”— y una cultura de consumo de antojitos en la vía pública con todos los riesgos de salud que esto implica.

Dichos vendedores distribuyen principalmente: *a)* alimentos producidos caseramente; *b)* productos baratos, defectuosos o de segunda mano de la industria local o importados; *c)* piratería editorial o digital, ropa y dispositivos electrónicos de contrabando o robados, e importados ilegalmente, proporcionados por productores “piratas” y traficantes en gran escala,¹³ lo que propició que las organizaciones de vendedores estuviesen determinadas por relaciones comerciales jerárquicas corruptas y liderazgos no democráticos. Cabe mencionar que un porcentaje importante de los vendedores ambulantes son en realidad empleados al servicio de grandes comerciantes, y son explotados con bajos salarios, malas condiciones de trabajo y sin seguridad social, y por lo general forman parte de grupos vulnerables como mujeres, niños y ancianos (Pradilla, 1993: cap. 4; Pradilla

y Moreno, 2012).

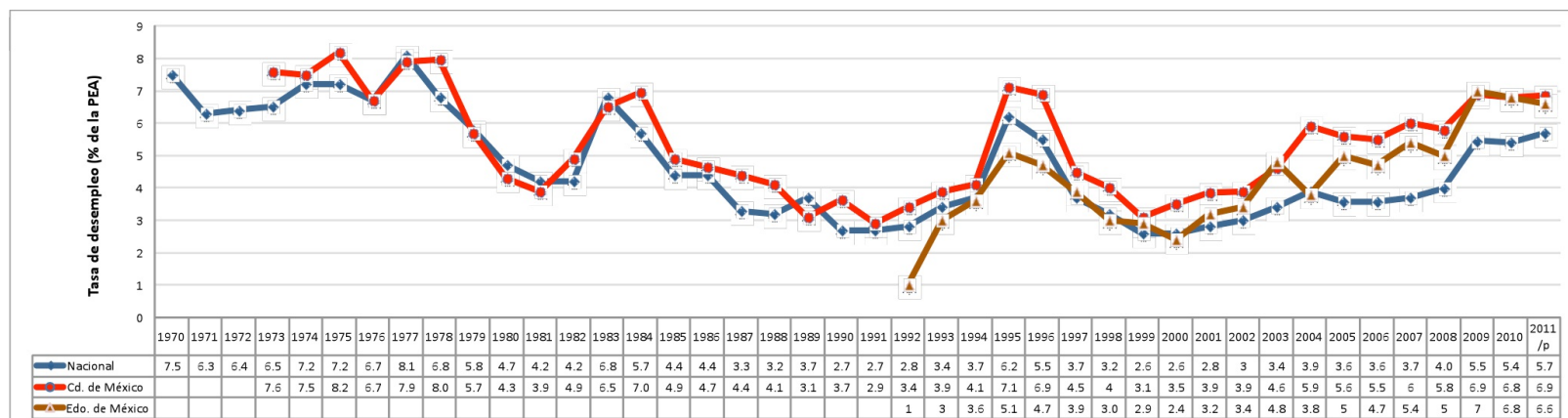
Los impactos urbanos más importantes de la apropiación de la vía pública por los vendedores callejeros, compartida con otras actividades informales —como los “franeleros”, los “cuidacoches” y los *valet parking* de locales comerciales formales— son la obstrucción de las vías peatonales y vehiculares, la contaminación ambiental que generan y la proclividad a la realización de actos violentos en esos entornos; situaciones que generan el repudio ciudadano y mediático. Sin embargo, debemos tener en cuenta que la parte legal pero irregular de la actividad informal opera como fuente de ingresos de subsistencia vital para un sector mayoritario de la PEA que no es absorbida, por razones estructurales, por una oferta formal de trabajo muy limitada debido a la pérdida de dinamismo de la economía metropolitana y la desindustrialización (Pradilla (coord.), 2014: cap. 3).

El estrato *empresarial ilegal*, conformado por narcotraficantes, contrabandistas, productores “piratas” y cabezas de la delincuencia organizada, es numéricamente reducido pero difícilmente cuantificable, y sus empleados y sicarios operan en la sombra y se visualizan, con mucha notoriedad, en los territorios de la violencia y la crónica roja de los diarios.

2.4. El desempleo y la caída de los ingresos

Según el INEGI, en 2010 el desempleo abierto en el DF alcanzó su mayor nivel desde 1996 con 6.4% de la población económicamente activa (PEA). En 2005 con 5.6% el desempleo abierto incluía a 225 300 personas, 102 100 con educación media superior y superior; cerca de una tercera parte de la fuerza laboral se encontraba en el sector informal y aproximadamente 10% adicional laboraba sin pago alguno. Estos datos muestran el fracaso de la política económica aplicada por el gobierno del DF desde el 2000, basada en la creación de empleo temporal en la construcción de obra pública y vivienda, y la terciarización de su economía. El DF, que provee empleo a gran parte de la población del resto de la ZMVM sometida a procesos similares de desindustrialización, informalización y empobrecimiento, ha tenido desde 1984 una tasa de desempleo abierto¹⁴ mayor que la media nacional, mostrando así su mayor vulnerabilidad a los ciclos económicos.

Tasa de desempleo abierta (TDA), nacional, Ciudad de México y Estado de México , varios años



Nota: La Tasa de desempleo abierto (TDA) es el porcentaje de la Población Económicamente Activa (PEA) que está desempleada.

Nota: La información del periodo 1973 a 1983 corresponde a la Encuesta Continua Sobre Ocupación (ECOSO), que consideraba únicamente a las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey. La información del periodo 1984 a 1997 corresponde a la Encuesta Nacional de Empleo Urbano (ENEU), que originalmente consideró a 16 ciudades: México, Guadalajara, Monterrey, Chihuahua, León, Mérida, Orizaba, Puebla, San Luis Potosí, Tampico, Torreón, Veracruz, Cd. Juárez, Matamoros, Nuevo Laredo y Tijuana. A partir del 1er. trimestre de 1992 se adicionaron las siguientes: Acapulco, Campeche, Coahuila de Zaragoza, Cuernavaca, Culiacán, Durango, Hermosillo, Morelia, Oaxaca, Saltillo, Tepic, Toluca, Tuxtla Gutiérrez, Villahermosa, Zacatecas y Aguascalientes. En el 3er. trimestre del mismo año se agregaron Colima y Manzanillo.

En el año de 1993 se adicionaron Monclova, Querétaro y Celaya. En 1994 se incluyen Irapuato y Tlaxcala, y en 1996 Cancún, La Paz y Cd. del Carmen. p/ Cifra preliminar.

Nota: La Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) entró en vigor para el 100 % de la muestra a partir del 1er trimestre del 2005. Los resultados de los trimestres anteriores se obtienen de aplicar criterios ENOE en la construcción del indicador a las bases de datos de su encuesta antecesora (ENE) completando la brecha remanente con un factor de ajuste según la cobertura y tipo de población (total, hombres y mujeres).

Las cifras se refieren a la población de 14 años y más. Las variaciones corresponden a diferencias expresadas en puntos porcentuales. p/ Información preliminar dal segundo trimestre del 2011.

Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Indicadores Estratégicos.

Enmarcado en la tendencia nacional de caída del salario real desde 1976, que se ha reducido a

menos de un tercio, colocándose en el nivel que tenía en los años cuarenta, el DF ha seguido la misma ruta negativa que el resto del país, aunque su monto y nivel es un poco mayor que la media nacional (Sedeco, 2001e: 68). Según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE, INEGI) en 2010 3% de la población ocupada del DF no recibía ingreso; 8.6% recibía hasta un salario mínimo; y 23.2% recibía más de uno y hasta dos salarios mínimos, lo que colocaba a 35% de la población ocupada (PO) por debajo de este nivel de ingreso. En el Estado de México, tres cuartas partes de su población habitaba en los municipios conurbados de la ZMVM, esta situación afectaba a 41% de la PO en el mismo año. En el otro extremo, sólo 12.2% de la PO recibía más de cinco salarios mínimos (6.5% en el Estado de México), lo que nos indica una mayor concentración de los ingresos en un número reducido de la población ocupada.

Como expresión del incumplimiento de la legislación laboral —generalizado entre los empresarios— y de la amplitud de la actividad informal, en 2010 de la PO en el DF 54.8% carecía de acceso a instituciones de salud otorgado por su trabajo. En el Estado de México el porcentaje de PO sin acceso fue de 62.3% para el mismo año.

Fuentes oficiales federales (Coneval, 2010) ubican a 2 525 800 personas, 28.7% de la población del DF, y a cerca de 4 844 000 personas, 42.9% en los municipios mexiquenses, conurbados de la ZMVM, en situación de pobreza. La persistencia de la *pobreza moderada y extrema* en la metrópoli más rica y desarrollada del país se explica estructuralmente por la presencia del desempleo abierto, el desempleo encubierto en el trabajo precario e informal, la desigual distribución del ingreso, la caída histórica del salario real desde 1976 y la falta de acceso de cerca de la mitad de la población ocupada al Seguro Social. Sin embargo, rebasando esta información de Coneval, las autoridades del DF reconocen la presencia de 4.5 millones de pobres moderados o extremos en la entidad, que equivale a 54% de su población (Reforma, 27 de julio de 2010, Ciudad: 3), situación que ha sido, y es aún, más grave en los municipios mexiquenses conurbados.

Población en situación de pobreza 2010 (en porcentaje del total)

	México	Distrito Federal	Estado de México
Pobreza total	46.2	28.7	42.9
Pobreza moderada	35.8	26.5	34.8
Pobreza extrema	10.4	2.2	8.2

Fuente: Estimación de Coneval 2010, con base en el MCS-ENIGH 2010. Los 59 municipios del Estado de México integrados a la ZMVM alojan a 73.9% de la población del Estado de México.

La desigualdad del crecimiento económico, del empleo y los ingresos entre la población ocupada en el DF y los municipios conurbados mexiquenses convierten al DF en receptor de una masa de *población flotante* —entre 2.5 y 4.5 millones— que llega cotidianamente para trabajar formal e informalmente, comprar, usar los servicios públicos de educación y salud, o ejercer la mendicidad o la delincuencia.

3. Patrón de movilidad y reestructuración metropolitana

Desde mediados del siglo XX el patrón de movilidad urbana de personas asumido por las políticas de vialidad y transporte de los gobiernos del DF y del Estado de México ha oscilado entre la prioridad al transporte colectivo o al automóvil individual y las obras viales que lo soportan. En el largo plazo, este patrón se ha inclinado hacia el dominio del automóvil como medio de transporte (92% del total en el DF y 78% en el Estado de México en 2010), siguiendo el camino de las ciudades estadounidenses, aunque la mayoría de los desplazamientos de personas (67.5% del total en la ZMVM en 2008) se realiza en el transporte colectivo. Desde el año 2000 los gobiernos del DF han asumido esta opción, llevándola a su consolidación (Márquez y Pradilla, 2007).

En la definición del patrón de movilidad basado en el automóvil, a pesar de su baja racionalidad para el funcionamiento urbano, se han combinado: *a)* el crecimiento urbano, extensivo y disperso desde los años cincuenta, aumentando la longitud de los desplazamientos; *b)* la disponibilidad de nuevas vialidades que generan la ilusión de mayor movilidad mediante el uso del automóvil y promueven el mismo; *c)* la fragmentación de la traza urbana por las nuevas vías rápidas que dificulta la movilidad peatonal; *d)* un sistema de transporte colectivo ineficiente, incómodo e insuficiente; *e)* la oferta de automóviles aportada por las transnacionales automotrices, con condiciones de crédito atractivas, promovida mediante campañas publicitarias; y *f)* el avance de la ideología individualista en las capas medias.

Estos hechos explican el aumento del número de automotores de 72 189 en 1950 a 3 455 228 en 1998 (Espinosa, 2003: 225), y 4 025 690 en 2010 (Setravi, 2010), el cual ha servido de justificación para la construcción de grandes obras viales.

La persistencia de los microbuses, el estancamiento de los camiones de pasajeros, el congelamiento de los transportes eléctricos y la lenta ampliación del Metro en relación con la demanda produjeron un cambio del patrón de transporte de pasajeros en la ZMVM. El Metro redujo su participación de 21% en 1986 a 12% en 2005; los trolebuses y el tren ligero pasaron de 3 a 1%; los camiones de pasajeros de alta capacidad bajaron su participación de 42 a 2% en 2005; en cambio, las “combis” y microbuses la aumentaron de 6 a 60%. El automóvil privado, a pesar del crecimiento del número de unidades, cayó de 25 a 20% de participación en el total de personas movilizadas; sin embargo, la Encuesta de Origen y Destino 2007 ubica esta cifra en 28.6%, coherentemente con la política del GDF (Setravi, 2007). El hecho de que durante el periodo de gobierno 2000-2006 los medios de transporte menos eficientes, autos particulares y microbuses, hayan aumentado su porcentaje confirma que la opción tomada sobre el patrón de movilidad urbana fue errada.

Desde 1981 el principal proveedor de transporte colectivo fue Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 (AUPR-100), paraestatal que llegó a cubrir 7 100 km con tarifas subsidiadas

(Legorreta, 2004). El sindicato de la empresa, con cerca de 20 000 trabajadores, inició en 1989 una huelga. El gobierno declaró la quiebra de la empresa, que en 1995 fue reemplazada por la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), la cual cubrió sólo 3 220 km de la red (Setravi, 2009).

Las organizaciones de transporte público concesionado reemplazaron a AUPR-100 e iniciaron el servicio ilegalmente, al amparo del corporativismo político, con vehículos combi y se expandieron hacia los asentamientos ilegales. A mediados de los ochenta introdujeron microbuses, y autobuses a partir del 2000 en los ramales más rentables. Con la introducción de nuevos modelos no se desecharon los viejos; sólo se desplazaron a la periferia. Los concesionarios transportaron entre 31 y 65% de los viajes entre 1986 y 1995 (Legorreta, 2004). Según la Encuesta de Origen Destino, en 2007 el servicio concesionado de transporte colectivo transportaba 46.2% de los viajeros de la metrópoli y hasta 65% si tomamos en cuenta sólo el transporte público (INEGI, 2007).

Hacia 1990 el transporte brindaba trabajo a 191 000 personas (Álvarez, 2005: 79). En 2007 existían 106 organizaciones, de las cuales nueve eran empresas y el resto asociaciones civiles con 30 170 unidades, de las cuales 20 000 eran microbuses (GDF, 2010a). En 2011 el Estado de México contaba con 343 sociedades mercantiles con 125 481 concesiones (Puente, 2011). El servicio ha sido ineficiente e inseguro debido a la introducción de vehículos obsoletos, operadores no calificados y el ingreso constante de nuevas unidades irregulares.

El uso del taxi es relevante pues creció 119.7% entre 1994 y 2007 (Connolly, 2009: 16). En 2002 se contaron cerca de 20 000 taxis irregulares en el DF; en 2010 fueron 130 000 concesionarios en el DF (Setravi, 2010) y 91 482 taxis en 2009 en todo el Estado de México (GEM, 2010).

En el último medio siglo ha sido notoria la ausencia de un proyecto integral de vialidad y transporte colectivo para la ZMVM, de largo plazo y visión metropolitana, elaborado por consenso entre los gobiernos del DF, del Estado de México y la federación, lo cual muestra las implicaciones negativas de la ausencia de mecanismos efectivos de coordinación metropolitana (Pradilla y Sodi, 2008: sexta parte) y genera graves impactos para la población de la metrópoli. Para más de dos millones y medio de personas que residen en los municipios conurbados pero trabajan o usan servicios en el DF, esto significa un alargamiento de la distancia-tiempo de los desplazamientos, la elevación del costo del transporte, la pérdida de productividad laboral y un mayor desgaste de la capacidad productiva.

La construcción de nuevas vialidades primarias y confinadas o elevadas, puentes y pasos a desnivel en la ZMVM, sobre todo en la parte más antigua y con mayor densidad inmobiliaria —las delegaciones centrales y los primeros municipios conurbados—, realizada sin apego a un plan de largo plazo, por sumatoria, siempre incompletas, sin continuidad de los ejes de circulación, con orientaciones variables según los sucesivos gobiernos o la voluntad de cada uno de los gobernantes de las dos partes de la metrópoli y la federación, ha significado, además de la promoción del uso del automóvil, la fragmentación de la ciudad en partes aisladas en términos de desplazamiento vehicular y peatonal.

El impulso al transporte colectivo, público o concesionado, que sirve a la mayoría de los usuarios, ha sido variable, coyuntural y discontinuo, sometido a las presiones del poder fáctico que

domina el servicio concesionado, sin garantizar la organización racional ni la calidad del servicio. Los gobiernos del DF y del Estado de México se han inclinado por atender el crecimiento de la demanda de vialidad derivada del aumento del número de automóviles y no a responder a la necesidad de transporte público eficiente y rápido para la mayoría de la población metropolitana, con el resultado de que el tránsito de automóviles y la saturación vial que producen hace más lento y complejo el funcionamiento del transporte público de superficie.

El transporte colectivo se efectúa predominantemente con medios ineficientes, contaminantes y desorganizados, a saber, combis y microbuses, sin que se haga lo necesario para que el Metro y los medios de gran capacidad como el Metrobús y el Mexibús (sistema BRT) se conviertan en estructuradores del sistema. Asimismo, se requiere una organización racional que brinde economía de tiempo y calidad del servicio, que trasponga la idea de que los sectores populares, por necesidad, deben aceptar cualquier tipo de transporte. Esa situación ocurre, también, porque la inversión necesaria para fortalecer los sistemas más eficientes y menos contaminantes, es mayor en el corto plazo.

Los tres últimos gobiernos del DF han avanzado en sentido contrario al de muchos países del mundo que reconocieron que el patrón de movilidad basado en el automóvil no es sustentable ni sostenible en las grandes ciudades, insistiendo, en cambio, en aplicar el modelo de las ciudades estadounidenses, basado en vialidades confinadas para el automóvil. Entre 2000 y 2006 se suspendió totalmente la ampliación del Metro, la cual se reinició con una nueva línea en 2009. Del mismo modo, se congeló la ampliación de la Red de Transporte de Pasajeros (autobuses RTP) del GDF y se avanzó muy poco en la sustitución de los microbuses por autobuses de mayor capacidad. Al finalizar el periodo 2000-2006 se inició la construcción del Metrobús, el cual cuenta actualmente con cinco líneas, lo cual resulta insuficiente. La propuesta de tranvía turístico por el Centro Histórico se suspendió debido a los costos, mientras que en el Estado de México sólo se construyó la primera parte de una línea de ferrocarril suburbano.

En cambio, los tres últimos gobiernos de la metrópoli han estado muy activos en la construcción de puentes y mega distribuidores viales, pasos deprimidos, subterráneos y vías elevadas (segundos pisos), embarcándose en una carrera (perdida desde su inicio) por mejorar la movilidad por medio del automóvil en las zonas de más altos ingresos de la urbe. Los proyectos de infraestructura vial se han caracterizado por aumentar progresivamente las escalas y su impacto metropolitano. Los más relevantes han sido los libramientos carreteros y las autopistas urbanas de cuota privatizadas como el Viaducto Elevado Bicentenario (22 km), la Autopista Naucalpan-Ecatepec (23 km), el Circuito Exterior Mexiquense (41 km), la Supervía Poniente (10 km), Periférico Norte (10 km) y Sur (15 km), en proceso de construcción entre 2011 y 2012.

Los peatones han sido víctimas de estas decisiones. El desplazamiento peatonal es cada vez más difícil debido a las barreras creadas por las obras viales y la ruptura de continuidad de los trayectos, a la reducción de las banquetas, la carencia de puentes peatonales o las dificultades de su uso por la altura excesiva, la ausencia de continuidad inclusive en las banquetas por donde circula el peatón y la inseguridad.

El predominio numérico del automóvil ha significado la paulatina destrucción de la trama urbana

originaria, la fragmentación de sus partes, serios problemas de saturación vial y contaminación atmosférica, un creciente déficit cuantitativo y cualitativo de transporte colectivo para 70% de la población de menores ingresos, un aumento del tiempo destinado a la transportación con disminución del empleado para actividades laborales o de reproducción social, y mayor desgaste de la fuerza de trabajo.

4. Un nuevo patrón de estructuración metropolitana

Los cambios ocurridos en la estructura económica y el patrón de movilidad han modificado la lógica de estructuración y funcionamiento de la ciudad: la han llevado de la configuración basada en la centralidad única y la multicentralidad, a la armada sobre una red de corredores terciarios (Pradilla y Pino, 2004). En este movimiento han participado intensamente el capital inmobiliario-financiero y sus productos de moda: centros comerciales, unidades cerradas y megaproyectos periféricos de viviendas de interés social.

4.1. De la centralidad única a la red de corredores terciarios

Hasta la década de 1940 la Ciudad de México giraba en torno a su centro, formado a partir de la destrucción y reconstrucción de la antigua Tenochtitlán azteca y la ciudad colonial (Lombardo, 1987^a, 1987^b y 1987^c), dicho centro se expandió con la ampliación de la actividad comercial a finales del siglo XIX y luego de la Revolución Mexicana, impulsado por el crecimiento urbano.

Luego de la Segunda Guerra Mundial la expansión urbana impulsada por la industrialización, la llegada de inmigrantes rurales y la salida de las capas aristocráticas y adineradas del centro llevó a la ocupación de terrenos cada vez más alejados del centro, en el DF y sucesivos municipios vecinos del Estado de México, dando lugar a la metropolización. Las necesidades de consumo de la población residente en las periferias, en particular la de ingresos medios y altos, que no podían ser resueltas en el cada vez más alejado Centro Histórico impusieron la formación y desarrollo de subcentros periféricos localizados principalmente en los antiguos pueblos y municipios absorbidos por la expansión urbana.

Sin que se frenara el crecimiento metropolitano, en los setenta aparecieron nuevos factores de cambio socioterritorial. La industria alcanzó su máximo nivel de participación en la economía local y nacional, al tiempo que se observaban los síntomas del agotamiento de la industrialización por sustitución de importaciones con intervención estatal. El *boom* petrolero llevó al crecimiento sin control del gasto interno y al endeudamiento externo, pero a mediados de la década los organismos financieros multinacionales presionaron al gobierno para adoptar políticas de ajuste debido al crecimiento excesivo de la deuda externa. Luego de dos desaceleraciones internas del crecimiento económico, en 1982 sobrevino la crisis generalizada del capitalismo en el mundo.

La aplicación de políticas neoliberales se inició en 1983. En 1986 México ingresó al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés). Desde 1988 se profundizaron las medidas neoliberales, en particular la privatización de empresas estatales, incluidos los bancos estatizados en 1982; y la apertura comercial internacional alcanzó su punto culminante en 1994 con el inicio de operación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), al cual siguieron varios más con los que el país entró en la libre circulación internacional de mercancías y capitales.

Las crisis de 1982 y 1986, la contracción del mercado interno por la caída del salario real, la competencia con los productos importados, el surgimiento de fuertes deseconomías de aglomeración y una política pública de desconcentración industrial dieron lugar al inicio de la desindustrialización de la metrópoli (Pradilla y Márquez, 2004) y el impulso a su terciarización informal. Por un lado, el capital trasnacional fluyó hacia el sector bancario, en la actualidad casi totalmente en manos extranjeras, el comercial y de servicios al productor y al consumidor bajo la forma de filiales y franquicias, y al inmobiliario, imponiendo sus formas urbano-arquitectónicas. Por otro lado, la población desempleada se refugió en el sector informal, que actualmente alberga a cerca de la mitad de la PO de la metrópoli y ocupa calles y plazas con sus implantaciones propias.

La metrópoli cambió su morfología a partir de los cambios socioeconómicos impuestos por el patrón neoliberal de acumulación de capital. Cambió su lógica de estructuración; integró nuevas formas arquitectónicas y urbanas como los centros comerciales y los inmuebles y conjuntos cerrados; se multiplicaron las unidades habitacionales de interés social construidas en la periferia lejana por el capital privado. Basándonos en la investigación realizada en 2002 (Pradilla y Pino, 2004), revisada en 2007 y 2011-2012, afirmamos que en la ZMVM se operó un cambio sustancial en la lógica de estructuración socioeconómica y territorial: atravesando una fase multinuclear de transición con duración de varias décadas, ha pasado de ser una estructura organizada por una centralidad única a otra conformada a partir de una red de corredores terciarios.

Los centros y plazas comerciales que aparecieron a finales de los sesenta se multiplicaron a partir de estos cambios, como un nuevo campo de acumulación para el capital inmobiliario financiero, comercial y rentista. Actualmente existen más de 260, de diferente tamaño y características. El crecimiento del parque automotriz, promovido por los gobiernos locales con su política de creación de vialidades expresas y distribuidores viales, definió la localización de los nuevos centros comerciales y los edificios corporativos sobre los ejes viales de alto tránsito vehicular. Los centros comerciales se adhirieron a los corredores en formación o impulsaron su desarrollo a lo largo de las vías en las que se instalaban (Duhau y Giglia, 2008; Pradilla *et al.*, 2008).

Estas implantaciones atrajeron a nuevas unidades bancarias, de comercio y servicios. Las subcentralidades se alargaron sobre los ejes de flujos materiales de personas y vehículos hasta perder su forma concéntrica, y aun articular a varias de ellas, y entretorse en red; hasta la antigua centralidad, que había perdido su dinamismo por la nueva lógica de implantación terciaria, tendió a organizarse sobre sus ejes más importantes. En 2012 registramos en la ZMVM un tejido de 108 corredores terciarios, entre los que destacan Paseo de la Reforma, Insurgentes, Revolución, diversos segmentos del Periférico y del Circuito Interior, Viaducto Alemán, Tlalpan y Canal de Miramontes. Los corredores presentan muy diversa longitud, densidad de construcción y concentración de actividades terciarias, sea que estén consolidados o en proceso de consolidación, y que sirvan a comunidades locales, a zonas amplias de la ciudad, o sean utilizados por la población de toda la metrópoli. Los cruces de dos o más corredores terciarios y algunos hitos constituyen modos de articulación e intercomunicación de la red.

Cantidad de corredores terciarios en la Zona Metropolitana del Valle de México

Nivel de consolidación	Cantidad de corredores
Alta	22
Media	56
Baja	30
Total	108

Fuente: Elaboración propia con base en el levantamiento realizado en 2008 y 2011.

Los procesos de formación de los corredores terciarios han sido de diferente naturaleza. En la mayoría fueron el resultado de la combinación de múltiples acciones de agentes sociales —comerciantes pequeños y grandes, prestadores de servicios, empresas, constructores y promotores inmobiliarios— para beneficiarse de la demanda. En otros casos, son resultado de los planes de desarrollo urbano y las políticas urbanas de gobiernos locales específicos, como el Proyecto Santa Fe desde los años noventa y Paseo de la Reforma, promovido por el gobierno local desde el 2000, y de éste y otros ejes en el actual gobierno de la ciudad.

Los componentes fundamentales de los corredores terciarios son los centros y plazas comerciales y los agrupamientos longitudinales de pequeños y medianos comercios, oficinas bancarias y otras actividades financieras, servicios —privados o públicos— orientados hacia las actividades económicas y los usuarios individuales, servicios de reparación, hoteles, restaurantes y lugares de entretenimiento, actividades recreativas y oficinas de gestión de empresas e instituciones públicas y privadas. La presencia de vivienda sobreviviente del pasado o de nuevos desarrollos empresariales no modifica al corredor, a condición de que lo terciario sea dominante, en particular en los nuevos diseños de usos mixtos de vivienda, comercio, oficinas y hotelería.

Corredores Terciarios de la ZMVM 1960-2012



Simbología

-  Limite DF
-  Traza urbana
-  Corredores terciarios

Total 108 Corredores terciarios

Escala: _____ 1:300,000
 Proyección: _____ UTM
 Cuadrícula: _____ UTM a cada 10,000m
 Fecha elaboración: _____ Marzo 2012



Fuente: En base al levantamiento realizado en 2008 y 2011
 Elabora: Mtra. Díaz Flores Laura Olivia
 Mtra. Valderrama Ríos Carolina

La red de corredores terciarios sobre vías de alta intensidad de flujos de personas y vehículos atrapa en su interior a las antiguas áreas de vivienda, las cuales sirven como lugares de intercambio, de aprovisionamiento de mercancías y servicios, y de entretenimiento, dando lugar a un efecto de fragmentación de las antiguas áreas integradas. Muchos corredores se han formado desplazando, destruyendo y sustituyendo por una nueva arquitectura a zonas de vivienda con valor patrimonial, no protegidas adecuadamente, por ejemplo, en Paseo de la Reforma, Polanco y la Colonia Roma.

Estos corredores, como sus antecesoras subcentralidades, no constituyen centralidades urbanas integradas; son agrupaciones mercantiles organizadas en función del intercambio, pero carecen de muchas de las actividades públicas propias de la vida urbana colectiva: cultura, religión, política, espectáculo callejero libre, etc. Se forman para el automovilista, no para el peatón, y carecen de vida y de relaciones humanas directas. Sólo los centros comerciales aparecen como seudocentralidades, dominadas por las “mercancías”; éstas son las centralidades de la ciudad-mercado neoliberal.

4.2. Las nuevas formas arquitectónicas y urbanas

La posmodernidad neoliberal ha traído la multiplicación de formas arquitectónico-urbanas mercantilizadas surgidas en el anterior patrón de acumulación, su modificación y generalización, la sustitución del sector público en la promoción de algunas formas como la vivienda de interés social, o el surgimiento de otras nuevas. En la metrópoli encontramos tres formas que se multiplican desde la implantación del neoliberalismo: los grandes desarrollos inmobiliarios mixtos, los *centros comerciales* socialmente diferenciados, y las unidades habitacionales y corporativas cerradas.

Aunque los centros comerciales aparecieron en la ZMVM en los años sesenta del siglo XX, sucediendo a los pasajes comerciales de finales del XIX e inicios del XX, su generalización coincidió con la implantación del patrón neoliberal a inicios de los ochenta. Al principio se orientaron hacia los sectores de ingresos medios y altos en sus territorios, pero en años recientes tienden a generalizarse a todos los estratos sociales y territorios (López Levi, 1999; Lulle y Paquette, 2007; Duhau y Giglia, 2008: cuarta parte, 15; Pradilla *et al.*, 2008).

En la ZMVM registramos, hasta abril de 2012, 262 centros o plazas comerciales, 245 construidas luego de 1980. Los centros comerciales juegan un papel relevante en la formación de los corredores terciarios, en donde generan un polo de concentración de compradores que es usado como mercado por otras actividades terciarias, o a los cuales se adosan dado que en ellos ya existe un flujo importante de compradores y economías de aglomeración localizadas (véase plano).

Centros comerciales en la Zona Metropolitana del Valle de México por periodo

Periodo	Número de centros y plazas	Área comercial		Número de locales	
		Total	Promedio	Total	Promedio
1960-1980	17	375 924	22 113	1 270	75
1981-1990	30	539 731	17 991	2 373	79
1991-2000	115	2 207 108	19 192	9 086	79
2001-2012	100	3 143 007	31 430	8 876	89
Total	262	6 265 770	23 915	21 605	82
Centro comerciales en construcción					
Pabellón Azcapotzalco	Azcapotzalco	Distrito Federal			
Garden Mall	Álvaro Obregón	Distrito Federal			
Parque Torea	Naucalpan	Estado de México			

Los centros comerciales de tamaño medio y grande, los prototipos, están diseñados para el acceso en

automóvil; interiorizan la calle y la plaza, y su estructura arquitectónica es introvertida, sustituyendo a las formas públicas exteriores. Como ámbitos privados son vigilados por guardias de seguridad privada, excluyendo a los de seguridad pública. Se han convertido en los “modelos” del intercambio mercantil en la fase actual del capitalismo y son un vector relevante de la privatización de lo público urbano. En su interior, se integraron posteriormente los multicinemas, conjuntos de pequeñas salas de cine que reproducen el esquema de concentración del centro comercial y sustituyen a las grandes salas de cine de los años cincuenta y sesenta, en diversas implantaciones, aisladas o integradas a otras formas mercantiles.

En esta etapa se han llevado a cabo muchos desarrollos inmobiliarios mixtos de vivienda de lujo, oficinas, hotelería y comercio, que en muchos casos forman parte de la estructuración de los corredores urbanos (Paseo de la Reforma, Palmas, Periférico Norte, Insurgentes Sur, etc.) mediante intervenciones puntuales; o el gran complejo semiautónomo de desarrollo inmobiliario mixto (oficinas, hotelería, vivienda de lujo, comercio y servicios, etc.) de Santa Fe como reciclaje de un basurero cerrado, iniciado en los noventa. Una característica generalizada es el uso intensivo del suelo, de alto precio, mediante la construcción en altura (edificios).

En la ZMVM, desde finales de la década de los ochenta, estos proyectos inmobiliarios respondían al requerimiento, real o especulativo, de espacios para alojar las funciones emanadas de la reestructuración económica, tales como oficinas corporativas para empresas nacionales, filiales de transnacionales, empresas de servicios especializados para la economía o el consumo, servicios comerciales y de recreación. Los tres gobiernos del DF en el periodo 1988-1997 promovieron la inversión inmobiliaria financiera extranjera, especialmente desde la firma del TLCAN en 1993, en el programa de rescate del Centro Histórico, el Proyecto Alameda y la zona de Santa Fe. Los gobiernos locales desde el 2000 continúan promoviendo las grandes inversiones inmobiliarias: entre 2007 y 2010 se apoyaron con incentivos fiscales 47 proyectos y se otorgaron 122 incentivos por más de 1 000 millones de pesos. Un destino importante ha sido el Corredor Reforma-Centro Histórico que desde 2007 ha recibido apoyos para 33 proyectos (GDF, 2010b).

La tercera forma arquitectónica urbana que se ha multiplicado en la metrópoli es la de urbanizaciones o conjuntos cerrados. Los factores sociales que impulsan este fenómeno son propios del patrón de acumulación o sus consecuencias no deseadas: la inseguridad pública generada por la violencia urbana, el individualismo imperante en la vida cotidiana, las promociones publicitarias del capital inmobiliario y la legalización de la propiedad en condominio horizontal o vertical.

Estas urbanizaciones o conjuntos cerrados están rodeados de muros o rejas; se accede a ellos por garitas vigiladas por guardias privados y circuitos cerrados de televisión; impiden el libre acceso a los automóviles y transeúntes externos y fragmentan la trama vial urbana; tienen diversas dimensiones y formas, desde las horizontales y extensivas hasta las verticales, según el patrón urbano seguido o promovido por las acciones privadas en relación con las políticas públicas: ciudad dispersa o ciudad compacta. Son la forma más visible y agresiva de la privatización de la calle y la segregación social del territorio urbano y, por lo tanto, de su fragmentación.

En la ZMVM la aparición de las unidades habitacionales, formadas con viviendas unifamiliares o

edificios multifamiliares, construidas por el Estado se remonta al inicio de las políticas estatales de vivienda en el proceso acelerado de urbanización de mediados del siglo XX. Pero desde los años noventa el cambio en la política habitacional estatal convirtió a sus instituciones promotoras de vivienda en bancos hipotecarios u organismos financieros de “segundo piso”, y cedió la función de promoción y construcción de la vivienda “de interés social” a las inmobiliarias privadas, dando lugar a la multiplicación de gigantescos desarrollos habitacionales de viviendas mínimas: de una o dos plantas de 30 a 40 m² en extensión, para familias con promedio de 4.5 integrantes, ocupando áreas agrícolas en zonas periféricas, a gran distancia-tiempo de los centros de actividad laboral y carentes de comercio, abasto y servicios, oferta cultural y religiosa, etc. En los municipios conurbados del Estado de México se construyeron 384 561 miniviviendas entre 1994 y 2005 (Duhau, 2008), y entre 2005 y 2010 se autorizaron 147 conjuntos urbanos con un total de 270 000 viviendas (GEM, 2010). Más de una cuarta parte de estas viviendas en el país ha sido abandonada por quienes las adquirieron debido a su pésima habitabilidad (*Mendiburu*, 11 de julio de 2011). Con esta localización, las inmobiliarias buscan reducir al mínimo el costo del suelo en el precio total de construcción, pero con el costo colectivo, social, de la continua extensión urbana sobre áreas de cultivos o de reserva ambiental.

La modernización capitalista neoliberal de la metrópoli, cuyos instrumentos son las nuevas formas arquitectónico-urbanas descritas, ha incluido como fuerzas motoras o resultados procesos sociales como la privatización de lo público, la fragmentación socioterritorial por la exclusión y la hegemonía del automóvil privado. Sus actores fundamentales han sido los poderes públicos, con pocas diferencias prácticas en términos políticos si se proclaman de “derecha” o de “izquierda”, y el capital inmobiliario financiero nacional y transnacional.

La privatización de muchos servicios y espacios públicos se ha producido mediante su transferencia al capital privado por venta, concesión o asociación, y su mercantilización (Pradilla, 2009: cap. III), o adecuación-destrucción para abrir paso a la vialidad confinada o primaria en función del predominio creciente del automóvil privado.

Los sectores de ingresos medios y altos se “bunkerizan” y segregan en las urbanizaciones o conjuntos cerrados, en sus centros comerciales y clubes, recortando la libre movilidad de los habitantes, es decir, privatizando los espacios públicos interiores, justificándolo con el incremento real de la inseguridad y la violencia, nutrida por la informalidad, la delincuencia para sobrevivir y la mundializada (narcotráfico, contrabando de mercancías, armas y personas, etc.). Al mismo tiempo, los sectores populares más empobrecidos se “guetifican” en sus barrios y son sometidos al control de bandas armadas, muchas veces ligadas al narcotráfico y a otras formas de la delincuencia organizada.

Esta segregación social, producto del mercado y de las políticas públicas, hace que la metrópoli se fragmente cada vez más en lo social y territorial. Este proceso, que surgió con la introducción del patrón intervencionista de acumulación y se acentuó con el neoliberal, avanza en sentido contrario a la lucha ciudadana por la libre apropiación de la ciudad, el respeto de las diferencias y la eliminación de las limitaciones en el uso de lo público: el derecho a la ciudad.

En el mismo sentido de la privatización, exclusión y fragmentación socioterritorial avanza la

hegemonía del automóvil privado en la metrópoli. Mientras la metrópoli se puebla de ostentosas moles de concreto o socavones, metidos con calzador en la estrecha estructura urbana, para el uso de 30% de la población, el 70% restante se mueve en incómodos y sobresaturados sistemas de transporte colectivo que ruedan a la mínima velocidad impuesta por 80% de automotores particulares que realizan 20% de los desplazamientos de las personas. La ciudad deja de ser un territorio para los peatones —ahora amenazados constantemente por el automóvil— enfrentando barreras físicas insalvables como túneles, pasos deprimidos, puentes o entradas de estacionamientos, y teniendo que usar elevados y tortuosos puentes u oscuros sótanos proclives a la violencia. La metrópoli neoliberal se moderniza para el automóvil y para los automovilistas (Pradilla y Sodi, 2006: 100 y ss.).

5. A manera de conclusión: una nueva estrategia del capital y de los gobiernos locales

Detrás de la formación de los corredores terciarios se encuentra una estrategia de diversas fracciones del capital. Para el conjunto de éste los corredores significan la oportunidad de modernizar, por restauración o reconstrucción total, sus ámbitos de operación y gestión, los cuales se hicieron obsoletos en los viejos emplazamientos ante las nuevas condiciones tecnológicas y de mercado. En ellos el capital inmobiliario revaloriza por la vía del mercado áreas destinadas a otras actividades, sobre todo a la vivienda y la industria, cuyo precio de producción ya fue recuperado, para así apropiarse de las nuevas rentas del suelo, en particular diferenciales de localización. En la construcción de oficinas, centros y plazas comerciales, o vivienda de sectores de ingresos medios y altos, el capital inmobiliario y constructor realiza procesos de valorización de su capital productivo y genera nuevas rentas diferenciales de localización que rentabilizan sus acciones futuras realizadas en el mismo corredor, en un proceso continuo de expansión de las áreas beneficiadas. Todos los propietarios de suelo, aún los desplazados por la formación del corredor, podrán apropiarse alícuotamente de las rentas del suelo absolutas o monopólicas y las de localización, generadas por el crecimiento urbano general y por la demanda de emplazamientos terciarios para atender sus necesidades.

La combinación compleja de reconstrucción y verticalización interna y/o expansión periférica dispersa, determinada por la lógica particular del capital inmobiliario y financiero y sus megaproyectos, y la especificidad de su relación con las políticas urbanas definen los procesos de producción y reproducción del territorio metropolitano. En estas operaciones el capital inmobiliario está ligado estrechamente al capital financiero y bancario —y al sector hipotecario público en los proyectos de grandes unidades habitacionales de vivienda de interés social—, pues el segundo aporta al primero el adelanto de capital para la inversión y crea la demanda para el producto al financiar al comprador.

En la reestructuración urbana el capital inmobiliario asume un papel determinante en la economía y la morfología urbanas, sin lograr impulsar un crecimiento sostenido y sustentable. Esto ocurre ante la creciente debilidad e incapacidad de una planeación moribunda, subordinada a los invisibles “equilibrios automáticos del mercado”.

Bibliografía

- ÁLVAREZ, José (dir.) (2003), *Enciclopedia de México*, vol. 9, EUA, Sabeca International Investment Corporation.
- ÁLVAREZ, Lucía (2005), *Distrito Federal: sociedad, economía, política y cultura*, México, UNAM/CIICH.
- CENTRO DE ESTUDIOS SOCIALES Y DE OPINIÓN PÚBLICA (CESOP) (2005), *Reporte temático núm. 2. Comercio ambulante*, CESOP, Cámara de Diputados LIX Legislatura, México.
- CONNOLLY, Priscilla (2009), *Comparación entre las encuestas de origen y destino en la Zona Metropolitana del Valle de México 1983, 1994 y 2007, Construcción de un sistema de indicadores para la medición de la movilidad urbana en la Ciudad de México*. Taller II, México, Observatorio Ciudadano de la Ciudad de México, UAM-A; disponible en: [http://www.occm.uam.mx/archivos/11 /file/Connolly.pdf](http://www.occm.uam.mx/archivos/11/file/Connolly.pdf), consultada el 1 de agosto de 2011.
- CONSEJO NACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA DE DESARROLLO SOCIAL (Coneval) (2010), *Medición de la pobreza 2010 por municipio*, noviembre de 2011; disponible en: <http://medusa.coneval.gob.mx/cmsconeval/rw/pages/medicion/index.es.do>.
- CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN (Conapo) (2007), *Delimitación de las áreas metropolitanas de México, 2005*, México, Conapo.
- DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL (1997), *Estudio básico para el reordenamiento del comercio en vía pública*, México, Departamento del Distrito Federal.
- DUHAU, Emilio (2008), “Los nuevos productores del espacio habitable”, *Ciudades*, núm. 79, julio-septiembre, México, Red Nacional de Investigación Urbana.
- _____ y Ángela Giglia (2008), *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*, México, UAM-Azcapotzalco/Siglo XXI.
- ESPINOSA, Enrique (2003), *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano (1521-2000)*, México, IPN.
- FIDEICOMISO DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS SOBRE LA CIUDAD DE MÉXICO, Gobierno del Distrito Federal (2000^a), *La Ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*, México, Corporación Mexicana

de Impresión.

_____ (2000^b), *La industria manufacturera en el DF hacia el siglo XXI. Propuesta de revitalización y desarrollo de áreas industriales*, México, fotocopia.

GARZA, Gustavo (1985), *El proceso de industrialización en la Ciudad de México. 1821-1970*, México, El Colegio de México.

_____ (1987), “Inicios del proceso de industrialización de la Ciudad de México; aparición del ferrocarril y la electricidad”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL (2010^a), “Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012”, *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 22 de marzo de 2010, México.

_____ (2010^b), *Cuarto Informe de Gobierno del Distrito Federal, Anexo estadístico*, México, Gobierno del Distrito Federal.

GOBIERNO DEL ESTADO DE MEXICO (2010), *Quinto Informe de Gobierno de Enrique Peña Nieto*, Toluca, Gobierno del Estado de México.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI) (2004), *Encuesta Nacional de Empleo 2003*, Aguascalientes, INEGI.

_____ (2007), *Encuesta Origen-Destino 2007*, Aguascalientes, INEGI.

_____ (2010), *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo*, Aguascalientes, INEGI.

LEGORRETA, Jorge (1994), *Efectos ambientales de la expansión de la Ciudad de México*, México, Centro de Ecología y Desarrollo.

_____ (2004), “De cocodrilos al pulpo verde, el transporte dominante de la urbe”, *La Jornada*, 23 de septiembre de 2004, Sección Cultura, México.

LOMBARDO, Sonia (1987^a), “México-Tenochtitlán en 1519”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

_____ (1987^b), “Fundación de la Ciudad de México: 1521-1556”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

_____ (1987^c), “Esplendor y ocaso colonial de la Ciudad de México”, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de la Ciudad de México*, México, DDF/El Colegio de México.

LÓPEZ LEVI, Liliana (1999), *Centros comerciales. Espacios que navegan entre la realidad y la ficción*, México, Nuestro Tiempo.

LULLE, Thierry y Catherine Paquette (2007), “Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos metrópolis latinoamericanas”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 22, núm. 2 (65), mayo-agosto, México, El Colegio de México.

MÁRQUEZ LÓPEZ, Lisett y Emilio Pradilla Cobos (2007), “Ciudad de México: el automóvil contra el transporte público”, *Investigación y Diseño*, núm. 4, noviembre, México, UAM-Xochimilco.

_____ (2008), “Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario”, *Cuadernos del Cendes*, núm. 69, septiembre-diciembre, Caracas, Cendes-UCV.

MENDIBURU, Diego (2011), “Vivir en un gueto”, *Emequis*, 11 de julio, México.

PRADILLA COBOS, Emilio (1993), *Territorios en crisis. México 1970-1992*, México, Red Nacional de Investigación Urbana/UAM-Xochimilco.

_____ (2009), *Los territorios del neoliberalismo en América Latina*, México, UAM-Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.

_____ (2011), “Zona Metropolitana del Valle de México: una ciudad baja, porosa, dispersa y de poca densidad”, en Emilio Pradilla Cobos (comp.), *Ciudades compactas, dispersas, fragmentadas*, México, UAM-Xochimilco/Miguel Ángel Porrúa.

_____ y Lisett Márquez López (2004), “Estancamiento económico, desindustrialización y terciarización informal en la Ciudad de México, 1980-2003, y potencial de cambio”, en Ana Clara Torres Ribeiro, Hermes Magallães Tavares, Jorge Natal y Rosalía Piquet (comps.), *Globalização e território. Ajustes periféricos*, Río de Janeiro, IPPUR/Arquimedes Edições.

_____ y Ricardo Pino Hidalgo (2004), “Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos”, *Anuario de Espacios Urbanos 2004*, México, UAM-Azcapotzalco.

_____ y Demetrio Sodi de la Tijera (2006), *La ciudad incluyente. Un proyecto democrático para el Distrito Federal*, México, Océano/OIDME.

_____, Lisett Márquez López, Saúl D. Carreón Huitzil y Elías Fonseca Chicho (2008), “Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público”, *Ciudades*, núm. 79, julio-septiembre, México, Red Nacional de Investigación Urbana.

_____ y Felipe de Jesús Moreno Galván (2012), “Conflictos, movimientos sociales y política urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México 1980-2011”, Ponencia a The Second ISA Forum of Sociology, Session D, Urban Conflicts, Comparative Studies and Planning, Asociación Internacional de Sociología, 3 de agosto, Universidad de Buenos Aires.

_____ *et al.* (coords.) (2014), *Zona Metropolitana del Valle de México: cambios demográficos, económicos y territoriales*, México, Universidad Autónoma Metropolitana.

PUENTE ESPINOSA, Luis Felipe (2011), Versión estenográfica de la conferencia de prensa del secretario de Transporte del Gobierno del Estado de México, 2 de mayo de 2011, Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de México; disponible en: http://www.edomex.gob.mx/transp/doc/pdf/notas/CONFERENCIA_PRENDA_1.pdf, consultado el 1 de agosto de 2011.

SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO, Gobierno del Distrito Federal (2001^a), *La economía de la Ciudad de México*, México, fotocopia.

_____ (2001^b), *Primer informe de trabajo*, México, Corporación Mexicana de Impresión.

_____ (2001^c), *Primer informe de trabajo. La Ciudad de México en cifras*, México, Corporación Mexicana de Impresión.

SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD (Setravi), Gobierno del Distrito Federal (2006), “Programa Integral de Transporte y Vialidad”, México, Gobierno del DF.

_____ (2009), *Tercer informe de la Secretaría de Transporte y Vialidad 2009*, México, Gobierno del Distrito Federal.

_____ (2010), *Cuarto informe de la Secretaría de Transporte y Vialidad 2010*, México, Gobierno del Distrito Federal.

SILVA LONDOÑO, Diana Alejandra (2010), “Comercio ambulante en el Centro Histórico de la Ciudad de México (1990-2007)”, *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 72, núm. 2, abril-junio, México, UNAM-IIS.

Hemerografía

El Universal, México.

La Jornada, México.

Reforma, México.

Notas

[*] Profesor del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[**] Profesor del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana,
Xochimilco.<<

[***] Profesor del Departamento de Teoría y Análisis de la Universidad Autónoma Metropolitana,
Xochimilco.<<

[****] Asistente de investigación, Doctorado en Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de Investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de Investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[*****] Asistente de investigación, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco.<<

[1] Síntesis del texto del mismo nombre, presentado como “Primer Informe Anual 2012 del Proyecto de Investigación UAM-Conacyt”, actualmente en proceso de edición como libro electrónico en la Universidad Autónoma Metropolitana.<<

[2] La Ciudad de México (DF) capital del país, está constituida por 16 delegaciones y es el núcleo estructurador de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que integra al DF con 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo. La ZMVM es el núcleo de la Ciudad Región del Centro de México (CRCM), formada por las zonas metropolitanas del Valle de México, Cuernavaca-Cuautla, Puebla-Tlaxcala, Pachuca, Querétaro-San Juan del Río, Toluca-Lerma, y otras localidades intermedias, para un total de 276 unidades político-administrativas de las siete entidades federales que constituyen la Región Centro del país (Fideicomiso, 2000^a: 15 y 16).<<

[3] No se dispone de información estadística oficial acerca de la distribución del PIB total y sectorial por municipios, lo que impide calcular la evolución y el peso económico e industrial total de la ZMVM y la CRCM.<<

[4] La información estadística y gráfica incluida en estas secciones es de elaboración propia a partir de los censos económicos XI a XVII realizados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).<<

[5] El área o Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), es una delimitación territorial menos amplia que la de la ZMVM en términos del número de municipios conurbados incluidos (sólo 32), que ha sido utilizada por el INEGI en los censos económicos.<<

[6] No descartamos, sin embargo, un error estadístico, pues los datos son muy atípicos.<<

[7] El crecimiento de la *industria maquiladora de exportación* –ensamblaje–, cuya promoción ha sido la única política estatal de industrialización desde 1983, se estancó en 1998 y declinó desde el año 2000. En la actualidad, un número creciente de empresas emigra de México hacia China y otros países del sudeste asiático.<<

[8] En México la migración de empresas orientadas a la exportación y al desarrollo de la *maquila* en ciudades del centro-norte y la frontera con los Estados Unidos obedece a la apropiación de la ventaja de localización de una distancia-tiempo de transporte con la frontera tendiente a cero, con menores regulaciones ambientales y laborales, y con un salario real más bajo. Dichas empresas aceptan a los trabajadores que emigran de zonas atrasadas de las regiones mismas o de otras zonas del país.<<

[9] La *informalidad*, concepto ambiguo con múltiples rasgos para su definición, incluye a individuos que realizan actividades inestables, mal remuneradas, con condiciones laborales precarias y sin seguridad social, para subsistir, así como a empresas y empresarios capitalistas medianos y grandes que evaden al fisco, la legislación laboral y sobre seguridad social de sus trabajadores, o que realizan actividades ilegales no registradas como contrabando, piratería de marca, tráfico ilegal, etcétera.<<

[10] Carecemos de información por municipio que nos permita establecer el porcentaje de la PO en situación de informalidad para así fijar los porcentajes para el conjunto de los municipios conurbados y a partir de éstos calcular los de la ZMVM.<<

[11] La notoria diferencia entre las cifras se explica por el interés de los comerciantes formales de la Canaco de mostrar una situación muy grave para sus agremiados.<<

[12] Fijos: con local permanente en un sitio fijo; semifijos: con local o instalación desmontable rápidamente o móvil; ambulantes: que se desplazan en la vía pública.<<

[13] Originalmente, los productos introducidos de contrabando conocidos popularmente como “fayuca” provenían de los Estados Unidos de Norteamérica, pero en fechas más recientes su principal país de origen es China.<<

[14] La tasa de desempleo abierto, utilizada por el INEGI, que registra a quienes trabajaron menos de una hora el mes anterior a la encuesta, es un indicador insuficiente pues no muestra la magnitud del trabajo informal inestable, mal remunerado y carente de seguridad social. Esta inconsistencia se revela si la comparamos con las tasas de desempleo registradas en los Estados Unidos y en los países europeos, mucho mayores que la mexicana.<<