



V. Mobilidades contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas

Eduardo Marandola Jr.

Distribuição espacial da população e ambiente

A vida nas metrópoles brasileiras tem sofrido alterações significativas nos últimos 30 anos, produzindo novos padrões espaciais e sociodemográficos que incidem diretamente na qualidade e no padrão de vida das pessoas. Dois traços desta nova forma metropolitana são especialmente relevantes para compreender estas transformações e suas implicações: a **mobilidade** e a **vulnerabilidade**. Nos dois casos, a relação população-ambiente está no cerne de toda a discussão, ocupando diretamente os estudiosos do campo. A partir destes dois temas estruturam-se as demais questões, sendo tratadas especialmente em duas escalas: a da **cidade** e a da **região** (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2007). A articulação entre elas se dá justamente pela preocupação com a distribuição espacial da população e suas implicações.

A potência desta temática está na articulação inerente que este processo promove entre temas, disciplinas e processos. A distribuição espacial da população envolve direta e indiretamente todos os processos que animam a vida social e promovem interações espaciais nas várias escalas. Não é à toa que é central nos estudos de população e ambiente, assim como de toda uma sociologia e geografia contemporâneas que consideram a mobilidade como um fenômeno expressivo da sociedade atual (CRESSWELL, 2006; URRY, 2007; BAUMAN, 2007; ORFEUIL, 2008).

A distribuição espacial perpassa, portanto, desde os deslocamentos cotidianos no bairro até os grandes fluxos migratórios intercontinentais. Associada à idéia de interações espaciais e de mobilidade social, envolve a própria mecânica do dinamismo da sociedade: deslocamentos, mudanças, redistribuições, relações, composições, densidades, vazios, espaços de conexão, intervalos, fronteiras.

Isso é muito palpável quando observamos as aglomerações urbanas que se generalizaram pelo mundo: grandes áreas conturbadas que formam regiões mantidas por fortes interações espaciais, trocas populacionais e deslocamentos cotidianos. Os riscos estão presentes tanto na pausa quanto no movimento, e por isso a vulnerabilidade está nos lugares e também nos deslocamentos. Fica evidente a relação entre a mobilidade e a vulnerabilidade, seja em termos espaciais (lugar-fora do lugar) seja em termos sociais (comunidade-fora da comunidade). A ambivalência da mobilidade em promover ou proteger de riscos tornou-se um tema essencial para pensar tanto os padrões de distribuição espacial da população quanto às conseqüências da hipermobilidade e dos riscos contemporâneos.

Refletindo sobre este campo de investigação, alguns autores tem enfatizado a necessidade de abordagens em pequenas áreas e em diferentes escalas, visando à apreensão multidimensional dos fenômenos (HOGAN, 2000; TORRES, 2000). Estas interações ainda estão por ser mais bem delineadas, embora o conjunto dos trabalhos esteja avançando nesta direção. Por outro lado, tem-se apontado a necessidade de avançar epistemologicamente, abordando a relação população-recurso para além de uma relação causal simples, lembrando que o impacto da população está mediado por “la cultura y la tecnología, por patrones de producción y de consumo” (LEFF, 2000,

p.252). Neste sentido também há avanços, principalmente ao se compreender a dimensão social e política da degradação ambiental e dos riscos vividos pelas populações.

A confluência de abordagens também tem sido relevante, pois a questão da distribuição espacial da população é fundamental tanto no contexto urbano quanto no regional, recebendo tratamentos metodológicos complementares. Assim, tanto a migração quanto o ambiente são abordados por diferentes ângulos, com ênfase nas interações sociedade-natureza e na produção social do espaço urbano. Estes estudos tem revelado dimensões essenciais do binômio mobilidade-ambiente, além de apontar para relações sociais perversas em diferentes níveis (HOGAN, 1998; 2005).

Em um contexto metropolitano ou de aglomeração urbana, entre os fenômenos migratórios mais relevantes está a mobilidade diária entre as cidades da região. Esta mobilidade ocorre nas duas escalas (urbana e regional) incrementando questões relevantes para o ambiente. A espacialidade destes fenômenos resulta num quadro particular de vulnerabilidade, diante de perigos específicos decorrentes deste comportamento populacional.

Neste sentido, é fundamental que haja estratégias para compreender e investigar a mobilidade para além do binômio casa-trabalho, em sua riqueza de durações, direções, motivos etc. É para isso que o conceito de espaço de vida tem sido utilizado, visando uma perspectiva mais complexa da mobilidade populacional.

O objetivo deste texto é discutir a relação mobilidade-vulnerabilidade no contexto das aglomerações urbanas, a partir do conceito de espaço de vida. O desenho destes espaços de vida reflete as tendências de mobilidade observadas nos dados secundários, mas não se limita a isso. Ele é animado pela informação qualitativa da experiência da metrópole (a própria história de vida da pessoa), podendo revelar também aspectos particulares e circunstanciais (ligados ao lugar, à comunidade, às características demográficas, ou a outros círculos coletivos que a pessoa está inserida) que interferem diretamente na vulnerabilidade da pessoa, do grupo ou do lugar. Assim, fenômenos apreendidos na escala regional ou da cidade são complementados com um olhar da escala micro, permitindo incrementar as informações quantitativas com dados qualitativos, um dos maiores desafios que se apresenta para os pesquisadores atualmente.

Mobilidade e vulnerabilidade nas aglomerações urbanas

A mobilidade é fenômeno fundante da trama socioespacial das aglomerações urbanas contemporâneas, revelando dinâmicas globais, regionais e locais num mesmo plano. Está na base da estrutura causal da atual forma metropolitana (espraiada, dispersa), mas é também consequência desta forma. Por este ângulo, é possibilitada pelas novas tecnologias de comunicação e transporte, permitindo a dissociação residência-trabalho, um dos elementos fundamentais da alteração dos padrões de mobilidade diária que ocorria entre estes dois polos (ASCHER, 1998). Este fato, somado à crescente participação da mulher no mercado de trabalho, à flexibilização do mundo do trabalho e ao aumento da escolaridade e da necessidade de educação (cursos diversos), tem contribuído para a complexificação das viagens realizadas por um núcleo familiar ou por um indivíduo diariamente. A emergência de uma metáfora rizomática para compreender a metrópole e a sociedade contemporânea é uma das manifestações deste pensamento em rede, expresso na morfologia urbana e no padrão de mobilidade das pessoas (CASTELLS, 1999; CADAVAL; GOMIDE, 2002).

As consequências em termos de fragilização da infraestrutura, dificuldades de acessibilidade e de mobilidade e de outros riscos provenientes deste modelo são evidentes à medida que as carências sociais e urbanas compõem grande parte da paisagem nas zonas de expansão urbano-metropolitana (ASCHER, 1998; TORRES, 2002; OJIMA, 2005). A estas consequências de curto e médio prazo, temos a degradação e a poluição ambiental, que se espalham por um território maior, atingindo terras agricultáveis e recursos hídricos importantes, trazendo consequências de médio e longo prazo (HOGAN; CARMO, 2001). Tais processos podem causar alterações na distribuição espacial da população, produzindo movimentos de atração, expulsão ou retenção, produzindo rebatimentos na segregação residencial e nos movimentos pendulares e, conseqüentemente, no sistema de transportes e no padrão de mobilidade.

Em vista disso, o tamanho, a duração e a complexidade (bifurcações e baldeações) dos trajetos diários que as pessoas tem de fazer estão em crescente aumento nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Muito tempo se passa no carro ou no transporte coletivo, seja porque a distância é longa mesmo, seja por causa do trânsito que já não tem condições de trafegabilidade. Os custos aumentam na mesma proporção da necessidade ou das melhorias de infraestrutura. Além disso, com as dificuldades de gestão dos transportes públicos ao congregar as esferas municipal e estadual (representando a gestão metropolitana), o trânsito, a infraestrutura viária e os sistemas de transportes públicos apresentam um dos mais importantes “gargalos” a se resolver numa região integrada, mas também uma das tarefas mais complexas para o planejamento e a gestão compartilhada (JUNQUEIRA FILHO, 2002; BRASIL, 2004a; 2004b).

A hipermobilidade tem se tornado um fenômeno importante na sociedade contemporânea, influenciando diretamente na reprodução social do cotidiano e nos estilos de vida (JARVIS; PRATT; CHENG-CHONG WU, 2001). Aumenta assim a preocupação com a crescente desvinculação entre a pessoa e sua comunidade, seu lugar. Não que os laços elementares inerentes à relação homem-meio percam sua importância (TUAN, 1980; BACHELARD, 1993). Ao contrário, eles nunca foram tão fundamentais. No entanto, estes, enquanto fenômenos locais, tem uma abrangência limitada, perdendo gradativamente sua efetividade enquanto proteção à medida que aumenta a distância e o tempo do deslocamento (MARANDOLA JR., 2005a; 2008a). Assim, no contexto da mobilidade metropolitana atual, as pessoas passam a percorrer trajetos regionais, o que diminui a efetividade de mecanismos de proteção existencial, como a casa, a comunidade, a família e o lugar (GIDDENS, 2002; MARANDOLA JR., 2008b).

O movimento (ligado à velocidade e à hipermobilidade) ajuda no estabelecimento de relações espaciais e culturais mais efêmeras. Sem o tempo necessário para o envolvimento (TUAN, 1983), tais relações são frágeis, deixando a pessoa vulnerável. Claudelir Clemente, estudando migrantes transnacionais, notou com propriedade esta problemática: “Hoje [...] não se pode deixar de entender que estas maneiras de socialização do espaço e do tempo apontam para um aspecto do território que, por vezes, não se presta atenção: a sua efemeridade, o seu movimento.” Tanto pequenos grupos de migrantes morando em outros países quanto aqueles que vivem em movimento (seja transnacional ou não) possuem suas relações

identitárias estremecidas, aumentando com isso sua vulnerabilidade diante de diferentes riscos. Em vista disso, os ritos sociais desempenham papel de fronteiras, ajudando a delimitar e ajudar a permanência de um território. “Disto se depreende que as comunidades conscientes da fragilidade do território realizam constantes ritualizações, diuturnamente, para não se perderem nos fluxos desterritorializantes que convergem para o lugar” (CLEMENTE, 2005, p.3).

A saída para estabelecer relações de proteção nestes casos é o reforço de relações solidárias, como a amizade, a cultura e a família. Os sistemas de proteção ficam dispersos no espaço, mantendo conexões em redes de relacionamentos que, em geral, não possuem a figura da comunidade. O indivíduo ainda possui alguns lugares de referência, pois esta é uma condição *sine qua non* da existência humana (CASEY, 1997; HEIDEGGER, 2002), mas a figura da comunidade, enquanto um coletivo espacialmente localizado que produz segurança, sentimento de pertença e identidade (BAUMAN, 2003), dificilmente consegue ser restabelecido.

Enquanto fator demográfico mais significativo na distribuição populacional no espaço (HOGAN, 1998), a mobilidade é também um dos fenômenos mais importantes na distribuição de perigos, bem como na configuração de diferentes vulnerabilidades, quando pensamos em termos de pessoas e famílias e na produção de riscos e perigos, ou quando pensamos em áreas específicas. O migrante já tende a ser vulnerável no novo lugar, por não estar adaptado ao ambiente e à comunidade, faltando-lhe conhecimentos acumulados culturalmente (FRÉMONT, 1980; McPHEE, 1990). Por outro lado, a presença de grandes contingentes de migrantes pendulares num lugar de elevada poluição ou vulnerabilidade ambiental pode contribuir para o agravamento da questão, devido ao não compromisso ou mesmo a não permanência (estão sempre de passagem) no lugar de trabalho ou estudo (HOGAN, 1992; 1993). Entretanto, os lugares onde moram muitos migrantes que passam pouco tempo em casa podem sofrer do mesmo tipo de desagregação social, influenciando na forma como a comunidade se engaja ou não no cuidado e no enfrentamento de perigos e tensões ambientais. O conhecimento territorial e o envolvimento com o lugar são essenciais no enfrentamento de perigos e na constituição de estratégias coletivas de

resposta e da sensação de segurança (BAUMAN, 2003; MARANDOLA JR.; HOGAN, 2009; MARANDOLA JR.; DAL GALLO, 2010).

Por outro lado, nos trajetos entre os lugares, cresce o efeito “túnel” nas viagens diárias (ASCHER, 1998). As pessoas trafegam por grandes distâncias sem estabelecer nenhum contato com o longo espaço metropolitano que fica entre os dois pontos. Às vezes, nem mesmo o contato visual, pois cansados por acordar cedo ou por ter trabalhado o dia todo, viajam cochilando cabisbaixos até o ponto de parada. Todo este espaço indiscriminado que não faz parte da experiência das pessoas é potencialmente perigoso, pois ali o homem não goza dos mecanismos de proteção ligados ao lugar e à comunidade. Ali o homem está “solto no mundo” (contraposição ao enraizamento do lugar e da comunidade), potencialmente mais vulnerável (MARANDOLA JR., 2008a; 2008b).

A mobilidade, portanto, é um dos fenômenos que operacionaliza a fragmentação do eu (dimensão existencial) e da comunidade, desagregando recursos (sociais, culturais, financeiros e espaciais) e contribuindo significativamente para o aumento da vulnerabilidade não apenas diante de riscos ambientais, mas também dos demais perigos que atingem as populações metropolitanas. Não se trata de culpar a mobilidade pela vulnerabilidade, mas de identificar no padrão de mobilidade elementos que apontam relações específicas que resultam em diferentes formas de enfrentamento dos riscos. A mobilidade não é sinônimo de vulnerabilidade; diferentes populações, em diferentes contextos socioespaciais e demográficos terão situações específicas em relação aos riscos e perigos (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2005; HOGAN; MARANDOLA JR., 2005).

Em vista disso, é importante conhecer os padrões de mobilidade, para além das informações origem-destino ou dos motivos de viagens. Estes são fundamentais para tecer quadros gerais dos padrões de mobilidade e de interações espaciais. No entanto, é necessário olhar mais de perto, aproximando a escala de análise para poder detectar nuances e detalhes que caracterizam os padrões de mobilidade existentes numa região metropolitana. Com este intuito, resgatamos a noção de **espaço de vida** para poder objetivar os movimentos pessoais, abrindo a possibilidade de conectar os fenômenos da escala vivida à escala dos grupos demográficos (MARANDOLA JR., 2008a).

Espaço de vida: um conceito heurístico para o estudo da mobilidade

As formas de mobilidade humana tem evoluído continuamente, concomitantemente com o desenvolvimento das tecnologias de transporte e comunicação. Neste devir, os engenheiros e tecnólogos tem buscado o aumento da velocidade, diminuindo conseqüentemente o tempo do deslocamento, a otimização de recursos (financeiros, materiais e humanos) e a diminuição dos perigos e dos riscos envolvidos. Neste sentido, um olhar setorial nos meios de transporte e sua infraestrutura revela claramente que, numa perspectiva histórica, os riscos envolvidos tem diminuído sensivelmente. No entanto, os novos padrões de mobilidade e de reprodução da própria sociedade nos reservam outros riscos.

Estes estão associados a dois fenômenos de duas escalas distintas: a ampliação e esgarçamento do **espaço de vida**, que era **local** e tornou-se **regional**, e as repercussões da **Sociedade de Risco** na experiência **mediata** e **imediate** da metrópole.

Temos perseguido a discussão acerca do **espaço de vida** no contexto dos estudos metropolitanos, buscando uma aproximação entre Demografia e Geografia. Nosso intuito tem sido o de incorporar preocupações humanistas à discussão da mobilidade espacial da população, utilizando-se para isso os conceitos de lugar, território e espaço existencial (MELLO; MARANDOLA JR., 2005) com o foco nos modos de vida (MARANDOLA JR., 2005; 2008a), de um lado, trazendo a questão da mobilidade numa perspectiva interdisciplinar para pensar o planejamento e a participação (MARANDOLA JR.; MELLO, 2009) e a busca do lugar (MELLO et al., 2004), por outro.

Esta noção responde à necessidade de repensar os modelos explicativos tradicionais da mobilidade. Tanto os modelos neoclássicos quanto os neomarxistas mostram-se, no contexto da metrópole contemporânea, insuficientes para compreender as novas formas de mobilidade, conectividade e formas urbanas, condicionantes e condicionados pelos novos modos de vida. Enquanto os primeiros tendiam a encarar a mobilidade como um ato individual, quase natural, para equilibrar demandas de força de trabalho, os segundos tendiam a entender a migração como mobilidade forçada,

diretamente relacionada à formação de exército trabalhador de reserva, numa perspectiva histórico-estrutural. Ambas mostram-se limitadas, seja por focar apenas as razões particulares, seja por procurar explicações gerais. Segundo Olga M. S. Becker:

[...] parece essencial que se considere com maior cuidado as abstrações e que se trabalhe com um montante maior de dados empíricos em espaços diferenciados. Assim, estar-se-ia considerando o 'particular' juntamente com o 'geral' na análise dos deslocamentos espaciais da população (BECKER, 1997, p.358).

Assim, o espaço de vida aparece como possibilidade de não apenas integrar abordagens micro e macro, mas também quanti-quali, com o intuito de trazer à discussão o significado do viver metropolitano. Como?

Propomos realizar um salto qualitativo a partir da noção de espaço de vida trabalhada por Courgeau, mantendo-a operacional, objetiva. Assim, **o espaço de vida é composto por todos os lugares e itinerários que a pessoa percorre diariamente**. Evidentemente, é possível categorizar de maneira simples tais lugares através de sua funcionalidade: serviços, trabalho, lazer, estudo, visitas, compras e assim por diante. Seria possível também quantificar as distâncias, os tempos, as formas de deslocamento e as sazonalidades de frequência. Neste respeito, entendemos o espaço de vida como o espaço da vida da pessoa, por onde ela desenvolve seu cotidiano.

Ter esta cartografia é um primeiro passo para levantar a complexidade dos movimentos metropolitanos. Através deles poderemos visualizar as viagens diárias de curta e longa distância, vislumbrando possíveis interações espaciais que não apenas aquelas centro-periferia (MARANDOLA JR., 2008a). O espaço metropolitano parece hoje ter passado de uma rede solar para uma rede dendrítica, em muitos aspectos, ou em outros casos, para uma rede de múltiplos circuitos, o que nos apresenta muitos outros fluxos e conexões que nos modelos tradicionais de redes e interações espaciais não estavam previstos (CORRÊA, 1997).

O espaço de vida das pessoas na metrópole espraiada e fragmentada tem aumentado grandemente, produzindo o seu esgarçamento. Se antes nossa vida se desenrolava num território muito mais circunscrito, onde poderíamos nos aproximar melhor da idéia de comunidade, onde a escala local predominava, hoje temos um espaço de vida que se desenvolve no

âmbito regional, numa escala que quase foge da cognição humana, trazendo-nos muito mais informações mediadas, de segunda e de terceira mão, dificultando assim nosso posicionamento no mundo (PINHEIRO, 2004) e a conformação da segurança ontológica (GIDDENS, 2002) e da identidade (BOURDIN, 2001). A busca de segurança através da comunidade pode tornar-se um laço, uma busca de proteção que traz o cerceamento da liberdade (BAUMAN, 2003), mas este é apenas mais um dos paradoxos insolúveis da modernidade.

Esta situação é agravada pela natureza da nossa sociedade contemporânea. Esta tem produzido riscos à escala global, estando na própria lógica de reprodução social a produção de riscos cada vez mais onipresentes, imprevistos e danosos (BECK, 1992). Nossa dificuldade em lidar com a chamada sociedade de risco é quase incomensurável, haja vista a imprevisibilidade da própria natureza dos riscos. Além disso, como eles se posicionam na base da reprodução social e não mais circunscritos a espaço-tempos específicos, sua identificação, percepção e gestão ficou muito mais complicada (MARANDOLA JR.; HOGAN, 2004). Temos cada vez menos elementos para avaliar os riscos, o que dificulta a tomada de decisão sobre quais riscos correr e como dar resposta aos que não temos como evitar.

Em vista disso, a ideia de comunidade, como mostra Bauman (2003), representa um alento e uma busca por segurança no mundo atual, embora frequentemente se mostre falaciosa. Por outro lado, Bourdin (2001) traz a mesma necessidade no âmbito do local, como sendo a dimensão da vida próxima, onde não há distância (como na comunidade), onde o sentimento de pertença e a perspectiva de identidade manteriam não apenas a coesão social, mas também a segurança e o enraizamento necessário.

Este é o aparente paradoxo da vida metropolitana: o aumento escalonar da mobilidade (resultado da dissociação casa-trabalho, num primeiro momento, mas também da fragmentação do tecido metropolitano e do aumento de interações espaciais cada vez mais complexas) tira o homem do lugar, do local, da comunidade, tornando seu espaço de vida cada vez mais esgarçado e, por isso, menos denso, mais impreciso, menos coeso. Esta situação líquida produz ambivalências entre o desejo de estabilidade e enraizamento e a necessidade de movimento e fluidez (BAUMAN, 1999).

Mas a questão da pertença levanta muitos outros problemas a equacionar. Mesmo que se busque o “entre-nós” no local, na comunidade, não construímos nossa identidade apenas na experiência imediata. As camadas de mediação de cultura e de todas as escalas coletivas em que estamos inseridos são cruciais no desenho do que François Ascher chama de multipertença:

A multipertença simultânea de cada indivíduo a diversos grupos com diferentes referências, mutável, além do mais, em função dos ciclos de vida, dá assim uma aparência caótica ao espaço dos modos de vida! Cada personalidade joga em registros cada vez mais variados com referências ora à família, ora ao grupo socioprofissional, à categoria etária, à origem geográfica, religiosa, ou a qualquer outra afinidade pessoal (ASCHER, 1998, p.79).

Esta complexidade de processos de construção do eu e a cada vez mais complexa relação indivíduo-coletividade, em suas diversas escalas, dificulta este tipo de relação identitária. O “eu” tornou-se mais fragmentado em nossa sociedade, com sua multiplicidade de referências, tornando-se fundamental pensar não apenas as diferenças escalares de ocorrência e análise dos fenômenos, como também promover uma postura trans-escalar de análise (MARANDOLA JR., 2004).

Ascher (1998) levanta ainda a problemática da retração das relações imediatas, de vizinhança. Segundo o autor, a vizinhança está cada vez mais enfraquecida, enquanto o homem metropolitano¹ perde as referências que lhe eram tradicionais. Em primeiro lugar, o local de trabalho deixa de ser uma referência social. Com a flexibilização dos horários e as distâncias cada vez maiores entre casa-trabalho, fica cada vez mais difícil desenvolver laços com pessoas que se vêem de forma mais esporádica, que moram longe demais para visitas frequentes, ou que tem modos de vida distintos. O trabalho, referência fundamental no modo fordista, em tempos de flexibilização e de metápoles, não o é mais (SENNETT, 1999).

No entanto, Ascher afirma que a vizinhança também não é este ponto de referência. Com a centralização de equipamentos de grande porte de serviços e lazer nos espaços metropolitanos (hipermercados, shoppings, parques temáticos etc.) e a tendência cada vez maior dos bairros serem

¹ Ascher (1998) trabalha com a ideia de metápole, como a expressão das novas formas produzidas pela metropolização contemporânea.

unicamente locais residenciais, as pessoas passam a utilizar os serviços longe de casa, perdendo assim o convívio de vizinhança e, conseqüentemente, o senso de bairro e de comunidade. Não é à toa que muitos incorporadores incluem nas propagandas de condomínios a convivalidade e o “modo de vida comunitário” como características destes empreendimentos. Mesmo as crianças tem uma mobilidade muito acentuada, em geral com os pais ou com transportes fretados, desenvolvendo desde cedo relações mais elásticas entre os pontos de referência no espaço.

Porém, Ascher se esquece do seu próprio argumento, refeito e reformulado em diversos pontos da obra para contradizer vários argumentos contrários às suas teses: a alta mobilidade é justamente o que permite o deslocamento original, que leva as pessoas para longe de suas relações primárias, familiares e de vizinhança. Se o “nós” está disperso pela metápole, e não apenas na vizinhança, é exatamente pela existência da metápole e da hiper mobilidade que isto é possível. Aqui, as questões de pertencimento, lugar e identidade ajudariam mais na compreensão do que a dissolução dos laços elementares. A verdade é que o homem não vive sem estes laços, sem alguma forma de identificação coletiva e individual. Se na metápole esta identidade não está no lugar, na vizinhança, o homem se vale, como sempre se valeu, dos meios técnicos e demais para consolidar tais laços. Na metápole, estes estão dispersos, mas tão presentes quanto em uma pequena cidade ou uma região rural, com diferentes naturezas, mas “enraizando” o homem da mesma forma.

E é justamente na tensão liberdade-segurança que o espaço de vida esgarçado e a comunidade/localidade aparecerão como forte metáfora no nosso tempo. O que todos buscam é o seu lugar, mas quem pode de fato escolher para onde vai são poucos. Assim, para atender a esta busca do lugar, da segurança e proteção empreendida pelo segmento populacional que alimenta o mercado imobiliário:

[...] todo o sistema metropolitano tem de ser ajustado, e neste modelo residem [...] outros riscos que atingem a todos. Entre estes, os riscos diretamente envolvidos no deslocamento (itinerários) são um dos mais nefastos, pois fora do lugar as pessoas são mais vulneráveis, não contando com meios de proteção (MELLO et al., 2004, p.19).

Contudo, precisamos avançar na compreensão das relações entre perigo-liberdade e proteção-comunidade, procurando identificar as repercussões da mobilidade e da busca do lugar impressas no espaço de vida das pessoas. Para fazer isso, precisamos dotar primeiro o espaço de vida de uma dimensão qualitativa, que envolve a afetação das pessoas pelo espaço e os diferentes envolvimento que estabelecemos com cada lugar e cada ponto do nosso espaço de vida. Fazemos isso a partir de alguns conceitos-chave da geografia humanista, do interacionismo simbólico e da filosofia fenomenológica.

Objetivando e qualificando a mobilidade

A noção de espaço de vida foi levada à demografia por Daniel Courgeau, em seu empenho de ultrapassar o lugar comum nas investigações sobre mobilidade (COURGEAU, 1988; 1990). Courgeau tentava modificar as formas de mensuração dos movimentos, incorporando aos dados temporais os dados espaciais. Assim ele teria lugares e itinerários conectados por movimentos com duração, distância e fluxos populacionais. Para permitir tal mensuração, o autor teve de abrir mão da informação qualitativa, encarando todos os lugares da mesma forma, sem considerar a hierarquização que cada pessoa estabelece entre os lugares de seu espaço de vida, seja pela função, pelo envolvimento ou pelo subjetivo (FRÉMONT, 1980).

Antes de Courgeau dar este tratamento, espaço de vida foi utilizado enquanto componente subjetivo do espaço social por Lewin (1951 *apud* BUTTIMER, 1980) e aplicado posteriormente de forma mais ampla na geografia do espaço vivido de Armand Frémont, na década de 1970. Frémont (1980) relaciona o espaço de vida à biografia da pessoa, como conseqüência de um inventário dos lugares freqüentados por um homem no decorrer de sua vida, restituindo os valores que ele atribuiu a cada um deles. A partir deste levantamento, procura (1) a hierarquização e as estruturas do território freqüentado, assim como (2) as imagens, motivações, alienações e impulsos. O primeiro é o espaço de vida, que descreve o conjunto de lugares e itinerários do homem, enquanto o espaço vivido é a dimensão subjetiva (qualitativa) da existência.

Utilizamos espaço de vida no mesmo sentido: “o espaço da vida da pessoa, por onde ela desenvolve seu cotidiano” (MARANDOLA JR., 2005a,

p.8). Ela é uma noção chave que tem servido de ensejo para uma aproximação profícua entre Geografia e Demografia. Esta investigação tem se desenvolvido no sentido de, por um lado, manter a noção de espaço de vida estritamente objetiva enquanto incorporamos, por outro lado, uma dimensão qualitativa, procurando hierarquizar os lugares a partir da experiência do próprio indivíduo. Para isso nos utilizamos de metodologias qualitativas como a história de vida e a entrevista não-diretiva, além da arqueologia fenomenológica (método de busca das essências), enquanto pressuposto teórico-metodológico para leitura e análise das biografias (MARANDOLA JR., 2004; 2005b).

Esta proposta está alicerçada na tradição dos estudos humanistas e culturais em Geografia, que se inspira numa abordagem fenomenológico-existencialista de pesquisa, partindo das experiências pessoais, do espaço vivido, em direção ao significado do relacionamento do homem com o espaço. Esta tradição incorpora a existência humana às análises acadêmicas, procurando complexificar a realidade em foco com a perspectiva oblíqua da realidade (BUTTNER, 1976; MARANDOLA JR., 2005c; BELLAVANCE, 1999).

Utilizamos conceitos que permitem qualificar as relações simbólicas e experienciais com uma espacialidade específica, ampliando a partir da morfologia e da topologia (posições e situações) o sentido de lugar e segurança, entre pausas e movimentos. **Lugar** (BUTTNER, 1980; TUAN, 1983), **território** e **territorialidade** (BONNEMAISON, 2002; 2005; MARANDOLA JR., 2008a; 2008b), **mundo circundante** (*Umwelt*) (GIDDENS, 2002; GOFFMAN, 1982), **comunidade** (BAUMAN, 2003; BORDIN, 2001) e **habitar** (HEIDEGGER, 2001a; 2001b)² são apenas alguns que permitem realizar tal qualificação. Eles nos permitem manter a idéia de espaço de vida objetiva enquanto conjunto de lugares e itinerários que uma pessoa percorre em sua história de vida, mas qualificando-a a partir da hierarquização subjetiva dos lugares, o desenho de territórios e de comunidades e o estabelecimento e fortificação do mundo circundante. O habitar é a expressão de todo este ser e estar na metrópole, permitindo-nos analisar os fenômenos de maneira integrada.

² Detalhes da construção da metodologia e da aplicação dos conceitos podem ser vistos em Marandola Jr. (2006; 2008a) e Marandola Jr. e De Paula (2011).

Como as histórias de vida estão vinculadas ao próprio espaço de vida (PINÇON; PINÇON-CHARLOT, 1988), procuramos através de entrevistas com pessoas que moram em diferentes situações (diferentes formas de habitar), reconstituir sua história de vida mapeando numa base cartográfica regional o seu espaço de vida, nas diferentes faixas etárias. A reconstituição envolve a pontuação de todos os lugares e trajetos componentes do espaço de vida.

Os espaços de vida revelam também as mudanças na experiência da mobilidade em cada faixa etária, colocando diferentes necessidades, padrões e significados para crianças, jovens, adultos ou idosos. De outro lado, questões de gênero e distintas composições familiares configuram espaços de vida distintos, o que permite relacioná-los à própria trajetória do domicílio ou do núcleo familiar (MARANDOLA JR.; GUEDES; SILVA, 2010).

A qualificação de toda informação cartografada é feita por meio da narrativa da própria pessoa do seu envolvimento com os lugares, os hábitos e os costumes, bem como os medos, insegurança e angústia referentes a certos lugares ou situações.

O resultado são descrições de diferentes formas de habitar que ao serem objetivadas nos espaços de vida, nos permitem relacioná-las à distribuição espacial da população, pois a mobilidade é o conjunto de processos individuais (corporais), sociais (produção material e significados) e físicos (infraestrutura e deslocamentos) (KELLERMAN, 2006; URRY, 2007). Assim, o estudo dos espaços de vida faz sentido enquanto manifestação de processos diferentes que expressam narrativas que transgridem a individualidade (mantendo o valor da particularidade), revelando elementos essenciais para pensar como se desenham padrões de mobilidade e os mecanismos de proteção e risco que concorrem na delimitação da vulnerabilidade das populações e seus lugares.

Mobilidade-vulnerabilidade nas aglomerações urbanas

A estruturação do tecido metropolitano disperso promove padrões de mobilidade complexos que envolvem diferentes cidades, trajetos, atividades e meios de transporte simultaneamente. Esta complexidade dificulta a ação de mecanismos de proteção, favorecendo o risco em cada uma destas atividades, de forma setorial, e a vulnerabilidade das populações, de forma mais ampla.

Um passo para discutir melhor esta temática, portanto, é aprofundar o conhecimento das configurações e formas dos distintos espaços de vida. Eles poderão revelar conexões e interações espaciais insuspeitas (ao mesmo tempo em que reforçam aquelas indicadas nos processos maiores de distribuição espacial da população), abrindo a possibilidade de vislumbrarmos as diferentes ligações entre os pontos da metrópole. Por outro lado, acrescentar a dimensão qualitativa ao espaço de vida, procurando o qualitativo de lugares e as diferentes experiências urbanas, poderá contribuir para compreender o sentido daquele espaço de vida e daquelas conexões. Isso permite ir além de conhecer os padrões de mobilidade, em direção a uma perspectiva mais integrada da mobilidade, que incorpore a morfologia urbano-regional aos sentidos e significados atribuídos socialmente e à experiência destes processos, numa perspectiva que leve em consideração a dinâmica demográfica como qualitativo das três dimensões.

A relação entre espaço de vida, mobilidade, riscos e vulnerabilidades também é um campo instigante que ainda está por ser mais bem delineado. Precisamos de mais levantamentos empíricos de diferentes espaços de vida colocados em perspectiva com pesquisas mais gerais (como a de Origem-Destino e de pendularidade do próprio Censo), para acompanhar as reflexões das mudanças na redistribuição espacial da população e suas implicações para os lugares, as pessoas e a própria macro-organização metropolitana.

Neste aspecto, a perspectiva mais promissora, sem dúvida, é a possível influência da mobilidade – objetivada no espaço de vida – no desenho das diferentes vulnerabilidades, seja no âmbito do habitar, seja na perspectiva de grupos específicos. As possibilidades abertas nos fazem prospectar que a relação entre os lugares e os itinerários, articulados num território a partir do espaço existencial, são fundamentais no dimensionamento das vulnerabilidades, constituindo-se num ponto-chave para compreensão do ajustamento e enfrentamento de riscos e perigos de diferentes dimensões. Estes atingem as pessoas de diferentes maneiras, de acordo com sua posição no espaço. É necessário investigar a ambivalência do papel da mobilidade para compreender melhor os temas da relação mobilidade-habitar-riscos-vulnerabilidade.

Evidentemente, as relações entre perigo-liberdade e proteção-comunidade, também estão por serem melhor delineadas, sendo importantes

norteadores que precisam ser considerados. Para isso, precisamos atentar de forma especial à articulação entre as escalas e às conseqüentes mediações que atingem o habitar e a própria experiência das pessoas.

Por fim, o espaço de vida é uma noção que permite pensar a distribuição espacial da população, potencializando a descrição da mobilidade ao longo da biografia da pessoa. Permite associar dados quantitativos e qualitativos, ao mesmo tempo em que possibilita aprofundar o conhecimento dos mecanismos e elementos que interferem no desenho das diferentes vulnerabilidades. Aproximar-se destes mecanismos é um passo importante para poder auxiliar no gerenciamento dos riscos e na diminuição da vulnerabilidade oriundas da relação população-ambiente, de forma mais ampla, no contexto das aglomerações urbanas contemporâneas.

Referências

ASCHER, F. **Metapolis**: acerca do futuro da cidade. Oeiras: Celta, 1998.

BACHELARD, G. **A poética do espaço**. Tradução de Antonio de P. Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BAUMAN, Z. **Tempos líquidos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

_____. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

_____. **Modernidade e ambivalência**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BECK, U. **Risk society**: towards a new modernity. Tradução de Mark Ritter. London: Sage, 1992.

BECKER, O. M. S. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

BELLAVANCE, G. Proximidade e distância da cidade: a experiência da cidade e suas representações. **Intersecções**, Rio de Janeiro, Ano I, n.1, 1999.

BONNEMAISON, J. **Culture and space**: conceiving a new cultural geography. New York: Palgrave Macmillan, 2005.

_____. Viagem em torno do território. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDHAL, Z. (Org.). **Geografia cultural**: um século (3). Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002.

BOURDIN, A. **A questão local**. Tradução de Orlando dos Reis. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. **Cadernos MCidades**, Brasília, n.6, nov.2004a.

_____. Trânsito, questão de cidadania. **Cadernos MCidades**, Brasília, n.7, nov.2004b.

BUTTIMER, A. Home, reach, and the sense of place. In: _____. SEAMON, D. (Ed.). **The human experience of space and place**. London: Croom Helm, 1980.

_____. Grasping the dynamism of lifeworld. **Annals of the Association of American Geographers**, Washington, v.66, n.2, 1976.

CADAVAL, M. E. G.; GOMIDE, A. Mobilidade urbana em Regiões Metropolitanas. In: FONSECA, R. B.; DAVANZO, A. M. Q.; NEGREIROS, R. M. C. (Org.). **Livro verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: IE/UNICAMP, 2002.

CASEY, E. S. **The fate of place: a philosophical history**. Berkeley: University of California Press, 1997.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. Tradução de Roneide V. Majer. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999.

CLEMENTE, C. C. Analisando territórios e laços sociais de pessoas que vivem em mobilidade internacional. In: Encontro Nacional Sobre Migração, 4., 2005, Rio de Janeiro. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2005. Disponível em: <<http://www.abep.org.br>>.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COURGEAU, D. Nuevos enfoques para medir la movilidad espacial interna de la población. **Notas de Población**, Santiago de Chile, v.18, n.50, ago.1990.

_____. **Méthodes de mesure de la mobilité spatiale: migrations internes, mobilité temporaire, navettes**. Paris: Éditions de L'Institut National d'Études Démographiques, 1988.

CRESWELL, T. **On the move: mobility in the modern western world**. New York: Routledge, 2006.

FRÉMONT, A. **Região, espaço vivido**. Tradução de António Gonçalves. Coimbra: Almedina, 1980.

GIDDENS, A. **Modernidade e identidade**. Tradução de Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

GOFFMAN, E. **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1982.

HEIDEGGER, M. **Ser e tempo**. Tradução de Márcia de S. Cavalcante. 12.ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

_____. Construir, habitar, pensar. In: _____. **Ensaio e conferências**. Tradução de Márcia S. C. Schuback. Petrópolis: Vozes, 2001a.

_____. "...poeticamente o homem habita ...". In: _____. **Ensaio e conferências**. Tradução de Márcia S. C. Schuback. Petrópolis: Vozes, 2001b.

HOGAN, D. J. Mobilidade populacional, sustentabilidade ambiental e vulnerabilidade social. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.22, n.2, jul./dez. 2005.

_____; MARANDOLA JR., E. Toward an interdisciplinary conceptualization of vulnerability. **Population, Space and Place**, Inglaterra, n. 11, 2005.

_____; CARMO, R. L. Distribuição espacial da população e sustentabilidade: alternativas de urbanização no Estado de São Paulo, Brasil. **Idéias**, Campinas, v.8, n.2, 2001.

_____. A relação entre população e ambiente: desafios para a demografia. In: TORRES, H. G.; MOURA, H. C. (Org.). **População e meio ambiente: debates e desafios**. São Paulo: Senac, 2000.

_____. Mobilidade populacional e meio ambiente. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.15, n.2, jul./dez. 1998.

_____. População, pobreza e poluição em Cubatão, São Paulo. In: MARTINE, G. (Org.). **População, meio ambiente e desenvolvimento: verdades e contradições**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1993.

_____. Migração, ambiente e saúde nas cidades brasileiras. In: _____. VIEIRA, P. F. **Dilemas socioambientais e desenvolvimento sustentável**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.

JARVIS, H.; PRATT, A. C.; CHENG-CHONG WU, P. **The secret life of cities: the social reproduction of everyday life**. Harlow: Prentice Hall, 2001.

JUNQUEIRA FILHO, L. M. Transporte, trânsito, tráfego e logística urbana. In: FONSECA, R. B.; DAVANZO, A. M. Q.; NEGREIROS, R. M. C. (Org.). **Livro verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: IE/UNICAMP, 2002.

KELLERMAN, A. **Personal mobilities**. London: Routledge, 2006.

LEFF, E. Demografía y ambiente. In: _____. **Saber ambiental: sustentabilidad, racionalidad, complejidad, poder**. Mexico: Siglo Veintiuno; PNUMA, 2000.

MARANDOLA JR., E.; DE PAULA, L. T. Espaços de vida migrantes: mobilidade e insegurança existencial na Região Metropolitana de Campinas. **Caderno de Metrópole**, São Paulo, 2011. (Prelo).

_____; DAL GALLO, P. M. Ser migrante: implicações existenciais e territoriais da migração. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.27, n.2, jul./dez.2010.

_____; GUEDES, G. R.; SILVA, R. B. Perfis de mobilidade nas regiões metropolitanas do interior de São Paulo. **Papeles de Población**, México, v.16, n.66, 2010.

_____; HOGAN, D. J. Vulnerabilidade do lugar vs. vulnerabilidade sociodemográfica: implicações metodológicas de uma velha questão. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.26, n.2, jul./dez.2009.

_____; MELLO, L. F. A abordagem do lugar no planejamento urbano. **Geografares**, Vitória, v.7, 2009.

_____. **Habitar em risco**: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. 2008a. 278f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

_____. Entre muros e rodovias: os riscos do espaço e do lugar. **Antropolítica (UFF)**, v.24, 2008b.

_____; HOGAN, D. J. Em direção a uma demografia ambiental? Avaliação e tendências dos estudos de população e ambiente no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos da População**, São Paulo, v.24, n.2, jul./dez.2007.

_____. Mobilidade e vulnerabilidade nos espaços de vida de Campinas. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 15., 2006, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2006.

_____; HOGAN, D. J. Vulnerabilidades e riscos: entre Geografia e Demografia. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v.22, n.1, jan./jun.2005.

_____. Espaço de vida e mobilidade nas metrópoles: a luminosidade do lugar e a experiência dos riscos e vulnerabilidades. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA – SIMPURB, 9., 2005, Manaus. **Anais...** Manaus: UFAM, 2005a. (CD-ROM).

_____. Arqueologia fenomenológica: em busca da experiência. **Terra Livre**, São Paulo, v.2, n.25, 2005b.

_____. Humanismo e a abordagem cultural em geografia. **Geografia**, Rio Claro, v.30, n.3, set./dez.2005c.

_____. Uma ontologia geográfica dos riscos: duas escalas, três dimensões. **Geografia**, Rio Claro, v.29, n.3, set./dez.2004.

_____; HOGAN, D. J. O risco em perspectiva: tendências e abordagens. **Geosul**, Florianópolis, v.19, n.38, jul./dez.2004.

MELLO, L. F.; MARANDOLA JR., E. Life spaces, mobility and metropolis: dialogue with Geography. In: INTERNATIONAL UNION FOR THE SCIENTIFIC STUDY OF POPULATION – INTERNATIONAL POPULATION CONFERENCE – IUSSP, 25., 2005, Tours. **Anais...** Tours: IUSSP, 2005. (CD-ROM). Disponível em: <<http://iussp2005.princeton.edu>>.

MELLO, L. F. et al. A busca do lugar: mobilidade e riscos no espaço metropolitano de Campinas. In: SEMINÁRIO SOBRE QUESTÃO AMBIENTAL URBANA: EXPERIÊNCIAS E PERSPECTIVAS, 1., 2004, Brasília. **Anais...** Brasília: Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais, Universidade de Brasília, 2004. (CD-ROM).

McPHEE, J. **The control of nature**. New York: Farrar, Straus and Giroux, 1990.

OJIMA, R. Periferização e as formas urbanas contemporâneas: repensando os riscos na metrópole. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA – SIMPURB, 9., 2005, Manaus. **Anais...** Manaus: UFAM, 2005. (CD-ROM).

ORFEUL, J. **Une approche laïque de la mobilité**. Paris: Descartes & Cie, 2008.

PINÇON, M.; PINÇON-CHARLOT, M. Histoires de vie, espace de vie. **L'Espace Géographique**, França, n.2, 1988.

PINHEIRO, J. Q. Experiência “ambiental” de ambientes representados. In: GÜNTHER, H.; _____.; GUZZO, R. S. L. (Org.). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente**. Campinas: Alínea, 2004.

SENNETT, R. **A corrosão do caráter: conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 1999.

TORRES, H. G. Migration and the environment: a view from Brazilian metropolitan areas. In: HOGAN, D. J.; BERQUÓ, E.; COSTA, H. S. M. (Org.). **Population and environment in Brazil: Rio + 10**. Campinas: CNPD/ABEP/NEPO, 2002.

_____. A demografia do risco ambiental. In: _____.; MOURA, H. C. (Org.). **População e meio ambiente: debates e desafios**. São Paulo: Senac, 2000.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983.

_____. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1980.

URRY, J. **Mobilities**. London: Polity, 2007.

