



Publicado originalmente em: texto mimeo cedido pelo autor.

Acionando Territórios: Breves Reflexões Sobre A Mobilidade Na Região Metropolitana De Goiânia

Tadeu Alencar Arrais
Professor Dr. Geografia IESA
Coordenador do Observatório Geográfico de Goiás

Resumo

O artigo tem como objetivo elaborar uma leitura crítica sobre a mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia utilizando, como suporte, a categoria território. Parte-se do entendimento que, ao se deslocarem no espaço intra-metropolitano, os indivíduos acionam territórios com conteúdos e funcionalidades diferentes, expressando não apenas uma hierarquia entre os municípios, mas, sobretudo, entre os indivíduos que se colocam em movimento, reforçando a estratificação social na Região Metropolitana de Goiânia.

Palavras-chave: mobilidade, região metropolitana, território.

Se não é fácil controlar a natalidade e a mortalidade, também não é simples controlar a mobilidade, ainda que isso dependa dos meios de que dispõem as organizações interessadas em modificar as repartições, as distribuições dos homens no espaço.

C. Raffestin, Por uma geografia do poder, p. 88.

Considerações conceituais

A constituição das Regiões Metropolitanas brasileiras teve estreita relação com o reconhecimento de um padrão de interações espaciais hierárquicas e polarizadas entre municípios de uma mesma unidade territorial.¹ A análise da mobilidade foi uma das maneiras utilizadas para determinar o padrão dessas interações espaciais. No sentido geral, a mobilidade pode ser definida como o deslocamento de pessoas, bens e/ou capitais de um lugar para o outro. Essa definição, porém, carece

¹ Sobre o processo de constituição das Regiões Metropolitanas, pode-se encontrar um bom debate em Ribeiro (2000).



de precisão conceitual, especialmente porque toma deslocamento espacial como sinônimo de mobilidade. Para os propósitos desta reflexão utilizaremos o conceito desenvolvido por Levy (2002), para quem a mobilidade é uma relação social construída a partir da mudança de lugar. É relação social porque, segundo o autor, a mobilidade envolve uma *acessibilidade* (presença dos sistemas de circulação e transporte) e uma *competência* (o acesso a partir do preço). *Acessibilidade* e *competência* formam, ainda segundo este autor, um *capital social* para os indivíduos que os detêm.

A análise Levy (2002) reforça a noção de que o deslocamento coloca os indivíduos em contato com territórios com conteúdos, normas e formas diferentes. O uso da categoria território pode nos desviar da compreensão da mobilidade como uma relação mecânica em um espaço de conteúdo abstrato. Muitos autores, dentre os quais Haesbaert (2002), salientam a importância da categoria território para as ciências sociais, reafirmando sua vinculação com as relações de poder que ultrapassam a visão onipresente do Estado.² Poder e território, nesse sentido, não se limitam à figura do Estado, de tal modo que o território perde em estabilidade e ganha na dimensão temporal a partir do seu uso pelos indivíduos e grupos sociais, como já apontou Souza (1995). Sabemos que as relações sociais não existem fora do tempo e do espaço e, portanto, as diferentes relações sociais também são apropriações e subordinações diferenciadas do tempo e do espaço no território. Segundo Souza (1995, p. 87):

Territórios, que são no fundo antes relações sociais projetadas no espaço que espaços concretos (os quais são apenas os substratos materiais das territorialidades – voltar-se-á a isso mais adiante), podem, conforme já se indicara na introdução, formar-se e dissolver-se, constituir-se e dissipar-se de modo relativamente rápido (ao invés de uma escala temporal de séculos ou décadas, podem ser simplesmente anos ou mesmo meses, semanas ou dias), ser antes instáveis que estáveis ou, mesmo, ter existência regular, mas apenas periódica, ou seja, em alguns momentos – e isto apesar de que o substrato espacial permanece ou pode permanecer o mesmo.

A reflexão de Souza (1995) é pertinente para o entendimento do território a partir da mobilidade e dos indivíduos que os contróem. Cada um deles com suas funções e normas que influenciam, reciprocamente, os territórios. É importante destacar que as normas não são as normas

² O discurso sobre o “fim” dos territórios encontrou nas obras de Badie (1995) e Ohamae (1996) a inspiração necessária para aqueles que concordam que essa leitura. Entretanto, tanto a análise de B. Badie quanto a de K. Ohamae carecem de maior rigor, além do mais o território, nessas obras, é tomado como sinônimo de Estado-Nação, o que empobrece a reflexão sobre essa categoria.



“do” território ou criadas “pelo” território. São, antes de tudo, normas “projetadas” por relações sociais construídas por indivíduos concretos. Daí a relevância do entendimento do conceito de territorialidade. De acordo com Sack (1986, p. 219):

A territorialidade, como um componente do poder, não é apenas um meio para criar e manter a ordem, mas é uma estratégia para criar e manter grande parte do contexto geográfico através do qual experimentamos o mundo e o dotamos de significado.

Em Sack (1998) percebemos a valorização da dimensão temporal da “territorialidade”, ou seja, a ideia de influenciar implica num horizonte temporal que depende, diretamente, das circunstâncias dinâmicas em que estão inseridos os indivíduos que “ativam” ou “desativam” suas territorialidades, dominando, influenciando ou controlando pessoas e recursos. Por isso, como destaca Raffestin (1993), a territorialidade é uma relação entre atores, expressando uma ligação complexa destes na construção e reconstrução dos territórios.

Não é provável que um morador de Aparecida de Goiânia, ao sair de casa às 5:30 horas da manhã para cumprir uma jornada de trabalho de oito horas diárias em Goiânia, pare para pensar quantos territórios acionou durante o dia, muito embora possa ter certa clareza sobre suas normas. Ao propormos considerar a mobilidade a partir da análise dos *territórios de locomoção*, dos *territórios de destino* e dos *territórios de partida*, sempre no plural, estamos destacando a importância de leituras que possam complementar a leitura quantitativa que, aliás, utilizaremos como ponto de partida. Uma leitura que reconheça a existência de relações sociais no ato de deslocar-se. Isso significa que, diariamente, os indivíduos entram nos circuitos de relações econômicas, políticas, afetivas e culturais nos territórios que acionam. Acionar um território não significa ter pleno controle desse território. Ao contrário, aqueles que acionam um território podem estar subordinados às suas normas, condição peculiar à parcela dos migrantes intra-metropolitanos na RMG que se deslocam para trabalhar, estudar, ter acesso aos serviços médicos ambulatoriais, etc, em Goiânia.

Territórios de locomoção

São muitos os fatores que podem ou não dificultar o deslocamento de pessoas de um território para outro, dentre estes podemos arrolar: 1) questões relacionadas aos limites etários (dificuldades no deslocamento em virtude da idade, por exemplo); 2) condições naturais de um dado território (uma barreira natural como um deserto ou mesmo uma serra a ser transposta, por exemplo); 3) as condições sócio-econômicas dos sujeitos que se deslocam (ausência de recursos para condução diária, por



exemplo). Desses fatores, no atual estágio do desenvolvimento técnico científico, certamente o último, por depender diretamente da renda e da condição socioeconômica, é o que tem exercido mais influência nas regiões metropolitanas brasileiras. Vejamos os dados sobre os deslocamentos na RMG.

O movimento de pessoas de 15 anos e mais de idade que estudam ou trabalham fora dos municípios da RMG (Região Metropolitana de Goiânia) demonstra uma forte migração pendular em direção à Goiânia. Os dados da tabela 1 dizem respeito a 71,35% da população total da RMG em 2000, justamente aquela parcela com 15 anos ou mais e que trabalhava ou estudava no período em referência, perfazendo o total de 846.242 pessoas. Desse total, 13,2% trabalham ou estudam em outro município, ou seja, construíram uma vida de relações (trabalho, estudo, lazer, consumo, vínculos familiares, etc) em outros municípios. As relações sociais (de produção, políticas, afetivas, etc), dessa forma, também são construídas no deslocamento, na mudança de lugar, característica dos ambientes metropolitanos, uma vez que a vida cotidiana tem ficado cada vez mais complexa, exigindo que os indivíduos acionem, cada vez mais, um número maior de territórios no seu cotidiano, o que é facilitado pela disposição de redes de transporte que se converteram em verdadeiros territórios pontes.

Tabela 1 - Municípios da Região Metropolitana de Goiânia segundo População Residente 15 Anos e Mais de Idade que Trabalha ou Estuda e Pessoas que Realizaram Movimento Pendular – 2000								
Municípios	Distância rodoviária e vias de acesso		Número de pessoas de 15 anos e mais de idade				C / B (em %)	D / C ² (em %)
	Em Km	Acesso	Total (A)	Que trabalham ou estudam				
				Total (B)	fora do município de residência ¹ (C)	dirigindo-se ao pólo metropolitano (D)		
Abadia de Goiás	27	BR-060	3.400	2.319	705	620	30,4	87,9
Aparecida de Goiânia	21	BR-153	228.427	161.675	69.958	66.164	43,3	94,6
Aragoiânia	42	GO-040 BR-457	4.550	3.037	398	332	13,1	83,4
Goianápolis	33	GO-415	7.318	4.603	222	36	4,8	16,3
Goiânia	--	--	812.707	589.498	15.352	0	2,6	0,0
Goianira	37	GO-070	12.934	8.417	3.021	2.748	35,9	91,0
Hidrolândia	36	BR-153	9.291	6.104	704	593	11,5	84,3
Nerópolis	42	GO-080	13.049	9.203	1.176	926	12,8	78,7
Santo Antonio de Goiás	38	GO-080	2.167	1.452	305	265	21,0	87,1
Senador Canedo	16	GO-403	35.065	23.410	11.199	10.475	47,8	93,5
Trindade	30	GO-060	56.975	36.524	9.453	8.289	25,9	87,7
Total			1.185.883	846.242	112.493	90.448	13,3	80,4



Fonte: IBGE. Censo demográfico 2000. SEPLAN-GO(2003).

NOTA: (¹) o movimento de pessoas que estudam ou trabalham fora de seu município de residência é denominado de pendular.

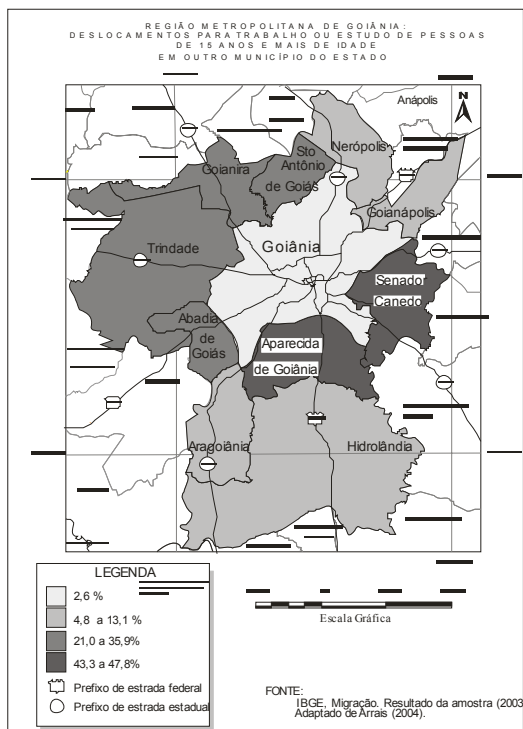
(²) o cálculo do percentual de pessoas que se dirigem ao pólo, relativo ao "total região metropolitana", exclui os dados do município pólo.

Desconsiderando Goiânia, o total da população de 15 anos ou mais que trabalhava ou estudava em outro município da RMG, no ano de 2000, foi de 97.140 pessoas. Desse total, 93,11% deslocaram-se para Goiânia, município pólo da RMG. Entre os municípios como maior percentagem de deslocamento para fora do município, estavam Senador Canedo (47,8%), Aparecida de Goiânia (43,3%) e Goianira (35,9%). A população que se deslocou desses três municípios equivalia a 74,83% do total que se deslocou para fora dos municípios na RMG. Excluindo Goiânia, essa percentagem sobe para 86,6%. Os demais municípios estão em uma longa faixa, onde encontramos Goiânia com 2,6%, Goianópolis com 4,8%, Hidrolândia com 11,5%, Nerópolis com 12,8%, Aragoiânia com 13,1%, Santo Antonio de Goiás com 21%, Trindade com 25,9% e Abadia de Goiás com 30,4%. A pouca expressividade dos dados de Goiânia é compreensível, por sua característica de cidade receptora do deslocamento diário. Outra peculiaridade refere-se ao município de Goianópolis, com apenas 4,8%, sendo aquele onde se apurou o menor deslocamento, tanto relativo quanto absoluto. Goianópolis é o município com menor grau de dependência com Goiânia. Trata-se do único município da RMG que a população que se destina ao pólo (36 pessoas) é menor que a que se destina aos outros municípios (186 pessoas). Essa característica deve-se ao fato de sua maior relação com Anápolis, cidade de importância regional, distante aproximadamente 20km de Goianópolis. Continuando a análise, percebe-se que, em relação ao deslocamento para o pólo, exceção feita para Goianópolis, todos os municípios apresentaram percentagem superior a 78,7%. O maior número de deslocamento para o pólo foi de Aparecida de Goiânia, com 94,6% dos deslocamentos das pessoas que trabalhavam ou estudavam, em 2000.

Avaliando a tabela 1 e excluindo Goiânia, constata-se que apenas 6.152 pessoas, dentre aqueles que se deslocaram para os municípios da RMG em 2000, não o fizeram para o município pólo. Os dados sobre os deslocamentos laterais são os seguintes: Nerópolis com 21,3% de sua população em outro município, provavelmente com migração pendular para Santo Antonio de Goiás, Nova Veneza ou mesmo Anápolis, município com o qual ainda mantém muitos vínculos, facilitados pelo deslocamento pela GO-222.³ Depois vem Aragoiânia, com 16,6% de deslocamento para outro

³ Parte do deslocamento para Anápolis deve-se à presença de um pólo universitário, que atrai pessoas de diversos municípios da região, inclusive Goiânia e Aparecida de Goiânia. Todos os dias, por exemplo, saem ônibus de Goiânia e Aparecida de Goiânia transportando alunos, professores e funcionários para a Universidade Estadual de Goiás – UEG. Importante destacar que este município é o segundo município economicamente mais forte do Estado, sediando seu mais estruturado Distrito Industrial, onde estão localizadas empresas de diversos ramos, como farmacêuticas, de produtos químicos, cerâmica, mecânica, logística, etc.

município, provavelmente com grande participação de Aparecida de Goiânia, uma vez que esta se encontra em nível superior de polarização, estando ainda no caminho para Goiânia, pelo acesso da GO-040. Muito embora tenha apenas 5,4% de deslocamento para outros municípios, Aparecida de Goiânia apresentou o maior número absoluto, com 3.794 pessoas. Os vínculos se dão, prioritariamente, com os municípios de Hidrolândia, Aragoiânia e também Anápolis, especialmente no deslocamento para o estudo.



Interessante notar a relação entre a forma da RMG, as vias de acesso rodoviário e a distância de Goiânia. Alguns desses municípios distam mais de 30 km de Goiânia, como Aragoiânia (42km), Santo Antonio de Goiás (38km) Goianira (37km), Hidrolândia (36km) e Goianópolis (33km). Entretanto, essa distância não é, necessariamente, o fator determinante para a integração, mesmo porque ela refere-se à sede dos municípios e os vetores de integração não ocorrem apenas pelas vias apontadas, em virtude da progressiva conurbação, especialmente entre os municípios de Aparecida de Goiânia (21km), Goianira (37km), Senador Canedo (16km) e Trindade (30km). O fluxo de pessoas entre Aparecida de Goiânia e Goiânia, por exemplo, tanto pode ocorrer pela BR-153, quanto pelas vias municipais, como é o

caso da Avenida São Paulo ou mesmo Rio Verde, entre outras possibilidades. Já em relação à municípios como Aragoiânia (42km), Nerópolis (42) e Goianópolis (33km), a distância e a disponibilidade de transporte exerce maior influência. É incomparável, por exemplo, a integração do transporte coletivo intra-metropolitano entre estes últimos municípios e os municípios de Trindade, Senador Canedo e Aparecida de Goiânia.

Outro fator que pode ser relacionado ao deslocamento para o pólo refere-se à taxa de crescimento geométrico entre 1991/2000. Neste período, o crescimento populacional de Goiânia foi de 1,94%, apenas maior que Abadia de Goiás, com 1,82%. Os três municípios com maior deslocamento para o pólo, por exemplo, estão entre aqueles com maior taxa de crescimento geométrico da RMG:



Senador Canedo (9,27%), Aparecida de Goiânia (7,3%), Santo Antonio de Goiás (6,17%) e Goianira (6,0%) (IBGE, 2003).

Essa característica (maior crescimento da periferia em relação ao pólo) deve-se às ligações estabelecidas entre as pessoas que moravam e trabalhavam em Goiânia e mudaram para a periferia metropolitana, o que corroborou para a manutenção dos vínculos de dependência com o pólo. É muito comum pessoas mudarem de Goiânia para outros municípios da RMG e, ainda assim, manterem vida de relações, especialmente para trabalho e estudo com Goiânia. Essa hipótese confirma-se, por exemplo, quando analisamos os dados da RMG sobre *Imigrantes de Data Fixa por Origem – 2000*: 48,58% dos migrantes de Aparecida de Goiânia, 52,36% dos de Senador Canedo, 51,16% dos de Goianira, 51,32% dos migrantes de Hidrolândia, 59,03% dos migrantes de Aragoiânia, 59% dos migrantes de Abadia de Goiás, tem origem intra-metropolitana. Em Goiânia esse número é de apenas 4,93%, uma vez que 55,78% dos migrantes são classificados predominantemente na categoria interestadual (IBGE, 2001).

Utilizamos os dados sobre migração pendular e crescimento demográfico para argumentar que o deslocamento para o pólo relaciona-se com a origem das pessoas e com os vínculos estabelecidos anteriormente com Goiânia (seja para estudo, trabalho ou mesmo relações familiares). Nesse sentido, a relação que essa miríade de indivíduos mantém diariamente com Goiânia se dão a partir do acionamento de vários territórios. O próprio deslocar-se, a locomoção, pode ser considerada um território ou no mínimo uma espécie de território complementar que permite acionar outros territórios. O início da integração do sistema de transporte intra-metropolitano, que data da década de 1970, com a criação da TRANSURB (Empresa de Transporte Urbano do Estado de Goiás) em 1976, foi pensado estrategicamente pelo Estado como forma de operar uma separação em que, ao mesmo tempo em que recebia e enviava um crescente contingente de migrantes pobres para a periferia metropolitana, também abrigava nos melhores locais da cidade, uma burguesia com alto poder de consumo.⁴

A subtração do tempo diário de milhares de pessoas que gastam duas, três e até quatro horas deslocando-se de um lugar para outro, seja de ônibus, de bicicleta ou mesmo a pé, coloca esses indivíduos numa situação frágil do ponto de vista do controle dos territórios de *locomoção* e de *destino*. A imprensa escrita de Goiânia tem relatado constantemente esta situação. “*O drama dos exilados*” foi a manchete do Caderno Cidades do jornal *O Popular* de 24/10/2004. A matéria relata o cotidiano de moradores da RMG que se deslocam diariamente para trabalhar em Goiânia.

Embora sempre tenha trabalhado na capital, a cozinheira Lucélia Esterlita de Farias, 35, tem se distanciado cada vez mais do local onde trabalha. Há

⁴ Sobre a estruturação do transporte coletivo em Goiânia e Região Metropolitana, consultar Ribeiro (2000).



três meses, mudou-se do Jardim Tiradentes, em Aparecida de Goiânia, para Aragoiânia. Ela tem de pegar seis ônibus por dia para ir de casa para o emprego e voltar, à noite, para Aragoiânia” (O Popular, p. 3).

O perfil sócio-econômico desses usuários, como constatou Ribeiro (2000) em pesquisa em um dos terminais de Goiânia, é composto por profissionais de baixa qualificação, com baixos rendimentos e com pouca escolaridade. Em comum todos esses indivíduos anônimos têm um destino, ou melhor, um território que se converte em muitos territórios: Goiânia.

Territórios de destino

A condição de centralidade tem vínculo direto com os deslocamentos. Escrevemos condição porque a centralidade é mutável, estando subordinada à dinâmica socioeconômica de uma dada sociedade. Quando falamos em centralidade não estamos referindo à dimensão geométrica. Por centralidade referimo-nos à condição que determinou que, por exemplo, uma cidade como Goiânia concentrasse meios de consumo, serviços públicos, comércio, indústria, oportunidades de emprego, equipamentos de lazer, etc., em detrimento de outras cidades. A centralidade, dessa maneira, é sempre uma relação que expressa uma dada hierarquia entre indivíduos e grupos sociais traduzida numa hierarquia entre lugares, entre cidades, entre regiões, etc.

Os dados sobre os deslocamentos dispostos na tabela 1 corroboram os argumentos sobre a centralidade exercida por Goiânia e, por outro lado, a respectiva dependência, mesmo que diferenciada, dos municípios da RMG. Desse modo, o deslocamento pode ser compreendido a partir da centralidade de Goiânia em relação direta com a pouca centralidade do restante dos municípios da RMG. De acordo com estimativas, Goiânia possuía em 2004, 63,82% da população da RMG. Além da população, concentrava em 2003, 90,0% das agências bancárias, além de sediar empresas de destaque nacional, isso sem contar o fato de reunir mão de obra qualificada e uma infra-estrutura de transporte, especialmente aéreo, que atente a RMG, como pode ser verificado na tabela 2.

A pujança econômica condiz com a renda e oferta de empregos que absorve a demanda de uma população flutuante dos demais municípios da RMG. Eis um dos motivos mais freqüentes da mobilidade: o trabalho.⁵ Somado às maiores possibilidades de rendimento e empregabilidade, a economia de aglomeração possibilitou a concentração de serviços públicos e privados, o que, adicionado ao fato de o pólo ser uma capital de Estado, fez crescer a oferta de emprego. Considerando

⁵ A pesquisa sobre deslocamentos adotou como corte as atividades de trabalho e de estudo. Essa opção desconsidera o fato da ocorrência de deslocamentos para outros fins, como lazer e saúde, ressaltando apenas os deslocamentos pendulares, mais freqüentes.



os dados de 2003, em relação ao número de empresas, Goiânia concentrava 81,8% das microempresas, 77,65% das pequenas empresas, 67,68% das médias empresas e 58,08% das grandes empresas da RMG (GOIÁS, 2003).

Tabela 2 - Alguns indicadores para definição da hierarquia na Região Metropolitana de Goiânia

MUNICÍPIO	INDICADORES								Total Passageiros Tráfego Aéreo 2003
	População Estimada 2004	Densidade demográfica (hab./km ²)	Número de Agências Bancárias 2003	Estabelecimentos comerciais - 2002	Estabelecimentos industriais por porte 2003				
					Micro	Pequena	Média	Grande	
Abadia de Goiás	6.054	34	0	38	--	--	--	--	--
Aparecida de Goiânia	417.409	1.166	5	2.243	495	203	50	44	--
Aragoiânia	7.320	26	0	46	04	09	01	01	--
Goianópolis	12.435	66	1	55	10	08	01	--	--
Goiânia	1.181.438	1.478	114	18.357	3.309	1.081	157	97	753.485
Goianira	22.727	93	0	114	30	20	03	03	--
Hidrolândia	14.539	14	2	103	12	08	02	05	--
Nerópolis	21.447	91	1	203	25	14	02	01	--
Santo Antônio de Goiás	3.680	23	0	25	07	02	--	--	--
Senador Canedo	68.086	217	0	296	39	04	02	06	--
Trindade	96.016	114	3	548	114	43	15	10	--
Total	1.851.151	126	126	22.028	4.045	1.392	233	167	753.485

FONTES: IBGE, BC, MTE, DAC, SEPLAN-GO(2003).

Essa centralidade repete-se no comércio, uma vez que Goiânia detinha, em 2002, 83,33% dos estabelecimentos comerciais. Por outro lado, essa centralidade contradiz com o baixo nível de centralidade dos demais municípios, em todas as variáveis descritas na tabela 2. Apenas três municípios, nesse ponto, destacam-se: Aparecida de Goiânia, no limite **sul**, aparece em segundo lugar em todos os indicadores, dado que reforça o argumento sobre uma tímida dispersão das atividades econômicas para o sul de Goiânia. Trindade, no limite **leste** de Goiânia, é o terceiro, seguido por Senador Canedo, no limite **oeste** e, mais distante, Goianira, na divisa noroeste. Interessante que esses quatro municípios, em franco processo de conurbação, praticamente fecham o espaço do pólo, indicando a formação de futuras sub-centralidades, como de fato já ocorre com Aparecida de Goiânia.

Afora as considerações sobre a centralização, visíveis em qualquer análise ou mesmo visita à RMG, é importante salientar a forma como esse deslocamento ocorre, porque a condição de centralidade aconteceu ao mesmo tempo em que os meios de deslocamento (malha viária intra-



metropolitana) foram sendo constituídos. Dess modo, há uma relação entre centralização (Goiânia), dispersão da população de baixa renda para os municípios periféricos e, ao mesmo tempo, existência de uma oferta de transporte precário do ponto de vista da qualidade, mas lucrativa para os grupos de monopolizam a oferta de transporte na RMG.

Ao considerar Goiânia como um *território de destino*, afirmamos que aqueles que se deslocam estabelecem relações funcionalmente desiguais com a cidade, seja para o trabalho, para os estudos ou mesmo na busca de atendimento na rede pública de saúde. É possível imaginar o drama pessoal, por exemplo, de uma pessoa que se desloca para Goiânia na busca de assistência médica, enfrentando, além dos transtornos com o transporte, postos de saúde congestionados. Trabalhar e estudar em Goiânia, morando em Aparecida de Goiânia ou Senador Canedo, especialmente para a população mais pobre, deixa esses indivíduos numa situação que beira a “precariedade territorial”, na acepção tomada por Haesbaert (2005).⁶ A cada dia esses indivíduos são cada vez mais destituídos do controle de seus territórios, sobrando-lhes, cada vez menos tempo para o convívio familiar, assim como as atividades lúdicas nos *territórios de partida*. Na verdade podemos pensar numa progressiva perda de controle e concomitante subordinação, a partir do momento que estes indivíduos acionam os *territórios de locomoção*, a cada madrugada. Daí a ligação umbilical entre os *territórios de destino* e os *territórios de partida*. O tempo que é consumido nos primeiros é subtraído dos segundos.

Territórios de partida

Na sua análise sobre as conseqüências da globalização, Bauman (1999) se refere ao fato de a mobilidade ter se tornado um poderoso fator de estratificação social. De fato, sua análise reforça uma tendência de estudos sobre a relação entre mobilidade e imobilidade dos indivíduos no território como uma forma de exclusão social. Mas não se trata de uma relação simples, mesmo porque, convencionalmente, quando se pensa em deslocamento, existe uma tendência que valoriza o percurso e o destino, em detrimento da origem, ou do que podemos grosseiramente chama de *territórios de partida*.

Os *territórios de partida*, em estreita relação com os *territórios de destino*, podem ser compreendidos, no sentido lato, como os municípios periféricos da RMG. Na verdade os municípios são uma referência para a reflexão, já que, como colocamos em outro momento (ARRAIS, 2004), existem

⁶ Segundo Haesbaert (2005, p.37): “O domínio do capital financeiro, especulativo, que não entra no setor efetivamente produtivo, gerador de empregos, a economia pautada em setores de alta tecnologia, poupadores de força de trabalho, a fragilização do ‘Estado providência’ ou do bem estar social (que também atuava como válvula de escape, empregando em épocas de crise), em nova da privação e da globalização neoliberal, tudo isso se agrega para criar uma massa de expropriados cuja reprodução e mobilidade passam a ser consideradas um problema crescente para os grupos dominantes”.



diferenças intra-urbanas e forte segregação no interior desses municípios, como se pode verificar em Aparecida de Goiânia, onde já notamos bairros com excelente infra-estrutura, além de condomínios horizontais fechados que agregam a classe abastada. Muito embora muitos destes também migrem para Goiânia, a relação deles tanto com os *territórios de locomoção* quanto com os *territórios de destino* e os *territórios partida*, é muito diferente da média da população desses municípios. Vejamos brevemente algumas características desses municípios.

Município	IDH – Municipal 2000		Analfabetos funcionais de 15 anos ou mais de idade 2000	Leitos hospitalares por 1000 habitantes – 2002	Classe de renda mensal do responsável em salário mínimo				
	IDH-M	Ranking Estado			Total	até 2	mais de 2 a 5	mais de 5 a 10	acima de 10
Abadia de Goiás	0,742	97°	31,8%	--	1.461	864	380	135	82
Aparecida de Goiânia	0,764	48°	23,5%	2,06	97.249	50.169	33.488	10.177	3.415
Aragoiânia	0,759	55°	34,6%	1,62	1.942	1.258	441	145	98
Goianápolis	0,689	217°	37,4%	2,90	3.061	2.253	617	128	63
Goiânia	0,832	1°	14,8%	5,35	331.666	123.504	96.402	55.599	56.161
Goianira	0,740	103°	28,2%	1,33	5.559	3.419	1.457	490	194
Hidrolândia	0,736	122°	30,0%	1,54	3.948	2.424	1.014	338	171
Nerópolis	0,785	20°	31,2%	5,27	5.478	3.344	1.393	460	280
Santo Antonio de Goiás	0,749	89°	26,2%	--	859	428	250	121	60
Senador Canedo	0,729	149°	30,4%	1,30	15.140	8.994	4.730	1.118	298
Trindade	0,759	59°	28,7%	6,01	23.372	14.242	6.619	1.746	765
Total					489.735	210.899	146.793	70.456	61.587

Fonte: IBGE. Censo demográfico 2000. SEPLAN-GO(2003).

A análise da renda constitui-se um dos indicadores para a compreensão dos territórios de partida, por dois motivos: **1)** pela relação direta com o deslocamento, uma vez que este acarreta um custo que influencia a “escolha” dos bairros periféricos da RMG para moradia; **2)** porque permite compreender, desde que associado a outros dados, a relação social que se estabelece entre os territórios *de partida*, *de deslocamento* e *de destino*. O padrão de moradia, assim como o de deslocamento, reflete a



condição social que, em uma sociedade capitalista, envolve a disposição de recursos para adquirir um imóvel, um automóvel, matricular-se em uma escola, locomover-se, etc. Sabemos que a mobilidade, por constituir-se em *capital social*, tem um preço e que nem todos podem pagar, por isso mesmo ela é diferencial (MASSEY, 2000). Por outro lado, devido a expansão e especulação urbana, a população mais pobre foi empurrada para a periferia de Goiânia e também dos demais municípios da RMG, aumentando, dessa forma, a distância espacial entre local de residência e os locais de trabalho-estudo, que podem variar de 16km a 42km na RMG.⁷ A periferia assume a acepção trabalhada por Santos (1979, p. 229):

A palavra periferia pode ser utilizada em diferentes acepções. Cada disciplina científica pode lhe atribuir um significado próprio. Em termos geográficos, a periferia não será definida pela distância física entre um pólo e as zonas tributárias, mas antes em termos de acessibilidade. Esta depende essencialmente da existência de vias e meios de transporte e da possibilidade efetiva de sua utilização pelos indivíduos, com o objetivo de satisfazer necessidades reais ou sentidas como tais. Mas a incapacidade de acesso aos bens e serviços é, em si mesma, um dado suficiente para repetir o indivíduo, e também a firma, a uma situação periférica.

A lógica é draconiana. Justamente aqueles que mais precisam da centralidade estão mais distantes. Essa dialética entre centralidade e mobilidade é assim compreendida por Borja (2001, p.85):

Bem, com isto termino e, em todo caso, se tivesse que resumir tudo isto numa frase, não para a imprensa, mas para os universitários aqui presentes, acredito que o grande desafio a que temos de responder para que não haja urbanização sem cidade, é estabelecer uma boa dialética entre centralidade e mobilidade. A mobilidade é o que faz a cidade ser democrática, mas é a centralidade para todos que faz haver cidadãos.

Em se tratando da RMG, os dados sobre classe de renda mensal do responsável do domicílio em salário mínimo, de 2000, contidos na tabela 3, indicam a pouca centralidade dos municípios periféricos, uma vez que a renda, de certa forma, possibilita o acesso à centralidade, tal como se referiu Borja (2001). Goiânia, na *classe de renda de até dois salários mensais*, é o município da RMG com menor participação percentual, com 37,23% (123.504 pessoas), o que reforça sua maior centralidade. Os demais municípios estão na faixa entre 51,58% (Aparecida de Goiânia) e 64,77% (Aragoiânia). Na *classe*

⁷ Um estudo importante sobre a dinâmica da ocupação do solo em Goiânia é encontrado em Moysés (2005).



de renda mais de 2 a 5 salários mensais, Goiânia teve a participação de 29,06%, perdendo para Aparecida de Goiânia com 34,43%, Senador Canedo, 31,24% e Santo Antonio de Goiás, com 29,10%. Já nas *classes de mais de 5 a 10 salários mensais e acima de 10 salários mensais*, Goiânia apresentou 16,76% e 16,93%, respectivamente. Bem diferente é a situação dos demais municípios. Na classe de renda mensal *de mais de 5 a 10*, a participação variou entre 4,1% (Goianápolis) e 14,08% (Santo Antonio de Goiás). Na classe *acima de 10 salários mensais* a variação esteve entre 1,9% (Senador Canedo) e 6,9% (Santo Antonio de Goiás).

Os municípios com menor participação nas menores classes de renda são justamente os periféricos, uma vez que a renda no pólo é maior nas classes acima de 5 salários mínimos. A classe de renda mensal tem como referência o domicílio e não o local de trabalho. Dessa forma, explica-se, por exemplo, a participação de Santo Antonio de Goiás com 14,08% na *classe de renda de mais de 5 e 10 salários mensais* e 6,9% na *classe de renda acima de 10 salários mensais*, desempenho que só perde para Goiânia.⁸

Os dados de renda aproximam-se dos outros indicadores sociais, como o número de leitos por 1000 habitantes em 2002, IDH-municipal de 2000 e analfabetos funcionais de 15 anos ou mais de idade, em 2000. A matemática parece simples: renda inferior, condições precárias de habitação, menores possibilidade de acesso aos equipamentos de saúde, menor nível de qualificação educacional, resultando nos menores indicadores no *ranking* municipal do Estado. Além disso, a população desses municípios ainda enfrenta, diariamente, o deslocamento para o pólo. A razão do deslocamento reside em um tipo particular de produção do espaço urbano que segrega os produtores e agrega a produção. Em outras palavras, centraliza a produção (em um espaço polarizado e nas mãos de determinados grupos sociais) e descentraliza aqueles que produzem, subordinando os *territórios de partida* aos *territórios de destino*.

É dessa forma que, por exemplo, vários bairros dos municípios periféricos da RMG permanecem “quase” vazios durante o dia, já que parte de sua população salda suas demandas diárias em Goiânia, seja deslocando para o trabalho, para o estudo ou mesmo em filas nas unidades de atendimento hospitalar-ambulatorial. Assim, os *territórios de partida* que deveriam garantir segurança para os indivíduos, transformam-se em *territórios dormitórios*. Não por acaso muitos desses municípios ainda guardam esse epíteto que reflete a dependência e sujeição de seus cidadãos à metrópole, ou melhor, aos atores hegemônicos territorializados na metrópole.

⁸ O caso de Santo Antonio de Goiás merece uma nota. Em 1996 sua população residente era de 2.437, passando para 3.106 em 2000. Esse município localiza-se nos limites norte do município de Goiânia, muito próximo às áreas da Universidade Federal de Goiás. Tem sido comum nos últimos anos lançamentos imobiliários (especialmente condomínios e chácaras) que tem atraído, majoritariamente, o público de Goiânia, seja para segunda moradia ou mesmo para estabelecer residência fixa.



Palavras finais

A análise empreendida sobre a mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia envolveu três dimensões: os *territórios de locomoção* (a fluidez das pessoas com destino ao pólo), *territórios de destino* (o local de trabalho, de estudo, onde vão saldar as demandas diárias) e os *territórios de partida* (municípios com característica próprias da periferização com oferta de serviços e infra-estrutura inferiores à de Goiânia). Muito embora, ao longo texto, tenhamos utilizado indicadores econômicos e sociais para reforçar nossas reflexões, a categoria território permitiu que reconhecêssemos outros sujeitos na produção dos territórios metropolitanos. Sujeitos com nome, endereço, sexo, classe social, etc, e não apenas mão-de-obra em busca de emprego.

O que procuramos salientar foi o fato de que esses indivíduos acionam, diariamente, vários territórios. Territórios mediados por relações de poder político, econômico, simbólico, etc. Tratamos mobilidade como relação social pelo fato de ela não existir fora de um território: seja ele fixo (como uma residência), econômico (como o centro da metrópole) ou mesmo fluído (como aqueles do deslocamento). É mobilidade que oferece uma aparente unidade à esses territórios. É a mobilidade que garante, também aparentemente, o acesso dos indivíduos à esses territórios, o que faz com que os legalistas celebrem com orgulho o direito de “ir” e “vir” garantido constitucionalmente. Esquecemos, porém, que a mobilidade constitui-se em um “trunfo do poder”. Um trunfo que possibilita o controle dissimulado do território. Dito de outra forma, um trunfo que garante o controle dissimulado sobre os indivíduos na medida que fragmenta, cada vez mais, o território. Certo estava Debord (1997) ao anotar que o capitalismo suprime a distância apenas como *separação espetacular*.

Bibliografia

- ARRAIS, T. A. *Geografia contemporânea de Goiás*. Goiânia: Editora Vieira, 2004.
- BADIE, Bertrand. *O fim dos territórios - ensaio sobre a desordem internacional e sobre a utilidade social do respeito*. Lisboa: Instituto Piaget, 1995.
- BAUMAN, Zigmunt. *Globalização - as conseqüências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1999.
- BORJA, Jordi. Grandes projetos metropolitanos: mobilidade e centralidade. In.: Os centros das cidades – reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2001.
- DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- GOIÁS. *Anuário Estatístico do Estado de Goiás - 2003*. Goiânia: SEPLAN, 2003c.



- HAESBAERT, R. Concepções de território para entender a desterritorialização. In.: Território, territórios. Niterói: Editora da UFF, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia – UFF, 2002.
- HAESBAERT, R. *O mito da desterritorialização – do ‘fim dos territórios’ à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- HAESBAERT, R. Precarização, reclusão e “exclusão” territorial. *Terra Livre – Tempos da Geografia*. Ano 20, V.2, N.23. Goiânia, 2005.
- IBGE. Censo demográfico 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.
- IBGE. Censo demográfico 2000 – migração. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.
- LEVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. In.: *GEOGRAPHIA*. Revista da Pós-Graduação em Geografia da UFF. Ano 3, n. 6. Niterói/RJ, 2002.
- MASSEY, Doreen. Um sentido global do lugar. In.: ARANTES, A. O. *O espaço da diferença*. São Paulo, Campinas: Papirus, 2000.
- MOYSÉS, Aristides. *Goiânia: metrópole não planejada*. Goiânia: UCG, 2005.
- OHMAE, K. *O fim do Estado-Nação*. Rio de Janeiro: Campus, 1996.
- O drama dos exilados*. Jornal O Popular. Caderno Cidades. 24/10/2004.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (Org.) *O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade*. Rio de Janeiro: Revan, FASE, 2000.
- RIBEIRO, Valéria Maria. Transporte coletivo urbano e qualidade de vida. Dissertação de mestrado. Goiânia: IESA, UFG, 2000.
- RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- SACK, Robert. *Human territoriality*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- SANTOS, Milton. *O espaço dividido*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.
- SOUZA, Marcelo J. Lopes. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In.: CORRÊA, R. Lobato et al (Org.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.