

MOBILIDADE RESIDENCIAL EM CIDADE PLANEJADA: BRASÍLIA - DF*

Aldo Paviani**
Neio Campos**
Ricardo Farret***

INTRODUÇÃO

Este estudo é parte de uma linha de pesquisas que os autores vêm desenvolvendo há alguns anos, voltada para o entendimento do processo e estruturação do espaço urbano.

Esta estruturação tem sido predominantemente estudada à luz de duas vertentes teóricas: a ecológica e a econômico-neoclássica, identificadas, respectivamente, com os trabalhos da Escola de Sociologia de Chicago e de Wingo e Alonso. Mais recentemente, uma terceira vertente a da Economia Política, identificada principalmente, mas não exclusivamente, com os trabalhos de *scholars* marxistas, propicia um avanço considerável no entendimento do processo de urbanização e seus rebatimentos inter e intra-urbanos (Farret, 1985).

Apesar da enorme contribuição que trouxeram para a compreensão da estrutura espacial urbana, estas vertentes teóricas ainda apresentam lacunas no seu poder explicativo (Basset e Short, 1980). Uma destas lacunas refere-se à estruturação do espaço residencial intra-urbano, um processo ainda relativamente pouco aprofundado nos estudos urbanos, particularmente em países como o Brasil, onde há um marcante processo de urbanização.

A estrutura residencial, com frequência, tem sido abordada visando a identificar padrões de distribuição dos diversos segmentos da população nas áreas urbanas, o que leva a uma visão estática da questão. Esta, no entanto, deve ser considerada como parte de um processo maior, pelo qual os indivíduos mudam de domicílio, num movimento contínuo no interior das cidades. A este respeito, Johnston (1972: 91), por exemplo, enfatiza que "um modelo realista de mosaico residencial deve ser acompanhado

* Recebido para publicação em 21 de agosto de 1989.

Uma versão preliminar deste trabalho foi apresentada no II Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional — ANPUR, Teresópolis, 23 a 26/11/87.

** Professores do Departamento de Geografia da Universidade de Brasília — UnB.

*** Professor do Departamento de Urbanismo da UnB.

de modelos espaciais realistas do processo de mobilidade intra-urbana”.

A mobilidade residencial intra-urbana refere-se às mudanças da população no interior das cidades, distintamente à migração que corresponde às mudanças entre cidades. Embora os dois fenômenos tenham um grande número de interfaces, o primeiro envolve categorias e variáveis diversas daquelas envolvidas no segundo, este muito mais ligado ao mercado de trabalho.

A questão da mobilidade residencial tem sido negligenciada nos estudos urbanos brasileiros. Isto se deve, em grande parte, à inexistência de uma coleta sistemática de dados suficientemente desagregados, tal como exigem estudos desta natureza. Não é por acaso que os (poucos) estudos existentes, apoiados em dados censitários e, portanto, com elevado grau de agregação, concentram-se na comparação entre desempenho e adaptação de migrantes e não-migrantes nas áreas urbanas (Barbosa Ferreira e Paviani, 1973; Martine e Pelliano, 1975; Castro et alii, 1975; Martine, 1980).

No caso de Brasília, uma cidade planejada, sua concepção em núcleos múltiplos dispersos no Território do Distrito Federal (DF) aguça a curiosidade para além de questões como a adaptação ou desempenho do migrante. De fato, o polinucleamento resultou de ação deliberada do Estado, o que torna relevante as variáveis espaciais na mobilidade residencial intra-urbana. Assim, por suas peculiaridades jurídico-institucionais, com acentuada presença do Estado no surgimento, expansão e consolidação da cidade, Brasília apresenta um quadro particular na estruturação de seu espaço residencial e, por extensão, do processo de mobilidade de sua população.

Neste estudo, basicamente, a mobilidade residencial trata de questões como: “onde e por que as famílias moram onde moram?”; “para onde e por que elas se mudam?”; “quando se mudam?”. Em outras palavras, ela trata da *intensidade, direção e ritmo* dos movimentos populacionais no interior da cidade.

Para responder a estas questões, inicialmente procedemos uma análise das principais correntes teóricas a respeito da mobilidade residencial, antes enunciada; a seguir, apresentamos os fundamentos metodológi-

cos adotados, bem como uma descrição do quadro espacial metropolitano em que se efetiva a mobilidade; segue-se uma análise dos dados extraídos de uma amostra de 814 chefes de família, aleatoriamente selecionados entre as diversas localidades que compõem o universo metropolitano de Brasília; finalmente, tecem-se algumas considerações sobre as limitações e implicações da análise neste estudo.

A QUESTÃO DA MOBILIDADE RESIDENCIAL INTRA-URBANA

A exemplo da questão da migração, pode-se afirmar que não existe uma teoria geral sobre a mobilidade residencial. Ao longo do tempo, em ambos os casos, a reflexão sobre o assunto tem procurado sistematizar certas regularidades empíricas observadas nos movimentos populacionais, particularmente os fatores repulsivos nas áreas de origem e os fatores atrativos nas áreas de destino dos migrantes.

A questão da migração, só mais recentemente, deixa de ser encarada como um fenômeno que tem começo e fim em si mesmo. Como afirmam Renner e Patarra (1980:236), “a dimensão fundamental para a compreensão das migrações se revela nas investigações a respeito das conexões estruturais que as associam a determinado sistema social”. Assim, os deslocamentos populacionais no espaço devem ser analisados como componentes da relação capital-trabalho, inseridos, portanto, no sistema produtivo.

Contudo, os estudos sobre mobilidade residencial ainda se concentram, em grande parte, na identificação dos fatores repulsivos e atrativos, acima referidos, visando, assim, a explicar a trajetória do migrante no interior das áreas urbanas (Rossi, 1955; IPT, 1982).

Os fundamentos teóricos desta abordagem identificam-se com aqueles da estruturação do espaço urbano (Farret, 1985). Assim, numa destas abordagens de inspiração nitidamente ecológica, a mobilidade residencial estaria, mecanicamente, associada à mobilidade social, em que a cada segmento estaria, previamente alocada, uma deter-

minada localização e tipologia residenciais. Desta forma, favelas, cortiços, conjuntos residenciais, subúrbios ricos e outras formas de ocupação residencial do espaço urbano seriam, naturalmente, encarados como estágios locacionais e sociais de um inexorável percurso a que o migrante teria que se submeter, variando a "porta de entrada", tão-somente, com o seu desempenho passado no processo de competição pelos recursos da sociedade, no contexto de um mercado livre supervisionado por um estado neutro e arbitral (Turner, 1968).

Noutra destas abordagens, a econômico-neoclássica, identificada principalmente com o trabalho de Alonso (1964), a mobilidade residencial seria o resultado da otimização, pelo migrante, da decisão de adquirir dois bens, que, de forma indivisível, constituem cada unidade do espaço urbano: a quantidade de terra e sua acessibilidade, dado um determinado nível de renda. Às modificações, neste nível de renda, corresponderiam a determinados padrões locacionais dentro da estrutura urbana, de modo que: a um aumento nos ingressos familiares corresponderia a um deslocamento em direção a localizações de maior área, "dado o grande apetite por espaço" por parte os detentores de maior poder aquisitivo (Alonso, 1964).

Os estudos sobre mobilidade ganharam um novo alento a partir dos trabalhos dos geógrafos comportamentalistas (Wolpert, 1965; Simmons, 1970). Sem romper com os fundamentos paradigmáticos das abordagens, acima citadas, a presente contribuição centra-se na família, como a unidade decisória básica no processo migratório. Desta maneira, a partir da identificação de uma seqüência de decisões, especificam-se os principais fatores que condicionam o resultado de cada uma delas, com ênfase no contexto espacial onde elas ocorrem. O eixo desta corrente está no conceito de "utilidade locacional" (*place utility*) que, em essência, mede o grau de satisfação ou insatisfação do indivíduo com relação a uma determinada localização (aqui englobando as características físicas e sociais do sítio e de seu entorno). Dentro deste enfoque, portanto, a mobilidade residencial pode ser vista como um processo de ajuste pelo qual uma localização é substituída por outra, no

sentido de melhor satisfazer às necessidades e aos desejos de cada migrante potencial, ou seja, de aumentar a sua "utilidade locacional", vis-à-vis à moradia anterior.

No sentido de desencadear o processo de ajuste de sua "utilidade locacional", a família estaria sujeita a fatores de expulsão (ligados à localização vigente) e de atração (ligados a localizações potenciais), tais como: a acessibilidade (em relação às áreas central e de emprego, por exemplo), a qualidade ambiental do bairro, o perfil social da vizinhança, os atributos da moradia, etc.

A estes fatores acrescentar-se-iam outros, ligados ao perfil social da família, tais como: o tamanho, o estágio no ciclo de vida de seus membros, a renda e as condições de ocupação da moradia. Assim, a mobilidade residencial decorreria de modificações nestes fatores.

Implícita ou explicitamente nestas abordagens está a determinação da mobilidade como um processo voluntário, em que a decisão pessoal seria o determinante, frente aos estímulos externos, de quem se deslocaria no espaço urbano. Variaria, tão-somente, o fato gerador desta decisão, se a qualidade ambiental, o nível social e econômico da vizinhança, as condições da moradia, etc. sempre estivessem dentro dos limites de uma análise do tipo custo-benefício da decisão de se deslocar.

No entanto, o grande avanço nos estudos do movimento de população (migração e mobilidade residencial) ocorre com a introdução de uma perspectiva crítica, em que haveria não só o deslocamento de pessoas no espaço, mas, também, o deslocamento entre modos de produção (e reprodução). No dizer de Martins (1984): "Mais do que migrantes há um definido universo social da migração... Mais do que *trânsito* de um lugar a outro, há *transição* de um tempo a outro".

As mudanças, assim, não ocorreriam exclusivamente dentro de uma dimensão psicológica de manifestação de vontades individuais. Estas, pelo contrário, seriam condicionadas, quando não determinadas, pelo comportamento dos diversos agentes institucionais — incluindo, é óbvio, o Estado — que operam na área urbana. Estas instituições, por outro lado, não podem ser vistas como simples agentes, obedecendo a certa

lógica inerente à elas mesmas. Seu comportamento, então, seria estruturado pela lógica mais ampla do capital e das leis da acumulação e circulação num determinado modo de produção (Basset e Short, 1980).

À luz destas considerações emerge a terceira vertente, de inspiração marxista, pela qual as alterações na estrutura residencial urbana, decorrentes da mobilidade, seriam, antes de tudo, o resultado de modificações na estrutura social e produtiva que, por sua vez, criam a necessidade dos deslocamentos intra-urbanos. Assim, tomar a acessibilidade como único determinante da localização residencial significa ignorar que a cidade é mais do que um agregado de atividades localizadas numa área qualquer. Significa ignorar, sobretudo, que a interação compreendida nos deslocamentos intra-urbanos pode afetar a própria natureza intrínseca da população urbana, particularmente a migrante (Smolka, 1983).

Mais explicitamente, a mobilidade residencial seria um componente da reprodução de certos grupos sociais, cuja força de trabalho, ao se reproduzir, reproduz as condições para a acumulação do capital. "Este processo de produção e reprodução de força de trabalho se dá na família e possui um custo determinado, que se refere às condições materiais de existência" (Bogus, 1981).

Estas condições assumem características específicas na cidade, onde os processos de ocupação e uso da terra geram estratégias de sobrevivência, também específicas, que visam a possibilitar a difícil manutenção e reprodução da força de trabalho. Neste processo, o Estado teria um papel relevante. De um lado, por estar diretamente vinculado à produção de moradias e de bens de consumo coletivo, fundamentais para a reprodução da força de trabalho; de outro, por fomentar os processos de expulsão de certos segmentos populacionais de determinadas áreas para outras mais carentes, a partir das valorizações imobiliárias decorrentes de investimentos públicos em infra-estrutura.

Não se trata de negar a importância da dimensão psicológica da mobilidade residencial, mas sim circunscrever as motivações a uma situação social gerada pela interseção dos processos produtivos e de reprodução da força de trabalho e, sobretudo, do Esta-

do, a quem, cada vez mais, são alocadas as responsabilidades pelos custos de reprodução desta e, no caso específico de Brasília, pelas decisões ao nível da produção do espaço. A base conceitual deste estudo, portanto, se desenvolve na interseção de duas dimensões: uma psicológica, identificada com as "motivações" do migrante; outra, político-institucional, ligada ao papel do Estado (Governos Federal e do Distrito Federal) nas condições de reprodução da população, mais especificamente, das condições de moradia *lato sensu*.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Pelo fato de ter sido planejada, Brasília não constituiu desafios de maior envergadura para a pesquisa sobre a mobilidade residencial do que aqueles enfrentados por cientistas sociais em outras metrópoles brasileiras. O levantamento de informações no campo foi um imperativo em razão de não se encontrarem em fontes secundárias, como Censos, dados referentes à mobilidade da população, seja para o trabalho, seja a residencial. Para a coleta de informações, os procedimentos adotados se submeteram às seguintes definições:

Universo Populacional

A população objeto deste estudo identifica-se com os chefes de família que, à época de sua chegada à Área Metropolitana de Brasília, tinham 18 anos ou mais, independentemente da posição que ocupavam em relação ao núcleo familiar. Admitimos que, mesmo no caso de não terem participado das decisões migratórias da família, teriam condições, no entanto, de descrever a trajetória percorrida.

Universo Espacial

O universo espacial do estudo é a Área Metropolitana de Brasília. As peculiaridades na organização política do Distrito Federal, onde os centros urbanos (Plano-Piloto e cidades-satélites), por não disporem de autonomia política, dão um caráter atípico à Área Metropolitana de Brasília, acrescida,

ainda, por municípios goianos da região do entorno do DF (Luziânia, Brasilinha, Formosa, etc.).

Dada a natureza deste estudo, mais do que a divisão formal dos centros urbanos, interessa a identificação de microáreas (localidades) que, por suas características e peculiaridades, constituam unidades de atração ou expulsão de migrantes. Assim, por exemplo, as Asas Norte e Sul, os Lagos Norte e Sul, embora integrantes do Plano-Piloto, apresentam, sob o ponto de vista da localização residencial, significados distintos em termos de infra-estrutura, população, equipamentos urbanos, "prestígio" e valores imobiliários; no âmbito deste estudo, portanto, estas áreas constituem quatro localidades distintas.

Dada a importância do Plano-Piloto, em função do elevado nível de concentração de atividades e equipamentos urbanos, as localidades da Área Metropolitana de Brasília foram, a partir dele, agregadas, usando-se como critérios a distância física e as interdependências funcionais. Disto resultaram quatro agregados locais: "Núcleo Central", "Periferia Imediata", "Periferia Intermediária" e "Periferia Distante" (Quadro 1).

Questionário

O levantamento empírico tornou-se necessário à avaliação da intensidade, direção e ritmo da mobilidade da população. Com este propósito, foi aplicado (em 1985) um questionário que permitisse conhecer a história da vida dos amostrados. Desta forma, as principais características sócio-espaciais da mobilidade residencial foram levantadas, como especial ênfase a três momentos de sua trajetória: na primeira, ao chegar ao DF, na penúltima e na atual localidades. Em cada um destes momentos, procurou-se demarcar as "motivações" que levaram o migrante a deixar e a escolher as respectivas localidades. Complementarmente, indagou-se a respeito de prováveis tendências para mudanças no futuro.

Algumas variáveis de *status* sócio-econômico foram introduzidas, como grau de instrução, ocupação, salário e/ou rendimentos auferidos, número de membros da família, tipos da habitação ocupada e o destino a ela dado quando da mudança.

No total, o questionário abrigou 73 questões, agrupadas em cinco blocos: identificação do chefe da família, da primeira localidade de residência no DF, da localidade anterior à atual, da atual localidade de residência e sobre a possível localidade futura.

Ressalta-se que o questionário contemplou apenas questões referentes à mobilidade *interlocalidades* e não àquelas mudanças que possam ter ocorrido no interior de uma *mesma localidade*, isto é, de uma quadra ou setor para outra quadra ou setor.

O questionário, resumidamente descrito acima, objetiva identificar a dimensão psicológica da mobilidade, a qual, no entanto, está sujeita à interveniência de fatores externos, tais como, a história político-institucional (urbanização) da Capital e a sua organização espacial. Enquanto esta é descrita no próximo tópico, aquela é sumariada a seguir.

Assim, fez-se um cruzamento entre a época da migração e/ou da mobilidade com os períodos da urbanização, estes agrupados de acordo com evidências empíricas e o conhecimento acumulado pelos pesquisadores (Paviani, 1976; Farret, 1983). Estes períodos, num total de quatro, presume-se que tenham tido alguma influência nas decisões migratórias dos amostrados: primeiro, entre 1957 e 1960, que denominamos de "esforço para a construção da cidade" compreendido entre a abertura dos canteiros de obras e a inauguração da cidade, propiciou a atração de levas de migrantes em busca de oportunidades de emprego; segundo, entre 1961 e 1970, período de "retração no crescimento" ocasionado por crises político-institucionais como a renúncia do Presidente Jânio Quadros, em 1961, o Golpe Militar, em 1964, o fechamento do Congresso Nacional, em 1966 e em 1968, e os eventos de 1969, quando do falecimento do Presidente Costa e Silva, com a subsequente instalação da Junta Militar no Rio de Janeiro. Estas crises abalaram as atividades da construção civil (e, portanto, as migrações) e a transferência de órgãos da administração federal do Rio de Janeiro para a Nova Capital; terceiro, entre 1971 e 1975, fase de "consolidação da Capital", quando do incremento das transferências

QUADRO 1
CARACTERÍSTICAS DAS LOCALIDADES SELECIONADAS

AGREGADO LOCACIONAL	LOCALIDADE E LOCALIZAÇÃO	CARACTERÍSTICAS DAS LOCALIDADES				
		Época da Implantação (1)	Forma de Implantação	Função	Total de entrevistas	
					Abso- luto	Rela- tivo (%)
TOTAL					814	100,0
	Plano-Piloto (DF)					
Núcleo Central	Asa Sul	Contemporânea	Planejada	mista (2)	34	4,2
	Asa Norte	Posterior	Planejada	mista	41	5,0
	Octogonal	Posterior	Planejada	mista	8	1,0
	Cruzeiro	Posterior	Planejada	dormitório	38	4,7
	Vila Planalto	Contemporânea	Acampamento	dormitório	11	1,4
Periferia Imediata	Núcleo Bandei- rante (DF)	Contemporânea	Semiplanejada	mista	15	1,8
	Guará (DF)	Posterior	Planejada	dormitório	64	7,9
	C.E.B. (Acam- pamento) (DF)	Contemporânea	Invasão	dormitório	4	0,5
Periferia Intermediária	Vila Paranoá (DF)	Contemporânea	Invasão	dormitório	20	2,5
	Taguatinga (DF)					
	Norte	Contemporânea	Semiplanejada	mista	86	10,6
	Centro	Contemporânea	Semiplanejada	mista	23	2,8
	Sul	Contemporânea	Semiplanejada	mista	36	4,4
	Ceilândia – Norte (DF)	Posterior	Planejada	mista	188	23,1
	Sobradinho (DF)	Posterior	Planejada	mista	51	6,3
	Brasília (DF)	Posterior	Planejada	dormitório	14	1,7
	Gama (DF)	Posterior	Planejada	mista	76	9,3
	Planaltina (DF)	Preexistente	Espontânea	mista	24	2,9
	Planaltina Goiás (GO)	Posterior	Semiplanejada	dormitório	16	2,0
	Luziânia (GO)					
	Periferia Distante	C. Ocidental	Posterior	Planejada	dormitório	10
Valparaíso		Posterior	Planejada	dormitório	6	0,7
Pedregal		Posterior	Invasão	dormitório	8	1,0
Novo Gama		Posterior	Planejada	dormitório	11	1,4
Formosa (GO)		Preexistente	Espontânea	mista	18	2,2
Santo Antonio (GO)		Preexistente	Espontânea	dormitório	12	1,5

(1) A época refere-se a 1960, data de inauguração de Brasília. (2) Função mista: residencial e prestadora de serviços e/ou detentora de pequena indústria.

de repartições públicas e da obrigatoriedade da fixação das embaixadas em Brasília, fatos que dinamizaram sua vida econômica e social; quarto, a partir de 1976, quando se evidencia a "expansão metropolitana", com forte especulação imobiliária, aquecimento da indústria da construção civil, construção de conjuntos habitacionais e

abertura de loteamentos na região do entorno do DF, dentro do Estado de Goiás.

Amostra

A preocupação maior na seleção da amostra espacial foi, em primeiro lugar, a de captar a totalidade do cenário territorial ur-

bano de Brasília, desde os seus primórdios até os dias correntes. Para isto, foram selecionadas as localidades que, numa perspectiva temporal, garantissem a representatividade da Área Metropolitana de Brasília, a partir dos seguintes critérios: época de implantação (em relação a 1960, inauguração da cidade), forma de implantação, localização e função na divisão social do trabalho.

Como resultado desta classificação, foram identificadas 38 localidades, das quais 24 constituíram estratos da amostra, por satisfazerem, no conjunto, a todos os dados referentes aos critérios acima mencionados. Na aplicação dos questionários, foram selecionados 814 chefes de família, aleatoriamente escolhidos nas localidades indicadas no Quadro I.

A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA

Ao assumir um padrão polinucleado de povoamento (Paviani, 1976), com elitização do Plano-Piloto de Brasília, a Capital antecipou (deliberadamente) a mobilidade voltada para o trabalho. A espacialização da cidade em núcleos múltiplos tem raízes marcadamente geopolíticas, pois “a extrusão das classes populares da Capital Federal, de Brasília no sentido estrito, o rígido controle sobre o uso dos espaços e a divisão funcional destes, as grandes e largas vias voltadas para o automóvel, a monumentalidade messiânica das obras arquitetônicas e do traçado urbanístico, a tirania do planejamento sobre os moradores, todos esses elementos locais complementam — e elevam ao extremo — a dimensão geopolítica da Nova Capital do Brasil” (Vesentini, 1986).

Devido às especificidades do processo de urbanização de Brasília, cabe esboçar sua organização espacial e a distribuição geográfica dos assentamentos, no sentido de se entender o quadro sócio-espacial em que se dá a mobilidade residencial.

Antes mesmo que o Plano-Piloto fosse inaugurado para dar abrigo aos órgãos federais e de apoio à Capital, surgiram assenta-

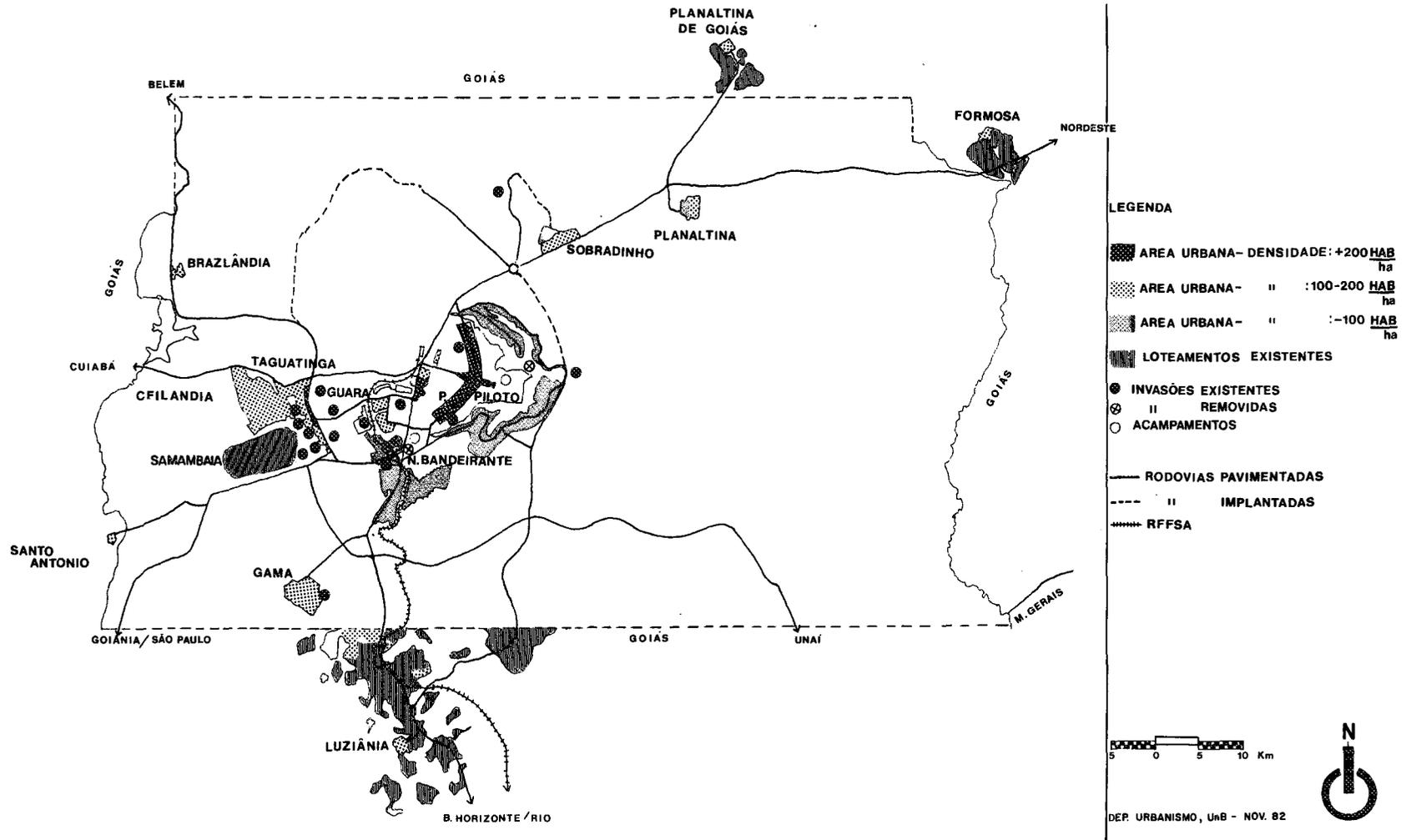
mentos para receber os trabalhadores pioneiros, tais como o Núcleo Bandeirante e Taguatinga. A estes núcleos sucederam-se outros (Gama, Sobradinho, Guará, Ceilândia) e acréscimos em localidades preexistentes a Brasília (Planaltina e Brazlândia). Recentemente, um outro sítio urbano, Samambaia, foi preparado para receber excedentes populacionais de diferentes níveis sócio-econômicos (Figura 1).

Assim, o Plano-Piloto acabou por constituir o centro da cidade, abrigando os órgãos mais importantes da República e do próprio governo do DF, atraindo, também, agências e escritórios do setor privado da economia e o melhor equipamento do setor social — universidades, hospitais, escolas públicas e privadas, etc. No Plano-Piloto encontram-se as habitações e os terrenos de mais elevado preço do DF. Sendo o núcleo mais equipado, passou a ser lugar de convergência da classe média e da burguesia político-financeira e administrativa, tornando-se o *locus* elitizado do DF. Ao correr dos anos, os espaços foram sendo ocupados, materializando um processo de segregação capaz de permitir identificação do *status* sócio-econômico de seus habitantes por intermédio de seus endereços...

No início do processo, a elitização do Plano-Piloto funcionou como um mecanismo de empurrão, expulsando para as cidades-satélites um razoável contingente populacional, cuja história migratória ainda está por ser inventariada. Este mesmo mecanismo de empurrão, ao longo do tempo, gerou uma periferia de mais baixo *status* em loteamentos privados localizados nos municípios limítrofes ao DF, especialmente em Luziânia, Formosa, Santo Antonio do Descoberto e Planaltina Goiás (Brasilinha), todos no Estado de Goiás (Paviani, 1984).

Por outro lado, as diversas cidades-satélites, que abrigam dois terços da população, encontram-se disseminadas no território do DF, a distâncias que variam de 10 a 50 km do Plano-Piloto (Figura 1). Estas localidades caracterizam-se mais por serem cidades-dormitórios e o local de “reserva de mão-de-obra” do que por serem satélites no sentido geográfico do termo. Todas elas, com exceção de Taguatinga e Gama, encontram-se desequipadas, destituídas de

FIGURA 1
AGLOMERADO URBANO DE BRASÍLIA



setores atrativos para sua própria população ativa. Às cidades-satélites não resta outra alternativa senão o Plano-Piloto, para o trabalho, para o lazer, para obter serviços de saúde de melhor nível, para elevar a escolaridade, etc.

Tem-se, portanto, de um lado, o Plano-Piloto, onde se concentram as oportunidades de trabalho e os empregos de melhor remuneração; de outro, as cidades-satélites, com as exceções acima citadas, dependentes do centro, constituídas de enormes conjuntos residenciais, carentes de infraestrutura e de setores ativos capazes de reter mão-de-obra.

Do quadro acima descrito emerge uma cidade complexa, sob o ponto de vista espacial (geográfico e social), que, por sua vez, denota a organização de uma metrópole de serviços sem paralelo na rede urbana brasileira. Ao longo de sua curta história (27 anos), a cidade foi e é ponto atrativo para razoáveis contingentes migratórios, procedentes de todos os pontos do País (Barbosa Ferreira e Paviani, 1973). Estes migrantes, mais os aqui nascidos, movimentam-se no interior da cidade, apresentando uma mobilidade merecedora de análise, como se fará no capítulo subsequente.

PADRÕES DE MOBILIDADE OBSERVADOS NO DF

Os padrões de mobilidade do DF foram constatados através de três aspectos: in-

tensidade, direção e ritmo. A intensidade refere-se ao número de mudanças de localidades que o migrante realizou; a direção refere-se ao percurso do migrante desde a sua porta de entrada, na área metropolitana, até a localidade atual de residência e, finalmente, o ritmo refere-se às flutuações de mobilidade no processo de urbanização da área metropolitana.

A dinâmica urbana do DF poderia sugerir uma mobilidade residencial intensa, já que assentamentos novos (como a Ceilândia) demonstram enorme expansão populacional. Isto, pelo contrário, não ocorre, a não ser de forma tênue. Do total entrevistado (814), consideramos aqueles que chegaram ao DF com idade igual ou superior a 18 anos, o que resulta num universo de 608 chefes de família. Ao ser indagado a respeito do número mudanças realizadas, este novo conjunto respondeu que nunca mudou, 30%; mudou uma vez, 43%; mudou duas vezes, 17% e, finalmente, mudou três ou mais vezes, 10% (Tabela 1).

Quanto à direção, apesar da mobilidade residencial ser de baixa intensidade, observa-se uma certa estabilidade dos que declararam residir atualmente na "Periferia Intermediária" (59,0%) e que nela residiam ao migrar para o DF (43,4%). Isto permite constatar que a porta de entrada da maioria dos migrantes não seria o "Núcleo Central", como assumem alguns modelos de localização residencial (Burguess, 1925 e Turner, 1968) (Tabela 2).

Apesar de já chegarem periferizados (50,7%), não se pode ignorar o elevado per-

TABELA 1
NÚMERO DE MUDANÇAS E IDADE DO MIGRANTE AO CHEGAR AO DISTRITO FEDERAL

NÚMERO DE MUDANÇAS	IDADE DO MIGRANTE (anos)						
	Total	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	Mais de 60 anos
TOTAL.....	608 (1)	87	221	164	92	29	15
0.....	183	20	29	61	44	21	8
1.....	259	36	121	58	31	6	7
2.....	105	16	49	28	12	0	0
3 e mais.....	61	15	22	17	5	2	0

(1) A diferença do total de casos da pesquisa (814) refere-se aos migrantes que chegaram ao DF com idade inferior a 18 anos, não sendo considerados nesta tabela.

TABELA 2
AGREGADO LOCACIONAL DE RESIDÊNCIA

AGREGADO LOCACIONAL	AO CHEGAR AO DISTRITO FEDERAL (%)	PENÚLTIMA LOCALIDADE (%)	ATUAL LOCALIDADE (%)
Núcleo Central.....	24,3	5,1	15,3
Periferia Imediata.....	24,0	4,2	10,2
Periferia Intermediária...	43,4	9,0	59,0
Periferia Distante.....	7,3	2,0	14,6

NOTA — Número de casos da pesquisa: N = 814

centual (24,3%) de migrantes que tiveram como porta de entrada o "Núcleo Central", contrastando com o quadro típico das cidades brasileiras. Isto pode ser explicado pela própria origem da cidade, que começou como um verdadeiro canteiro de obras, concentrando quase todo o esforço dos seus primeiros moradores na sua construção e que tinham como única opção de moradia o "Núcleo Central" (inclusive o Plano-Piloto) e "Periferia Imediata" (Núcleo Bandeirante).

Observa-se, também, a perda de população do "Núcleo Central" e "Periferia Imediata" para a "Periferia Intermediária" e "Periferia Distante", chegando esta última a dobrar o percentual de migrantes que por ela ingressaram no DF, de 7,3% para 16,4% atualmente, caracterizando, desta forma, uma mobilidade de movimentos centrífugos.

Necessário ressaltar, à luz do quadro conceitual discutido nesta pesquisa, uma diferença substantiva entre o que é assumido pelas vertentes ecológica e neoclássica e os resultados aqui apresentados. Apesar de constatada a mesma direção para a mobilidade, esta se dá não por fatores do tipo preferência por espaço ou acessibilidade ou valorização de qualidade ambiental e sim pelos níveis de renda das famílias e pela ação governamental que interfere na estrutura habitacional e na organização do espaço urbano (Tabela 3).

Na mesma tabela, observa-se, ainda, a diferença de postulados teóricos entre as vertentes citadas ao se analisarem as principais motivações para a escolha do atual local de moradia dos amostrados. De um lado, as "condições de pagamento da casa"

(com 23,7%) e o fato de "morar próximo de parentes e amigos" (com 11,1%); de outro lado, "morar próximo ao local de trabalho", ou seja, acessibilidade (6,2%), "melhor qualidade de equipamentos" (1,5%) e "prestígio da localidade" (1,2%).

Desta forma, os dados demonstram que a dimensão voluntarista da mobilidade do migrante não assume o caráter de exclusividade, isto é, os seus deslocamentos de uma localidade para outra, no sentido de melhor satisfazer às necessidades e aos desejos dos indivíduos em relação a uma determinada localização, são, de fato, reforçados por fatores estruturais, mais intimamente ligados às condições de sobrevivência da família.

Por outro lado, pode ser inferido, como uma explicação não culturalista para o percentual de 11,1% obtido pela resposta "ficar perto de amigos e parentes" (como motivo da escolha da atual localidade), o fato de que os novos arranjos domésticos, enquanto estratégias de sobrevivência, puderam representar soluções de emergência sob a forma de auxílio de parentes e amigos, junto aos quais procuram abrigo.

Ligeiras considerações podem ser tecidas quanto à dinâmica ocupacional da força de trabalho de Brasília e suas possíveis implicações com a direção na mobilidade residencial.

Os dados constantes da Tabela 4 demonstram ter ocorrido pequena mobilidade vertical ascendente da força de trabalho entre a 1ª localidade e a localidade de residência atual: as categorias ocupacionais "manual não-especializada" e "manual especializada" passaram de 23,2 e 26,8% para 16,6 e 25,2%, respectivamente; en-

TABELA 3
MOTIVAÇÕES PARA A MOBILIDADE (%)

RAZÃO PARA A MOBILIDADE	MOTIVOS	ESCOLHA DA PRIMEIRA LOCALIDADE NODISTRITO FEDERAL	ESCOLHA DA PENÚLTIMA LOCALIDADE	ESCOLHA DA ATUAL LOCALIDADE
TOTAL (números absolutos).....		N = 656	N = 811	N = 810
TOTAL (números relativos) (%)...		100,0	100,0	100,0
OPORTUNIDADES	“Melhorar de vida”	0,8	0,1	0,6
	Morar próximo do local de trabalho	12,0	3,5	6,2
FAMÍLIA	Morar próximo de parentes/amigos	39,6	1,8	11,1
LOCALIDADE	Melhor qualidade dos equipamentos	2,0	0,1	1,5
	Prestígio da localidade	3,2	0,1	1,2
	Condições de tranqüilidade	1,7	—	1,0
COMPULSÓRIO ..	Determinado por órgão público	6,4	1,4	3,0
	Determinado pelo empregador	5,0	0,6	1,6
HABITAÇÃO	Condições de pagamento	3,8	3,9	23,7
	Não pagar aluguel	5,9	1,5	6,9
	Valor do aluguel	6,4	4,1	5,7
OUTROS.....	Diversos	11,4	3,7	12,3
	Prejudicado	1,8	79,2 (1)	25,2

(1) Refere-se aos entrevistados que ou não chegaram a se deslocar na área metropolitana, desde a chegada ao DF (quando a atual residência coincide com a da entrada no DF) ou apenas mudaram uma vez, isto é, do local de chegada no DF para o atual.

quanto categorias de melhor *status* como não-manual de rotina” e “supervisão de trabalhos manuais” tiveram seus percentuais elevados de 17,7 e 1,3% para 24,3 e 2,2%, respectivamente, da localidade de entrada no DF para a localidade de residência atual.

O estudo estabelece um outro contraponto com as vertentes ecológica, neoclássica e comportamentalista no que se refere ao baixo percentual de famílias, que mudaram em função de estarem “distante do local e trabalho” (7,0%). Isto vem demonstrar que a distância entre o local de moradia e o de emprego não tem sido determinante ou motivo relevante para mudar, devido, principalmente, a que “o endurecimento dos mecanismos de controle do uso do solo resultou em alterações na distribuição espacial das

oportunidades de moradia...” (Farret, 1982).

Quanto aos ritmos da mobilidade, era de se esperar que eles estivessem associados aos quatro períodos da urbanização de Brasília, anteriormente referidos. Isto porque a cada um destes períodos correspondeu um crescente controle governamental no uso do solo urbano e um incremento na valorização imobiliária, associada a uma gradativa formalização do mercado imobiliário. Esta hipótese se explica, em parte, pela pressão exercida pelos migrantes que nunca deixaram de chegar ao DF, em todos os períodos (Tabela 5).

A hipótese acima, contudo, não se confirmou, pois nos períodos de maior incremento migratório (de antes de 1960 a 1970) o ritmo da mobilidade se caracterizou por uma relativa estabilidade, qual seja, 38% dos mi-

TABELA 4
DISTRIBUIÇÃO OCUPACIONAL DA POPULAÇÃO POR LOCALIDADE

CATEGORIA OCUPACIONAL	DISTRIBUIÇÃO POR LOCALIDADE (%)			
	Última localidade antes de Brasília	Primeira localidade	Penúltima localidade (1)	Atual localidade
TOTAL (absoluto).....	N = 655	N = 396	N = 807	N = 814
Manual Não-Especializada	41,0	23,2	5,3	16,6
Manual Especializada	22,0	26,8	6,7	25,2
Supervisão de Trabalhos Manuais	1,2	1,3	0,2	2,2
Não – Manual de Rotina.....	12,5	17,7	9,9	24,3
Outra	5,3	8,5	0,9	5,3
Fora do Mercado de Trabalho	16,9	21,5	3,6	26,4
Sem Resposta	1,1	1,0	79,4	-

(1) Coluna atípica devido ao baixo número de entrevistados com mais de duas mudanças de localidade.

TABELA 5
PERÍODOS DE URBANIZAÇÃO E MIGRAÇÃO

PERÍODO	CARACTERIZAÇÃO	CHEGADA À BRASÍLIA
TOTAL (absoluto)		N = 801
TOTAL (relativo) (%).....		100,0
I – Até 1960	“Esforço para a construção da cidade”	23,3
II – 1961-1970.....	“Retração no crescimento”	35,5
III – 1971-1975.....	“Consolidação da Capital”	20,2
IV – 1976-1985	“Expansão Metropolitana”	21,0

TABELA 6
RITMOS DA MOBILIDADE

NÚMERO DE LOCALIDADES	RITMOS DA MOBILIDADE				
	Total	Períodos de Urbanização			
		Até 1960	1961-70	1971-75	1976-85
TOTAL (absoluto).....	N = 801				
TOTAL (relativo) (%).....	100,0	23,3	35,5	20,2	21,0
1	34,1	4,1	9,9	7,1	13,0
2	38,9	9,7	14,3	8,8	6,1
3	17,4	6,2	7,1	3,0	1,1
4 e mais	9,6	3,3	4,2	1,3	0,8

grantes residiram em apenas duas localidades (incluindo a de entrada), isto é, mudaram apenas uma vez. Isto ocorreu, de forma mais enfática, no período de maior retração na oferta de moradias públicas no DF (1976-1985), quando 19,1% mudaram, no máximo, uma vez, enquanto 1,9% mudou duas ou mais vezes (Tabela 6).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da pesquisa encetada, ressaltam alguns pontos básicos que, conjuntamente à realidade vivenciada de Brasília, merecem ser apontados.

Inicialmente, trata-se de população que, de alguma forma, tem elevado seu *status* sócio-econômico desde a chegada ao DF (e em relação à origem), com melhora do nível das atividades exercidas, com elevação da escolaridade e com redução do número de analfabetos ao longo de sua história de vida no DF.

Uma vez que menos do que um terço dos amostrados realizou três ou mais mudanças no interior do DF, salienta-se a pequena mobilidade residencial intra-urbana. Mais do que dois terços, ou 73,0%, tiveram uma ou duas mudanças, o que deixa em aberto algumas indagações a serem investigadas posteriormente.

Quando da chegada ao DF, o migrante teve a sua localização residencial fortemente determinada pela proximidade de parentes e amigos, o que se justifica pela busca de segurança e apoio. Nas mudanças subseqüentes desaparece este fator e surgem questões ligadas à estabilidade na ocupação da moradia como predominantes na localização residencial. Em etapa posterior, é que o migrante começa a valorizar itens como qualidade ambiental, *status* da vizinhança, tipo de moradia, etc., em sua decisão locacional, numa aproximação às idéias de Turner.

O afastamento progressivo da população migrante, em relação ao "Núcleo Central", deixa como hipótese para futuras pesquisas o

fato de nele haver claro controle do uso da terra pública, escassez de habitação para população de baixa renda, forte especulação imobiliária e inúmeros obstáculos para a absorção de mão-de-obra não qualificada. Estas barreiras não foram vencidas pela maioria dos migrantes em diferentes momentos da estruturação e consolidação de Brasília. Ademais, a oferta de habitações no DF tem sido tradicionalmente ligada às políticas públicas a este respeito, mais do que iniciativas do mercado de habitação privado. Aliás, este, quando se faz presente, prenuncia programas cooperativos ou licitações de órgãos públicos para atender a uma clientela "fechada", isto é, "cativa" destes mesmos programas.

A este respeito, destaque-se o papel segregacionista das ações do Estado, sobretudo ao alocar novos assentamentos e/ou infraestruturas, como foi evidenciado empiricamente ao longo da pesquisa: a remoção dos favelados é feita para pontos distantes do "Núcleo Central" (quando não, para fora do DF); a decisão de ampliar a oferta de habitações é lenta (quando não, postergada para não atrair imigrantes).

Apesar da importante relação existente entre os processos de mobilidade ocupacional e mobilidade residencial, a pesquisa não demonstrou resultados que evidenciassem esta relação.

Em face destas evidências, cabe, finalmente, agendar pontos para pesquisas futuras, algumas já referidas anteriormente. Além de estabelecer correlação entre etapas migratórias e ocupação (desagregando a classificação adotada), pesquisas futuras deverão responder a algumas questões ainda em aberto. Com cruzamentos, deveremos especular sobre a hipótese de que os proprietários urbanos tendem a resistir mais fortemente às pressões do mercado, em suas investidas, para expulsá-los para a periferia. Outra questão a ser investigada diz respeito ao papel desempenhado pelo sistema de alocação de moradias (cerca de dez mil unidades, em 1987) para funcionários públicos e de empresas na mobilidade residencial no Distrito Federal.

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO, William. *Location and Land Use*. Cambridge: Harvard University Press, 1964.
 BARBOSA FERREIRA, Ignez C.; PAVIANI, Aldo. "As correntes migratórias para o Distrito Federal". *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 35(3): 133-162, 1973.

- BASSET, K.; SHORT, J. *Housing and Residential Structure*. London: Routledge and Kegan Paul, 1980.
- BOGUS, Lucia Maria. *Vila do Encontro: a cidade chega à periferia*. FAU/USP, São Paulo, 1981.
- BURGESS, Ernest. "The Growth of the City". In: R. Park.; E. Burgess, *THE CITY*. Chicago: Chicago University Press (Edição de 1974), 1925.
- CASTRO, Mary et alii. "As Migrações Internas no Sudeste". In: M. Costa (ed.) *ESTUDOS DE DEMOGRAFIA URBANA*. IPEA, 1975.
- FARRET, Ricardo. *Mobilidade residencial intra-urbana e mobilidade ocupacional na população de baixa renda em Brasília*". Relatório de Pesquisa ao CNPq. (mimeo), 1982.
- _____. *Changing Residential Structure in a Planned City; the Case of Brasília*. Tese de Doutorado, (Universidade da Califórnia), Berkeley (mimeo), 1983.
- _____. "Paradigmas da Estruturação do Espaço Residencial Intra-urbano". In: R. Farret (org.), *O ESPAÇO DA CIDADE*. São Paulo, Projeto Editores, p. 73-90, 1985.
- IPT. *Análise do Processo de Decisão Habitacional de Família de Baixa Renda do Município de São Paulo*. Relatório de Pesquisa, CNPq, 1982.
- JOHNSTON, R. "Towards a General Model of Intra-Urban Residential Patterns". *Progress in Geography*, 4, 1972.
- MARTINE, G. O.; PELLIANO, J. C. "Migração, estrutura ocupacional e renda nas Regiões Metropolitanas". In: M. Costa (ed.) *ESTUDOS DE DEMOGRAFIA URBANA*, IPEA, 1975.
- MARTINE, G. "Adaptação dos migrantes ou sobrevivência dos mais fortes?". In: H. Moura (coord.), *MIGRAÇÃO INTERNA. TEXTOS SELECIONADOS*, Fortaleza, BNB, 1980.
- MARTINS, J. "O vôo das andorinhas: migrações temporárias no Brasil". Citado por Rosa E. Rossini em "A migração como expressão da crescente sujeição do trabalho ao capital", In: *ANAIS DO V ENCONTRO DA ABEP*, v. 2, 1986.
- PAVIANI, Aldo. *Mobilidade intra-Urbana e Organização Espacial: o caso de Brasília*. Tese de Livre-Docência (UFMG), (mimeo). 1976.
- _____. "Periferização urbana ao sul do DF: o caso do pedregal, Luziânia (GO)". *Bol. Geogra. Teor.*, Rio Claro, 14 (27-28): 5-19, 1984.
- RENNER, Cecília; PATARRA, Neide. "Migrações". In: Jair L. F. Santos et al (org.), *DINÂMICA DA POPULAÇÃO*. São Paulo, T.A. Queiroz. 1980.
- ROSSI, Peter. *Why Families Move*. Glencoe, University of Illinois Press, 1955.
- SIMMONS, James W. "Behavioral bases of changing social space: individual mobility and waves of succession". In: Berry e Horton (eds.) *GEOGRAPHIC PERSPECTIVES ON URBAN SYSTEMS - WITH INTEGRATED READINGS*. Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1970.
- SMOLKA, Martin. *Estruturas intra-urbanas e segregação social no espaço: elementos para uma discussão da cidade na teoria econômica*. Rel. de Pesquisa ao Programa Nacional de Pesquisa Econômica, Rio de Janeiro, (mimeo), 1983.
- TURNER, John. "Housing Priorities, Settlement Patterns, and Urban Development". *Journal of the American Institute of Planners*, 34 (6). p. 35: 4-63, 1968.
- VESENTINI, José W. *A Capital da Geopolítica*. São Paulo, Ática, 1986.
- WOLPERT, Julian. "Behavioral Aspects of the Decision to Migrate", *Papers of the Regional Science Association*, v. 15, p. 159-69, 1965.

RESUMO

O estudo trata da mobilidade residencial intrametropolitana em Brasília. A partir de amostra aleatória, constituída por 814 chefes de família residentes na área metropolitana, procura-se detectar a intensidade, o ritmo e a direção das mudanças de domicílio, à luz das teorias correntes sobre a estruturação espacial urbana. As peculiaridades institucionais da Área Metropolitana de Brasília colocam algumas questões conceituais e metodológicas que são exploradas neste trabalho. O estudo constata a predominância de fatores expulsivos (remoção compulsória, defasagem renda/aluguel, etc.) sobre fatores atrativos clássicos (qualidade ambiental, acessibilidade ao trabalho, qualidade da infra-estrutura, etc.). O estudo revela, ainda, como relevante à mobilidade residencial, o forte condicionamento exercido pelo Governo Federal na formulação das políticas territoriais e habitacionais do DF, que, de direito, são da alçada do governo local.

ABSTRACT

This study deals with the intrametropolitan residential mobility in Brasilia. From a random sample of 814 house-hold heads living in the metropolitan area, the study tries to investigate the intensity, rithm, and direction of the housing moves in regard to the current theories of urban spatial structure. The institucional peculiarities of Brasilia pose some conceptual and methodological issues wich are explored in this study. The study shows the predominance of expelling factores (compulsory squatter removal, income/rent gap, etc.) over classic attractive factors (environmental quality, accessibility, infrastructure, etc.). Yet the study shows — as a relevant factor to residential mobility — the strong role of the Federal Government in the definition of spatial and housing policies in Brasilia which is legally local government's responsibility.