

**Prevenção**

Imigrantes é interdita de novo por causa da chuva
Pág. C3

Vereadores

Câmara deve adiar processo para investigar Aurélio Miguel
Pág. C5

Estrada

Túneis e paredões vão bloquear paisagem na nova Tamoiós
Pág. C10

Metrópole

estadão.com.br



Mais de 1 milhão de pessoas entram e saem da capital paulista diariamente

Deslocamentos entre cidades paulistas dobraram em somente uma década, enquanto o crescimento populacional chegou a 1% ao ano

Tiago Dantas

O empresário Bruno Rafael Candido de Oliveira, de 29 anos, tem horários flexíveis e, às vezes, trabalha de casa. Quando precisa ir ao escritório, no centro de São Paulo, usa o Rodoanel para cortar caminho e diz não se incomodar com os 50 km de distância entre a capital e Vargem Grande Paulista. Como Oliveira, diariamente 1,1 milhão de pessoas – mais do que a população de Campinas – viajam a São Paulo para trabalhar ou estudar e depois voltam para casa naqueles que são chamados de movimentos pendulares.

Os deslocamentos entre cidades paulistas dobraram em uma década, enquanto o crescimento populacional foi de 1% ao ano. O fenômeno foi analisado pelo Núcleo de Estudos de População (Nepo) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), a pedido da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), para ajudar a planejar políticas de habitação e mobilidade. A pesquisa obtida pelo Estado considera viagens feitas por maiores de 15 anos na macrometrópole paulista – 173 municípios entre a Baixada Santista e o Vale do Paraíba, passando por São Paulo, Campinas e São José dos Campos.

A história de Oliveira ajuda a explicar o crescimento dos movimentos pendulares. “Morando em São Paulo, você está sempre no ‘220’. Quando chego em casa, desligo, passo uma noite agradável e volto renovado para o trabalho no outro dia”, diz Oliveira, que trabalha com comércio eletrônico. Casado e com uma filha de sete meses, ele quer se mudar para um condomínio da Granja Viana, em Cotia. Porém, ainda ficará longe da capital.

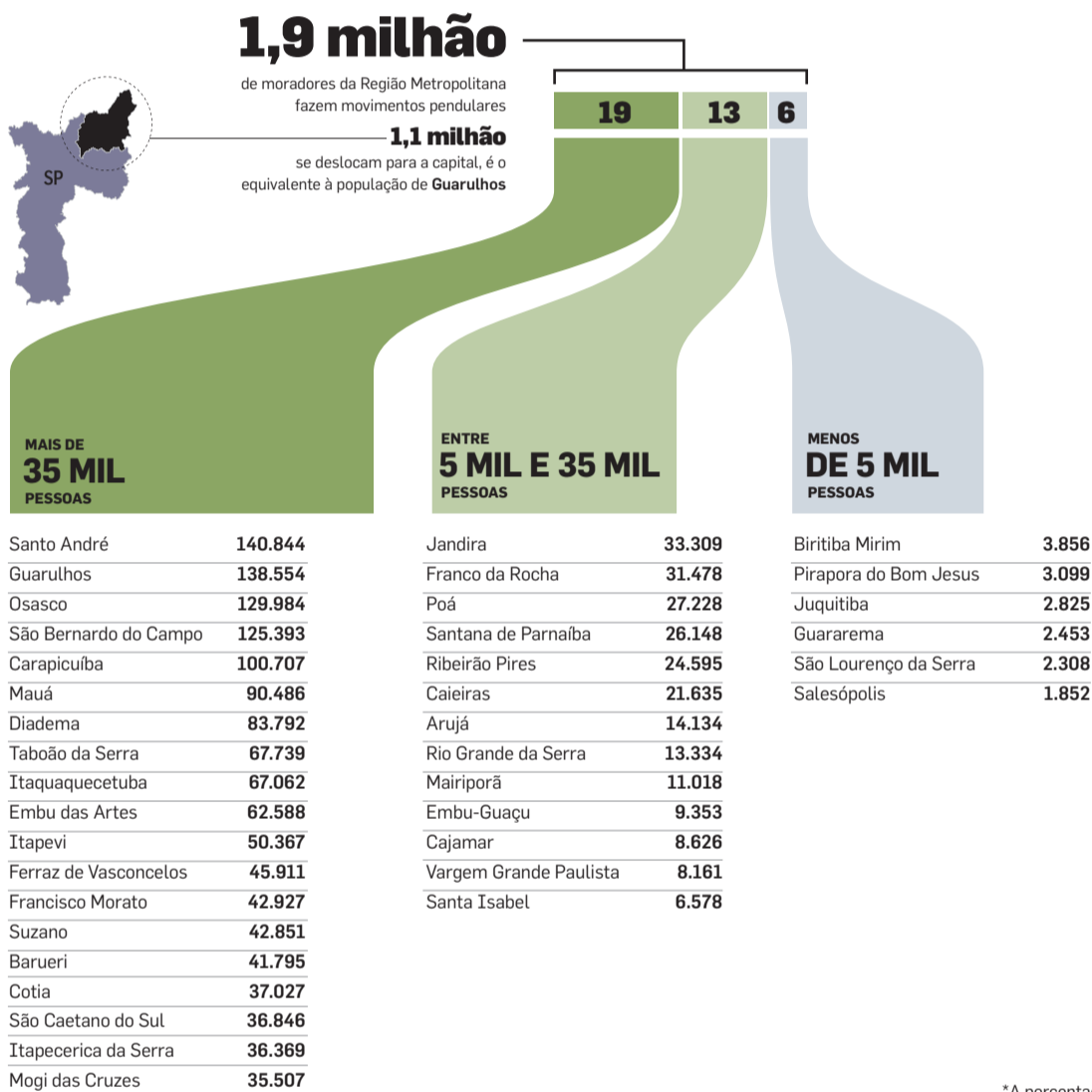
Entre 2000 e 2010, o total de moradores da macrometrópole passou de 23,6 milhões para 26,4 milhões – crescimento de 11,9%. A quantidade de movimentos pendulares passou de 1,6 milhão para 2,9 milhões, uma alta de 81,2%. É como se toda a população de Mato Grosso se locomovesse diariamente.

Para os pesquisadores, além da qualidade de vida exigida por Oliveira, outros fatores explicam o fenômeno. “Passa pela desconcentração da atividade econômica, com muitas empresas deixando a capital ao longo dos anos 1990 e 2000, e pelo surgimento de novas formas de ocupação do espaço, como condomínios”, diz o professor José Marcos Bento da Cunha.

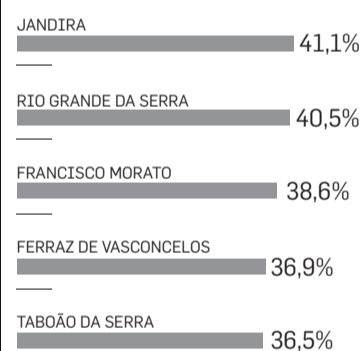
Ao analisar o perfil econômico

VAI E VOLTA

● Estudo inédito mostra que nos últimos dez anos o número de pessoas que mora em uma cidade e trabalha em outra praticamente dobrou. Só na Grande São Paulo, o total de movimentos pendulares pulou de 1,1 milhão, em 2000, para 1,9 milhão em 2010



FONTE: NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO (NEPO/UNICAMP) E EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO (EMPLASA)

Números**Municípios com maior percentual de movimentos pendulares*:**

*A porcentagem leva em conta a população com mais de 15 anos

INFOGRÁFICO/ESTADÃO

TIAGO QUEIROZ/ESTADÃO-20/2/2013

da população pendular, os pesquisadores notaram também que a maior parte tem alta escolaridade e maior renda do que quem trabalha no município em que reside. “Temos em São Paulo a urbanização dispersa. Tem gente disposta a ficar duas horas no fretado para morar com mais conforto e aproveitar melhor o fim de semana”, afirma Cunha.

Na estrada. O engenheiro Renato Pelizzon, de 41 anos, e a gerente de produtos Paulette Renault, de 42, fizeram essa escolha. Em dezembro, o casal se mudou para Sorocaba. Ele nasceu no interior, viveu na capital por alguns anos, mas, com o nascimento do filho, voltou com Paulette para o interior. O trabalho continua, porém, na capital. “Há vantagens e desvantagens. Quando vivia na capital, acordava às 7h. Hoje, acordo às 5h15 por causa do fretado”, diz o engenheiro. “A qualidade de vida é muito melhor. Por outro lado, a variedade



Vargem Grande Paulista. ‘Em SP, você está sempre no ‘220’. Quando chego em casa, desligo’

de São Paulo é muito maior.” Rodoanel e estradas de qualidade explicam o deslocamento do casal de Sorocaba e de demais

viajantes pendulares. “Esses movimentos são favorecidos pela infraestrutura de rodovias e estradas de ferro”, diz a diretora de

Planejamento da Emplasa, Rovena Negreiros.

O programa de trens regionais é exemplo de como o Estado po-

Macrometrópole vai ter plano com metas até 2040

● A partir da semana que vem, começam a ser marcadas audiências regionais para discussão do Plano de Ação da Macrometrópole (PAM), conjunto de projetos que envolve os 173 municípios da chamada Macrometrópole. As discussões devem terminar em maio, quando fica pronto documento com diretrizes até 2040. Segundo a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), o PAM se divide em três eixos: melhorar a conectividade entre as cidades e as regiões metropolitanas do Estado, dar coesão territorial e urbanística e garantir a governança do projeto.

Um dos grandes desafios será fazer com que os projetos sejam seguidos – a despeito de diferenças políticas entre prefeitos e governadores ao longo de ao menos sete mandatos. “A macrometrópole é a terceira maior aglomeração urbana do mundo, perdendo só para Tóquio e Nova Dehli. Temos a obrigação de pensar a integração das nossas regiões metropolitanas, definindo metas e objetivos bem claros para os próximos 10, 20, 30 anos”, diz o secretário de Desenvolvimento Metropolitano, Edmur Mesquita.

A Macrometrópole começou a ser formalizada pelo governo do Estado em 2011. / T.D.

de melhorar a situação da população pendular, diz Rovena. “A população e a dinâmica econômica têm pressão. Isso aqui (os resultados da pesquisa) expressa urgência. A população pode ter parado de crescer, mas está se redistribuindo.”

Preocupação. Planejamento é a solução para o principal problema enfrentado por quem faz movimentos pendulares: o trânsito. O publicitário Thiago Sabino, de 26 anos, gasta de 1h a 1h30 para sair de casa, em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, e chegar à zona sul de São Paulo, onde trabalha. Ele diz que até gostaria de morar mais perto, mas o preço dos imóveis e o custo de vida fazem a diferença. “No ABC, posso fazer várias coisas a pé ou pegar um táxi que sai mais barato. A maioria dos meus amigos da capital não tem casa própria”, diz Sabino, que vive em um condomínio clube. “Em São Paulo, não compraria nem uma quitinete.”

* **Análise: João Sette Whitaker Ferreira**

Busca por qualidade de vida é uma das razões do fenômeno

O movimento pendular é comum em outras grandes cidades do mundo, como Paris e Londres. Vejo três fatores importantes nesse processo. Em primeiro lugar, para o avanço econômico da sociedade capitalista, uma série de elementos facilitou ou favoreceu o estabelecimento das pessoas em um raio maior do que antes. Hoje, você tem a internet, trabalhos que podem ser feitos de casa. Hoje é mais factível morar em uma cidade e trabalhar em outra. Muita gente foge em busca de uma condição de vida diferenciada.

Cidades como Barueri, Vinhedo e Jundiaí transformaram sua modalidade mais comum de ocupação de território em condomínios fechados. Praticamente não existe mais cidade, mas uma soma de condomínios, todos com seus muros fechados. Às vezes, os pais vão fazer o esforço de andar 60, 70 quilômetros de carro ou fretado, em nome de viver em uma casa maior, com jardim, de deixar os filhos em uma boa escola. E isso não acontece só aqui. Mas por que isso é tão identificado com a catego-

ria de renda alta? Na região metropolitana de Paris ou de Londres há uma rede de transporte público fenomenal. Na Europa ou nos Estados Unidos, esse movimento tende a ser mais democrático porque existe rede de transporte que permite isso. No Brasil, não. Logo, essa dinâmica fica mais focada em uma população que pode pagar o transporte particular, como o fretado, ou ter um carro. E é essa população que tende a entrar mais nessa dinâmica de movimentação pendular.

Terceiro fator: com o aquecimento econômico, tivemos crescimento de um setor do mercado imobiliário para famílias que ganham de 5 a 10 salários mínimos. Esse segmento é atendido pela oferta de moradia por um preço não muito alto. A bolha imobiliária na capital deixa os preços tão altos que

faz com que essas empresas façam lançamentos cada vez mais longe para pagar menos pelo terreno. E aí não é para quem tenha carro. Esses empreendimentos estão ao longo das linhas de trem. Em direção a Mogi, Suzano ou Itatiba há muitos lançamentos para a classe média baixa.

Juntando esses três fatores, chega-se à explicação dos resultados da pesquisa. Ela não chega a alterar o papel centralizador de São Paulo, mas permite pensar em uma conurbação cada vez mais dinâmica entre Campinas, São Paulo, São José dos Campos, Santos e Sorocaba.

* PROFESSOR DE ARQUITETURA E URBANISMO DA USP E DO MACKENZIE