

# Contextualização dos estudos de mobilidade da população nas Ciências Humanas

Márcio Roberto Ghizzo\*  
Márcio Mendes Rocha\*\*

**Resumo:** Este artigo objetiva refletir sobre a mobilidade da população nos estudos de Ciências Humanas. Permeando a Geografia, assume um caráter transdisciplinar, o que legitima o uso de conceitos como a mobilidade (da força) do trabalho e a mobilidade social. Estas adjetivações remetem a fragilidades e confusões conceituais a serem superadas por instrumentais teóricos de mobilidade contextualizados neste estudo.

**Palavras-chave:** Mobilidade; População; Geografia.

**Abstract:** This article aims at reflecting on population mobility in the studies of Social Sciences. In Geography, it has a transdisciplinary nature which legitimizes the use of concepts such as mobility (of force) of labour and social mobility. These concepts bring up conceptual confusion and weaknesses to be overcome by instrumental theory of mobility which is contextualized in this study.

**Keywords:** Mobility; Population; Geography.

## Os Estudos de Mobilidade nas Ciências Humanas

Entendemos ser a mobilidade um instrumento de análise do desenvolvimento das sociedades. Estes estudos revelam uma complexidade de fatores de ordem econômica, social, política e cultural, que acontecem numa dimensão espaço-temporal variável. Esta complexidade se revela no seio das organizações sociais que se apresentam em constantes mutações. Na evolução da vida social, esta complexidade tem se acentuado, principalmente as relacionadas à Divisão Social do Trabalho.

Corrêa (1997)<sup>1</sup> considera o fenômeno da Mobilidade enquanto um dos elementos que integram as “interações espaciais”. Segundo este autor, estas se referem ao fluxo e ao refluxo de indivíduos trabalhadores, consumidores e turistas, além de produtos e informações que se dinamizam e reproduzem o espaço. No que concerne à questão da mobilidade da população, Corrêa releva a complexidade do fenômeno, o qual participa do processo de transformação social do mundo contemporâneo.

Diante da falta de precisão da definição e uso do conceito de mobilidade pelas Ciências Humanas, procuraremos abordar alguns aspectos dos diferentes usos deste termo que se desenvolveram historicamente, pois...

a mobilidade desempenhou funções diferentes em diferentes modos de produção. Nas sociedades primitivas, a mobilidade representava uma forma de sobrevivência para as populações itinerantes que precisavam se deslocar para encontrar alimentos e terras férteis para suas culturas comunitárias. Na sociedade capitalista, a mobilidade representa um meio para a reprodução do capital, uma vez que uma força de trabalho “livre” e “móvel” torna-se essencial para o processo de acumulação. Nesse sentido, uma massa de trabalhadores “latentes” ou “estagnados”, seguindo os movimentos do capital, representa um indicador de desenvolvimento capitalista.<sup>2</sup>

Percebemos que, ao longo da História, o fenômeno da mobilidade sempre foi desempenhado como processo que garantiu a condição vital dos indivíduos. Se, no período primitivo, significava para o homem o único recurso de obtenção de alimentos para a sobrevivência de seu grupo, veremos que, no sistema capita-

\* Mestre em Geografia, professor da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Campus de Toledo, integrante do NEMO – Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização (PGE/UEM) e do NCH - Núcleo de Ciências Humanas da UTFPR, Campus Toledo. marcioghizzo@utfpr.edu.br.

\*\* Doutor em Geografia Humana, professor da Universidade Estadual de Maringá e coordenador do NEMO – Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização. E-mail: mmrocha@uem.br.

<sup>1</sup> CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E. de; COSTA GOMES, P. C. da; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações Geográficas:** Percursos no Fim de Século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

<sup>2</sup> BECKER, O. M. S. Mobilidade Espacial da População: Conceitos, Tipologias, Contextos. In CASTRO, I. E. de; COSTA GOMES, P. C. da; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações Geográficas:** Percursos no Fim de Século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

lista, para uma grande massa de indivíduos trabalhadores, a mobilidade também significa o único recurso gerador de subsídios de sobrevivência para si e sua família.

No decorrer da História, os homens sempre se deslocaram fisicamente. Impelidos por razões diversas – causas atrativas e/ou repulsivas – sempre estiveram em constante movimentação. Fugindo das guerras, conflitos civis ou escassez de recursos naturais e atraídos pelas melhores condições de vida, o ser humano sempre se deslocou. Entretanto, a partir de épocas mais recentes, a Mobilidade Física da população se efetiva principalmente por meio da relação capital e trabalho e este processo também tem representado para o trabalhador uma condição vital. O indivíduo trabalhador, submisso ao capital e desprovido de outros bens, encontra, como única forma de sobrevivência, a venda do único bem de que dispõe: a sua força de trabalho.

Para a compreensão deste processo, um novo instrumental analítico foi desenvolvido. Os estudos neoclássicos eram descritivos, fazendo uso principalmente de dados mensuráveis. Privilegiavam as análises estatísticas em detrimento do enfoque histórico-geográfico, partindo para extenuantes quantificações da mobilidade e poucas reflexões das suas causas e efeitos. Esta metodologia de análise minimizava o significado do fenômeno da mobilidade, pois fazia uso da especificidade dos dados disponíveis, segundo as necessidades e objetos de pesquisa.

Estas abordagens mostraram que os motivos que levavam o indivíduo a realizar a mobilidade física eram de caráter endógeno, em favorecimento de uma decisão pessoal e subjetiva, uma “liberdade individual”. Esta metodologia, que dominou os estudos afins até a década de 70, considerava o fenômeno migratório como uma decisão pessoal, não pressionada ou produzida pela conjuntura espacial geoeconômica. De uma forma geral, a abordagem neoclássica possui uma característica individualista.

Nesta corrente de análise, foram relevantes os trabalhos de E. G. Ravenstein (1885), Everett Lee (1966) e M. P. Todaro (1969), os quais fizeram uso desta metodologia, fazendo-se valer das condições histórico-estatísticas de outrora.

O primeiro apresentou à Sociedade Real Britânica as “Leis de Migração”, através da análise da migração interna da Inglaterra, a qual se encontrava inserida na conjuntura da Revolução Industrial, fator de imprescindível relevância nos estudos de mobilidade, que proporcionou, entre outros, a forte migração rural-urbana naquele país, bem como a migração internacional de contingentes britânicos rumo às Américas durante aquele período.

As principais regularidades encontradas por Ravenstein diziam respeito à distância, migrações por etapas, configuração de correntes e contra-correntes, além da instigante constatação de que a migração feminina tendia a ser maior, em volume, do que a migração masculina; foi observado, também, que as migrações tendiam a gerar movimentos sucessivos a partir de áreas próximas a um centro industrial e/ou comercial e propagar-se em círculos, envolvendo maior número de áreas de origem, num movimento em sentido rural-urbano.<sup>3</sup>

Observa-se que as “Leis de Migração” de Ravenstein associam, de forma direta, as atividades econômicas aos deslocamentos populacionais no continente europeu, enfatizando-se a questão do trabalho. Este processo era uma busca incessante de equilíbrio entre a oferta e a demanda pela mão-de-obra. Ravenstein centrava sua análise na busca pela compreensão das correntes e contra-correntes migratórias, nas quais a “falta de braços” de certo lugar seria suprida pela abundância de outro lugar. Por esta questão é que Ravenstein parte do princípio de que a migração tende a ocasionar o equilíbrio entre a oferta e a demanda de mão-de-obra.

Após os trabalhos de Ravenstein, a primeira metade do século passado foi marcada por uma estagnação no que condiz aos estudos de mobilidade, quando

<sup>3</sup> PACHECO, C. A. & PATARRA, N. Movimentos Migratórios Anos 80: Novos Padrões? In PATARRA, N; BAENINGER, R; BÓGUS, L. M. M; JANNUZZI, P. M. (Org). **Migração, Condições de Vida e Dinâmica Urbana**: São Paulo 1980-1993. São Paulo: UNICAMP, 1997, p.p 29-30.

economistas, sociólogos e historiadores, pouco, ou quase nada, produziram nesta temática, a qual somente recebeu novo impulso a partir da segunda metade daquele século.

Neste período, trabalho de significância realizou Lee (1966), o qual ofereceu para os estudos de mobilidade da população um novo paradigma, onde sua proposição envolvia um conjunto de fatores negativos e positivos nas áreas de origem e destino dos migrantes, um conjunto de obstáculos intervenientes, entendidos como a distância a ser percorrida e uma série de fatores pessoais.

Lee partia da idéia de que a decisão do indivíduo em migrar estava vinculada a um raciocínio. Observe o quadro-resumo dos estudos de Lee sobre a mobilidade da população.

## Quadro 01 – As Três Hipóteses Principais Sobre o Volume e a Taxa da Migração com Desenvolvimento de Fluxos e Refluxos Populacionais de Lee (1966)

1. Sobre o volume da migração: este varia de acordo com a diversificação entre as áreas e a população, além da capacidade de superar os “obstáculos intervenientes”. Também oscila conforme a dinâmica do setor econômico e o desenvolvimento da área ou do país;
2. Sobre o fluxo e refluxo: esta hipótese considera que, para cada corrente migratória, desenvolve-se uma contra-corrente, as quais variam conforme a dinamicidade econômica de cada região. Será alta a corrente migratória quando os fatores do local de origem forem negativos e o obstáculo interveniente grande; contudo, será baixa quando os locais forem semelhantes nos aspectos condizentes ao desenvolvimento econômico;
3. Sobre as características dos migrantes: os movimentos migratórios são seletivos e os migrantes que respondem à atração (fatores positivos) constituem seleção positiva, enquanto os que respondem à repulsão (fatores negativos) do local de origem, seleção negativa.

Fonte: BECKER, 1997.

Org: NEMO – Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização, PGE/UEM.

Adaptação: GHIZZO, M. R.

O trabalho desenvolvido por Lee foi de suma importância, formulando modelos os quais sempre tiveram por base o contexto social e econômico, enfatizando-se a questão do trabalho. Esta, por sua vez, correspondia às mudanças ocorridas nas estruturas econômicas dos países, principalmente aqueles em desenvolvimento, onde a modernização dos setores produtivos provocou transformações estruturais nas relações de trabalho. A principal consequência destas inovações refletiu, e ainda reflete, na ordem da mobilidade do trabalho, quando a mão-de-obra rural – trabalho tradicional – se desloca para o espaço urbano – trabalho moderno – realizando a mobilidade denominada êxodo-rural.

A utilização contemporânea dos termos “fatores de atração” e “fatores de expulsão” pela literatura especializada em assuntos de população, é também devida aos estudos de Lee.

Sobre a Mobilidade Física dos trabalhadores do espaço rural para o urbano, conceituou-se ainda aquele que foi designado como “Modelo de Todaro”. Segundo este modelo,

a premissa básica é que os migrantes avaliam as várias oportunidades que lhe são abertas no mercado de trabalho, tais como entre o setor rural e o urbano, e escolhem a que maximiza os ganhos “esperados” com a migração. Estes ganhos são medidos, primeiro, pela diferença em renda real entre o trabalho rural e o urbano e, segundo, pela probabilidade de um novo migrante obter emprego urbano.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> TODARO, M. P. **Introdução à Economia Uma Visão para o Terceiro Mundo**: Uma Introdução aos princípios, problemas e políticas para o desenvolvimento. Tradução: Eliane L. Barros, Jorge A. Fortes e José L. Melo. Rio de Janeiro: Campus, 1979, p.p. 325-326.

Para Todaro, o desempenho econômico, que países desenvolvidos como Estados Unidos e os da Europa Ocidental conheceram, esteve diretamente relacionado a esta transferência de mão-de-obra das áreas rurais para as urbanas. Na visão de Todaro, o setor rural dominado pelas atividades agrícolas e o setor urbano como espaço de desenvolvimento industrial determinaram por uma redistribuição da mão-de-obra, o que aconteceu de forma gradual da primeira para a segunda espacialidade, através do êxodo rural.

Por esta razão, este autor defende a perfeita associabilidade entre industrialização e urbanização, em que ambos se inter-relacionam numa forma de interdependência mútua. Portanto, a migração possui uma feição econômica, fruto de uma decisão subjetiva e racional do indivíduo – no caso, o trabalhador.

Esta racionalidade do trabalhador, através da qual o mesmo optaria pela decisão entre realizar ou não a mobilidade do campo para a cidade, correspondia a uma análise de caráter econômico entre pontos positivos e negativos deste deslocamento a ser realizado. Trata-se, em outras palavras, de avaliar a diferença entre os benefícios e o custo desta migração com as rendas rurais médias. Neste caso, o trabalhador rural, candidato à migração, leva em conta as probabilidades e riscos de se empregar imediatamente ou não, ou ainda se temporariamente não vai ocupar um sub-emprego no mercado de trabalho moderno. O trabalhador analisa a proporção de quantos indivíduos conseguem alcançar o objetivo inicial. A decisão de migrar, ou não, depende do diferencial do salário rural/urbano, mais a probabilidade de alcançar, ou não, o emprego, além do tempo necessário para que isto se concretize.

Considera-se, ainda, que tal probabilidade se comporta de maneira inversamente proporcional à taxa de desemprego, ou seja, se a porcentagem média de trabalhadores rurais que optaram pela migração e encontram-se desempregados ou sub-empregados for da ordem de 80%, isto significa que a oportunidade de encontrar emprego do imigrante é da ordem de apenas 20%.

O modelo de Todaro considera a mobilidade um meio de ajustamento propício para o mercado de trabalho. Desta forma, o trabalhador rural deixa o campo e se desloca para a cidade se houver vantagem material neste processo, o que se concretiza, conforme já comentado, diante da comparação salarial e de uma avaliação entre o custo e possibilidade de encontrar emprego.

Entende-se ser plausível mencionar que principalmente os estudos neoclássicos privilegiaram o caráter quantitativo de análise, fazendo uso da Demografia como instrumento de trabalho, não considerando as diversas ordens de fatores que interferem na decisão de se deslocar.

A Ciência Demográfica é, por excelência, a Ciência da População. Mas esta ciência apresenta-se, como uma ciência auxiliar, como um instrumental técnico quantitativo utilizável por todas as ciências humanas, inclusive a Geografia.

Jean Paul de Gaudemar, teórico marxista dos estudos de Mobilidade da Força de Trabalho, entende que os estudos neoclássicos procuraram validar o conceito de equilíbrio geral, através do qual o indivíduo realiza um deslocamento individual, com a finalidade de maximizar ganhos e minimizar gastos. Para ele *“...estudar a variação do preço dos serviços segundo o estado da oferta e da procura – é o caminho seguido pela Teoria Neoclássica da Mobilidade.”*<sup>5</sup>

É notório que os anos 1970 configuram um marco nos estudos de mobilidade, quando o enfoque neomarxista tornou-se relevante, enquanto os estudos neoclássicos minimizaram em importância. É mister contextualizar que estes enfoques destinados aos estudos de mobilidade da população também correspondem à evolução do pensamento geográfico, quando emerge a Geografia Crítica (anos 70) em detrimento da Geografia Pragmática. Numa breve correlação, os estudos neoclássicos de ordem quantitativa configuraram o período em que a Geografia Pragmática, em busca de novos métodos de análise, assumiu um caráter também quantitativo, inclusive fazendo uso de dados estatísticos e demográficos. Já os estudos neomarxistas irão se situar no âmbito da Geografia Crítica, a qual se desenvolve também à luz do materialismo histórico.

<sup>5</sup> GAUDEMAR, J. P. de **Mobilidade do trabalho e Acumulação do Capital**. Tradução: Maria do Rosário Quintela. Lisboa: Editora Estampa, 1977, p. 117.

Os estudos neomarxistas procuram abarcar a responsabilidade de explicar o fenômeno da mobilidade sob o enfoque do materialismo histórico. Trata-se de uma visão crítica da mobilidade, enquanto meio de sobrevivência, imposta pelo capital ao trabalhador quando aquele se apropria do único bem de que este dispõe: a sua força de trabalho.

Neste enfoque, a mobilidade não possui o caráter individualista, mas é entendida enquanto fenômeno de um grupo socialmente produzido. Este tipo de análise tornou-se imprescindível para os estudos de mobilidade na contemporaneidade.

Quanto às variações espaciais, para além da descrição das densidades, são fundamentais os estudos sobre migração, dentro de uma análise histórica, ampla dos deslocamentos das populações e suas conseqüências, regredindo, em muitos casos, aos primórdios da história da humanidade.<sup>6</sup>

Sabemos que a mobilidade do homem sobre a superfície terrestre remonta sua pré-história. Entretanto, nunca foi tão relevante como após o advento da Revolução Industrial. Por esta razão, podemos afirmar que, embora a Mobilidade Humana seja um fato presente na história do homem, foi com a introdução das relações capitalistas de produção no espaço geográfico que este fenômeno se acentuou. A mobilidade encontrou seu índice mais representativo quando as relações capitalistas foram introduzidas no espaço agrário, levando a expropriação da terra aos pequenos proprietários rurais.

Este fato foi sentido de forma mais redundante pelos pequenos produtores rurais, os quais passaram a se proletarizar no espaço urbano. Na ótica neomarxista, o deslocamento exercido pelos trabalhadores para um outro espaço que não seja o seu é denominado de “Mobilidade Forçada”, pois estes indivíduos estarão sempre sujeitos ao capital e este deslocamento não parte uma decisão subjetiva, mas é impelido por causas externas.

Esta forma de mobilidade, vista a partir do sistema de produção capitalista, é regida por uma lógica própria, onde capital e trabalho se articulam dando a forma de uma mobilidade da força de trabalho, determinada pela luta de classes e pela exploração capitalista do trabalho, portanto, é uma “mobilidade forçada”.<sup>7</sup>

Esta mobilidade é assim denominada porque a força de trabalho do indivíduo se sujeita ao capital e se torna mercadoria. O consumo desta mercadoria pelo capitalista gera a produção de valor no mercado e, desta forma, (re)produz o capital.

Segundo Becker (1997)<sup>8</sup>, a Mobilidade do Trabalho engloba duas dimensões: a espacial e a social, ou horizontal e vertical, respectivamente. No primeiro caso, a mobilidade do trabalho é entendida como a capacidade da força de trabalho se dinamizar em vastas extensões, no caso o espaço geográfico, e possuir uma ordem econômica. Em outras palavras, o trabalho se dinamiza espacialmente para consolidar o mercado de trabalho.

No segundo caso, a Mobilidade Social estaria relacionada à hierarquia do trabalho, tendo como gênese a manufatura e, posteriormente, a grande indústria. A Mobilidade Social é também denominada vertical pois ocorreria entre setores da produção e/ou entre as funções do processo produtivo desempenhado pelo trabalhador<sup>9</sup>.

Na sociedade capitalista a mobilidade significa um meio de reprodução do capital. Isto se viabiliza porque a força de trabalho, enquanto mercadoria de posse do trabalhador, se comporta de maneira livre e móvel. Nesse sentido, a dinâmica de uma massa de trabalhadores que segue os movimentos do capital representa o desenvolvimento capitalista de produção, proporcionando a este alcançar seus objetivos.

<sup>6</sup> DAMIANI, A. L. **População e Geografia**. 8ª Edição, São Paulo: Contexto, 2004, p. 51.

<sup>7</sup> ROCHA, M. M. **A Espacialidade das Mobilidades Humanas**: Um Olhar para o Norte Central Paranaense. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo. São Paulo: 1998, p. 63;

<sup>8</sup> BECKER, *op.cit.*

<sup>9</sup> Este ponto de vista sobre a Mobilidade Social possui caráter weberiano, segundo o qual além da transferência entre classes sociais, a mobilidade social também é entendida como deslocamento vertical do indivíduo entre diferentes funções desempenhadas pelos trabalhadores na Divisão Social do Trabalho.

Como já referimos, mobilidade e migração podem ser utilizadas como sinônimos. Afinal, a migração pode ser definida como Mobilidade Física da população, um deslocamento populacional, o qual reflete em mudanças nas relações entre as pessoas e conseqüentemente, nas relações de produção.

A Mobilidade Física ou o fenômeno migratório acompanha a história do homem desde a antiguidade. Valentei (1987)<sup>10</sup> ressalta que o nomadismo desempenhado pela população de outrora se tornara “lei de sobrevivência”. Com o desenvolvimento dos diferentes modos de produção, novas demandas surgiram, fazendo com que a espacialidade e a temporalidade destes deslocamentos se tornassem diferenciadas. Surgiram as migrações continentais, de curtas e médias distâncias, em busca de matérias-primas e novos territórios de domínio.

Os séculos XVII e XVIII marcam os primeiros estudos sobre o homem e seu convívio em sociedade. Nos séculos seguintes, intensificam-se as viagens intercontinentais, condicionadas principalmente pelas transformações espaciais e sociais oriundas da Revolução Industrial e, conseqüentemente, do advento do capitalismo industrial. Destacam-se, neste período, as migrações européias intracontinentais e internacionais, quando uma grande leva de trabalhadores expropriados de seus meios de produção dirigiu-se para as Américas.

Diante das conjunturas históricas e sociais que se implementaram nos diferentes espaços geográficos, na maioria das vezes, o fenômeno da mobilidade sempre foi um empreendimento controlado e instituído politicamente.<sup>11</sup>

As diferentes formas de mobilidade são vinculadas a esperanças, necessidades, desejos e sofrimentos de grupos de pessoas, que possuem suas vidas influenciadas pelo sistema produtivo, provocando aumentos quantitativos e qualitativos dos conflitos sociais. O capitalismo cria necessidades diversas para a sociedade, fazendo desta um alvo de suas ações.

A complexidade da mobilidade é devida, principalmente, à diferenciação espaço-temporal que existe entre diversos tipos de deslocamentos humanos. Estes, por sua vez, são ainda ocasionados por razões ora atrativas, ora repulsivas, podendo ainda atingir as questões econômica, social, política, cultural e natural.

Existe uma grande variedade de deslocamentos. Uma primeira classificação distingue os movimentos temporários dos movimentos definitivos. As deslocamentos de duração inferior e as de duração superior...

Uma segunda classificação conduz a uma distinção entre deslocamentos, segundo as características dos lugares de partida e de destino...

Estas migrações podem efetuar-se no interior de um país ou de um país para outro.<sup>12</sup>

Este autor classifica as variações de mobilidade de duas formas: temporal e espacial. Na primeira, refere-se às transferências de população entre diferentes espaços geográficos, as quais podem acontecer na ordem temporária e na ordem definitiva. Na maioria dos casos, ambas estão vinculadas à questão econômica, mais precisamente do trabalho. Algumas, como é o caso das migrações de transumância, já antecipadamente definem o espaço temporal. Outras vezes, a ideologia do sucesso de uma migração definitiva é impedida diante da realidade inesperada ou da falta de bom êxito do deslocamento empreendido. É o caso, por exemplo, de muitos migrantes que, desprovidos de formas de sustentação, realizam uma reemigração, direcionando-se para outras regiões em busca do primeiro objetivo. Quando escasseiam seus recursos e se depara diante da falta de perspectiva, o indivíduo encontra, como única alternativa, a volta para seu espaço de origem, o que configura uma contra-migração.

A questão da mobilidade assume uma forma vital para o homem e encontra, na questão do mercado de trabalho, a sua principal causa. Entretanto, se este é o principal motivo que leva as pessoas a realizarem a migração, não é o único ou exclusivo. A decisão de migrar, seja para um único indivíduo, seja para uma família ou um grupo todo, é uma decisão difícil. Que pesem neste momento os laços

<sup>10</sup> VALENTEI, D. **Teoria da População**. Tradução: Manuel José Milhães Pinto; Moscovo: Editora Progresso, 1987.

<sup>11</sup> DAMIANI, *op. cit.*

<sup>12</sup> VERÓN, J. **População e Desenvolvimento**. Coleção Saber, Portugal: Publicações Europa-América, 1996, p.p. 92-93.

que os homens estabelecem em seus locais de origem, como o parentesco, a amizade, a terra natal, a casa e a vida em comunidade.

Por esta razão, ninguém executa este ato de forma aleatória, mas usa de motivos precedentes. Quanto maior a distância a ser percorrida e o tempo destinado à permanência no local de destino, maiores serão as dificuldades e barreiras a serem vencidas.

Estudos voltados para a questão da mobilidade comprovam que a decisão de concretizar este ato reside muito mais nas causas de repulsão que nas de atração. Entretanto, elas se entrelaçam, formando uma conjuntura em que a mobilidade seja a única saída para as pessoas. Na maioria das vezes, a mobilidade é incentivada por uma ideologia, instigada no indivíduo através de uma fantasia irreal. Mas, em todo o caso, este indivíduo parte motivado pela esperança, pelo desejo de mudar de vida, de ser melhor, de encontrar um trabalho ou condições que lhe proporcionem uma ascensão social.

... uma causa de partida não é em si mesma suficiente, deve haver também algo para atrair os migrantes. O fator de atração pode ser real ou imaginário, e é também nisso que se fundem os aspectos psicológicos e econômicos; a atração da cidade pode corresponder a uma realidade, significando menos trabalho árduo, salários mais regulares e melhor padrão de vida, mas quase sempre acontece ser isso simples miragem e a verdadeira situação ser, simplesmente, outra forma de luta contra a pobreza.<sup>13</sup>

Para a autora, a principal causa da mobilidade reside na pobreza do indivíduo. São as expectativas, que permeiam o pensamento destas pessoas, que inserem o desejo por uma vida melhor, mesmo que, para isto, seja necessário um deslocamento físico.

Esta visão é ainda compartilhada por outros autores,<sup>14</sup> os quais entendem que a primeira razão para que um indivíduo realize a migração reside em questões sócio-econômicas. Em outras palavras, a questão do (des)emprego é ocasionada principalmente pela formação de um excessivo exército de reserva, o qual é condicionado por transformações nas estruturas de trabalho. As condições que se estabelecem nestes casos – desemprego, trabalhos informais e sub-empregos – são motivos que repulsam aquela população a procurar outras e melhores formas de viverem suas vidas.

É por esta razão que as áreas menos desenvolvidas tendem a ser áreas de emigração, de onde partem indivíduos ansiosos pela conquista de um emprego em outras regiões. Somente num segundo plano é que encontram-se razões de ordem subjetiva da emigração. Isto explica, por exemplo, o fato de os países em via de desenvolvimento, onde encontramos uma oferta de trabalho excedentária, se apresentarem como pólos repulsivos de mão-de-obra para o mercado de trabalho mundial.

Podemos afirmar que, no jogo da Mobilidade Humana, onde o capital exerce hegemonia, são utilizados meios diversos, desde a coerção à incitação moral, passando pelos supostos valores das remunerações, os quais, diante de uma certa probabilidade, poderão ser pagos aos trabalhadores.

No que se refere às classes que executam a mobilidade, aquela que o faz de modo mais significativo é a mais afetada pelas transformações históricas do sistema econômico, ou seja, a dos trabalhadores. Este fato confirma em não ser a atração, mas a repulsão o principal fator que leva os trabalhadores a executarem a Mobilidade do Trabalho. O estar desprovido dos meios necessários para garantir a sobrevivência estimula o trabalhador a se sujeitar às imposições do capital.

Estas causas da mobilidade perduraram por muito tempo nos estudos de população. Entretanto, nos últimos anos, outras razões têm inserido nos indivíduos o desejo e a expectativa em se realizar a migração.

Atualmente, além da causa do trabalho, outros fatores têm encontrado relevância entre os motivos de Mobilidade Física. Dentre estes, a busca pela me-

<sup>13</sup> BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia de População**. Tradução: Leônidas Gontigo de Carvalho. 2ª ed, São Paulo: Editora Nacional, 1980, p. 249.

<sup>14</sup> BECKER, *op. cit.*; ROCHA *op. cit.* e DAMIANI *op. cit.*;

lhor qualidade de vida, encontrada principalmente nas cidades-médias brasileiras, tem merecido destaque. Esta qualidade de vida vincula-se à questão de as pessoas terem acesso a melhores equipamentos urbanos, além da busca pela aquisição da casa própria, pois o que muitas vezes é impossível em algumas cidades, em outras, a probabilidade de se realizar é maior. É o que verificamos, por exemplo, entre as pessoas que habitavam cidades grandes ou médias, mas acabaram se mudando para as cidades vizinhas, onde este sonho pôde (ou poderá) ser concretizado. Desta forma é que se viabiliza a constituição da maioria das cidades-dormitório ou cidades-satélite da rede urbana brasileira. No caso destes estudos, faz-se referência principalmente à mobilidade com escala de tempo longa, definitiva.<sup>15</sup>

Num período mais recente, além do trabalho e melhor qualidade de vida, as migrações têm sido manifestadas também por causas nem tanto repulsivas, mas diretamente atrativas. É o caso, por exemplo, da mobilidade do lazer. Este tipo de mobilidade abrange especialmente as viagens de férias, as quais assumem escalas espaço-temporais variáveis. Outro tipo de mobilidade que, embora seja manipulada pelo capital mas não necessariamente seja instigada por razões repulsivas, é a “Mobilidade do Consumo”, um movimento da população de seu habitat até um local de consumo de mercadorias que tende a se realizar movido por questões econômicas, sociais e culturais. Esta mobilidade acontece espacialmente segundo a Teoria das Localidades Centrais de Christaller (1933).<sup>16</sup>

Embora haja compreensão de que as causas principais já foram explicitadas, entendemos que se faz necessária uma explanação sobre a dinâmica espaço-temporal da Mobilidade Física. Quanto ao espaço, as classificações mais comuns são “externas” e “internas”, enquanto que se referindo à temporalidade, podem ser temporárias ou permanentes.

Verón<sup>17</sup> considera as mobilidades com duração inferior a seis meses como temporárias, enquanto as de duração igual ou superior a seis meses são consideradas definitivas. Nota-se que a maioria dos autores não estipula quantidade de tempo para referir-se a esta questão, pois um marco temporal rígido leva a uma interpretação reducionista da problemática populacional, pois os fatores determinantes das motivações são múltiplos e hierarquicamente diferenciados conforme o caso.

Quanto às principais espacializações, contextualizaremos alguns tipos de migrações internas. Destas, o êxodo-rural é o exemplo mais expressivo deste fenômeno. Conseqüência de transformações estruturais nos setores econômicos, o êxodo-rural reside na transferência de mão-de-obra do setor rural – tradicional – para o urbano – moderno. Além da repulsão imposta pela modernização do campo, o êxodo-rural também pode ser incentivado pela atração e pelo desejo de que os trabalhadores rurais alcancem salários mais elevados, mais bem remunerados, mas também pela necessidade de se completar os estudos dos filhos ou ainda a busca por uma vida mais prazerosa, com maiores entretenimentos.

Gaudemar<sup>18</sup> destaca que este tipo de mobilidade é lucrativo para a economia urbana, principalmente para o centro metropolitano. Embora haja uma intensificação dos problemas sociais, o setor econômico é beneficiado, pois o êxodo rural instiga, no indivíduo, não apenas uma mudança espacial de emprego, mas também uma possível mudança de profissão, tornando-o muitas vezes um “proletário industrial”.

O autor ainda cita o exemplo do caso europeu francês, no qual, na década de 1970, a mobilidade do trabalhador do campo para a cidade foi muito discutida e incitada politicamente, para que houvesse motivação da população como forma de valorizar o capital. De uma forma geral, foram propostos menores empecilhos para estes deslocamentos, como, por exemplo, menores obstáculos profissionais. Haveria uma menor diferença de formação profissional entre a mão-de-obra rural e a urbana, além de oferecidos benefícios e formas de adaptação dos trabalhadores rurais nas indústrias. Também haveria menores dificuldades para aqueles que optassem pela transferência. Propuseram-se menores custos e indenização,

<sup>15</sup> ANTICO, C. Por que Migrar? In PATARRA, N; BAENINGER, R; BÓGUS, L. M. M; JANNUZZI, P. M. (Org). **Migração, Condições de Vida e Dinâmica Urbana**: São Paulo 1980-1993. São Paulo: UNICAMP, 1997, p.p 29-30.

<sup>16</sup> GHIZZO, M. R. **A Mobilidade do Consumo na Cidade de Maringá-PR**: o ensaio de uma noção. Dissertação (Mestrado em Geografia Regional) – Universidade Estadual de Maringá. Maringá: 1996.

<sup>17</sup> VERÓN, *op. cit.*

<sup>18</sup> GAUDEMAR, *op. cit.*

além de prêmios para os mais jovens. O transporte era gratuito, somado à procura de emprego e às medidas de acolhimentos no novo espaço, como alojamentos temporários subsidiados pelo governo.

Como outra mobilidade interna, podem ser classificadas as migrações inter-regionais. Neste caso, obedecendo à lógica de que o fenômeno da Mobilidade Física possui na questão sócio-econômica o principal motivo de deslocamento, parte-se do princípio de que quando uma região emerge economicamente, a mesma tende a tornar-se pólo receptor de contingentes populacionais; quando uma região decresce economicamente, torna-se pólo repulsor de população. É o caso das migrações que se manifestaram no Brasil nas décadas de 50 e 60, entre as regiões Nordeste e Sudeste. Neste caso, a primeira região ocupou o papel de pólo repulsor de população, enquanto a segunda, incrementada pela recente industrialização, tornou-se pólo receptor de grande leva de trabalhadores, processo que, a partir dos anos 90, se inverteu.

Uma outra mobilidade interna relevante é a inter-urbana, motivada, entre outros fatores, pelas oportunidades daqueles que já alcançaram sua posição no mercado de trabalho. Diante de melhores oportunidades, muitos trabalhadores qualificados optam por novos deslocamentos físicos em busca de melhores remunerações e condições de trabalho. É fato comum a quantidade de profissionais que partem para outras cidades para ocupar posições hierárquicas superiores no mercado de trabalho. Também como migração inter-urbana encontramos a micromobilidade – ou mobilidade pendular – entre cidades-periféricas e cidades-pólo, o que acontece em caráter temporário, normalmente diário, perfazendo um constante fluxo e refluxo de indivíduos que se deslocam entre cidades, seja para fins de trabalho, de consumo ou de lazer.

Este tipo de mobilidade deriva, na maioria das vezes, do êxodo-rural, pois sobre esta população *“podemos dizer que foram expulsos do campo para a cidade e da cidade, se dirigem, num movimento centrífugo, para o espaço urbano periférico.”*<sup>19</sup> O alto custo de vida nos maiores centros inibe muitas famílias, as quais se deslocam para estas cidades-periféricas com o intuito de minimizar seus custos de moradia. Como as cidades maiores oferecem maior gama de oferta de trabalho, bem como bens de consumo e serviços, a mobilidade diária passa a ser alternativa de vida para estas pessoas.

Quanto às migrações externas ou internacionais, estas tiveram, como momento expressivo, o período do capitalismo comercial, quando os europeus, em busca de novas terras, num ímpeto imperialista, colonizaram boa parte do que hoje se conhece como mundo subdesenvolvido. Num momento posterior, mais precisamente durante o capitalismo industrial, o movimento de europeus para outros continentes se tornou ainda mais significativo, imposto pelas inovações da Revolução Industrial e as conseqüências nas estruturas de trabalho daquele continente.

Se no período precedente, o fluxo migratório internacional aconteceu no sentido países desenvolvidos/países subdesenvolvidos (ou metrópoles/colônias), a História nos mostra que, na contemporaneidade, este sentido se alternou. Num fluxo que se dinamiza através da abundância de mão-de-obra em um espaço, e a escassez desta mercadoria em outro, o que se verifica, atualmente, é que o viés deste deslocamento é dos países subdesenvolvidos para os desenvolvidos. O caráter temporal destes movimentos de população não é necessariamente muito longo, durando, em média, alguns poucos anos. Entretanto, muitas vezes chegam a acontecer de forma definitiva, em vista da qualidade de vida que estes migrantes encontram nos países de destino.

Muitos migrantes não sabem se vão ou não abandonar por completo a terra natal; levados pela necessidade, partem por um período de tempo mais ou menos prolongado para um país que lhe permita ganhar a vida e, se possível, acumular dinheiro suficiente para a volta; depois, com o lucro do trabalho, retornam para a terra natal onde, em virtude do baixo padrão de vida, se tornam velhos cidadãos, possuidores de alguns recursos.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> ROCHA, *op. cit.* p.146.

<sup>20</sup> BEAUJEU-GARNIER, *op. cit.* p. 195;

A demanda de mão-de-obra dos países desenvolvidos e industrializados constitui atualmente a razão mais importante para este fluxo de migração entre os trabalhadores de países subdesenvolvidos para os desenvolvidos. Na contemporaneidade, este movimento se deve à exploração que as grandes corporações dos países centrais realizam sobre nossos trabalhadores. Muitos deles apenas conseguem adentrar aqueles países de forma ilegal, não podendo exigir seus direitos trabalhistas, sustentando em novas bases o crescimento da produção industrial do mundo desenvolvido. Isto acontece porque... *“por trás, está a questão mais importante: a clandestinação das relações de trabalho, a falta de contrato de trabalho, a burla de direitos, o barateamento da mão-de-obra...”*<sup>21</sup>

No que se refere à mobilidade do consumo, gostaríamos de salientar que, devido à relatividade que na contemporaneidade foi estabelecida entre tempo e tecnologia, incrementada principalmente com os avanços do meio-técnico e do meio-técnico-científico-informacional, esta ordem de mobilidade pôde se realizar em diversas escalas, desde as realizadas nas redes urbanas, até aquelas que se concretizam numa espacialidade internacional, mesmo que numa temporalidade relativamente curta. Embora neste trabalho privilegiemos o primeiro caso, vale ressaltar, por exemplo, o caso dos sacoleiros do Brasil que se direcionam para o Paraguai para realizar suas compras, ou ainda de países vizinhos que se direcionam para espacialidades específicas do território brasileiro, como os shoppings atacadistas de confecções da cidade de Maringá e de Cianorte, também para este fim.

Pela discussão empreendida, podemos afirmar que as imposições capitalistas sobre as relações de produção passaram por transformações no tempo e no espaço. Entretanto, na lógica do sistema, todo o contexto das relações de produção ainda permanece favorecendo os mesmos interesses pré-estabelecidos. Na busca incessante por uma maximização de seus lucros, o sistema procura legitimar formas desta reprodução. A mobilidade, em todas suas contextualizações tem sido, no bojo das Ciências Humanas, uma das formas de sujeitar a população a seus interesses. É neste sentido que, sob a égide capitalista, não só a questão do trabalho, mas também a social, a do lazer e a do consumo têm sido motivadas implícita ou explicitamente.

### Considerações Finais

Diante das discussões empreendidas no presente trabalho, objetivamos contextualizar a noção de mobilidade em Ciências Humanas e, de uma forma especial, na Geografia. Para tanto, realizamos um breve resgate teórico acerca das principais adjetivações e uso desta terminologia, seja pelas ciências econômicas e/ou sociais.

Entendemos que o termo “mobilidade” é dotado de relativo grau de complexidade e que discussões transdisciplinares fazem-se necessário para sua melhor concepção nas ciências humanas. Neste sentido, procuramos, ao longo desta discussão, evidenciar pistas que induzissem a um maior entendimento deste fenômeno.

Privilegiando os estudos espaciais, enfatizamos a questão da Mobilidade da força-do-trabalho, mas também da mobilidade do lazer e do consumo. São mobilidades físicas que acontecem no espaço geográfico segundo a hegemonia do sistema econômico vigente. Também abordamos a mobilidade social, que permitiu eliminar dúvidas quanto ao uso desta terminologia.

Por fim, salientamos que os estudos de mobilidade, principalmente em Geografia, são um tanto recentes e demandam por mais e maiores debruçares. Neste contexto, entendemos que este trabalho possui um caráter vinculado principalmente à Geografia Econômica, quando enfatizamos a submissão das pessoas à égide do sistema capitalista. Entretanto, trata-se de um assunto que não se esgota, mas mostra-se como um leque de grandes possibilidades, tanto para estudos teóricos quanto para a realização de estudos empíricos.

<sup>21</sup> DAMIANI, *op. cit.*, p. 94;