

O PROCESSO MIGRATÓRIO EM JUIZ DE FORA/MG

PEDRO JOSÉ DE OLIVEIRA MACHADO*

Resumo

Este artigo é parte do trabalho sobre “dinâmica demográfica” que desenvolvemos para o “Plano Diretor do Município de Juiz de Fora”. É um estudo sobre a polarização dessa cidade e sobre os processos migratórios regionais. O estudo apresenta ainda uma tentativa de quantificar os deslocamentos diários da população até este “centro”, tendo sido utilizada para tal, a análise dos fluxos do transporte rodoviário e ferroviário.

Palavras-chave: processos migratórios ; dinâmica demográfica ; polarização.

Abstract

The migratory process in Juiz de Fora/MG

This article is part of a work about “demographic dynamic” developed for the “Municipal Director Plan of Juiz de Fora”. It is a study about the city polarization and the regional migratory process. The study also attempts to quantify the daily movements of the population to this “core”, analysing the highway and railway transport flows.

Key words: Migratory process; Demographic dynamic; Polarization.

* Professor do Departamento de Geociências /Universidade Federal de Juiz de Fora - Mestrando em Planejamento Ambiental - UNESP/ Presidente Prudente

1. MIGRAÇÃO E CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

Ao estudarmos o crescimento demográfico de um lugar qualquer, devemos distinguir, sempre que possível, as variações provocadas pelo Crescimento Vegetativo (resultado da diferença entre o número de nascimentos e o de óbitos, ou seja, entre a Taxa de Natalidade e a Taxa de Mortalidade), daquelas motivadas pelos movimentos migratórios (transferências de populações de um lugar para outro).

No caso específico de Juiz de Fora, essa última variável, a migração, desempenha um papel importantíssimo na composição e no crescimento da população do município. É exatamente o saldo positivo entre imigração e emigração quem vem, historicamente, nutrindo o crescimento demográfico local, (“compensando” as reduções ocorridas na Taxa de Natalidade e a diminuição no tamanho médio das famílias, como vem sendo verificado nos últimos anos), como pode ser comprovado pelos dados contidos nas tabelas que se seguem. Entre 1960 e 1970, por exemplo, de um aumento total da população municipal de 69.015 habitantes, pouco mais de 60% foram decorrentes do processo migratório. Entre 1970 e 1980, quase $\frac{3}{4}$ do incremento demográfico total do município ocorreu em função das correntes migratórias de caráter definitivo (Tabelas n.º 01, a e b).

As tabelas a seguir reúnem importantes informações sobre as características do processo migratório regional, sendo uma fonte indispensável a ser considerada no estudo e entendimento da dinâmica do crescimento demográfico de Juiz de Fora. Realmente lamentável que muitos dados do Censo Demográfico de 1991 ainda não tenham sido divulgados. Certamente, o uso desses dados e a possibilidade de comparação com os dados dos Censos Demográficos de 1970 e 1980, em muito complementariam as presentes análises.

Tabela n.º 01(a) - Juiz de Fora : incremento demográfico e migração

Censo	População Residente		Naturais do Município		Não-naturais do Município		Residência inferior a 10 anos		Residência : 10 anos ou mais	
	Homem	Mulher	Homem	Mulher	Homem	Mulher	Homem	Mulher	Homem	Mulher
1970	114.562	123.948	76.095	79.816	38.467	44.132	19.709	21.959	18.758	22.173
1980	148.258	159.267	89.408	90.792	58.850	68.475	24.415	27.208	34.435	41.267
1991	184.385	201.611	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fonte: FIBGE (1973, 1982, 1991)

Tabela n.º 01 (b) - Juiz de Fora : incremento demográfico e migração

Intervalos Censitários	Incremento Demográfico			Por migração	%	Por Cresc. Vegetativo	%
	Total	Homens	Mulheres				
1960/1970	69.070	-----	-----	41.668	60,3	27.402	39,7
1970/1980	69.015	33.696	35.319	51.623	74,8	17.392	25,2
1980/1991	78.471	36.127	42.344	-----	-----	-----	-----

Fonte: FIBGE (1973, 1982, 1991)

Tabela n.º 02 - Composição da população de Juiz de Fora e

Censos Demográfico	População Residente	Naturais do Município	%	Não-naturais do Município	%
1970	238.510	155.911	65,4	82.599	34,6
1980	307.525	180.200	58,6	127.325	41,4
1991	385.996	-----	-----	-----	-----

Fonte: FIBGE (1973, 1982, 1991)

Tabela n.º 03 - População não-natural do município de Juiz de Fora/Censo 1970

Tempo de Residência no Município	Homens	Mulheres	Totais
menos de 1 ano	3.559	3.780	7.339
1 ano	1.725	1.949	3.674
2 anos	2.723	3.002	5.725
3 anos	2.160	2.379	4.539
4 anos	1.646	1.888	3.534
5 anos	1.680	1.941	3.621
6 a 10 anos	6.216	7.020	13.236
11 anos ou mais	18.755	22.173	40.928
sem declaração	3	-	3
Total	38.467	44.132	82.599
Percentual	46,6%	53,4%	100%

Fonte: FIBGE (1973: 403/405)

Tabela n.º 04 - População não-natural do município de Juiz de Fora/Censo 1980

Tempo de residência no Município	Homens	Mulheres	Totais
menos de 1 ano	4.219	4.653	8.872
1 ano	2.869	2.833	5.702
2 anos	3.214	3.444	6.658
3 anos	3.292	3.425	6.717
4 anos	2.555	2.790	5.345
5 anos	2.362	2.707	5.069
6 a 9 anos	5.904	7.356	13.260
10 anos ou mais	34.290	41.114	75.404
sem declaração	145	153	298
Totais	58.850	68.475	127.325
Percentuais	46,2%	53,8%	100%

Fonte: FIBGE (1983: 485, 493, 501, 509, 517)

Tabela n.º 05 - População não-natural do município de Juiz de Fora, dos que migraram há menos de 10 anos, quanto à origem/Censo demográfico 1980

Procedências	Totais
Minas Gerais	37.365
Rio de Janeiro	8.341
São Paulo	2.489
Outros locais/Sem declaração	3.726
Total	51.921

Fonte: FIBGE (1983: 525, 533, 541, 549, 557)

Tabela n.º 06 - População não-natural do município de Juiz de Fora, quanto à procedência e sexo

Censos	População Residente	Naturais do Município	Não-naturais do Município			Procedência da zona		
			Total	Homens	Mulheres	urbana	rural	s/declaração
1970	238.510	155.911	82.599	38.467	44.132	66.201	16.386	12
1980	307.525	180.200	127.325	58.850	68.475	79.467	47.422	436
1991	385.996	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fonte: FIBGE (1973: 373); (1982)

Os dados apresentados nas tabelas anteriores, mostram a expressiva importância quantitativa assumida pela migração na composição da população total do município. A Tabela n.º 01b, mostra que a participação relativa da migração na composição total da população de Juiz de Fora é muito significativa quando comparada ao incremento demográfico total ocorrido entre dois recenseamentos. Pelo tempo de residência no município (Tabelas n.º 03 e 04), nota-se a expressiva mobilidade populacional na cidade. De acordo com os dados do Censo Demográfico de 1980, 41,4% da população residente em Juiz de Fora, não eram naturais do município, índice que foi aumentado quando comparado com o Censo demográfico de 1970 (Tabela n.º 02). Uma análise mais detida em qualquer uma das tabelas anteriormente apresentadas, revela a grande importância de Juiz de Fora como pólo de atração regional.

O Censo Demográfico de 1980 mostrou dados relativos à origem dos migrantes (Tabela n.º 05), o que confirma a teoria de que a maior parte dos que “chegam” são mineiros, e destacadamente, pode-se supor, vindos de cidades menores do “Sudeste” de Minas Gerais, que juntamente com parte do Estado do Rio de Janeiro (cidades próximas da divisa estadual) são os locais mais fortemente polarizados por Juiz de Fora, seja pela busca de empregos, seja pela busca de seu terciário, mais diversificado e desenvolvido (educação, comércio, prestação de serviços etc.)

Consubstanciando algumas idéias anteriores, nota-se que a maior parte dos que chegam a Juiz de Fora são mulheres (Tabelas n.º 01, a e b, 03, 04 e 06), o que vai implicar (e explicar) a maior participação desse sexo no conjunto total da população, embora os nascimentos masculinos ocorram em maior número na cidade.

De outro lado, a Tabela n.º 06, mostra que a maior parte dos migrantes, além de pertencerem ao sexo feminino, são procedentes, em sua maioria, de áreas urbanas, ou seja, de cidades, provavelmente aquelas, como já citado, localizadas na área sob influência mais direta de Juiz de Fora. Esse fato torna-se ainda mais evidente

quando se observa os dados sobre a população rural das outras cidades do Sudeste de Minas Gerais, especialmente aquelas que compõem a microrregião de Juiz de Fora, onde pode-se comprovar que suas áreas rurais já não possuem um efetivo demográfico suficientemente grande para “exportar” suas populações e aumentar a participação relativa destas no total das migrações para Juiz de Fora. Ao contrário, esses mesmos municípios, sofrem antes, um traslado de suas populações rurais para suas áreas urbanas e, daí sim, um salto para o centro regional maior : Juiz de Fora.

Segundo os diversos dados apresentados nas tabelas anteriores é possível tentar traçar o “perfil”, pelo menos de forma aproximada, do migrante que tem Juiz de Fora como destino : mulher, com idade superior a 14 anos, mineira e procedente de área urbana, provavelmente em busca de estudo, trabalho ou outros serviços presentes em Juiz de Fora (ausentes ou medíocres em sua cidade de origem) e que se fixa, preferencialmente, na Área Urbana do Município, na cidade propriamente dita, ajudando a compor o elevado índice de urbanização de Juiz de Fora (98,5% em 1991).

Uma comparação entre os índices de crescimento da população de Juiz de Fora e os de sua Microrregião, mostra bem o aspecto de concentração da população regional em Juiz de Fora. Entre 1980 e 1991, a população da microrregião de Juiz de Fora, composta por 31 municípios, foi acrescida em 88.787 habitantes. No entanto, só o aumento, no mesmo período, da população da cidade de Juiz de Fora foi de 78.471 pessoas, ou seja, 88,38% de todo o crescimento demográfico da microrregião, o que certamente é decorrência de um forte e contínuo processo migratório.

Tabela n.º 07 - Crescimento demográfico de Juiz de Fora e de sua microrregião no período 1980/1991

Áreas de análise	População 1980	População 1991	Crescimento	%
Microrregião de J.F.	494.331	583.118	+ 88.787	100,00
Juiz de Fora	307.525	385.996	+ 78.471	88,38

Fonte: FIBGE (1983, 1991)

A maior parte dos municípios da microrregião de Juiz de Fora vem, historicamente, sofrendo um processo de sensível diminuição de suas populações. Poucos são aqueles que conseguiram aumentar sua população no último intervalo censitário. O que ocorre, na verdade, é que estes municípios mal conseguem “repor” suas populações “perdidas” para o “Core” regional (Juiz de Fora). São, em sua maioria, “cidades-dormitórios”, que vem sofrendo um processo de rápido envelhecimento

de suas populações, principalmente em função do forte processo migratório em direção a Juiz de Fora, que via de regra, é praticado pela parcela mais “jovem” da população, destacadamente para conclusão ou aprofundamento escolar. Este efeito já não é tão característico no deslocamento da mão-de-obra dessas cidades para Juiz de Fora. Nesse caso específico, em geral, não ocorre a migração definitiva, mas um constante movimento pendular diário entre tais cidades. Esse é o outro importante componente do sistema migratório, a migração pendular, diária, que resulta na população flutuante do município. O estudo desse processo é de fundamental importância para a melhor compreensão da dinâmica demográfica urbana de Juiz de Fora, quer seja por suas implicações econômicas (empregos, serviços, comércio etc.), quer seja por suas demandas em infra-estrutura urbana básica (transportes, educação, serviços públicos etc.).

2. A MIGRAÇÃO PENDULAR

O estudo do processo migratório, especialmente em Juiz de Fora, reveste-se de uma importância fundamental para a melhor compreensão de sua dinâmica demográfica urbana. O poder de polarização exercido por este centro regional é bastante sensível e se caracteriza por abranger uma área de influência que extrapola os limites do Estado de Minas Gerais. De fato, o setor secundário e, principalmente, o terciário muito bem estruturado de Juiz de Fora, acaba por torná-la o principal centro de atração para as populações de outras várias cidades. Esse movimento constante e diário de outras populações até Juiz de Fora, representa a outra parte fundamental do sistema migratório, a migração pendular, que resulta na formação da numerosa população flutuante do município. O estudo desse processo de migração diária até Juiz de Fora é de fundamental importância para uma melhor adequação urbana, quer seja por suas implicações econômicas ou pela criação de novas demandas em infra-estrutura urbana básica, como citado anteriormente.

Em função da particular estrutura urbano-regional do Sudeste de Minas Gerais, especialmente da Zona da Mata Mineira (uma grande quantidade de pequenas cidades gravitando em torno de um único centro importante), esse fluxo pendular diário até Juiz de Fora assume um caráter bastante acentuado e bem visível, não obstante seja difícil estabelecer o seu volume em termos quantitativos. O presente estudo tem exatamente este objetivo, ou seja, melhor conhecer esse processo de polarização exercido por Juiz de Fora e identificar a organização e mobilidade demográfica e espacial na área de influência da cidade e, mais que isso, buscar quantificar esse volume migratório diário, utilizando-se para tanto, como objeto de análise, o deslocamento diário (nos dias úteis) de pessoas com destino a Juiz de

Fora e que o fazem por meio de ligações rodoviárias e ferroviárias. O levantamento privilegiou os ônibus intermunicipais na medida de sua maior importância relativa frente aos demais meios de transporte, o que ocorre em função de sua maior flexibilidade quanto aos horários disponíveis, quanto aos itinerários, quanto ao volume de pessoas que os utiliza e em função do espaço que atingem. Os demais meios de transporte, ou desempenham papel secundário nesse fluxo diário até Juiz de Fora ou são de interesse apenas em áreas restritas, como ocorre com o transporte ferroviário entre Juiz de Fora e Matias Barbosa e entre Juiz de Fora e Santos Dumont. A partir da configuração geral desses deslocamentos diários, passou-se a calcular o volume médio diário (dado quantitativo) desses deslocamentos, ou seja, da migração pendular em Juiz de Fora.

Como metodologia para estes estudos, foi tomada como referência, aquela utilizada no trabalho “A hierarquização urbana em Minas Gerais analisada através da circulação de ônibus intermunicipais”, trabalho desenvolvido pelo Instituto de Geociências Aplicadas (IGA), em 1980. Na verdade, esse trabalho estabelece a hierarquização das cidades mineiras através do fluxo diário de ônibus, determinando assim, por consequência, as respectivas “Zonas de Influência” dos vários pólos urbanos do Estado. Porém, a metodologia utilizada para esta determinação permite a sua aplicação também para outra finalidade, aquela que nos interessa diretamente nesse levantamento e que é o cálculo do fluxo diário de pessoas entre cidades de hierarquia urbana diferente, no caso específico, entre Juiz de Fora, enquanto cidade pólo-atratora e as demais cidades a ela subordinadas.

No caso de Juiz de Fora, este processo é bastante sensível em função do grande número de deslocamentos diários, tanto de mão-de-obra, quanto de pessoas que demandam serviços múltiplos, presentes aqui e que são ausentes ou insuficientes em sua cidade de origem. Deslocamentos que acabaram por transformar a maior parte das cidades próximas a Juiz de Fora, em verdadeiras “cidades de fim de semana” ou “cidades dormitórios” (aquelas em que as pessoas saem antes do comércio abrir suas portas e só retornam quando este já encerrou suas atividades). No caso de Juiz de Fora, pela expressividade dos resultados obtidos, fica fácil concluir tratar-se de um importante pólo de atração regional, ligando-se, na maior parte das vezes, à localidades menores e extrapolando sua área de influência para além das divisas estaduais, atingindo especial e diretamente, diversas cidades no Estado do Rio de Janeiro.

Lembramos aqui que “as redes de centros urbanos constituem sistemas sujeitos a acentuada dinâmica, por serem continuamente afetados pelas mutações geradas pelo desenvolvimento e crescimento econômicos, pelo progresso técnico, melhoria nos sistemas de comunicações e mudanças na vida social, entre outros aspectos” (IGA, 1980: 02).

2.1. Aplicação da metodologia adotada no trabalho do IGA (1980)

Como colocado na introdução do trabalho do IGA (IGA, 1980: 03), o “fluxo de transportes constitui uma das causas da hierarquização dos centros, sendo este o indicador utilizado no método em questão”.

“Neste estudo sobre a hierarquia urbana de Minas Gerais, foi aplicado o método de GREEN e CARRUTHERS, com as modificações introduzidas por LANGENBUCH. Já aplicado em outros estados brasileiros, este método parece indicado para o Brasil, onde o transporte rodoviário desempenha papel fundamental nas comunicações e deslocamento da população” (IGA, 1980: 04).

O método consiste na verificação do total de viagens de ônibus que servem a determinado centro e a percentagem desse total que se destina a localidades menores, para, a partir daí, hierarquizar as cidades. No caso específico de Juiz de Fora, como interessa-nos, prioritariamente, tentar quantificar o fluxo diário de pessoas com destino à cidade, incluímos também o transporte ferroviário, que faz a ligação entre Juiz de Fora e Santos Dumont e entre Juiz de Fora e Matias Barbosa.

Vale destacar que, a situação geográfica de Juiz de Fora - localizada entre os 3 mais importantes centros urbanos nacionais, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, de fácil acesso, mas de considerável distância - faz com que a polarização exercida pela cidade acabe por ganhar um espaço de abrangência considerável, tornando-a pólo para inúmeras cidades menores localizadas em meio a esse “triângulo”. Lembremos que “a extensão da área de influência de um centro depende do valor relativo do potencial do centro e de sua localização dentro do sistema estudado. Um centro de baixa categoria, se estiver distante do centro principal do sistema, pode estender sua influência sobre uma área muito grande. Por outro lado, um centro de maior categoria, mas muito próximo do centro principal, pode apresentar uma área de influência pequena” (IGA, 1980: 07).

Para obtenção do número de viagens diárias foram considerados os horários efetivos realizados nos dias úteis. Para tanto, foram levantados, junto às empresas de transportes intermunicipal e interestadual e/ou junto aos guichês dessas companhias de transporte, todos os horários diários que ligam Juiz de Fora a outras localidades (dados de julho de 1996).

Para a distinção entre cidade maior e cidade menor, consideramos a diferença de porte populacional entre elas, dada pelo resultado do último Censo Demográfico do IBGE (1991).

Para aplicação do método desenvolvido pelo IGA (1980) em Juiz de Fora e posterior obtenção do número de passageiros transportados por dia, foram consi-

deradas as linhas de ônibus que estabelecem ligações entre Juiz de Fora e as demais cidades mineiras e entre Juiz de Fora e as cidades de outros Estados, ficando assim excluídas, como prevê o método adotado, todas as linhas que ligam a sede municipal a vilas, povoados e fazendas.

Para a apuração do total de viagens diárias, foram considerados os horários efetivos realizados nos dias úteis, tendo sido desprezados os horários extras, muito numerosos em algumas linhas ou somente presentes em algumas épocas do ano. Como total de ônibus servindo a determinada localidade, foi considerada a soma das partidas, chegadas e passagens. Como passagens, considera-se o número de viagens que atravessa a localidade (ligação entre duas outras cidades), dividido por dois, como previsto na metodologia adotada.

Para a determinação das ligações de Juiz de Fora foram levantadas informações referentes ao número de viagens realizadas diariamente ; número de viagens para localidades menores ; percentual de viagens para cidades menores ; número de viagens para localidades maiores ; número de viagens que atravessam a cidade, unindo duas outras localidades, funcionando assim, Juiz de Fora, como escala de embarque ; número de viagens realizadas por transporte ferroviário ; cálculo do número final aproximado de usuários transportados diariamente.

Os dados das tabelas a seguir tentam evidenciar os resultados obtidos.

Tabela n.º 08 - Ligações de Juiz de Fora por transporte rodoviário (*)

n.º de empresas	número de viagens semanais (somente partidas de Juiz de Fora) (**)							Semana
	Dom.	Seg.	Ter.	Qua.	Qui.	Sex.	Sab.	
24	357	374	371	370	371	380	357	2.580

(*) só viagens ligando diretamente Juiz de Fora a outras localidades

(**) dados de julho/1996

Tabela n.º 09 - Ligações de Juiz de Fora por transporte rodoviário (*)

n.º de empresas	número de viagens semanais (somente com passagens por Juiz de Fora) (**)							Semana
	Dom.	Seg.	Ter.	Qua.	Qui.	Sex.	Sab.	
04	12	13	12	13	12	13	12	87

(*) somente linhas com passagem pela cidade, ligando duas outras localidades, tendo Juiz de Fora como escala de embarque

(**) dados de julho/1996

Tabela n.º 10 - Ligações ferroviárias a partir de Juiz de Fora (*)

Destinação final	Cidades atendidas	n.º horários nos dias úteis	n.º de horários semanais
Matias Barbosa	Matias Barbosa	02	12
Santos Dumont	Ewbanck da Câmara, Santos Dumont	01	05
Totais	03	03	17

(*) dados fornecidos pela RFFSA, referentes ao mês de outubro/1995

Tabela n.º 11 - Total de viagens semanais (*) - comparação com o IGA/1980

Anos	ônibus	trens
1980 (**)	3.437	28
1996 (***)	5.247	34

(*) com base no total de viagens diárias : horários efetivos nos dias úteis, considerando a soma das partidas, chegadas e passagens (n.º de viagens que atravessa a cidade, dividido por dois), de acordo com a metodologia adotada pelo IGA/1980, para efeito de comparação dos dados;

(**) IGA (1980: 17)

(***) dados obtidos junto às Empresas de transporte/1996 e junto à RFFSA/1995

Tabela n.º 12 a - Ligações rodoviárias de Juiz de Fora

total de viagens por semana (*)	para cidades menores que Juiz de Fora (**)	%	para cidades maiores que Juiz de Fora (**)	%
2.580	2.195	85,08	385	14,92

(*) somente ligações diretas a partir de Juiz de Fora;

(**) segundo os resultados do Censo Demográfico de 1991

Tabela n.º 12 b - Ligações rodoviárias de Juiz de Fora

n.º de cidades com ligação direta com Juiz de Fora (*)	n.º de ligações para cidades menores (**)	%	n.º de ligações para cidades maiores (**)	%
81	69	85,19	12	14,81

(*) somente ligações por linhas diretas a partir de Juiz de Fora, não considerando-se as localidades atendidas indiretamente;

(**) segundo os resultados do Censo Demográfico de 1991

Tabela n.º 12 c - Cidades com maior número de ligações rodoviárias semanais com Juiz de Fora

Cidades	n.º de ligações semanais
Santos Dumont (MG)	210
Três Rios (RJ)	196
Matias Barbosa (MG)	151
Rio de Janeiro (RJ)	150
Barbacena (MG)	133
Belo Horizonte (MG)	104
Bicas (MG)	99
Ubá (MG)	99
Rio Pomba (MG)	88
São João Nepomuceno (MG)	81

Em função dos dados apresentados nas tabelas anteriores (12, a, b, c), pode-se notar o papel de forte polarização exercido por Juiz de Fora, em virtude dessa cidade se ligar, na maior parte das vezes, à cidades menores que ela. A maior parte dessas cidades está localizada na Zona da Mata Mineira e no Estado do Rio de Janeiro (divisa dos Estados). Além disso, a maior ligação com o Estado do Rio de Janeiro, por razões históricas e geográficas (maior proximidade), pode ser notada pelos dados da tabela 12 c, que mostram uma maior quantidade de ligações com a capital fluminense do que com a capital do próprio Estado. Ainda por esta última tabela pode-se notar que, excluídas as duas capitais estaduais, todas as demais cidades se localizam próximas a Juiz de Fora e suas populações, (mão-de-obra, estudantes etc.), realizam um constante movimento pendular diário até esta cidade.

Tabela n.º 13 - Transporte rodoviário : quadro-resumo

Total de empresas que atuam em Juiz de Fora	n.º de linhas com partidas de Juiz de Fora	n.º de linhas com passagem por Juiz de Fora	n.º de Estados ligados
25	87	14	11

**Tabela n.º 14 - Movimento de passageiros:
transporte ferroviário (*)**

sentido da ligação	n.º viagens/mês	passageiros	média por viagem	média passageiros/dia útil	n.º horários em dias úteis
M. Barbosa - J. Fora	50	8.863	177	354	02
J. Fora - M. Barbosa	50	8.630	173	346	02
S. Dumont - J. Fora	21	837	40	40	01
J. Fora - S. Dumont	21	1.142	54	54	01

(*) com base nos dados fornecidos pela RFFSA/1995

Tabela n.º 15 - Transporte diário de passageiros com destino a Juiz de Fora, por ônibus e trens.

Modalidade	n.º viagens/dias úteis (*)	média de passageiros	total
ônibus	373	X 40 (**)	14.920
trens	03	dados da RFFSA/1995	394
totais	376	-----	15.314

(*) somente considerando o número médio de chegadas em Juiz de Fora nos dias úteis;

(**) número médio de lugares oferecidos nos ônibus

Tomando-se por base estes dados, vê-se que, somente por trens e ônibus, a cidade de Juiz de Fora recebe, diariamente (nos dias úteis) cerca de 15.314 pessoas, o que corresponde a boa parte de sua população flutuante diária e que ajudam a “formigar” o centro da cidade. Mesmo sendo difícil de se calcular o fluxo diário de chegada a Juiz de Fora, através de outros meios de transporte (automóveis particulares, motocicletas, veículos de aluguel, carros de empresas ou fretamentos etc.), vale destacar a importante participação que eles têm no deslocamento diário até a cidade, principalmente o automóvel.

“As amostragens realizadas pelo 6º Distrito Rodoviário do DNER, para o estudo do volume de tráfego nas principais rodovias federais sob sua jurisdição, mostram taxas percentuais de crescimento anual sempre elevadas para os ônibus. Os resultados dos 23 postos de coleta são expressos em médias que mostram também os números relativos ao uso de automóveis. Para se ter uma idéia da participação de automóveis e ônibus no transporte de passageiros, transformou-se as médias diárias em número de lugares oferecidos, cujos índices foram escolhidos empiricamente, por

falta de dados exatos sobre a capacidade de ônibus e automóveis” (IGA, 1980: 20/21).

A participação de automóveis no transporte de passageiros em Minas Gerais, levantada de acordo com a amostragem do DNER, citada anteriormente, era de 52%, contra uma participação de 48% dos ônibus. Se levarmos em consideração esta proporção entre automóveis e ônibus, aquele número inicial de 15.314 passageiros com chegada diária a Juiz de Fora pode saltar para 31.904 passageiros/dia - o que corresponderia à migração pendular diária só considerando os ônibus, trens e automóveis.

Esse número, que representa a média aproximada dos deslocamentos diários até Juiz de Fora, é muito significativo, pois equivale a uma população maior que a da maioria das cidades que compõem a microrregião de Juiz de Fora (tabela n.º 16). Dentre outras coisas, isso implica em que se “pense” o planejamento urbano não só para a cidade em si mesma, mas igualmente para atender as demandas dessa expressiva clientela diária.

3) UM CENÁRIO DE PROVÁVEIS ALTERAÇÕES

Já há alguns anos, um dos temas mais debatidos e mais destacados na mídia e na política locais, é o preocupante estado de ‘decadência econômica da região’, quase invariavelmente acompanhado pelo discurso, geralmente político, da ‘retomada do desenvolvimento regional’. Porém, a reflexão sobre a superação da atual situação econômica da Zona da Mata Mineira, vem atendo-se, ao longo do tempo, exclusivamente, sobre propostas baseadas no desenvolvimento da atividade industrial e, logicamente, por conseqüência, soluções buscadas unicamente em atividades econômicas próprias do meio urbano, especialmente a industrialização.

Os efeitos dessa longa crise econômica regional e, em especial, da Microrregião de Juiz de Fora, tem causas históricas múltiplas. Porém, deve-se destacar, que a década de 1990 tem se mostrado muito promissora ao processo de industrialização e conseqüente (re)desenvolvimento da região, o que se deve ao desencadeamento de alguns eventos importantes, infra-estruturais e finais, que acabaram por render expectativas entusiasmadas para o futuro de Juiz de Fora e região.

A passagem do gasoduto, importante insumo primário do processo industrial, pelos limites da cidade (Gasoduto Campos - Juiz de Fora - Belo Horizonte), serviu de importante motor nesse processo de industrialização, mas foi com o anúncio oficial da instalação de uma fábrica de automóveis (a Mercedes Benz), em Juiz de

**Tabela n.º 16 - Microrregião de Juiz de Fora :
População Residente 1991**

Municípios	Censo 1991
Aracitaba	2.400
Belmiro Braga	3.975
Bias Fortes	4.852
Bicas	11.239
Chácara	3.257
Chiador	2.900
Coronel Pacheco	3.252
Descoberto	4.083
Ewbanck da Câmara	3.286
Guarará	3.814
Juiz de Fora	385.996
Lima Duarte	14.641
Mar de Espanha	9.710
Maripá de Minas	2.287
Matias Barbosa	10.955
Olaria	2.283
Oliveira Fortes	2.183
Paiva	1.416
Pedro Teixeira	1.593
Pequeri	2.716
Piau	3.023
Rio Novo	11.179
Rio Preto	7.271
Rochedo de Minas	1.546
Santana do deserto	3.417
Santa Rita de Ibitipoca	4.064
Santa Rita do Jacutinga	5.122
Santos Dumont	44.965
São João Nepomuceno	21.432
Senador Cortes	1.847
Simão Pereira	2.414
Totais	583.118

Fonte : FIBGE (1991)

Fora, após uma severa concorrência com outras cidades do país, que a tão buscada 'retomada do desenvolvimento econômico regional' passou a ser sentida de forma mais próxima.

Dentre os vários impactos, positivos e negativos, que a instalação dessa montadora (e suas várias empresas satélites) vai trazer para a cidade e região, alguns se tornam bastante difíceis de serem calculados ou projetados. No caso específico do crescimento populacional da cidade, poucos elementos se tem para projetar as conseqüências que se darão sobre a dinâmica demográfica local, principalmente sobre os processos de migração definitiva e pendular, tão destacados, característicos e importantes em Juiz de Fora. O fato concreto, é que o atual ritmo de crescimento deverá ser alterado, muito embora seja difícil se afirmar o quantitativo dessa transformação. Por certo, durante alguns anos, as taxas de crescimento demográfico deverão aumentar sensivelmente em relação àquelas que vem sendo registradas nos últimos Censos Demográficos. Mudança que, certamente, se dará muito mais em função de um mais destacado processo migratório do que por um substancial aumento nas taxas de crescimento vegetativo.

Um aspecto que não deve ser negligenciado, em hipótese alguma, é que um dos elementos mais importantes para escolha final de Juiz de Fora pela Mercedes Benz, foi exatamente os seus indicadores positivos de infra-estrutura urbana e de qualidade de vida. Longe de serem ideais, os atuais indicadores urbanos em Juiz de Fora são positivamente muito significativos, refletindo uma situação de bom atendimento às demandas básicas por serviços públicos da população. Aqui, por falta de dados para consulta, não conseguimos analisar a distribuição (e alcance) sócio-espacial dos atendimentos desses serviços públicos, mas por certo, concorrem à existência de áreas muito bem servidas, outras com precários serviços ou mesmo com ausência deles. Contudo, esta situação poderá ser drasticamente alterada, caso seja adotado em Juiz de Fora, o mesmo modelo de desenvolvimento concentrador que estamos acostumados a ter como exemplo em todas as partes do país. Em geral, as demandas pelos serviços de infra-estrutura básica crescem num ritmo maior que aquele em que o Poder Público Municipal tem de capacitar-se a atendê-los. Por isso, a importância de se pensar, desde já, num processo de industrialização realmente regional e descentralizado, que evite uma concentração excessiva no 'core' Juiz de Fora.

A trama urbano-regional que envolve Juiz de Fora é muito complexa e particular e não pode ser pensada de forma separada, sob o risco de vermos definir, definitivamente, boa parte dos municípios de sua microrregião (historicamente, estoques de mão-de-obra e de boas e tranqüilas áreas para o lazer de fim de semana) e de outro lado, acompanharmos o 'inchaço' urbano demasiado do pólo regional. Ou se pensa em dividir as benesses do desenvolvimento ou se terá que remediar os inconvenientes problemas sociais inevitáveis e inerentes à concentração da riqueza

e da pobreza na cidade pólo. O nosso modelo de desenvolvimento industrial, concentrador (tanto de renda, quanto espacialmente), nos mostra, através de inúmeros exemplos que, quanto maior é o crescimento econômico de um lugar, maiores também são suas carências e pobreza. O que comumente vemos é que crescimento econômico não significa, obrigatoriamente, melhor qualidade de vida, pelo menos não para a maioria da população. Em geral, no país, crescimento econômico não vem sendo sinônimo de desenvolvimento social.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FIBGE. *Censo Demográfico - Minas Gerais: VIII Recenseamento Geral - 1970*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1973. Vol. I, Tomo XIV, 2ª parte.

FIBGE. *Censo Demográfico - Dados Distritais, Minas Gerais : IX Recenseamento Geral do Brasil - 1980*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1982. Vol. 1, Tomo 3, n.º 14.

FIBGE. *Censo Demográfico: IX Recenseamento Geral do Brasil - 1980*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1983. Vol. 1, Tomo 4, n.º 16.

FIBGE. *Censo Demográfico 1991 - Resultados do universo da população e dos domicílios*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1991. N.º 18. Minas Gerais.

IGA. *A hierarquia urbana de Minas Gerais analisada através da circulação de ônibus intermunicipais*. Belo Horizonte: IGA, 1980.