

A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas em 2000

José Marcos Pinto da Cunha, Daniel Pessini

RESUMO

O artigo analisa a constituição dos fluxos de deslocamento pendular na Região Metropolitana de Campinas relacionando esse fenômeno ao processo de expansão urbana, em geral, e à migração intrametropolitana, com a qual está fortemente correlacionado, em particular. Também são feitas considerações quanto às características socioeconômicas e demográficas da população que realiza o deslocamento pendular e em que medida essa modalidade de deslocamento condiciona essas características. O artigo também busca operacionalizar novas perspectivas teóricas, capazes de contemplar a complexidade que o fenômeno do deslocamento pendular adquire, particularmente na sua relação com a constituição social do território metropolitano.

Palavras-chave: expansão urbana; migração intrametropolitana; deslocamento pendular

ABSTRACT

This article studies the constitution of pendular movements in the Campinas Metropolitan Area because of urban sprawl and, particularly, internal migration to the rural-urban fringe. We also analyse the socioeconomic and sociodemographic characteristics of this migrant population. In the conclusion we theorise new perspectives in order to comprehend the relationship between suburbanisation and the social construction of the metropolitan areas.

Keywords: urban sprawl, inter-urban migration; suburbanisation.

* José Marcos Pinto da Cunha. Universidade Estadual de Campinas, Brasil
zemarkos@nepo.unicamp.br

* Daniel Pessini. Diagonal Urbana, São Paulo, Brasil.
pessini@yahoo.com

Revista Latinoamericana de Población
Año 1, No. 2. Enero / Junio 2008
ISSN. en trámite
pp. 99-125
<http://relap.cucea.udg.mx>

INTRODUÇÃO

Segundo pesquisa recentemente realizada, diariamente na Região Metropolitana de Campinas, mais de 200 mil pessoas saíam de seus municípios de residência para trabalhar ou estudar em outro município, cifra que mostra um significativo aumento com relação àquela registrada pelo Censo de 2000 de aproximadamente 180 mil pessoas. Esse movimento era feito majoritariamente dentro da própria RMC, mas estende-se também para outros municípios do estado de São Paulo e até mesmo para outros estados. Por trás do deslocamento de um volume tão grande de pessoas há uma série de fatores, como a integração crescente do território metropolitano, a especialização funcional e interdependência dos municípios e a reorganização das atividades produtivas em uma nova base territorial de modo a otimizar vantagens locais. Tudo isso contribuiu para que uma parcela cada vez maior da população se deslocasse a distâncias crescentes em busca de trabalho e serviços específicos.

Entretanto, tendo em vista a forte heterogeneidade socioespacial existente nas metrópoles nem sempre tais deslocamentos refletem opções racionalizadas por partes das pessoas ou famílias, sendo que, via de regra, representam “um custo a pagar” pelo acesso mais barato à moradia. Este ir e vir diário apresenta custos financeiros nem sempre assimiláveis, perda de tempo de descanso e possivelmente riscos potenciais para boa parcela da população. Por outro lado, como será mostrado, na metrópole também encontram-se aqueles para os quais a possibilidade do movimento pendular seja uma alternativa para a busca de lugares mais tranquilos e exclusivos.

Desta forma, pode-se dizer que existem vários fatores que explicariam a intensificação da pendularidade em uma grande metrópole, sendo que estes certamente variam de acordo com os grupos sociais envolvidos, suas possibilidades de escolha e os recursos físicos e de infra-estrutura disponíveis.

O objetivo deste artigo, mais que mensurar e mostrar os caminhos da “pendularidade” na RM de Campinas, é examinar as diferenças entre a população que realiza este tipo de deslocamento e aquela que não realiza, com o intuito de verificar se este tipo de movimento cotidiano constitui uma vantagem ou uma desvantagem para a população que o realiza. Se o distanciamento progressivo entre o local de trabalho e o de moradia pode ser encarado como uma desvantagem, por outro lado, a possibilidade de se deslocar constitui uma vantagem para a população que se desloca, permitindo superar as limitações socioeconômicas de seu local de residência.

Para tanto serão analisados os dados do Censo Demográfico de 2000, os quais serão complementados, e de alguma forma atualizados, com os resultados de uma pesquisa domiciliar realizada na região no segundo semestre de 2007 cujos dados foram recentemente liberados para análise¹.

ALGUNS PRESSUPOSTOS TEÓRICOS

A mobilidade pendular da população, definida neste texto como o deslocamento de um indivíduo com propósito de trabalho ou estudo para outro município que não o de sua residência, é um fenômeno bastante comum que ocorre cotidianamente, mas que ganha maior visibilidade nas regiões metropolitanas, dada a escala que atinge. Para além do seu peso numérico, a mobilidade pendular pode ser considerada como um indicativo do nível de integração e complementaridade de atividades num dado território, desempenhando um papel significativo enquanto veículo de interações sociais e conseqüentemente, de transformação social.

Castells sustenta que a circulação, seja ela de mercadorias, informações e principalmente de pessoas, é um dos fatores estruturais e estruturantes de uma região metropolitana, sendo o seu entendimento revelador das relações entre os elementos da estrutura urbana, a saber, produção (trabalho), reprodução (moradia) e consumo. Segundo ele, uma região metropolitana é um agrupamento urbano no qual a distribuição das atividades depende pouco de fatores geográficos, estando condicionada principalmente pela facilidade de comunicação interna, que adquire um papel preponderante na determinação do sistema de relações funcionais e sociais, anulando a distinção rural e urbana, trazendo para o primeiro plano a conjuntura histórica das relações sociais que constituem a base da dinâmica espaço/sociedade. (Castells, 1983.)

Este foi o ponto de partida de Villaça, para forjar o termo espaço intra-urbano como uma distinção etimológica e conceitual contra o uso que o autor considera errôneo do termo espaço urbano. Segundo ele, o termo espaço urbano, tal qual tem sido utilizado, refere-se a processos socioeconômicos circunscritos ao âmbito regional. O espaço urbano seria um dos principais fatores estruturantes dos processos regionais, mas não a sua dimensão analítica básica. Desse modo, o erro consistiria em tomar por urbano um território cuja lógica vai além dessa dimensão. Para Villaça, a distinção básica entre o espaço intra-urbano e o espaço regional é que o primeiro estrutura-se em termos do deslocamento de pessoas ao passo que o espaço regional estrutura-se principalmente em termos de comunicação (fluxos de informações, de capital, de energia, etc.) (Villaça, 1998).

O termo espaço intra-urbano refere-se a um espaço socialmente construído, dentro do qual o que importa são as *localizações*, em oposição aos *locais*. Por localização Villaça entende um ponto nesse espaço, no qual se encontra

¹ A pesquisa domiciliar realizada na RM de Campinas no segundo semestre de 2007 contemplou 1680 domicílios tendo sido financiada com recursos da FAPESP no âmbito do projeto temático “Dinâmica Intrametropolitana e Vulnerabilidade Sócio-demográfica nas Metrôpoles do Interior Paulista: Campinas e Santos”. Os dados devidamente consistidos foram liberados somente a partir de junho de 2008, razão pela qual não são explorados com profundidade nesse artigo.

disponível uma rede de infra-estrutura urbana articulada com as possibilidades de manutenção dos fluxos (de pessoas) que cruzam o espaço intra-urbano de um ponto a outro de modo a proporcionar uma otimização na alocação do tempo dos deslocamentos dentro desse espaço. A *localização*, assim proposta, distingue-se em relação às demais localizações devido à sua posição relativa dentro do *espaço intra-urbano*, valorizando-se ou desvalorizando-se em função das conexões que estabelece entre os diversos fluxos e com as redes de infra-estrutura urbana.

As proposições de Villaça guardam grande semelhança com a formulação teórica do espaço social proposta por Pierre Bourdieu, segundo a qual

os agentes sociais que são constituídos como tais em e pela relação com um espaço social (ou melhor, com campos) e também as coisas na medida em que elas são apropriadas pelos agentes, portanto constituídas como propriedades, estão situadas num lugar do espaço social que se pode caracterizar por sua posição relativa em relação a outros lugares [...] e pela distância que o separa deles. Como o espaço físico é definido pela exterioridade mútua das partes, o espaço social é definido pela exclusão mútua (ou a distinção) das posições que o constituem, isto é, como estrutura de justaposição de posições sociais. (BOURDIEU, 1998, p. 160).

Praticamente todos os elementos propostos por Villaça encontram-se na formulação de Bourdieu: a *localização* num espaço cujas características são determinadas justamente por sua posição relativa às outras localizações; os *fluxos* estruturantes do espaço, que em Bourdieu encontram-se expressos pela interação entre os agentes que nele atuam. Essa apropriação de posições no espaço social seria atribuída em termos do *quantum* das diversas formas de capital disponíveis pelos agentes sociais (capital cultural, simbólico, social, econômico, etc.). Esse *quantum* de capital conferiria aos agentes competências legítimas em termos de apropriação e uso do espaço em relação aos demais agentes sociais. Essas competências legítimas se traduziriam, por fim, na hegemonia exercida por alguns agentes ou grupos sociais sobre determinadas localizações no espaço.

Destarte, o espaço social se traduziria no espaço urbano, pois

o espaço social reificado (isto é, fisicamente realizado ou objetivado) se apresenta, assim, como a distribuição no espaço físico de diferentes espécies de bens ou de serviços e também de agentes individuais e de grupos fisicamente localizados (enquanto corpos ligados a um lugar permanente) e dotados de oportunidades de apropriação desses bens e desses serviços mais ou menos importantes (em função de seu capital e também da distância física desses bens, que depende também de seu capital). É na relação entre a distribuição dos agentes e a distribuição dos bens no espaço que se define o valor das diferentes regiões do espaço social reificado. (BOURDIEU, 1998, p.161).

Em suma, Bourdieu propõe que se faça uma *topologia social*, que perpassa várias dimensões da sociedade, incluindo o espaço socialmente construído, que é entendido como uma dimensão-síntese da sociedade. Essa perspectiva permite superar o que ele nomeia de “falsas contradições” das teorias sociais, pois conjuga a um só tempo a dimensão estrutural da sociedade, ou seja, dos fenômenos sociais que se sobrepõem aos indivíduos, e a dimensão subjetiva ou individual, que compreende o mundo das interações entre sujeitos enquanto agentes sociais. A noção de *habitus* é decorrente da relação entre a posição no espaço social ocupada pelo indivíduo e o quantum de capital de que este dispõe, de modo a gerar uma internalização de disposições e práticas sociais que acaba por constituir uma *matriz de percepções*, de apreciações e de ações. Por conseguinte, emerge daí a noção de *estratégia*, que é a ação resultante de um *habitus* determinado, cujo propósito é a manutenção, reprodução ou melhoria da posição de um agente dentro de um campo determinado. Poder-se-ia dizer que uma dessas estratégias seria a mobilidade pendular possibilitada não apenas pela integração física dos espaços metropolitanos, mas também pela integração social e econômica permitida por uma aglomeração desta natureza.

Acredita-se, portanto, que essas proposições permitirão apreender algumas das dimensões da mobilidade pendular enquanto fenômeno social. Particularmente aquelas ligadas aos processos de mobilidade social (tanto ascendente quanto descendente), ligados às formas de vulnerabilidade social bem como às diversas *estratégias* de superação de vulnerabilidades.

A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS E SUA EXPANSÃO URBANA

A Região Metropolitana de Campinas (RMC) formada por 19 municípios abriga aproximadamente 2.2 milhões de habitantes, constituindo-se, sem dúvida, em uma das regiões mais importantes do Brasil, não somente por causa da sua produção econômica mas também pela sua relevância na produção tecnológica brasileira. Como mostrado em outro estudo (Cunha *et al*, 2006), sob o ponto de vista demográfico, a criação e expansão da RMC revela similaridades com o que se estabeleceu em outras metrópoles do país. Sua expansão deve-se, por um lado, ao elevado crescimento populacional do município sede (Campinas) a partir dos anos 60 de depois, das áreas periféricas da região, muito embora existam claras indicações que outros processos também concorreram para este processo, como o crescimento dos subúrbios² e outras formas de assentamentos no interior do município de Campinas, como as ocupações que, nos dias atuais passam de uma centena.

² Este e outros termos tem sido usados para representar diferentes fenômenos. Embora este fato seja importante sob o ponto de vista conceitual, neste momento não iremos discutir a questão da suburbanização. Sem dúvida este tema será um ponto de reflexão em trabalhos futuros.

Principalmente a partir da década de 1970, Campinas recebeu grandes investimentos governamentais do estado de São Paulo, se tornando um dos maiores eixos de expansão industrial no interior do estado. Como resultado desse estímulo para a desconcentração da produção industrial desde a Região Metropolitana de São Paulo em direção ao interior do estado, registrou-se tanto no município sede, quanto em boa parte da região um rápido crescimento populacional (Tabela 1).

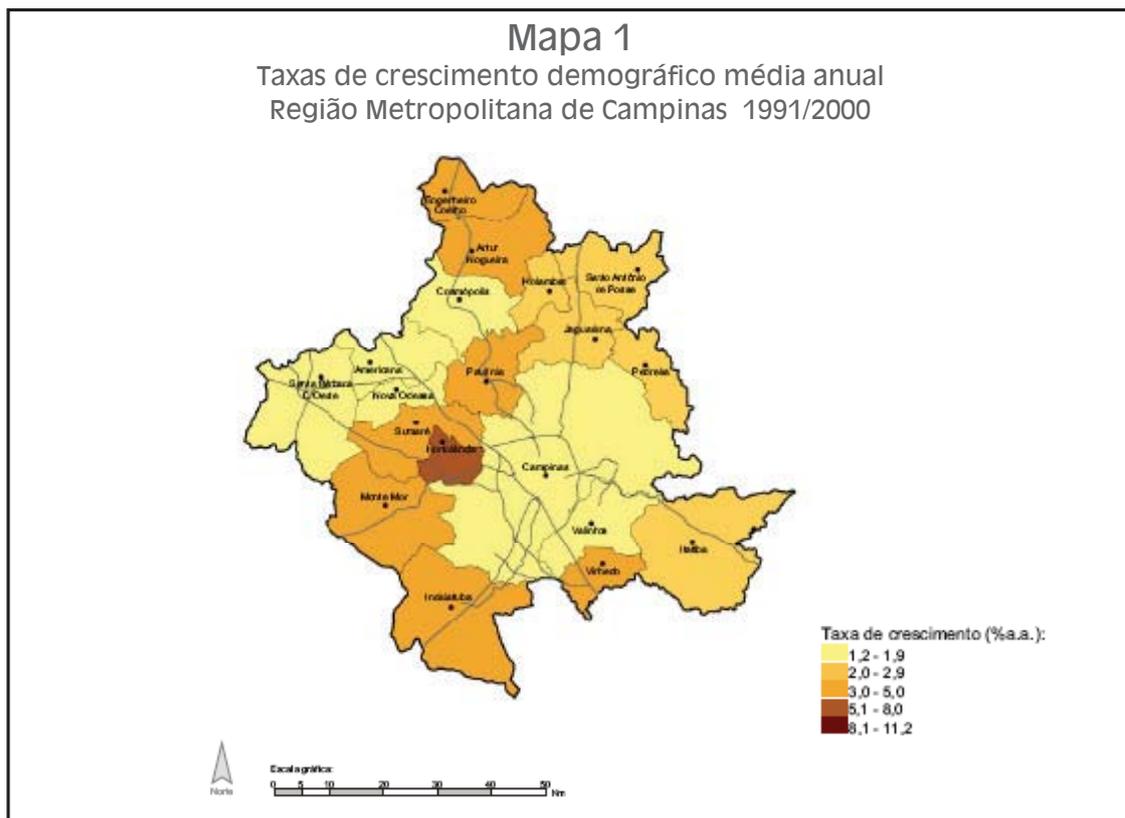
1970/2000	1970-1980	1980-1991	1991-2000
Brasil	2,48	1,93	1,63
Estado de São Paulo	3,49	2,13	1,78
Região Metropolitana de Campinas	6,49	2,51	2,54
Município de Campinas	5,86	2,24	1,5
Outros município de Campinas	7,22	4,74	3,34

Fonte: FIBGE, censos Demográficos de 1970 a 2000

Os anos 80 já registram um movimento da população desde o município de Campinas em direção aos seus municípios vizinhos, fato que resultou em uma transformação e crescimento demográfico importante de algumas destas áreas (Mapa 1). No entanto, outros municípios, mesmo integrados na região metropolitana, são menos dependentes da dinâmica da cidade sede, apresentando uma elevada capacidade de retenção da sua mão-de-obra e, portanto, também exercendo uma atração significativa para os fluxos migratórios. Enquadrar-se-iam neste perfil, por exemplo, os municípios de Paulínia, um grande pólo petroquímico, e Americana, notável pela sua indústria têxtil.

Este é um dos aspectos que marcam a formação da Região Metropolitana de Campinas e, de alguma maneira, dão a ela uma característica peculiar. Nesse sentido dois elementos devem ser destacados: primeiro, o fato da industrialização destes municípios, em muitos sentidos favorecida pela existência de uma importante rodovia que articula a região, ter-lhes propiciado desenvolver uma dinâmica própria, mesmo que sincronizada com o município de Campinas; segundo que, em alguns casos, esses municípios acabaram criando suas próprias periferias. Especialmente no caso já mencionado de Americana, pode-se dizer que, assim como ocorre em outras regiões metropolitanas do país, o município configura-se como um sub-polo apresentando sua própria periferia representada pelos municípios de Nova Odessa e Santa Bárbara d'Oeste.

De maneira geral pode-se dizer que a expansão da região, em boa medida tem seguido as mais importantes rodovias da região, em especial a rodovia Anhanguera ao longo da qual se registrou não apenas a localização das atividades



produtivas, mas também da população. Assim é que a maior parte dos municípios mais populosos da região são cortados por esta rodovia. Enquanto a ocupação em três direções (oeste, sudoeste e norte) têm sido impulsionada pela oferta de áreas de moradia a custos relativamente menores, existe também uma elevada concentração em regiões mais atrativas para as pessoas com renda mais elevada no norte e sudeste. Nestas áreas percebe-se a emergência cada vez mais intensa de condomínios fechados, a existência de áreas de preservação ambiental e, até mesmo, um zona onde está sendo planejado a implementação de um complexo de alta tecnologia. Embora existam várias direções de expansão e concentração de população, a segregação residencial na região é mais claramente definida ao longo da Rodovia Anhanguera que corta a região no sentido noroeste/sudoeste (Cunha *et al*, 2006).

Do ponto de vista econômico, a RMC apresenta um aumento progressivo na participação industrial da produção no estado de São Paulo. Em 2004, a produção da região metropolitana foi responsável por 7.4% do PIB (Produto Interno Bruto) do estado. Na verdade, 7.8% do valor adicionado da produção do estado de São Paulo é gerada pelas atividades da região.

Embora a atividade agrícola seja importante na região e existam diferenças entre os municípios, particularmente aqueles mais distantes do centro metropolitano, a economia da RMC é predominantemente urbana, principalmente de caráter industrial, para o que contribui sua posição estratégica e sua excepcional estrutura de transporte. Esses elementos, analisados de forma conjunta com a

existência de várias universidades justificam a elevada atração de investimento em vários setores produtivos, principalmente aqueles do complexo tecnológico. Nesse último caso, é interessante notar que, visivelmente a localização das atividades de alta tecnologia não tem sido totalmente aleatória, uma vez que estas tendem a se concentrar mais predominantemente na porção nordeste da região (Figura 1),

EVOLUÇÃO RECENTE DOS DESLOCAMENTOS PENDULARES NA RMC

Entre o Censo de 1980 e o de 2000, ou seja, em 20 anos, houve um crescimento da ordem de 160% no volume de deslocamentos pendulares³ na Região Metropolitana de Campinas. Tal incremento, embora em ritmo mais moderado continuou a observar-se nos anos 2000, uma vez que os dados de pesquisa domiciliar de 2007 mostram que este ficou em torno de de 10% no período 2000/07.

Esse fato está diretamente ligado ao processo de metropolização que transcorreu de forma mais visível durante esse período, configurando um padrão de trocas populacionais com base nas especificidades dos municípios em termos de empregos, moradia e serviços especializados. A Tabela 2 traz um panorama detalhado da evolução dos deslocamentos pendulares a partir dos municípios da RMC no período 1980-2000. Como se pode notar, o maior crescimento se deu nas trocas internas à RMC que passaram de 76% dos deslocamentos em 1980 para 79% dos deslocamentos em 2000. Os deslocamentos para os demais municípios do Estado de São Paulo aumentaram em volume durante o período, mas perderam participação relativa, caindo de 22% dos deslocamentos em 1980 para cerca de 20% em 2000. Analogamente, os deslocamentos pendulares para outras localidades fora do estado de São Paulo tiveram um aumento em números absolutos, mas também perderam participação relativa, limitando-se a 1% do total de deslocamentos. Esse mesmo padrão se repete e é até mesmo acentuado nos pelos dados mais recentes mostrando que, em 2007, quase 91% da mobilidade pendular se concentrava dentro da própria Região Metropolitana.

No que diz respeito ao tamanho dos fluxos, há grandes diferenças dentro da RMC, desde municípios aonde predominam os fluxos de pequena intensidade, até municípios aonde o deslocamento pendular movimentava volumes da ordem de 25 mil pessoas. Em 2000, os municípios que mais enviavam população para trabalhar/estudar em outros municípios da RMC, eram Sumaré, com 32.311 pessoas, Hortolândia, com 30.487 pessoas, Santa Bárbara d'Oeste, com 21.889 pessoas e Campinas, que enviava 16.820 pessoas.

³ Considera-se neste estudo como deslocamentos pendulares aqueles movimento de caráter diário ou freqüente realizado por um indivíduo em razão de trabalho ou estudo. Baseada no dados censitários esta informação foi coletada a partir de pergunta sobre o município de trabalho ou estudo do indivíduo. Assim sendo, fica claro que, a partir da informação censitária, não é possível distinguir a motivação do movimento pendular.

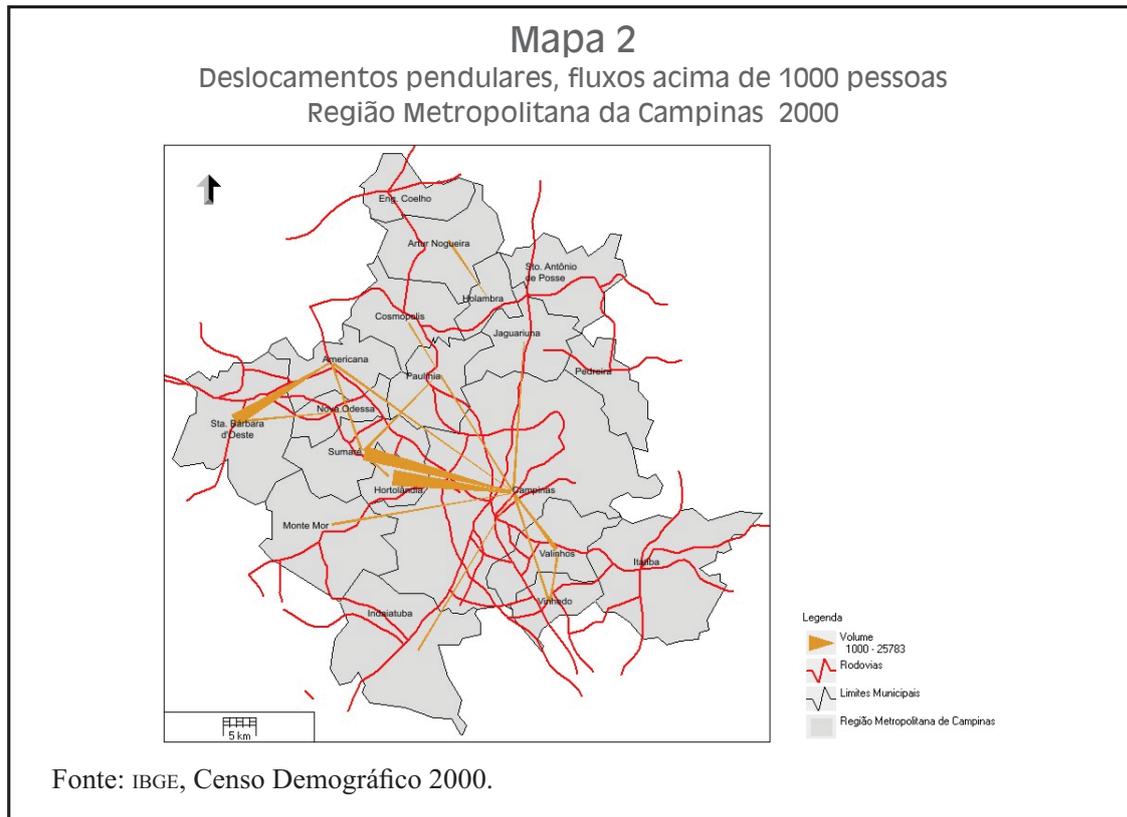
Tabela 2
Deslocamentos pendulares segundo grandes destinos
Região Metropolitana de Campinas 1980 e 2000

Município de Residência	RMC		SP		Outros		Total	
	1980	2000	1980	2000	1980	2000	1980	2000
Americana	3,617	7,804	2,040	3,181	69	221	5,726	11,206
Artur Nogueira	446	2,697	298	401	7	42	751	3,140
Campinas	11,84	16,820	6,270	13,06	738	1,04	18,85	30,915
Cosmópolis	2,910	3,783	172	633	35	57	3,117	4,473
Eng. Coelho	-	145	-	268	-	26	-	439
Holambra	-	217	-	64	-	13	-	294
Hortolândia	-	30,487	-	1,663	-	164	-	32,314
Indaiatuba	2,058	3,119	821	3,046	27	93	2,906	6,258
Itatiba	296	749	685	1,924	58	42	1,039	2,715
Jaguariuna	535	1,168	163	402	12	40	710	1,610
Monte Mor	955	3,192	213	353	26	22	1,194	3,567
Nova Odessa	2,589	4,741	204	535	24	55	2,817	5,331
Paulínia	632	2,627	83	426	27	84	742	3,137
Pedreira	437	781	447	421	20	0	904	1,202
Santa Bárbara d'Oeste	9,549	21,889	1,571	2,977	57	127	11,18	24,993
Santo Antonio de Posse	532	967	331	336	11	6	874	1,309
Sumaré	13,29	32,311	1,076	2,052	72	176	14,43	34,539
Valinhos	2,781	7,647	502	1,697	37	50	3,32	9,394
Vinhedo	736	2,410	341	2,151	9	19	1,086	4,580

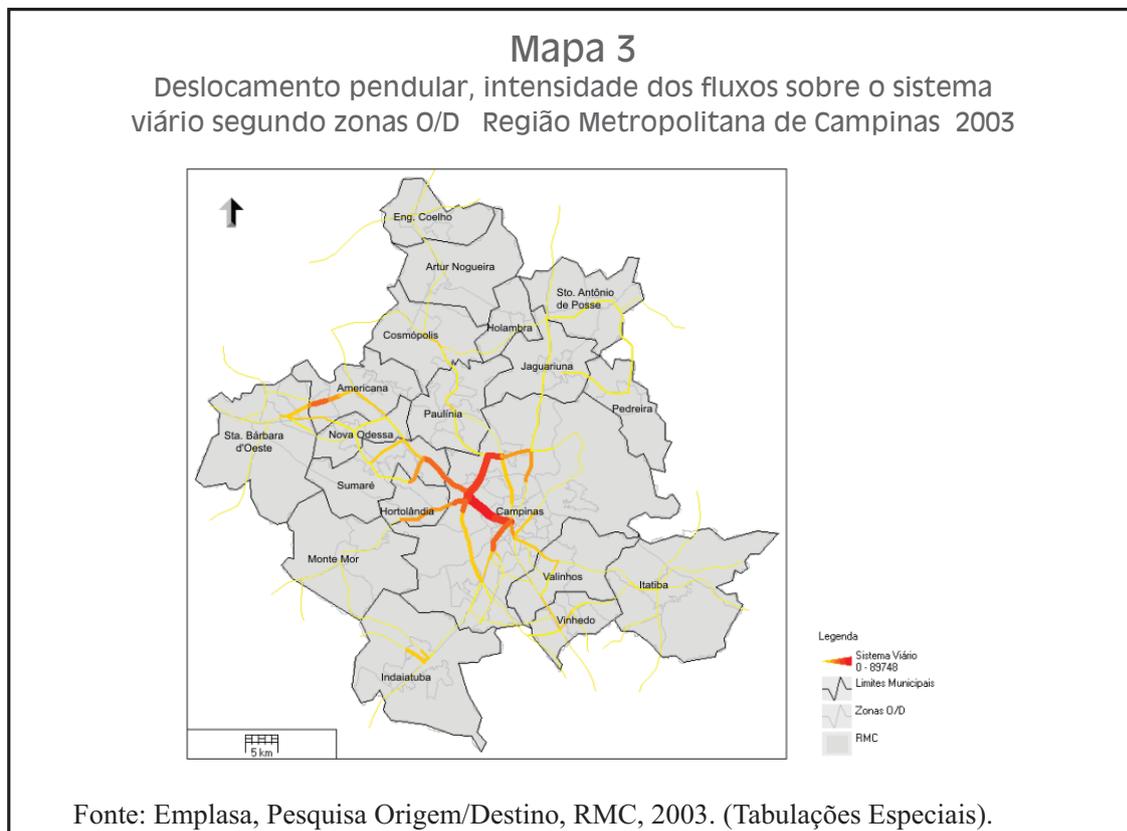
Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1980 e 2000. (Tabulações Especiais).

Considerando os fluxos de até 1000 pessoas para os municípios da RMC, pode-se constatar que estes envolvem um grande número de interações entre municípios metropolitanos, fato que dificulta a sua representação cartográfica. Deve-se considerar, no entanto, que não obstante esse grande número de interações, o maior volume de deslocamentos concentra-se em poucos fluxos, como fica demonstrado no Mapa 2. Nele estão representados apenas os fluxos que respondem por cerca de 75% de todos os deslocamentos pendulares que, como se pode notar, estão concentrados nos fluxos com destino em Campinas, o principal pólo da região metropolitana e, em menor escala, em Americana, que certamente se configura como um sub-pólo regional.

Do mesmo mapa se deduz que os municípios responsáveis por esses fluxos numericamente mais importantes foram Santa Bárbara d'Oeste, que se poderia caracterizar como uma periferia de Americana e Sumaré e Hortolândia que mantêm uma movimentação intensa com Campinas. Vale notar ainda que todos estes dois últimos municípios encontram-se no eixo das rodovias Anhanguera e dos Bandeirantes, e estão em franco processo de conurbação com o respectivo município pólo. No caso do município de Santa Bárbara d'Oeste, a ligação com Americana é feita principalmente através da rodovia Luís de Queiroz e ambos os municípios já se encontram bastante conurbados.



A partir de outra fonte de dados, a pesquisa Origem/Destino⁴ realizada em 2003 na região, fica muito claro o impacto desses fluxos diários de pessoas no sistema viário da região (Mapa 3).



Nos Mapas 2 e 3 fica claro o papel preponderante dos municípios-pólos Campinas e Americana, as áreas economicamente mais dinâmicas dentro da RMC e que dispõem de um grande parque industrial e comercial, capaz de fornecer serviços especializados. Deve-se destacar também a presença de uma infra-estrutura educacional, de pesquisa e hospitalar (especialmente no caso de Campinas), que também constitui um fator de atração populacional.

Outra questão bastante relevante no que diz respeito aos deslocamentos pendulares é o tempo gasto durante esse movimento, na medida em que, juntamente com a disponibilidade de meios de transporte e o montante gasto nesta viagem, configurariam importantes indicadores das conseqüências deste tipo de movimento sobre a qualidade de vida do indivíduo, em particular aqueles de mais baixa renda e moradores das periferias mais distantes. Claro está que, dependendo das condições do deslocamento, a importância da proximidade geográfica entre local de moradia e local de trabalho acaba sendo relativa.

A Tabela 3 exhibe a duração das viagens segundo o município de residência das pessoas que realizam deslocamento pendular.

Município de Residência	Até 15 min.	15 a 30 min.	30 a 45 min.	45 a 60 min.	1h ou mais	Total
Americana	25,6	40,6	19,1	9,2	5,5	100%
Artur Nogueira	5,1	30,8	25,6	33,3	5,1	100%
Campinas	9,0	29,2	17,3	21,6	22,9	100%
Cosmopolis	10,0	52,0	20,0	10,0	8,0	100%
Eng. Coelho	15,0	45,0	9,9	24,9	5,1	100%
Holambra	35,3	35,3	11,8	17,6	0,0	100%
Hortolandia	6,1	20,6	23,9	22,4	27,0	100%
Indaiatuba	14,2	28,2	24,2	9,6	23,8	100%
Itatiba	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	100%
Jaguariuna	0,0	37,5	25,0	37,5	0,0	100%
Monte Mor	3,7	22,0	16,9	28,3	29,2	100%
Nova Odessa	34,0	34,0	6,4	17,0	8,5	100%
Paulinia	15,7	43,5	12,2	28,6	0,0	100%
Pedreira	0,0	0,0	20,0	20,0	59,9	100%
Santa Barbara d'Oeste	16,4	42,5	22,9	10,7	7,4	100%
Santo Antonio de Posse	31,6	47,4	0,0	21,0	0,0	100%
Sumaré	9,8	22,6	14,7	29,5	23,4	100%
Valinhos	6,3	43,7	10,9	20,3	18,8	100%
Vinhedo	9,5	44,5	14,0	22,4	9,5	100%

Fonte: Emplasa, Pesquisa Origem/Destino, RMC, 2003. (Tabulações Especiais)

⁴ Trata-se de uma pesquisa que busca conhecer vários aspectos da mobilidade diária da população (motivos, meios, direções etc) para fins do planejamento do sistema de transportes metropolitano. Em termos de representatividade espacial a sua unidade de coleta, as chamadas “zonas O/D” permitem uma visão mais detalhada e “intra-municipal” dos deslocamentos diários realizado pelas pessoas.

Nota-se, em linhas gerais, que a viagem dura até 45 minutos para a maior parte dessa população (cerca de 60%). Contudo, também percebe-se importantes diferenças na duração da viagem quando são observados os municípios de residência. No caso daqueles de onde partem os maiores fluxos, com destino em Campinas, ou seja, Hortolândia e Sumaré, há uma proporção elevada de pessoas (quase 50%) cujo deslocamento demanda mais de 45 minutos, o que leva a crer, se considerarmos que o mesmo tempo é gasto na viagem de retorno ao município de moradia, o tempo de deslocamento total possui um impacto significativo no tempo livre dessas pessoas. Com relação ao município de Santa Bárbara d'Oeste, a proporção de pessoas que gasta mais de 45 minutos se deslocando é bem menor, dada a proximidade com o município de Americana, que é para onde se destina majoritariamente o fluxo pendular.

Considerando-se a relação do tempo de deslocamento com a renda familiar dessas pessoas, chegou-se a Tabela 4, também obtida a partir da Pesquisa O/D.

Duração	Faixa de Renda (Salários Mínimos)					
	Sem Rendimiento	1 SM	1 a 3 SM	3 a 5 SM	5 a 10 SM	Mais de 10 SM
ate 15	0,0	0,0	8,5	11,1	11,4	16,1
15 a 30	0,0	37,1	25,5	29,0	31,4	39,4
30 a 45	0,0	16,9	20,3	19,2	17,6	18,5
45 a 60	0,0	27,3	22,3	23,1	20,3	13,1
mais de 1h	0,0	18,7	23,4	17,5	19,2	12,8
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Emplasa, Pesquisa Origem/Destino, RMC, 2003. (Tabulações Especiais)

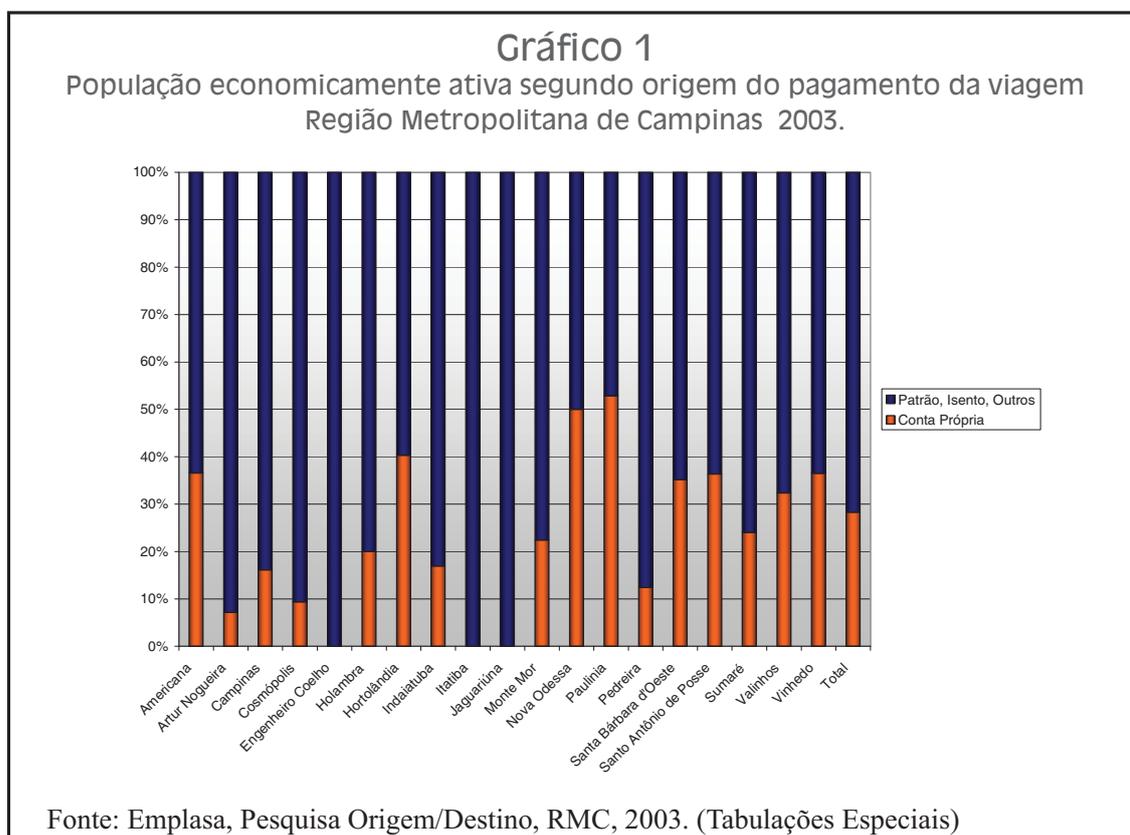
Os dados da tabela sugerem, portanto, que os deslocamentos de maior tempo de duração são, em geral, mais freqüentes entre as pessoas de mais baixa renda. De fato, é nítida a diferença entre os percentuais daqueles cujas viagens duram mais de 1 hora entre os mais pobres e mais ricos. Além disso, os dados dão conta de que as maiores proporções de pessoas cujo deslocamento é mais curto encontram-se preponderantemente nas categorias de renda acima dos 5 salários mínimos⁵.

⁵ A pesquisa domiciliar de 2007 mostra que nas áreas da RMC que concentram a população mais vulnerável e, portanto, dos estratos socioeconômicos mais baixos, o percentual de pessoas cuja duração do deslocamento é inferior a 30 minutos é de apenas 20%, contra 31% do estrato imediatamente superior e 51% do estrato mais rico da população.

No entanto, vale notar uma alta incidência (37%) de pessoas que percebem menos de 1 SM com deslocamento entre 15 a 30 minutos o que se pode supor representar, por um lado, indivíduos que residem em ocupações ou favelas que podem se formar justamente em função de uma escolha de localização mais adequada e, por outro lado, aqueles que em função de sua qualificação ou outras dificuldades de acesso ao mercado de trabalho acabam por inserir-se produtivamente de forma mais precária no próprio bairro ou arredores.

Outro fator importante no caso do deslocamento pendular e que possui um impacto significativo na renda das pessoas que realizam esse movimento é o custo gerado pelo deslocamento, ou seja, o preço pago pela passagem (no caso de transporte coletivo) ou pelo combustível (e também pelos pedágios), no caso do transporte individual. Essa questão pode ser avaliada uma vez mais com base nos dados da pesquisa O/D de 2003.

Como se nota pelo Gráfico 1, para o total das pessoas que realiza deslocamento pendular, a viagem é paga em sua maioria (cerca de 70%) pelo empregador. No entanto, são evidentes as grandes variações quanto aos municípios de origem dos deslocamentos, o que certamente acarreta impactos diferenciados nas rendas dessas pessoas. Em Hortolândia, por exemplo, cerca de 60% das viagens são pagas pelo empregador. Já em Sumaré e Santa Bárbara d'Oeste, essas proporções são ainda maiores, da ordem de 76% e 64%, respectivamente. Ou seja, fica claro que nesses municípios existe uma grande dependência entre o deslocamento e o financiamento por terceiros do mesmo.



Todos esses fatores acabam por influir no comportamento de parte da população economicamente ativa que se desloca em busca de oportunidades de trabalho lugares distintos de sua residência, seja pela falta de empregos nestes lugares, seja pela existência de alternativas mais atraentes ou, o que talvez seja mais provável, pelo descompasso espacial da oferta e demanda para determinados tipo de ocupações ou qualificações.

Na verdade, ao contrário do que se poderia esperar em uma área metropolitana caracterizada pela fluidez das fronteiras e dispersão de sua população, na RM de Campinas, a fenômeno alcança apenas uma pequena parcela da população em particular a economicamente ativa⁶. Como se percebe pela Tabela 5, menos de 13% da PEA metropolitana realizava, em 2000, este tipo de movimento, situação que não se modifica muito em 2007 quando, segundo pesquisa domiciliar já mencionada, não mais que 15% destas pessoas se movimentavam na região por motivos de trabalho.

No entanto, esse baixo percentual reflete, em grande medida, o fato de que a sede regional, ou seja o município de Campinas, detém boa parte da PEA e dos empregos gerados na região. Além disso, deve-se levar em conta que essa situação sofre significativas mudanças quando se observa o comportamento do fenômeno para determinados municípios, particularmente aqueles que tendem a abrigar a população de mais baixa renda.

Desta forma, se observa que em municípios como Hortolândia, quase 40% da PEA realizava, em 2000, este tipo de deslocamento. Da mesma forma Sumaré, com 30,7% e Santa Bárbara d'Oeste, com 23,3%, apresentam-se como áreas onde o fenômeno mostra-se bem mais significativo. Vale dizer que são justamente estes três municípios os que melhor espelham a figura das áreas dormitórios na região, não obstante, suas condições venhna gradativamente perdendo essas condições em função do crescimento de seus setores produtivos particularmente o industrial e de tecnologia. De qualquer forma, estes três municípios historicamente se configuram a partir de uma relação muito forte com dois dos principais pólos da região, Campinas e Americana, esta última destacada por ser um dos mais importantes centros têxteis do país.

Estes dados, portanto, mostram não apenas a relevância da mobilidade pendular para a RMC, como demonstra o significativo grau de interdependência de muitos de seus municípios. Como será mostrado, esta relação é fruto, em certa medida, da própria desconcentração demográfica que nem sempre é acompanhada pela desconcentração da atividade econômica com efeitos nem sempre positivos sobre a população, particularmente aquela de mais baixa renda.

⁶ Como já apontado na nota anterior, o dado censitário não permite distingui o motivo do deslocamento pendular, no entanto, ao selecionar apenas a PEA busca-se uma aproximação do que seriam os movimentos realizados em função de trabalho.

Tabela 5
População Economicamente Ativa segundo local de trabalho/estudo
Região Metropolitana de Campinas 2000.

Município de Residência	Local de Trabalho/Estudo				Total
	No município	RMC	SP	Outros	
Americana	74,216	7,173	2,508	227	84,124
	88,20%	8,5%	3,0%	0,3%	100%
Artur Nogueira	12,237	2,519	298	38	15,092
	81,1%	16,7%	2,0%	0,3%	100%
Campinas	411,077	15,043	10,287	950	437,357
	94,0%	3,4%	2,4%	0,2%	100%
Cosmópolis	13,098	3,548	518	57	17,221
	76,1%	20,6%	3,0%	0,3%	100%
Eng. Coelho	4,290	130	213	25	4,658
	92,1%	2,8	4,6	0,5	100%
Holambra	3,704	180	43	0	3,927
	94,3%	4,6%	1,1%	0,0%	100%
Hortolandia	32,240	28,479	1,422	149	62,290
	51,8%	45,7%	2,3%	0,2%	100%
Indaiatuba	60,961	2,799	2,742	149	66,651
	91,5%	4,2%	4,1%	0,2%	100%
Itatiba	35,989	569	1,686	43	38,287
	94,0%	1,5%	4,4%	0,1%	100%
Jaquariuna	11,941	1,031	366	19	13,357
	89,4%	7,7%	2,7%	0,1%	100%
Monte Mor	11,682	3,156	270	21	15,129
	77,2%	20,9%	1,8%	0,1%	100%
Nova Odessa	13,655	4,107	477	31	18,270
	74,7%	22,5%	2,6%	0,2%	100%
Paulinia	21,109	2,304	298	67	23,778
	88,8%	9,7%	1,3%	0,3%	100%
Pedreira	16,113	693	394	0	17,200
	93,7%	4,0%	2,3%	0,0%	100%
Santa Barbara d'Oeste	52,464	19,501	2,650	103	74,718
	70,2%	26,1%	3,5%	0,1%	100%
Santo Antonio de Posse	6,948	828	286	6	8,068
	86,1%	10,3%	3,5%	0,1%	100%
Sumaré	51,638	30,183	1,868	174	83,9%
	61,6%	36,0%	2,2%	0,2%	100%
Valinhos	31,564	6,440	1,569	50	39,623
	79,7%	16,3%	4,0%	0,1%	100%
Vinhedo	19,290	1,641	1,918	27	22,876
	84,3%	7,2%	8,4%	0,1%	100%
Total	884,216	130,324	29,813	2,136	1,046,489
	84,5%	12,5%	2,8%	0,2%	100%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. (Tabulações Especiais).

Mobilidade pendular e migração intrametropolitana: fenômenos associados

Se é verdade que, no caso da RMC, não se pode afirmar que a mobilidade pendular seja uma consequência direta e imediata dos deslocamentos daqueles que mudam de município dentro da região, tampouco se pode deixar de considerar a importância de deste último sobre a intensificação do primeiro.

Na verdade, como já foi mostrado em outros estudos (Cunha et. al. 2006), a migração para a RMC possui um caráter diferenciado na medida em que sua periferia tem o seu crescimento influenciado fortemente pela migração

que provém de fora da RM. Sendo assim, parte da mobilidade pendular gerada pelos diferenciais existentes entre os municípios, principalmente em termos de mercado de trabalho, certamente é devida ao deslocamento diário também destes indivíduos.

No entanto, analisando mais detidamente apenas os migrantes intrametropolitanos⁷ pode-se perceber não apenas que estes realizam mais intensamente este tipo de mobilidade diária, como também parecem ter uma tendência a manter seus vínculos com os lugares de residência anterior, ao menos no que diz respeito ao desenvolvimento de suas atividades de trabalho ou estudo.

Como mostra a Tabela 6, a proporção da PEA migrante intrametropolitana que realiza mobilidade pendular tende a ser maior que a PEA como um todo (ver também Tabela 3). Assim, enquanto em municípios que se destacam também por suas características de áreas dormitório como Hortolândia, 38% de sua PEA realiza suas atividades fora dessa área, quando computados apenas aqueles economicamente ativos que ao mesmo tempo foram, em algum momento, migrantes intrametropolitanos este percentual passa sobre 48,8%. O mesmo pode ser dito com relação a Sumaré onde, em 2000, mais de 50% dos migrantes intrametropolitanos faziam movimento pendular. Também chama a atenção o caso de Valinhos, área que vem se especializando em condomínios fechados e que abriga, portanto, uma população de mais alta renda; nesse caso, mais de 48% daqueles que migraram de outro município da região deslocam-se rotineiramente para outras cidades.

Na verdade, isso mostra, mais uma vez, que o deslocamento pendular não está associado necessariamente à condição social do indivíduo, mas sim às relações que os municípios e seus habitantes (sejam eles bem ou mal colocado na escala social) possuem com a região e, em especial, com os seu pólo (ou sub-pólo) econômico, cultural, político etc.

As relações metropolitanas reveladas pela intensidade da mobilidade pendular, particularmente nos municípios mais marcadamente dormitórios, também se apresentam quando se avalia este fenômeno em termos do município

⁷ É importante nesse ponto explicitar as definições utilizadas para a caracterização dos migrantes nesse estudo. Tendo em vista que a informação em nível municipal sobre migração é coletada, no Censo 2000, a partir da pergunta sobre o município de residência cinco anos antes do recenseamento, não resta alternativa que definir o migrante como “aquela pessoa que, em 1995, morava em um município distinto daquele onde foi entrevistado”. Desta forma, dependendo da localização do município poder-se-ia classificá-lo como “intrametropolitano” (residência em 1995 na própria RMC), intra-estadual (residência em outra área do Estado de São Paulo) e interestadual, no caso em que o indivíduo vivesse, em 1995, fora do Estado de São Paulo. Embora se saiba que este tipo de informação subestima a mobilidade intrametropolitana, ao não contabilizar indivíduos que, dentro do período de cinco anos, realizaram um movimento deste tipo, e limite o alcance temporal da migração, pode-se considerar que ela é capaz de mostrar as principais tendências do fenômeno em questão.

de residência anterior dos migrantes. De fato, percebe-se que, na RMC, uma proporção significativa dos migrantes intrametropolitanos (cerca de 30%) continua exercendo suas atividades nas áreas onde residiam. No entanto, novamente no caso de alguns municípios caracteristicamente dormitórios como Hortolândia, Sumaré, Santa Bárbara d'Oeste e Valinhos⁸, este percentual chega a quase metade deste migrantes, fato que apenas corrobora o fato de que, em boa medida, a mudança dentro da RMC dá-se mais por questões habitacionais.

Tabela 6
Migração Intrametropolitana, PEA migrante intrametropolitana e proporção da PEA migrante intrametropolitana que realiza deslocamento pendular.
Região Metropolitana de Campinas 2000.

Município de residência actual	Volumen de Migração Intermetropolitana		Volumen de PEA migrante intrametropolitana com mobilidade pendular	Migrantes intrametropolitanos que trabalhavam ou estudavam		
	Total	PEA		Fora do município de residência actual	No município de residência 5 anos antes	Em campinas e lá morava 5 anos antes
Americana	4,923	3,440	648	18,8%	12,7%	2,4%
Artur Nogueira	2,011	1,204	453	37,6%	27,3%	5,5%
Campinas	8,286	5,240	760	14,5%	11,8%	0,0%
Cosmopolis	719	462	161	34,8%	25,3%	8,2%
Eng. Coelho	275	150	8	5,3%	5,3%	0,0%
Holambra	404	259	62	23,9%	22,4%	6,6%
Hortolandia	11,974	8,214	4,007	48,8%	37,6%	32,3%
Indaiatuba	2,116	1,475	213	14,4%	13,2%	13,1%
Itatiba	602	375	44	11,7%	13,6%	6,1%
Jaguariuna	993	680	148	21,8%	19,9%	12,1%
Monte Mor	1,627	1,049	372	35,5%	23,1%	19,9%
Nova Odessa	2,429	1,536	621	40,4%	26,6%	2,1%
Paulinia	2,074	1,312	511	38,9%	35,1%	29,4%
Pedreira	450	302	64	21,2%	20,9%	16,9%
Santa Barbara d'Oeste	4,274	2,865	1,411	49,2%	44,9%	0,0%
Santo Antonio de Posse	338	197	52	26,4%	22,3%	6,6%
Sumaré	9,089	6,118	3,083	50,4%	41,2%	31,8%
Valinhos	3,878	2,420	1,104	45,6%	48,1%	31,0%
Vinhedo	1,174	720	137	19,0%	19,6%	8,6%
Total	57,637	38,018	13,859	36,5%	29,9%	17,4%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. (Tabulações Especiais)

⁸ Apesar de localizado na porção mais “nobre” e ter um perfil populacional de população de maior poder aquisitivo, não deixa de apresentar características de uma área dormitório, muito em função de sua “especialização” em condomínios fechados. Para maiores detalhes sobre o caso de Valinhos ver Miglioranza, 2005.

AS PARTICULARIDADES DA MOBILIDADE PENDULAR NA RMC

Como já se assinalou, a informação sobre o movimento pendular no Censo Demográfico de 2000 não permite distinguir entre as motivações do deslocamento. No entanto, considerando a proporção da PEA dos municípios que o deslocamento pendular atinge, os resultados de outros estudos (Antico, 2003 e Cunha, 1994) e os dados outros pesquisas como a O/D de 2003 e, principalmente a realizada em 2007, pode-se dizer, para a RMC, parcela importante dos deslocamentos diários, se dá por motivos de trabalho ou busca de alguma atividade econômica. De fato, segundo dados dessa última pesquisa domiciliar, ao se considerar conjuntamente os indivíduos que se movem por motivos de trabalho ou estudo (cerca de 200 mil pessoas), percebe-se que o primeiro motivo responde por mais de 81% destes movimentos⁹.

Desta forma, ao se investigar mais de perto as características de PEA que realiza mobilidade pendular estar-se-ia, de alguma maneira, não apenas “depurando” a informação censitária para um tipo específico de mobilidade, mas também voltando os olhos para o que talvez seja o fenômeno que melhor espelharia a integração metropolitana: a mobilidade da força de trabalho.

Parece, portanto, importante comparar, ainda que de maneira sucinta, a PEA que realiza deslocamento pendular com aquela que não o realiza para se tentar desta análise obter indicações das causas e conseqüências do fenômeno em questão. Essa comparação pode ser reveladora em termos de vantagens ou desvantagens que o deslocamento pendular pode propiciar à população que o realiza. Desse modo, serão comparadas algumas características demográficas dessas duas populações, como também as relativas à renda, setor de atividade e nível educacional.

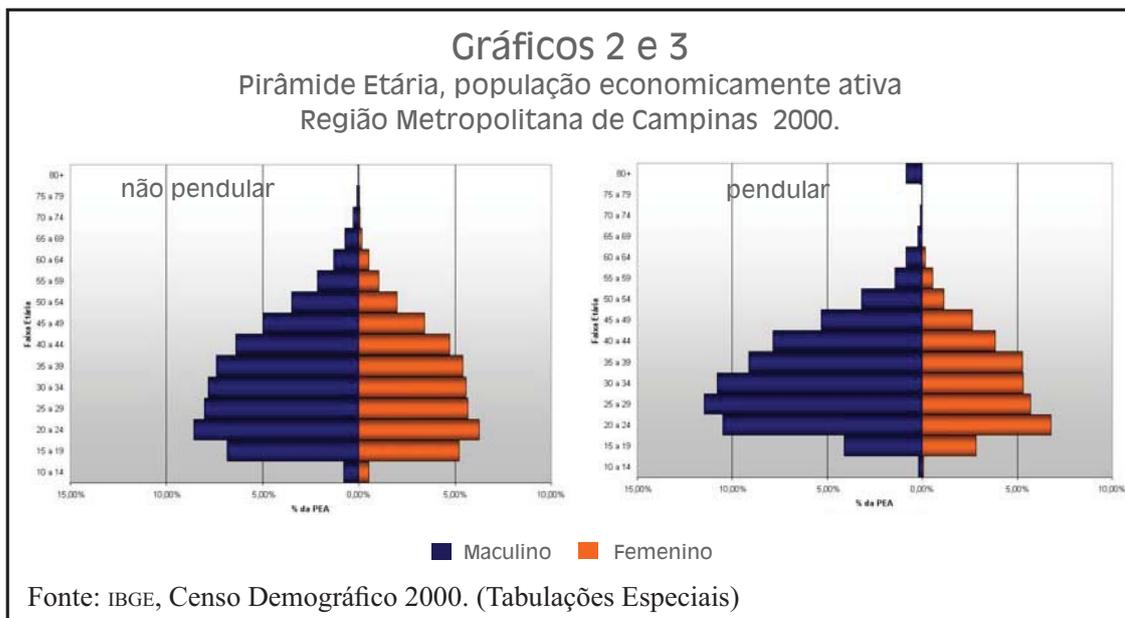
Os Gráficos 2 e 3, mostram a estrutura por sexo e idade das duas populações em questão.

Comparando-se as duas pirâmides, nota-se em primeiro lugar, que a PEA “não pendular” apresenta um maior equilíbrio entre os sexos, ao contrário da PEA pendular, que apresenta uma maior proporção de homens. Em termos etários, a PEA “pendular” é mais concentrada a partir da faixa dos 20 a 24 anos até a faixa dos 30 a 34, a partir da qual as proporções decaem paulatinamente.

Tal especificidade de PEA “pendular” sugere uma relação entre este tipo de mobilidade e o ciclo de vida do indivíduo. De fato, não obstante a maior “juventude” daquele que “circula” pela região possa revelar as necessidades (ou oportunidades) de mão-de-obra existentes para grupos específicos da população – ou seja, aquela em idade altamente produtiva –, por outro lado, faz supor que por se tratar de um momento inicial da vida laboral destas pessoas não haveria

⁹ A pesquisa domiciliar do projeto vulnerabilidade levante separadamente os movimentos motivados por trabalho e por estudo.

maiores entraves para a mobilidade e o enfrentamento dos ônus da maior distância ao trabalho. Observe-se que o grupo “15 a 19 anos” tem uma participação mais intensa na PEA “não pendular” o que parece ser coerente com a menor autonomia destes adolescentes ou, no mínimo, menor disponibilidade de deslocar-se na região em função da necessidade de conciliação da atividade produtiva com outras atividades, como o estudo, que, em geral, são desenvolvidas mais próximas da residência.



Nota-se, curiosamente, que entre as mulheres o grupo etário de maior concentração na PEA pendular é o 20-24 anos, fato que provavelmente exprime as disponibilidades de atividades para este sexo nesta faixa etária, como são os casos da indústria de confecção, o emprego doméstico etc..

De fato, como se pode observar na Tabela 7, para alguns municípios periféricos e claramente ligados à dinâmica de Campinas, a ocupação “serviços domésticos” atinge significativa participação entre as pessoas que realizam o movimento pendular, chegando a representar quase 15% do casos em Sumaré. Certamente se esta informação fosse desagregada por sexo, este percentual seria bem maior. Da mesma forma, percebe-se que outros municípios próximos e integrados a Americana, como se sabe, importante pólo têxtil, apresentam alto percentual de pessoas ligadas a esta atividade, como é o caso de Santa Bárbara D’Oeste e Nova Odessa onde cerca de 26% e 13% da PEA, respectivamente, encontravam-se nessa condição.

No que se refere ao rendimento bruto, observa-se que na PEA “não pendular”, a maior proporção de pessoas está concentrada na faixa de 1 a 3 salários mínimos, sendo que este percentual atinge mais de 45% na RMC como um todo (Tabela 8). No entanto há diferenciais significativos entre os municípios. Esses diferenciais estão ligados às diferentes estruturas de oportunidades desses

municípios, cujos reflexos rebatem diretamente na renda da população. Além disso, esses diferenciais são ainda mais intensos nos extremos da distribuição, ou seja, entre as pessoas sem rendimento e aquelas com renda superior a 10 salários mínimos.

Tabela 7

Volume da mobilidade pendular intrametropolitana e ocupações mais recorrentes Região Metropolitana de Campinas, municípios selecionados 2000

Municípios de residência na RMC selecionados	Deslocamentos Pendulares		Percentual das ocupações mais recorrente nos movimentos pendulares intrametropolitanos							
	Para municípios da RMC	Percentual no total dos movimentos	Serviços domésticos	Comércio atacado e intermediários	Construção	Serviços prestados principalmente	Transporte terrestre	Alojamento e alimentação	Fabricação de produtos têxteis	Educação
Sumaré	32,311	22,5%	14,3%	11,8%	10,8%	6,4%	6,2%	4,7%	3,3%	3,3%
Hortolândia	30,487	21,2%	12,8%	11,1%	10,5%	8,1%	5,7%	5,9%	0,7%	2,5%
S.B.D'Oeste	21,889	15,2%	7,5%	9,9%	5,6%	3,8%	5,3%	2,7%	26,1%	
Valinhos	7,647	5,3%	1,7%	12,2%	4,4%	8,4%	2,6%	2,3%	0,6%	7,9%
Nova Odessa	4,741	3,3%	5,0%	11,1%	5,0%	3,1%	7,2%	5,5%	12,5%	5,6%
Cosmópolis	3,783	2,6%	1,3%	20,5%	13,9%	4,9%	9,4%	2,4%	1,8%	1,2%
Monte Mor	3,192	2,2%	14,7%	10,2%	21,9%	6,7%	3,7%	3,1%	1,3%	1,3%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. (Tabulações Especiais)

Já no caso da PEA “pendular” nota-se pela Tabela 9 uma distribuição significativamente distinta daquela apresentada pela PEA “não pendular”..

Em linhas gerais, nota-se uma menor proporção de pessoas sem renda e com renda inferior a 1 salário mínimo. A faixa de 1 a 3 salários mínimos apresenta igualmente a maior proporção de pessoas, no entanto, um pouco mais concentrada que para os “não pendulares”. De mesma forma, a faixa entre 5 e 10 salários mínimos apresenta também uma maior proporção de pessoas. No caso da PEA “pendular”, os diferenciais de renda entre os municípios da RMC são ainda mais intensos, particularmente nas faixas de 1 a 3 e de mais de 10 salários mínimos.

O que os dados sugerem é que, independentemente da forma como se inserem no mercado de trabalho, a pendularidade parece ter efeito positivo sobre a situação da PEA regional na medida em que parece incrementar seus níveis de ganhos. No entanto, não se pode perder de vista que muitas das oportunidades que estes indivíduos dispõem somente estariam acessíveis via este tipo de deslocamento, ou seja, a movimento seria uma condição sine qua non para a inserção ou melhor colação produtiva, sendo talvez o caso mais exemplar dessa situação o emprego doméstico.

De fato, é muito provável que mulheres de baixa renda vivendo em municípios periféricos que tivessem acesso ao mercado de trabalho dos bairros mais abastados de outros municípios teriam maior possibilidade de aferir mais rendimento que aquelas que permanecessem em ocupações no próprio município.

Tabela 8

População economicamente ativa não pendular segundo faixas de renda (total de rendimentos brutos) Região Metropolitana de Campinas 2000

Município de residencia	PEA que trabalha no município						Total
	Sem rendimento	Menos de 1 SM	1 a 3 SM	3 a 5 SM	5 a 10 SM	Mais de 10 SM	
Americana	5,9%	6,0%	37,5%	20,4%	18,8%	11,4%	100%
Artur Nogueira	6,5%	10,0%	45,0%	19,1%	11,3%	8,1%	100%
Campinas	5,6%	4,8%	31,9%	19,3%	20,8%	17,6%	100%
Cosmopolis	9,2%	10,6%	40,0%	18,7%	15,6%	5,8%	100%
Eng. Coelho	2,4%	1,7%	55,9%	12,6%	9,8%	7,6%	100%
Holambra	4,5%	5,5%	54,8%	15,1%	10,9%	9,2%	100%
Hortolandia	11,8%	9,2%	39,3%	21,1%	13,3%	5,2%	100%
Indaiatuba	5,9%	7,5%	41,9%	20,4%	14,9%	9,4%	100%
Itatiba	5,3%	7,7%	43,7%	19,7%	16,1%	7,5%	100%
Jaguariuna	4,5%	7,0%	46,2%	22,1%	13,8%	6,4%	100%
Monte Mor	10,4%	11,1%	42,1%	16,6%	14,2%	5,7%	100%
Nova Odessa	8,2%	8,3%	42,4%	20,6%	13,3%	7,2%	100%
Paulinia	7,2%	8,1%	32,3%	22,8%	20,1%	9,6%	100%
Pedreira	3,0%	6,3%	52,8%	17,4%	14,4%	6,1%	100%
Santa Barbara d'Oeste	8,3%	8,1%	42,6%	19,6%	15,3%	6,0%	100%
Santo Antonio de Posse	5,0%	7,8%	53,8%	16,9%	11,3%	5,2%	100%
Sumaré	9,7%	9,7%	39,6%	19,5%	15,3%	6,2%	100%
Valinhos	5,3%	6,7%	39,3%	19,7%	17,5%	11,6%	100%
Vinhedo	4,5%	7,0%	36,6%	23,3%	18,6%	10,1%	100%
Total	6,3%	6,5%	36,8%	19,7%	18,1%	12,6%	100%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. (Tabulações Especiais).

No entanto, pode-se pensar que tal diferencial de salário permitido pela mobilidade pendular também poderia ter efeitos perversos na vida destas mulheres por suas implicações sobre outras dimensões não menos importantes de suas vidas, como a tempo de descanso, comprometido pelo tempo diário de deslocamento¹⁰, a intensificação da chamada “dupla jornadas”, o cuidado e educação dos filhos etc.

Na verdade, não se pode dizer que a melhor condição do trabalhador “pendular” reflita tão somente o seu melhor posicionamento no mercado de trabalho, na medida em que os “desempregados” ou “subempregados” (e, portanto, os de mais baixa o sem qualquer remuneração) poderiam ter menos motivos (e sequer recursos) para realizarem deslocamentos longos para buscarem algum tipo de ganho.

Tabela 9

População economicamente ativa pendular segundo faixas de renda
(total de rendimentos brutos) Região Metropolitana de Campinas 2000

Município de residencia	PEA que trabalha em outro municipio (RMC)						Total
	Sem rendimento	Menos de 1 SM	1 a 3 SM	3 a 5 SM	5 a 10 SM	Mais de 10 SM	
Americana	2,3%	1,7%	23,3%	21,8%	27,9%	23,0%	100%
Artur Nogueira	1,8%	2,9%	58,2%	19,2%	11,5%	6,4%	100%
Campinas	2,5%	0,7%	16,6%	17,9%	29,9%	32,4%	100%
Cosmopolis	1,0%	0,5%	22,3%	33,2%	33,1%	9,9%	100%
Eng. Coelho	0,0%	3,1%	34,4%	22,7%	23,4%	16,4%	100%
Holambra	0,0%	3,9%	32,2%	25,6%	14,4%	23,9%	100%
Hortolandia	1,8%	3,9%	45,7%	27,8%	17,6%	3,3%	100%
Indaiatuba	5,0%	0,9%	16,6%	18,3%	29,2%	30,0%	100%
Itatiba	7,4%	3,3%	15,1%	13,2%	32,6%	28,3%	100%
Jaguariuna	4,7%	0,0%	16,3%	31,0%	23,1%	25,0%	100%
Monte Mor	1,0%	4,3%	52,6%	24,9%	11,0%	6,1%	100%
Nova Odessa	3,6%	2,3%	31,1%	25,3%	25,2%	12,5%	100%
Paulinia	3,7%	0,9%	28,3%	25,2%	28,2%	13,6%	100%
Pedreira	1,3%	1,6%	22,4%	31,3%	29,2%	14,2%	100%
Santa Barbara d'Oeste	2,2%	3,2%	40,5%	29,2%	19,0%	5,9%	100%
Santo Antonio de Posse	4,5%	4,5%	40,6%	22,4%	15,7%	12,4%	100%
Sumaré	1,6%	3,2%	46,4%	26,0%	18,1%	4,8%	100%
Valinhos	2,7%	1,2%	18,5%	23,9%	26,9%	26,8%	100%
Vinhedo	5,4%	0,5%	13,7%	18,8%	27,1%	34,5%	100%
Total	2,2%	2,7%	36,5%	25,3%	21,5%	11,8%	100%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. (Tabulações Especiais).

Nesse sentido, também é interessante apresentar um dado sobre o tempo de residência dos indivíduos que pertencem à PEA e realizam movimento pendular. Como se nota na Tabela 10, é muito sugestivo o fato de que na RMC mais da metade destes indivíduos sejam aqueles que vivem há mais tempo em seus municípios. Além disso, chama ainda mais a atenção que, justamente naqueles municípios caracteristicamente dormitórios, como Sumaré, Hortolândia e Santa Bárbara d'Oeste a concentração de "pendulares" nas durações de residência mais longas é maior, sendo que, nas mais curtas ("menos de 2 anos") são os que apresentam a menor proporção deste indivíduos. Esse fato, sugere que para uma

¹⁰ Sabe-se por experiência própria que uma empregado doméstica que vive em Hortolândia gasta cerca de 4 horas de seu dia para ir e voltar para o trabalho.

melhor inserção produtiva na região, o indivíduo necessita de maior tempo de conhecimento do lugar e de suas oportunidades.

Pode-se dizer que isso seria ainda mais decisivo para pessoas de baixa qualificação já que, no outro extremo, por exemplo, aqueles trabalhadores mais qualificados muitas vezes migrariam para a região com propostas de trabalho cabendo-lhes talvez apenas a decisão de onde morar. Essa hipótese parece encontrar respaldo no fato de que nos municípios de melhor condição de vida e concentração de população de mais alta renda como Jaguariúna e Valinhos se constata as maiores proporções de indivíduos com movimento pendular com tempo de residência reduzido.

Tabela 10

População economicamente ativa com movimento pendular segundo tempo de residência no município Região Metropolitana de Campinas 2000

Município de Residência	Tempo de Residência no Município				total
	Menos de 2 anos	2 a 4 anos	5 a 9 anos	10 anos e mais	
Americana	11,9%	16,6%	15,7%	55,8%	100%
Artur Nogueira	14,3%	28,1%	24,9%	32,7%	100%
Campinas	10,3%	16,8%	13,4%	59,5%	100%
Cosmópolis	10,5%	14,3%	16,8%	58,5%	100%
Eng. Coelho	21,0%	20,0%	36,0%	23,0%	100%
Holambra	28,0%	38,7%	16,7%	16,7%	100%
Hortolândia	9,0%	20,6%	25,7%	44,7%	100%
Indaiatuba	17,3%	15,1%	18,1%	49,4%	100%
Itatiba	9,0%	24,2%	17,8%	48,9%	100%
Jaguariúna	22,3%	18,1%	19,5%	40,1%	100%
Monte Mor	11,1%	17,5%	25,6%	45,8%	100%
Nova Odessa	9,2%	20,7%	18,1%	52,0%	100%
Paulínia	20,2%	23,5%	12,4%	43,9%	100%
Pedreira	17,5%	26,9%	4,1%	51,5%	100%
Santa Bárbara d'Oeste	7,7%	13,9%	16,5%	61,9%	100%
Santo Antônio de Posse	14,3%	15,1%	24,1%	46,5%	100%
Sumaré	9,3%	16,4%	22,3%	52,0%	100%
Valinhos	24,1%	21,8%	15,1%	39,0%	100%
Vinhedo	14,7%	24,4%	30,1%	30,8%	100%
RMC	10,6%	18,0%	20,5%	50,9%	100%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. (Tabulações Especiais)

Em suma, os dados aqui analisados mostram que o deslocamento pendular embora inegavelmente reflita os descompassos espaciais existentes entre oferta e demanda por empregos, na prática parece ter efeito importante sobre as condições

de vida da população, particularmente aquela de mais baixa renda, configurando-se, a despeito de certos custos representados pelo enfrentamento das viagens, em estratégias de certas famílias para a sua reprodução social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estudar o fenômeno dos deslocamentos aqui denominados pendulares implica na necessidade de se pensar novas formas de focar a dinâmica metropolitana e a própria mobilidade da população.

Na verdade, ao contrário do movimento migratório, que envolve uma mudança efetiva no local de residência, com rompimento (ainda que parcial) de laços sociais no local de origem e constituição de novos laços no local de destino, o deslocamento pedalar amplia a rede de relacionamentos dos indivíduos, permitindo o acesso a outros espaços e oportunidades sem o ônus do distanciamento permanente do local de origem. Desse modo, desempenha um papel importante enquanto meio para minimizar as limitações do local de residência dos indivíduos.

No entanto, apesar desse efeito dinamizador, o deslocamento pendular não é efetuado por grupos homogêneos de pessoas, mas pelo contrário, está condicionado às diversidades socioeconômicas encontradas no espaço metropolitano. O que se observa é que o deslocamento de pessoas na região metropolitana está intrinsecamente ligado à própria configuração desse espaço, ou seja, os fluxos constituem em função das características de cada localização, atuando como ligações entre áreas diferentes mas em certa medida complementares.

A Região Metropolitana de Campinas possui uma densa malha viária, que possibilita a integração e compartilhamento de atividades entre os municípios que a compõem. Essa integração permitiu articular de forma integrada um parque produtivo bastante diversificado que conjuga a um só tempo a indústria tradicional e a indústria de alta tecnologia, bem como o setor de serviços e agroindústria. No entanto, a despeito dessa integração, ocorrem grandes disparidades econômicas e sociais entre os municípios que compõem a RMC, o que acaba por condicionar o tipo de mão-de-obra necessária nesses municípios. Essa especialização e maior demanda acaba por motivar os deslocamentos pendulares, que são facilitados pela integração viária e facilidade de transportes.

Em linhas gerais, esse estudo mostrou que a população economicamente ativa (PEA) que realiza deslocamento pendular possui um padrão de renda ligeiramente mais elevado que o da PEA não pendular, sendo que isso acontece mesmo nos municípios com padrão de renda mais baixo, como é o caso de Hortolândia, Sumaré e Santa Bárbara d'Oeste, dentre outros.

Além disso, a PEA pendular possui uma estrutura etária mais jovem que a da PEA não pendular, o que denota uma associação entre o ciclo de vida da população e a propensão a uma maior mobilidade em função das oportunidades de trabalho.

A relação entre o deslocamento pendular da população e a migração intrametropolitana explica parte da gênese e a orientação dos fluxos de deslocamentos pendulares. A migração intrametropolitana pode ser vista como uma mudança de localização dentro do espaço social metropolitano, por vezes forçosa, provocada principalmente por questões habitacionais. É o que indica a manutenção do emprego no município de residência anterior numa proporção bastante elevada desses migrantes, de modo que, a migração dentro do espaço metropolitano não chega a constituir uma mudança no espaço cotidiano de interações sociais, dos migrantes, mas antes uma ampliação deste espaço. No entanto, essa ampliação não pode deixar de ser vista como uma mudança de posição dentro do espaço social, de modo que o que se buscou, no caso do migrante intrametropolitano, foi um melhor posicionamento dentro do espaço metropolitano, posicionamento dado não apenas em função dos elementos objetivos tais como oferta de emprego e moradia, mas também em termos de elementos inerentes à população que mudou de posição, como demonstra claramente as suas peculiaridades em termos de composição etária e por sexo. O deslocamento pendular surge desse modo, como uma estratégia, gerada dentro do espaço social metropolitano de modo a possibilitar o acesso de uma parcela da população a um conjunto de bens, ou pelo menos a ampliar a probabilidade de acesso a esses bens, ou seja, permitir o acesso a uma estrutura de oportunidades (Katzman, 1999.) que é incompleta ou está indisponível para essa população em seu município de residência.

Obviamente que toda estratégia possui um custo. Alguns fatores podem se constituir com vulnerabilidade para parcelas significativas da população que realiza deslocamento pendular. O tempo de deslocamento é muito importante nesse sentido, pois consome parcelas significativas do tempo livre dessas pessoas, além de gerar desgaste físico e mental. Também é importante ressaltar o custo monetário desse deslocamento, que como foi visto, é pago por uma grande proporção dessa população, sendo particularmente oneroso para aqueles de menor renda.

Em suma, o deslocamento pendular constitui não apenas um reflexo da diversidade sócio-demográfica e espacial do espaço metropolitano, mas um importante fator na produção desse espaço, para o qual convergem tanto fatores objetivos, como a estrutura de oportunidades disponível nas diferentes localizações do território metropolitano, quanto subjetivos, como as estratégias adotadas e habitus gerados por sujeitos socializados dentro do espaço metropolitano. Nesse

sentido, estudá-la e entender seus significados e conseqüências, significa, de certa forma, contribuir para entender a lógica e o processo de formação de um novo ente social, ou seja, o “cidadão metropolitano”.

BIBLIOGRAFIA

- ANTICO, Claudia. Onde morar e onde trabalhar: espaço e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de São Paulo. Campinas, 2003. 248f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- BAENINGER, Rosana. Espaço e Tempo em Campinas:migrantes e a expansão do pólo industrial paulista. Campinas: CMU/UNICAMP, 1996.
- _____. Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista. In: HOGAN, Daniel Joseph. et al. (orgs). Migração e Ambiente nas Aglomerações Urbanas. Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP, 2001. p. 321-348.
- BOURDIEU, Pierre. Coisas Ditas. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- _____. O Poder Simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- CAIADO, Maria Célia. O padrão de urbanização brasileiro e a segregação espacial da população na Região de Campinas: o papel dos instrumentos de gestão urbana. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 11., 1998, Caxambu. Anais... Belo Horizonte: ABEP, 1998.
- CAIADO, Maria Célia e PIRES, Maria Conceição Silvério. Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. In: Cunha, J.M.P. (org.) Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: NEPO, 2006.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidades de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.
- CAMPINAS. Prefeitura Municipal de Campinas. Subsídios para a discussão do Plano Diretor. Campinas, 1991.
- CANO, W. O processo de interiorização da indústria paulista. São Paulo: Fundação SEADE, v.1-3, 1988.
- CASTELLS, Manuel. A Questão Urbana. São Paulo: Paz e Terra, 1983.
- CUNHA, José Marcos Pinto da. Migração Pendular, uma contrapartida dos movimentos populacionais intrametropolitanos: o caso do município de São Paulo. Conjuntura Demográfica, São Paulo, nº 22, p. 15-27, janeiro/março, 1993.
- _____. Mobilidade Populacional e Expansão Urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo. Campinas: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1994. 311p. (Tese, Doutorado em Ciências Sociais).
- _____. Aspectos Demográficos da Estruturação das Regiões Metropolitanas Brasileiras. In: HOGAN, Daniel Joseph. et al. (orgs). Migração e Ambiente nas Aglomerações Urbanas. Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP, 2001. p. 19-46.
- _____. Jiménez, M.A. Segregação e Acúmulo de carências: localização da pobreza e condições educacionais na Região Metropolitana de Campinas. In: Cunha, J.M.P. (org.) Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: NEPO, 2006.
- _____, et al. Expansão metropolitana, mobilidade espacial e segregação nos anos 90: o caso da RM de Campinas. In: Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006.
- DAVANZO, A. A Região Metropolitana de Campinas: dinâmica socioeconômica e as perspectivas de gestão urbana. Campinas: NESUR/IE/UNICAMP, 1992.
- EMPRESA METROPOLITANA DE PLANEJAMENTO DA GRANDE SÃO PAULO S.A. (EMPLASA). Organização regional: Grande São Paulo, Campinas e Santos Proposições/Fundamentos. São Paulo, maio/jun.1990. (mimeo)

- FARIA, V. O processo de urbanização no Brasil: algumas notas para seu estudo e interpretação. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS 1., 1978, Campos do Jordão. Anais... São Paulo: ABEP, 1978.
- FIGUEIRA DE MELLO, F. Formação histórica de Campinas: breve panorama. In: CAMPINAS. Prefeitura Municipal de Campinas. Subsídios para a discussão do Plano Diretor. Campinas, 1991.
- IPEA/IBGE/NESUR/IE/UNICAMP. Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil. Campinas: IE/UNICAMP, v.1, 1999.
- KATZMAN, Ruben. Activos y Estructuras de Oportunidades: estúdios sobre las raíces de la vulnerabilidad social em Uruguay. Montevideo: PNUD, 1999.
- NEPO/NESUR. Atlas da Região Metropolitana de Campinas. Campinas, 2004. (CD-ROM).
- TASCHNER, S. P.; BOGUS, L. M. M. A cidade dos anéis: São Paulo. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Org.). O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade. Rio de Janeiro: REVAN/FASE, 2000.
- VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2001.
- ZIMMERMANN, G.; SEMEGHINI, U. C. Estudo de caso: Campinas. In: IE/Unicamp. Explosão urbana no Estado de São Paulo – 1970-1985. Campinas, v. 2, 1988. (Relatório Final de Pesquisa).