

MIGRAÇÃO E MOBILIDADE PENDULAR NAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DE METRÓPOLES BRASILEIRAS

<https://doi.org/10.4215/rm2019.e18017>

Carlos Lobo ^{a*} - José Marcos P. da Cunha ^b

(a) Doutor em Geografia. Professor Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte (MG), Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5368-8879>. **LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/5261484949232779>.

(b) Doutor em Demografia. Professor Universidade de Campinas, Campinas (SP), Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7097-364X>. **LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/6443244380596194>.

Article history:

Received 6 May, 2019
Accepted 31 May, 2019
Published 15 August, 2019

(*) CORRESPONDING AUTHOR

Address: Av. Presidente Antônio Carlos, n.6.627. CEP: 31270901 - Belo Horizonte (MG), Brasil. Tel (+55 31) 34095431

E-mail: carlosfflobo@gmail.com

RESUMO

Em vários momentos no tempo a mobilidade populacional serviu como fonte motora de profundas transformações sociais e econômicas nas regiões de origem e destino no Brasil, não sendo apenas consequência das necessidades estruturais. Além dos tradicionais fluxos migratórios, a mobilidade pendular também tem assumido papel relevante no processo de produção e organização do espaço, especialmente no nível regional. Considerando essa dimensão, esse trabalho tem como objetivo avaliar a participação da migração na pendularidade nas Áreas de Influência (AIs) das principais metrópoles brasileiras, tendo como base os microdados amostrais dos Censos Demográficos de 1980 e 2010. Em uma primeira aproximação, comparando essas duas décadas censitárias, os resultados demonstram que ocorreu um expressivo crescimento na intensidade da mobilidade pendular, tanto em termos de volume de pessoas quanto em relação ao número de vetores. Além desse fato, os dados também permitem observar que houve uma queda considerável na proporção dos migrantes da década na mobilidade pendular intrarregional, bem como um aumento do peso dos não migrantes naturais do município de residência na composição desses deslocamentos.

Palavras-chave: Migração, Mobilidade Pendular, Áreas de Influência Metropolitana.

ABSTRACT / RESUMEN

MIGRATION AND COMMUTING IN THE AREAS OF INFLUENCE OF THE BRAZILIAN METROPOLISES

At various moments in time, population mobility has served as a driving source of profound social and economic transformations in the regions of origin and destination in Brazil, not only as a consequence of structural needs. In addition to the traditional migratory flows, commuting mobility has also assumed an important role in the process of production and organization of spaces, especially at the regional level. Considering this aspect, this paper aims to evaluate the influence of migration on the phenomenon of commuting in the Areas of Influence (AI) of the main Brazilian metropolises, based on the sample microdata from the 1980 and 2010 Demographic Censuses. In a first approach, comparing these two census decades, the results show that there was a significant increase in the incidence of commuting, both in terms of volume of people and regarding the number of vectors. In addition to this fact, the data also allow us to observe that there is a considerable decrease in the proportion of the decade's migrants in intra-regional commuting, as well as an increase in the share of natives from the city where they live in the composition of these commuting movements.

Keywords: Migration, Commuting Mobility, Metropolitan Areas of Influence.

PARTICIPACIÓN DE LA MIGRACIÓN EN LA PENDULARIDAD EN LAS ÁREAS DE INFLUENCIA DE METRÓPOLIS BRASILEÑAS

En varios momentos en el tiempo la movilidad poblacional sirvió como fuente motora de profundas transformaciones sociales y económicas en las regiones de origen y destino en Brasil, constituyéndose no solamente una consecuencia de las necesidades estructurales. Además de los tradicionales flujos migratorios, la movilidad pendular también ha asumido un papel relevante en el proceso de producción y organización del espacio, especialmente a nivel regional. Considerando esta dimensión, este estudio tiene como objetivo evaluar la influencia de la migración en el fenómeno de la pendularidad en las Áreas de Influencia (AIs) de las principales metrópolis brasileñas, teniendo como base los microdatos de la muestra de los Censos Demográficos de 1980 y 2010. En una primera aproximación, comparando las dos décadas censales consideradas, los resultados demuestran que ocurrió un expresivo crecimiento en la incidencia de la movilidad pendular, tanto en términos del volumen de personas, cuanto en relación al número de flujos establecidos. Además de este hecho, los datos también permiten observar que hay una reducción considerable en la proporción de los migrantes de la década que realizan la movilidad pendular intrarregional, así como un aumento del peso de los no migrantes naturales del municipio de residencia en la composición de esos desplazamientos.

Palabras-clave: Migración, Movilidad Pendular, Áreas de Influencia Metropolitana

INTRODUÇÃO

Embora o processo de urbanização no Brasil seja recente, tendo se intensificado a partir da segunda metade do século passado, os dados referentes aos últimos censos demográficos não confirmam a suposta tese de desconcentração espacial da população, tampouco de desmetropolização, tal como poderiam sugerir algumas análises mais apressadas. De fato, os principais centros metropolitanos mantiveram sua expressão demográfica e continuaram atraindo expressivos contingentes populacionais, ainda que persistam controvérsias sobre a ocorrência de uma suposta dispersão espacial (AZONI, 1986; DINIZ, 1993; MARTINE, 1994; MATOS, 1995; CUNHA, 2003 e 2015; LOBO, 2009; LOBO e MATOS, 2011). Não obstante, dada a complexa dinâmica demográfica na atualidade, algumas questões ainda têm chamado atenção, como sobre a real magnitude e o significado social das diversas formas de mobilidade associadas, tais como a pendularidade e a migração. Nesse sentido, a análise da distribuição espacial dos fluxos e vetores de mobilidade pendular no interior das Regiões Metropolitanas pode oferecer indícios relevantes e adicionais ao estudo da organização dos elementos no território, sobretudo quando avaliada de forma paralela aos movimentos migratórios.

Nas últimas décadas, muitos municípios da periferia metropolitana do país apresentaram incremento populacional expressivo, resultado, em boa medida, do grande volume de emigrantes procedentes dos respectivos núcleos, seja da RMSP ou da RMBH, que incorporam outras dimensões que a denominada periferização da pobreza via migração (MATOS *et al.*, 2003, CUNHA (org.), 2018). Vinculada ao processo de expansão do tecido espacial metropolitano tem-se historicamente a difusão de fortes correntes de mobilidade pendular procedentes dos municípios das periferias das regiões metropolitanas, em boa medida compostas pela população “expulsa” das áreas centrais pelo elevado custo da terra. Produziu-se, portanto, grandes levas de populações que foram induzidas ao deslocamento diário, especialmente pela necessidade de força de trabalho no centro regional ou pela atração do mercado educacional. Embora seja um fenômeno típico do contexto metropolitano, a mobilidade pendular não é exclusiva desse espaço. Há também os deslocamentos pendulares fora das regiões metropolitanas, que envolvem os principais centros regionais e locais do interior, inclusive em áreas rurais. Estes movimentos apresentam dimensões e facetas distintas e não menos importantes da mobilidade espacial da população.

Conceitualmente, a mobilidade pendular diz respeito ao movimento realizado por indivíduos que se deslocam regularmente (especialmente o diário) do domicílio de residência até onde trabalham ou estudam. Diferente da migração, esses deslocamentos não envolvem a mudança do local de residência e sim um fluxo relativamente regular de ir e vir da residência/trabalho/estudo (por isso a alusão ao movimento do pêndulo) A mobilidade pendular compreende, portanto, um fenômeno que se manifesta e se materializa no tempo e espaço, resultado de uma estrutura social e econômica que se reproduz em diferentes conjunturas políticas. Analisar a dinâmica da mobilidade pendular envolve a investigação de relações que se estabelecem em diferentes escalas - local, regional, nacional -, privilegiando combinações e diferenciações de movimentos da população que se manifestam em espaços cada vez mais ampliados e integrados.

Contudo, essa mobilidade é por vezes considerada como um fenômeno associado à própria dinâmica migratória, como uma consequência direta de migrações consideradas “malsucedidas”, caracterizadas por migrantes que não tiveram sucesso na fixação no local de destino. Em boa medida, esse aparente “insucesso” pode decorrer do fato de estes migrantes não serem absorvidos pelo mercado de trabalho e/ou por não terem acesso ao mercado imobiliário do núcleo metropolitano, cuja mobilidade aparece como uma imposição dos mecanismos de produção e apropriação do espaço, indutores de diferentes formas de segregação social. Considerando essa hipótese, algumas questões se impõem na tentativa de compreensão do significado da mobilidade espacial: qual seria a real magnitude da relação entre migração e pendularidade? Estes movimentos pendulares seriam compostos predominantemente por migrantes? Se sim, qual seria o nível de prevalência dos não naturais e migrantes da década no grupo dos que se deslocam regularmente para outro município para fins de trabalho e/ou estudo? Há mudanças de padrão quando comparamos os dados referentes aos censos de 1980 e 2010? Em quais regiões os naturais e não migrantes são predominantes entre os ditos pendulares? Tomando estas questões como base de reflexão, o objetivo central proposto nesse trabalho é avaliar a participação da migração na pendularidade das Áreas de Influência das principais metrópoles brasileiras, com base nos

fluxos extraídos dos microdados amostrais dos Censos Demográficos de 1980 e 2010.

O estudo das diferentes formas de deslocamento da população, como a migração e a mobilidade pendular, além do significado estritamente demográfico, pode oferecer importantes elementos sobre a dinâmica de produção do espaço. Oferece, por exemplo, indícios sobre as relações estabelecidas pelo mercado de trabalho, as quais definem a capacidade de retenção e atração de mão de obra, da qualidade e abrangência do sistema educacional. O sistema educacional, por sua vez, é responsável por abrigar estudantes dos diferentes níveis de ensino, e acaba por definir os traços estabelecidos em redes sociais e econômicas. Ademais, reflete a emersão e consolidação da força de atração exercida por novas centralidades regionais, assim como as possibilidades/restrições de localização residencial, em função dos efeitos do preço da terra. A análise da mobilidade pendular e a migração permite avaliar, portanto, aspectos e dimensões sociais relevantes à gestão pública e ao planejamento territorial, oferecendo informações úteis à tomada de decisão e à elaboração de políticas públicas, pois são potencialmente capazes de auxiliar na proposição de medidas para reduzir os efeitos perversos das desigualdades regionais no país.

A DINÂMICA DEMOGRÁFICA METROPOLITANA: EVIDÊNCIAS E SIGNIFICADOS DA MIGRAÇÃO E DA MOBILIDADE PENDULAR

A interpretação da realidade representada por modelos teóricos esboçados para os países de desenvolvimento avançado esbarra na particularidade e complexidade que marcam a formação do território e a organização do espaço nacional. O processo de urbanização brasileiro começa a tomar forma sobretudo nos anos de 1940, quando uma ainda frágil industrialização induz a uma reorganização espacial da população no território nacional, quando o Sudeste concentrou os principais centros da rede urbana formada no país. Isso ocorreu, em boa medida, à revelia dos esforços e políticas governamentais que vieram no sentido de promover a abertura de fronteiras agrícolas desde a década de 1930 (MARTINE, 1987; PATARRA, 1984, TASCHNER e BÓGUS, 1986). Em contrapartida, a população rural apresentava declínio desde os anos de 1950, de forma que, em 1970, a população urbana já representava cerca de 56% total no Brasil. No mesmo período, essa proporção atinge 72,7% para o caso do Sudeste. O aumento dos fluxos migratórios campo-cidade promoveu a intensificação do processo de crescimento da população urbana, fortemente concentrada nas principais capitais brasileiras, formando grandes e complexos aglomerados urbanos, via processos de metropolização e conurbação¹.

Para Matos e Baeninger (2004, p.14), até os anos 1970, as tendências gerais dos deslocamentos populacionais no Brasil estavam ancoradas nos seguintes eixos: a) na enorme transferência de população rural para o espaço urbano, o que contribuiu para o processo de esvaziamento do campo; b) nas migrações para as fronteiras agrícolas; c) no intenso fenômeno da metropolização e concentração urbana. Em 1970, por exemplo, pouco mais 25% da população brasileira residia nas principais regiões metropolitanas. Essa participação foi ampliada para cerca de 48% em 2010. Ainda que parte do aumento no peso relativo representado pelos estoques da população residente nesses espaços seja resultado da criação de novas regiões metropolitanas, ou pela incorporação de novos municípios aos recortes já existentes, o crescente contingente de migrantes que se dirigiu para as áreas metropolitanas expõe, pelo menos até a década de 1980, uma característica marcante da distribuição espacial da população brasileira: a forte concentração demográfica no espaço.

Na literatura nacional existe um amplo investimento teórico e conceitual sobre o processo de urbanização no Brasil, bem como sobre seus impactos nas condições de vida da população e nas formas e arranjos regionais metropolitanos. Como destacou Reis (2006), o significado da urbanização varia em diferentes níveis espaciais e envolve diversidades e articulações em espaços urbanos e regionais, o que requer a incorporação da análise das relações entre centro e periferia, em suas múltiplas escalas. O processo de dispersão urbana - típico, mas não exclusivo do caso brasileiro - caracteriza-se pelo esgarçamento do tecido urbano, com a urbanização estendendo-se pelo território, incluindo núcleos urbanos separados por vazios intersticiais, que mantêm vínculos estreitos e um único sistema urbano. Formam-se constelações ou nebulosas de núcleos urbanos de diferentes dimensões, integrados às aglomerações urbanas metropolitanas e submetropolitanas, com o sistema de vias de transporte

inter-regionais sendo utilizado como apoio ao transporte diário (REIS, 2006).

Para Limonad (2007), embora possa haver uma difusão da dispersão urbana em diversas partes do mundo, ainda persistem formas de urbanização intensiva. Mesmo que ambas as formas (dispersa e intensiva) levem a uma expansão territorial da malha urbana, diferem na forma final que assumem. Ao tecido urbano esgarçado, fragmentado e pulverizado da urbanização extensiva, característico do que Francesco Indovina denominou de “arquipélago metropolitano”, contrapõem-se grandes aglomerações urbanas com alta densidade, onde se reforça a primazia da metrópole e da cidade concentrada e compacta. No Brasil essa dispersão assume diversas manifestações quanto à localização, seja enquanto forma de expansão das periferias metropolitanas, seja pela multiplicação dispersa de pequenos aglomerados urbanos em bacias de emprego, ou sob a forma de *clusters* industriais, de serviços ou turísticos, acompanhados muitas vezes pela formação de condomínios ou megacondomínios fora das áreas urbanas (LIMONAD, 2007). Cruz (2010) acredita que a própria definição de Região Metropolitana como recorte para execução de políticas públicas apresenta obstáculos, tendo em vista que existem expressivas diferenças internas, inclusive no nível de interação entre os municípios metropolitanos. Para esse mesmo autor, existe um impasse com relação à unidade (recorte) adequada para o planejamento no âmbito metropolitano. Na maioria das vezes, parte-se de um recorte territorial definido *à priori* e não de uma análise na qual os deslocamentos pendulares definam a extensão da área a ser considerada como dispersa (OJIMA, 2011)².

Levando em consideração não apenas os deslocamentos pendulares, mas também os processos de reconfiguração territorial e espacial das metrópoles e suas regiões de influência como formas de possível delimitação das áreas consideradas dispersas, o conceito de cidade-região torna-se essencial. De acordo com Lencioni (2000), ao analisar o caso paulista, os processos socioespaciais contemporâneos de dispersão regional, nos quais trabalha os mecanismos de reestruturação produtiva e integração regional, provocam uma cisão territorial das indústrias na área metropolitana. Torna-se relevante entender a cidade-região como uma configuração dos processos socioeconômicos e socioespaciais característicos da contemporaneidade, cujo conceito se enquadra em um contexto de dispersão populacional das metrópoles, processos que podem ser evidenciados, por exemplo, pela migração e pelos deslocamentos pendulares (LENCIONI, 2000). Estas dinâmicas, e suas especificidades no contexto paulista, foram analisadas em alguns estudos de cunho demográfico, como os de Cunha et al. (2013), Silva, Cunha e Ortega (2017) e Silva (2018), nos quais fica demonstrada a concomitância de processos “tradicionais”, e claramente metropolitanos, com articulações “extra-regionais”, sugerindo fortemente a formação de uma nova forma urbana que amplia o alcance da expansão urbana e da redistribuição espacial da população, constituindo o que vem sendo chamada de “Macro metrópole Paulista” (CUNHA *et. al.*, 2013).

A análise da migração oferece uma aproximação adicional a processos sociais mais específicos, incorporando aspectos da dinâmica demográfica à dimensão espacial. Permite avaliar os fluxos no âmbito nacional, regional e local, não se limitando a um indicador de concentração ou dispersão das atividades econômicas. Permite, ainda, identificar o perfil de desenvolvimento rural e urbano, as formas institucionais e sociais de difusão de informações e inovações, a inserção tardia ou avançada na transição demográfica e os graus de desigualdade regional quando se discute o fim do padrão concentrador das atividades. Para Matos (2003), as alterações recentes no padrão migratório brasileiro vêm se caracterizando pela secundarização dos fluxos oriundos do campo em direção às cidades e pela complexificação da rede urbana, sinais evidentes do aumento de certas externalidades positivas na periferia e dos novos fluxos migratórios que já se dirigem às cidades médias.

A mobilidade pendular, por sua vez, apresenta aspectos mais fluidos da dinâmica demográfica, apesar de permitir avaliar o grau de integração regional. Contudo, ainda que exista uma tendência de que nos espaços mais adensados os relacionamentos com o núcleo metropolitano sejam mais intensos, o adensamento territorial potencializa as relações sociais e econômicas no espaço metropolitano, o que pode ter efeito na redução dos custos de transporte e na expansão da infraestrutura, dinamizando a mobilidade espacial da população. Pode-se, sobre esse aspecto, considerar que a pendularidade seja uma consequência da mobilidade metropolitana, determinada pela expansão dos vetores de expansão do tecido urbano para além do core metropolitano³. Isso reflete não apenas as escolhas residenciais de segmentos da população na expectativa de que externalidades positivas compensem os custos adicionais da distância ao trabalho, mas, no caso dos trabalhadores de baixa renda, a ação excludente do mercado imobiliário e/ou do mercado de trabalho (BRITO e SOUZA, 2005)⁴.

Existem, ainda, como descrevem Pereira e Herrero (2009, p.22), “fluxos pendulares do tipo desconcentração produtiva”, que indicam “um possível processo de integração metropolitana multipolarizada, reforçando a dinamização de subcentros econômicos da região e apontando novos eixos de expansão urbana e demanda viária”. Se alguns municípios se “beneficiam” do aumento provisório da população, dado o incremento da demanda de vários serviços locais, outros apresentam uma condição bem diferenciada fora do turno laboral, característica das conhecidas “cidades-dormitórios”. Desde as últimas décadas do século passado essas cidades foram objeto de preocupação em face da condição “pouco animada” do ponto de vista urbanístico. Infraestrutura urbana precária, parcelamentos irregulares e alto volume de trabalhadores pouco qualificados, além de uma paisagem dominada por moradias inacabadas, são características que marcam as periferias das metrópoles brasileiras (LOBO, 2016)⁵.

RECORTES REGIONAIS, BASES DE DADOS E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS UTILIZADOS

Os níveis de hierarquia urbana e a delimitação das regiões de influência das cidades brasileiras constam de uma série de estudos anteriores que foram realizados pelo IBGE, que tiveram como base a aplicação de questionários que permitiram a investigação da intensidade dos fluxos de consumidores em busca de bens e serviços nos anos de 1966, 1978 e 1993. A atual proposta de regionalização e rede de influência de cidades (REGIC 2007), publicada em 2008, retoma e aprimora a concepção original utilizada nos primeiros trabalhos publicados pelo próprio IBGE, que resultaram em um clássico estudo: a divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas, de 1972.

O suporte teórico apresentado pela REGIC 2007 privilegiou o conceito de gestão do território, originalmente definido por Corrêa (1995). De acordo com esse mesmo autor, o centro de gestão do território corresponde ao local onde se localizam, de um lado, os diversos órgãos do Estado e, de outro, as sedes de empresas cujas decisões afetam direta ou indiretamente um dado espaço que passa a ficar sob o controle da cidade pelas empresas nela sediadas. Com base nesse conceito, o procedimento de hierarquização da rede de cidades na REGIC 2007 considerou dois níveis de centralidade de gestão: a Gestão Federal, mensurada a partir da existência de órgãos do Poder Executivo e do Judiciário Federal; e a Gestão Empresarial, que se refere à presença de diferentes equipamentos e serviços (comércio e serviços, instituições financeiras, ensino superior, saúde, internet, redes de televisão aberta e conexões aéreas)⁶.

Os recortes que delimitaram as Regiões de Influência no território nacional compreenderam um total de 711 centros de gestão, que foram classificados em seis níveis de hierarquia, conforme sua posição nos respectivos âmbitos da gestão federal e empresarial. O estabelecimento das Regiões de Influência e a articulação das redes de cidades ocorreu conforme a intensidade das ligações entre as cidades, identificadas com base em dados secundários e informações obtidas por questionário específico da pesquisa. Ao final, as cidades foram classificadas em cinco grandes níveis de hierarquia: Metrópoles; Capitais Regionais; Centro Sub-Regionais; Centros de Zona; e Centros Locais.

Considerando os propósitos estabelecidos nesse trabalho, conforme as divisões político-administrativas de 1980 e 2010, foram utilizados os recortes espaciais definidos pela agregação dos municípios que compõem as Áreas de Influência (AIs) das principais metrópoles brasileiras, consideradas como aquelas instituídas inicialmente pela Lei Complementar nº 14/1973. São elas: Belém, Belo Horizonte, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo⁷. Também foram incluídas, considerando sua relevância demográfica, econômica e regional, as AIs de Manaus e Brasília. Os limites que delimitam cada uma dessas áreas estão representados na Figura 1. Nesses recortes, destacam-se, em magnitude, além da AI de São Paulo, com 24,95% da população, 16,06% dos municípios e 8,89% da área do país. Também chamam atenção as AIs de Fortaleza e Rio de Janeiro, especialmente pelo elevado volume de população residente. No caso de Fortaleza, o percentual de municípios e de área do território nacional compreendem, respectivamente, 14,43% e 9,30% do total nacional.

Os dados referentes à mobilidade pendular e à migração foram extraídos dos microdados amostrais dos censos demográficos de 1980 e 2010⁸. A matriz de origem e destino que estabelece os fluxos pendulares foi dada pela combinação das variáveis que identificam o município de residência na

data de referência de cada censo e o município de estudo e/ou trabalho declarado⁹. Para aqueles classificados como pendulares, a definição do migrante e não migrante se deu pela variável de migração de última etapa, caracterizada, nesse caso, quando o recenseado informava o município de residência anterior diferente daquele de residência¹⁰. Em seguida, em uma categorização complementar, os migrantes e os não migrantes foram diferenciados em naturais e não naturais. Nesse caso, definiu-se a naturalidade pela coincidência entre o município de residência e de nascimento. Esse procedimento permitiu identificar quatro categorias híbridas de pendulares: (1^a) migrantes não naturais e (2^a) migrantes naturais; (3^a) não migrantes não naturais e (4^a) não migrantes naturais.

Os fluxos pendulares, discriminados em cada uma dessas quatro categorias, também foram analisados considerando a origem e destino em três agrupamentos espaciais: o Núcleo (NM), a Periferia Metropolitana (PM) e o Interior de cada Área de Influência (IAI). Obteve-se, portanto, uma matriz de municípios “i”, distribuídos nas regiões “j”, o que representa os deslocamentos pendulares intermunicipais, identificados pelos deslocamentos do município de residência para o trabalho ou estudo em cada uma das AIs. Dessa forma, foram estabelecidos os denominados “vetores” de mobilidade pendular, que compõem arcos de ligação entre os municípios de origem (residência) e destino (trabalho/estudo), representados cartograficamente em plataformas dos Sistemas de Informações Geográficas por feições georeferenciadas lineares (polilinhas).

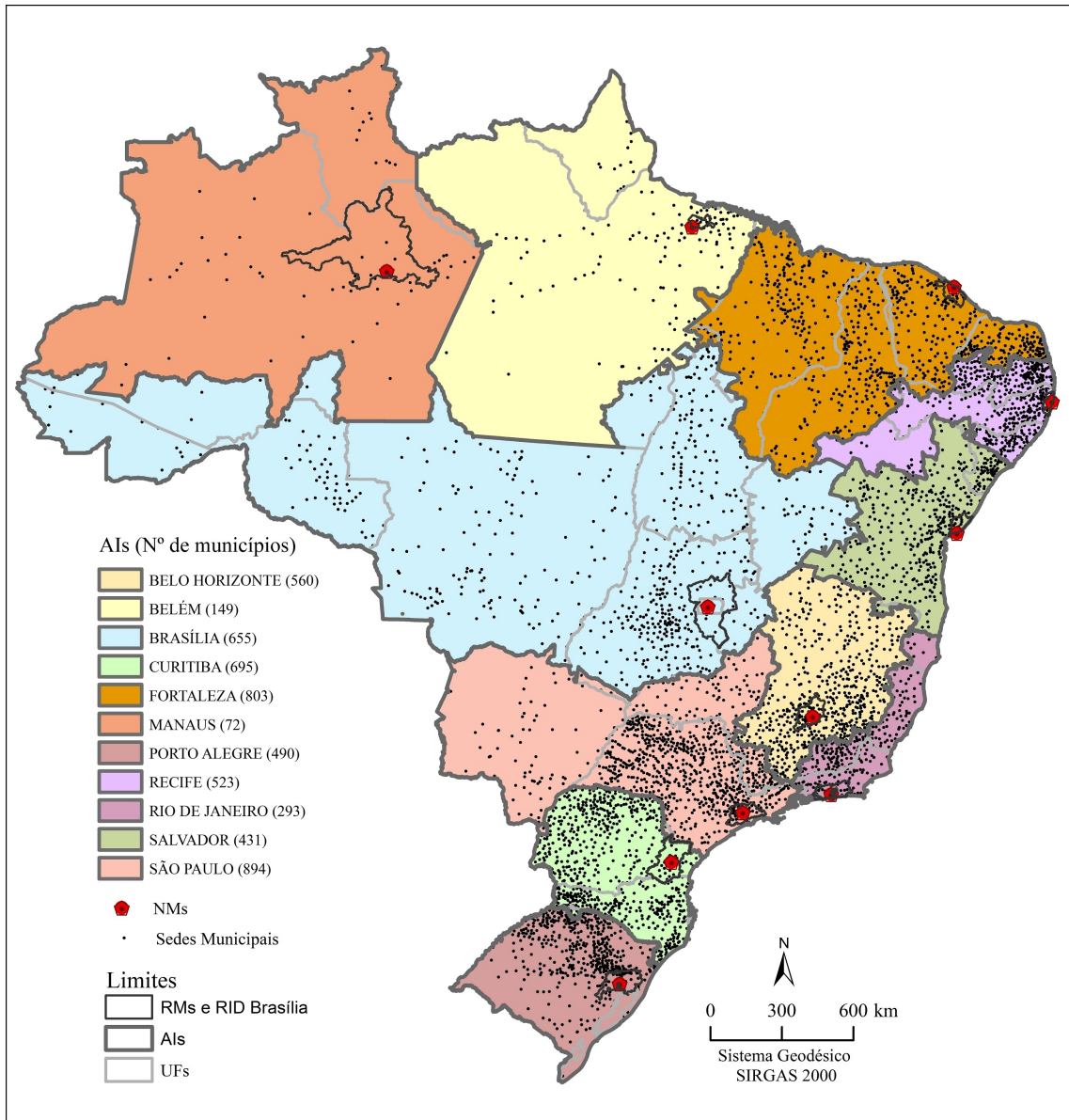


Figura 1: Áreas de Influência (AIs) das principais metrópoles brasileiras

Fonte: Extraído e adaptado de IBGE (2007).

Embora possa suscitar questões e controvérsias sobre a delimitação das regiões de influência estabelecidas nessa proposta, a utilização das AIs como recortes espaciais de análise permite avaliar e desenhar um quadro bem aproximado sobre real magnitude da mobilidade espacial da população no país. Possibilita, ainda, inferir e avaliar as relações de interdependência que se estabelecem no espaço, em que os movimentos espaciais da força de trabalho e de estudantes assumem um papel relevante, especialmente quando são confrontados com os efeitos da migração recente¹¹. Considerando o município como unidade de análise, de acordo com a divisão político-administrativa em cada período e as respectivas agregações espaciais (NM, PM e IAI), foi possível identificar e mapear os fluxos e vetores de mobilidade. Os resultados, embora circunscritos a duas décadas censitárias, podem fornecer indicadores importantes à gestão pública, potencialmente úteis para a elaboração de políticas sociais e de planejamento territorial, inclusive aquelas destinadas à superação de desigualdades regionais.

A PARTICIPAÇÃO DA MIGRAÇÃO NA MOBILIDADE PENDULAR NAS AIS METROPOLITANAS: ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS

Ao analisar os vetores e os fluxos pendulares, discriminados pelos agrupamentos espaciais estabelecidos, com origem e destino no Núcleo Metropolitano (NM), na Periferia Metropolitana (PM) e no Interior de cada Área de Influência (IAI), expostos na Tabela 1, o primeiro aspecto que chama atenção é a queda na participação relativa dos tradicionais fluxos do tipo PM→NM, que correspondiam a boa parte da mobilidade pendular até a década de 1970. Para o conjunto de todas as AIs do país, essa proporção caiu de 39,7% em 1980 para 25,7% em 2010. Essa redução percentual foi observada em boa parte dessas áreas, exceto para os casos de Belém, Belo Horizonte e Curitiba, que apresentaram pequeno crescimento. Por outro lado, chama atenção o considerável incremento absoluto e relativo de vetores de mobilidade pendular com origem e destino nos municípios do interior das 14 AIs metropolitanas analisadas (vetores IAI→IAI). Se em 1980 a mobilidade nesses vetores representava 32,6% do total regional, em 2010 essa proporção chegou a 49,4%. Há, contudo, sensíveis diferenças quando são comparados os deslocamentos em cada AI. Nas AIs de Salvador, Curitiba, Brasília e Manaus a participação da mobilidade “extra metropolitana” ultrapassava os 60% em 2010. Parte da explicação desse fato decorre da existência de grandes centros urbanos fora das respectivas RMs, incluindo outras capitais de estados vizinhos. Diferente do que foi observado nesses casos, em Belo Horizonte e Curitiba essa proporção girava em torno de 33%. Nesses casos, parece que o efeito a primazia metropolitana em cada AI é ainda bastante elevado.

Mesmo que o aumento no número de vetores de pendularidade no interior das AIs possa ser decorrente do crescimento demográfico experimentado no período, especialmente a partir da segunda metade do século passado, bem como a criação de novos municípios via emancipações, alguns números chamam atenção: em 1980 o número total de vetores IAI→IAI era 34.378. Em 2010 atingiu 91.128. Esse valor representava 2,8% das conexões possíveis em 2010. Em 1980 a proporção era de 1,3%. Em algumas AIs essa participação era superior a 6% em 2010, como nos casos do Rio de Janeiro, Belém e Manaus. Nessas duas últimas o elevado nível de interação é esperado, dado o menor número de municípios, que, em muitos casos, são geograficamente contíguos.

AIs	1980																	
	NM→PM		NM→IAI		PM→NM		PM→PM		PM→IAI		IAI→NM		IAI→PM		IAI→IAI			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%		
Manaus	129	6,57	282	14,37	304	15,49	0	0,00	18	0,92	828	42,18	27	1,38	375	19,10		
Belém	901	2,93	2.570	8,35	10.123	32,91	949	3,08	1.241	4,03	6.216	20,21	886	2,88	7.876	25,60		
Fortaleza	1.231	1,02	3.058	2,54	14.376	11,94	839	0,70	1.014	0,84	12.457	10,34	574	0,48	86.889	72,14		
Recife	9.493	3,56	3.163	1,19	136.782	51,31	16.574	6,22	3.220	1,21	18.512	6,94	2.002	0,75	76.838	28,82		
Salvador	15.834	17,18	3.531	3,83	7.666	8,32	8.289	8,99	1.266	1,37	14.973	16,24	5.236	5,68	35.389	38,39		
Belo Horizonte	25.157	11,17	5.273	2,34	82.319	36,56	13.944	6,19	2.938	1,30	16.978	7,54	2.441	1,08	76.142	33,81		
Rio de Janeiro	14.320	1,66	5.148	0,60	523.719	60,70	126.327	14,64	11.453	1,33	14.999	1,74	3.990	0,46	162.823	18,87		
São Paulo	133.692	10,58	15.664	1,24	405.612	32,10	213.577	16,90	10.170	0,80	47.300	3,74	12.646	1,00	425.121	33,64		
Curitiba	4.653	2,24	3.370	1,62	40.811	19,66	3.121	1,50	2.832	1,36	8.772	4,23	1.582	0,76	142.420	68,62		
Porto Alegre	12.623	5,01	2.418	0,96	123.018	48,78	52.425	20,79	3.709	1,47	9.898	3,92	6.501	2,58	41.605	16,50		
Brasília	618	0,91	780	1,15	1.857	2,73	126	0,19	202	0,30	13.246	19,47	495	0,73	50.703	74,53		
Total	218.651	6,45	45.257	1,33	1.346.587	39,71	436.171	12,86	38.063	1,12	164.179	4,84	36.380	1,07	1.106.181	32,62		

AIs	2010																	
	NM→PM		NM→IAI		PM→NM		PM→PM		PM→IAI		IAI→NM		IAI→PM		IAI→IAI			
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%		
Manaus	3.223	8,42	7.902	20,64	5.011	13,09	633	1,65	1.044	2,73	5.347	13,97	999	2,61	14.127	36,90		
Belém	14.735	5,33	12.380	4,48	104.763	37,92	14.194	5,14	8.761	3,17	16.563	5,99	6.323	2,29	98.569	35,68		
Fortaleza	22.638	2,56	16.615	1,88	102.477	11,59	32.974	3,73	5.695	0,64	28.848	3,26	5.254	0,59	669.807	75,74		
Recife	45.896	4,36	10.978	1,04	285.483	27,10	91.835	8,72	17.020	1,62	43.367	4,12	12.599	1,20	546.259	51,85		
Salvador	47.747	7,71	17.758	2,87	53.601	8,65	39.115	6,31	5.292	0,85	38.904	6,28	16.120	2,60	401.079	64,73		
Belo Horizonte	69.903	7,10	14.280	1,45	382.130	38,82	129.042	13,11	15.652	1,59	42.326	4,30	10.855	1,10	320.057	32,52		
Rio de Janeiro	63.310	3,48	16.606	0,91	643.391	35,37	369.505	20,31	28.123	1,55	47.847	2,63	19.907	1,09	630.509	34,66		
São Paulo	177.478	4,71	42.732	1,13	909.324	24,15	679.888	18,06	57.972	1,54	128.037	3,40	38.080	1,01	1.731.563	45,99		
Curitiba	53.269	4,31	11.995	0,97	245.909	19,89	50.729	4,10	11.005	0,89	20.556	1,66	6.742	0,55	836.274	67,63		
Porto Alegre	38.319	4,50	10.009	1,17	251.775	29,56	209.353	24,58	21.970	2,58	18.366	2,16	21.183	2,49	280.908	32,97		
Brasília	10.024	1,23	8.531	1,05	188.579	23,17	9.922	1,22	4.043	0,50	18.065	2,22	3.640	0,45	571.209	70,17		
Total	546.542	4,43	169.786	1,38	3.172.443	25,70	1.627.190	13,18	176.577	1,43	408.226	3,31	141.702	1,15	6.100.361	49,42		

Tabela 1: Percentual da Mobilidade Pendular (MP) conforme origem e destino no Núcleo Metropolitano (NM), na Periferia Metropolitana (PM) e no Interior de cada Área de Influência (IAI) – 1980 e 2010

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1980 e 2010 (dados da amostra).

Os cartogramas dispostos na Figura 2, que representam os vetores do tipo IAI→IAI, com fluxo superior a 100 pessoas, evidenciam a ampliação dos nexos de pendularidade no interior das AIs metropolitanas. Ao considerar os vetores de mobilidade mais densos, que envolvem aqueles com mais de 10 mil pessoas, nota-se um elevado crescimento no período de 1980 para 2010, de 41 a 91. Como esperado, o nível de conexão da rede de mobilidade foi bem mais intenso no centro-sul brasileiro, especialmente nas AIs de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte. Também cabe destacar o crescimento dos vetores mais próximos às regiões metropolitanas, inclusive no nordeste do país. Contudo, aqueles vetores de menor densidade, com fluxo inferior a mil pessoas, que normalmente envolvem município de pequeno e médio porte, passaram de 1.267, em 1980, para 9.003 em 2010. Em muitos casos é bem provável que envolvam mobilidades não urbanas, incluindo aquelas em antigas e novas fronteiras agrícolas do interior do país.

Ao analisar os fluxos de mobilidade pendular, discriminados por condição migratória e naturalidade, como demonstrado na Figura 3, nota-se o expressivo crescimento da participação da pendularidade de não migrantes da década. Se em 1980 os não migrantes correspondiam a 59,98% da mobilidade pendular, essa proporção atingiu 76,85% em 2010. Desse contingente, cabe destacar o crescimento na participação de não migrantes naturais do município de residência, que passou de 28,62%, em 1980, para 42,48% em 2010. Esse quadro revela que a intensificação da mobilidade pendular em todas as AIs metropolitanas, fruto da contínua e cada vez mais fragmentada e dispersa expansão territorial destes aglomerados urbanos, coincide com um período de redução significativa dos fluxos migratórios inter-regionais (especialmente os interestaduais), que, como se sabe, foram importantes no processo de crescimento e expansão das áreas metropolitanas até ao menos os anos 1980.

Quanto ao comportamento por AIs, merece destaque o caso de São Paulo pela magnitude dos números, cujo volume de não migrantes/naturais passou de mais de 290 mil, em 1980, para mais de 1,4 milhão em 2010 (Tabela 2). Em termos relativos, as AIs de Recife e Salvador chamam mais atenção. Em ambas os pendulares não migrantes/naturais representam a maior parte dos deslocamentos intrarregionais. Assim, como já observado para o conjunto das AIs diretamente associadas a essa

mudança, nota-se uma sensível redução relativa dos migrantes da década, especificamente dos não naturais. No cenário nacional, a participação desse grupo na mobilidade pendular reduziu de 38,42%, em 1980, para 20,90% em 2010 (ainda que tenha havido um crescimento não desprezível).

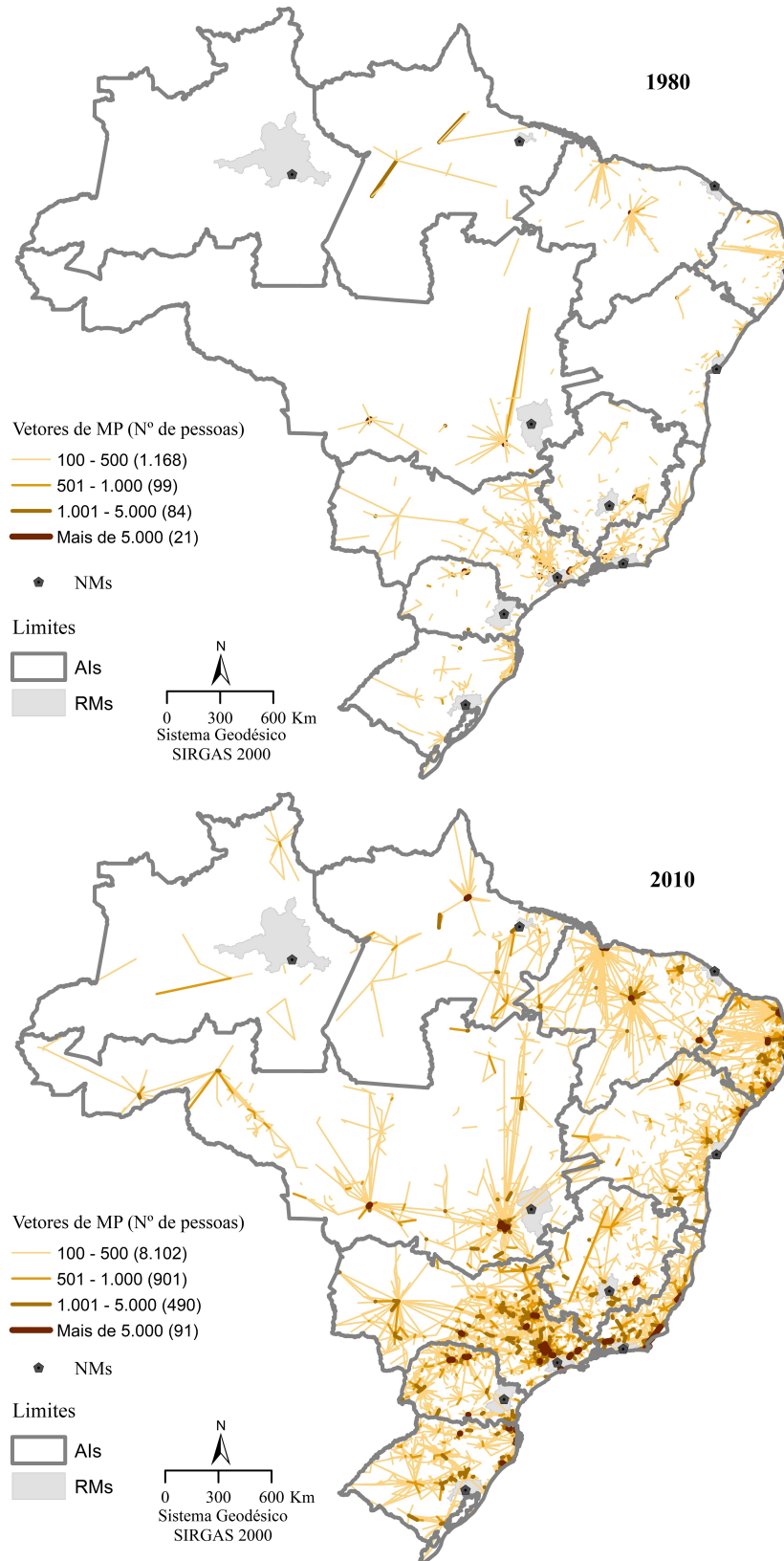


Figura 2: Vetores de Mobilidade Pendular entre municípios de cada AI metropolitana,

1980 e 2010 (fluxos IAI→IAI)

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1980 e 2010 (dados da amostra).

Obs.: Vetores de mobilidade pendular com fluxo superior a 100 pessoas.

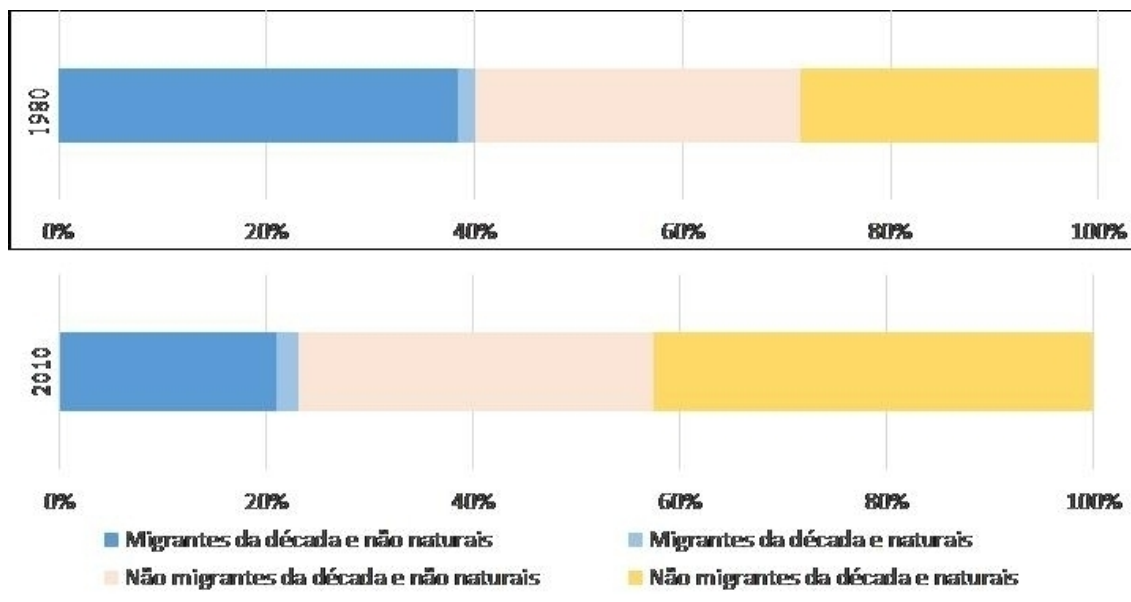


Figura 3: Proporção de migrantes e não migrantes da década, discriminados em naturais e não naturais do município de residência, na mobilidade pendular no interior das AIs metropolitanas brasileiras, 1980 e 2010

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1980 e 2010 (dados da amostra).

AIs Metropolitanas	Migrantes da década								Não migrantes da década							
	não naturais				naturais				não naturais				naturais			
	Nº		%		Nº		%		Nº		%		Nº		%	
	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010
Manaus	309	8.849	15,7	23,1	18	1.277	0,9	3,3	396	11.367	20,2	29,7	1.240	16.794	63,2	43,9
Belém	12.544	67.153	40,8	24,3	468	5.586	1,5	2,0	5.696	100.038	18,5	36,2	12.054	103.513	39,2	37,5
Fortaleza	35.732	181.069	29,7	20,5	3.442	23.121	2,9	2,6	19.387	242.561	16,1	27,4	61.877	437.556	51,4	49,5
Recife	103.431	177.016	38,8	16,8	6.319	26.774	2,4	2,5	68.652	297.751	25,8	28,3	88.182	551.897	33,1	52,4
Salvador	23.620	121.216	25,6	19,6	2.560	16.081	2,8	2,6	19.399	170.554	21,0	27,5	46.605	311.766	50,6	50,3
Belo Horizonte	95.704	198.518	42,5	20,2	4.039	23.900	1,8	2,4	55.936	339.070	24,8	34,4	69.513	422.757	30,9	43,0
Rio de Janeiro	262.396	306.600	30,4	16,9	10.724	37.381	1,2	2,1	347.320	582.566	40,3	32,0	242.339	892.653	28,1	49,1
São Paulo	539.294	799.714	42,7	21,2	16.275	77.376	1,3	2,1	418.016	1.449.351	33,1	38,5	290.197	1.438.633	23,0	38,2
Curitiba	90.404	298.419	43,6	24,1	4.490	30.197	2,2	2,4	43.486	425.272	21,0	34,4	69.181	482.590	33,3	39,0
Porto Alegre	102.395	172.447	40,6	20,2	4.754	20.370	1,9	2,4	72.101	294.579	28,6	34,6	72.947	364.488	28,9	42,8
Brasília	37.269	249.056	54,8	30,6	1.228	15.260	1,8	1,9	12.882	328.617	18,9	40,4	16.648	221.080	24,5	27,2
Total	1.303.098	2.580.057	38,4	20,9	54.317	277.323	1,6	2,2	1.063.271	4.241.726	31,4	34,4	970.783	5.243.727	28,6	42,5

Tabela 2: Número e percentual de migrantes e não migrantes da década, não naturais e naturais, que realizaram Mobilidade Pendular (MP) nas AIs das principais metrópoles brasileiras, 1980 e 2010

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1980 e 2010 (dados da amostra).

A comparação da participação dos não migrantes naturais no conjunto da pendularidade nas AIs metropolitanas demonstra um peso mais elevado quando observados os vetores do tipo IAI→IAI. Se em 1980 os não migrantes naturais representavam 39,2%, no ano de 2010 correspondiam a 46,2% do total no país (Tabela 3). Em determinadas AIs, como de Recife e Belo Horizonte, a proporção atingia quase 60% em 2010. Nesses mesmos fluxos de MP, os migrantes da década (não naturais e naturais)

envolviam menos de 24%. Embora na mobilidade do tipo PM→NM a proporção dos não migrantes naturais seja relativamente menor, já representava 33,7% nos anos de 2010 (em 1980 era de apenas 17,5%). Esses números deixam claro pelo menos um aspecto: que os não migrantes naturais dos respectivos municípios de residência são atualmente os principais protagonistas da mobilidade pendular, especialmente no contexto “extra metropolitano”. A ideia de que a pendularidade é um rebatimento direto da migração parece não mais se sustentar, carecendo de uma relativização cada vez maior, particularmente quando se comparam momentos tão diferentes da dinâmica migratória brasileira, como são as décadas de 1970 (que se espelha no Censo de 1980) e de 2000 (revelada no Censo 2010)¹².

IAI→IAI																
AIs Metropolitanas	Migrantes da década								Não migrantes da década							
	Não naturais				Naturais				Não naturais				Naturais			
	Nº		%		Nº		%		Nº		%		Nº		%	
	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010
Manaus	82	3.303	21,9	23,4	4	434	1,1	3,1	97	3.992	25,9	28,3	192	6.399	51,2	45,3
Belém	2.725	23.628	34,6	24,0	111	2.253	1,4	2,3	1.429	29.206	18,1	29,6	3.611	43.482	45,8	44,1
Fortaleza	24.319	137.707	28,0	20,6	2.603	17.958	3,0	2,7	13.995	171.123	16,1	25,5	45.972	343.019	52,9	51,2
Recife	20.806	87.030	27,1	15,9	2.484	16.914	3,2	3,1	16.697	122.994	21,7	22,5	36.851	319.322	48,0	58,5
Salvador	9.471	71.909	26,8	17,9	977	11.294	2,8	2,8	6.823	104.305	19,3	26,0	18.118	213.572	51,2	53,2
Belo Horizonte	21.428	48.768	28,1	15,2	2.085	10.474	2,7	3,3	17.340	70.410	22,8	22,0	35.289	190.405	46,3	59,5
Rio de Janeiro	62.098	134.003	38,1	21,3	3.425	14.357	2,1	2,3	44.257	202.492	27,2	32,1	53.043	279.658	32,6	44,4
São Paulo	152.413	362.276	35,9	20,9	8.683	34.232	2,0	2,0	118.099	600.287	27,8	34,7	145.926	734.768	34,3	42,4
Curitiba	53.674	201.576	37,7	24,1	3.635	22.537	2,6	2,7	30.373	257.010	21,3	30,7	54.738	355.151	38,4	42,5
Porto Alegre	8.230	55.060	19,8	19,6	1.443	9.843	3,5	3,5	6.249	63.780	15,0	22,7	25.683	152.226	61,7	54,2
Brasília	25.622	164.743	50,5	28,8	882	11.767	1,7	2,1	10.520	216.417	20,7	37,9	13.679	178.282	27,0	31,2
Total	380.868	1.290.003	34,4	21,1	26.332	152.063	2,4	2,5	265.879	1.842.016	24,0	30,2	433.102	2.816.284	39,2	46,2

PM→NM																
AIs Metropolitanas	Migrantes da década								Não migrantes da década							
	Não naturais				Naturais				Não naturais				Naturais			
	Nº		%		Nº		%		Nº		%		Nº		%	
	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010	1980	2010
Manaus	52	1.390	17,1	27,7	0	69	0,0	1,4	69	1.476	22,7	29,5	183	2.075	60,2	41,4
Belém	6.754	28.582	66,7	27,3	94	1.225	0,9	1,2	1.938	49.333	19,1	47,1	1.337	25.623	13,2	24,5
Fortaleza	7.258	24.800	50,5	24,2	264	1.236	1,8	1,2	1.904	40.738	13,2	39,8	4.950	35.703	34,4	34,8
Recife	66.858	51.787	48,9	18,1	2.121	4.354	1,6	1,5	39.578	112.895	28,9	39,5	28.225	116.448	20,6	40,8
Salvador	3.619	20.164	47,2	37,6	400	581	5,2	1,1	1.376	20.316	17,9	37,9	2.271	12.541	29,6	23,4
Belo Horizonte	51.631	95.000	62,7	24,9	778	5.835	0,9	1,5	18.941	171.867	23,0	45,0	10.969	109.429	13,3	28,6
Rio de Janeiro	154.824	88.814	29,6	13,8	4.494	10.708	0,9	1,7	239.601	220.302	45,7	34,2	124.800	323.568	23,8	50,3
São Paulo	225.299	213.174	55,5	23,4	2.359	15.949	0,6	1,8	138.571	412.501	34,2	45,4	39.383	267.701	9,7	29,4
Curitiba	28.236	64.285	69,2	26,1	419	3.915	1,0	1,6	6.785	111.328	16,6	45,3	5.371	66.380	13,2	27,0
Porto Alegre	62.336	50.997	50,7	20,3	1.354	2.932	1,1	1,2	41.963	112.534	34,1	44,7	17.365	85.312	14,1	33,9
Brasília	1.045	70.841	56,3	37,6	52	1.796	2,8	1,0	192	92.851	10,3	49,2	568	23.091	30,6	12,2
Total	607.912	709.834	45,1	22,4	12.335	48.600	0,9	1,5	490.918	1.346.141	36,5	42,4	235.422	1.067.871	17,5	33,7

Tabela 3: Número e percentual de migrantes e não migrantes da década, naturais e não naturais, na Mobilidade Pendular (MP), discriminados conforme a origem e o destino nos municípios do interior das AIs (vetores IAI→IAI) e origem na Periferia e destino no Núcleo Metropolitano (vetores PM→NM), 1980 e 2010

Fonte: IBGE, Censos Demográficos de 1980 e 2010 (dados da amostra).

CONCLUSÕES

O debate sobre a magnitude e o significado da mobilidade espacial da população tornou-se recorrente nos últimos anos, resultado, em parte, do poder explicativo e das consequências inerentes à dinâmica da população brasileira, marcada pelo recente processo de transição demográfica. Ainda existem inúmeras incertezas sobre a prevalência de determinados padrões ou tendências de distribuição espacial da população brasileira, decorrentes das distintas formas de mobilidade. Contudo, a crença na suposta reversão da polarização, bem como a hipótese de desconcentração espacial, como sugerida por determinados autores e proposta nos modelos clássicos da economia regional, tem se mostrado inapropriada à análise do caso brasileiro. A desaceleração no ritmo de crescimento populacional das principais metrópoles não tem representado perda na sua função de gestão territorial, o que requer um maior aprofundamento na avaliação dos efeitos da migração e da mobilidade pendular.

O quadro sintético decorrente dos resultados empíricos apresentados nesse trabalho permite expor algumas conclusões gerais: 1ª) a pendularidade no espaço “extra metropolitano”, mais que no tradicional

fluxo para a própria periferia da metrópole, tem experimentado maior nível de crescimento, tanto absoluto quanto relativo; 2^a) a mobilidade pendular não caracteriza-se como um fenômeno protagonizado preferencialmente por migrantes da década, sejam eles naturais ou não dos municípios de residência (ainda que os migrantes também representem um volume não desprezível); 3^a) mesmo entre os pendulares residentes nos municípios da periferia, que se deslocam regularmente para o núcleo metropolitano, a participação dos não migrantes não é a mais expressiva.

Cabe ressaltar que o crescimento dos não migrantes na composição da pendularidade metropolitana parece ser, em boa medida, um efeito direto da redução do peso da migração na dinâmica demográfica intra e inter-regional, embora os efeitos indiretos possam ser inferidos com base no tempo de residência no município de residência. Dessa forma, é plausível supor que parte da mobilidade pendular de não migrantes naturais tenha como atores filhos e filhas de migrantes de décadas anteriores, nascidos dos municípios de residência atual.

Importa ainda salientar, para além dos próprios achados empíricos apresentados, as possibilidades e potencialidades oferecidas aos estudos sobre a mobilidade espacial da população no âmbito regional, especialmente quando combinadas as variáveis que permitem identificar a participação da migração. A análise dos estoques e fluxos de pessoas, avaliados pelo recorte estabelecido pelas AIs metropolitanas, permite incorporar aspectos demográficos da organização urbano-regional no país. Também oferece indícios sobre nexos sociais e econômicos na conformação da rede de cidades no nível regional, seja considerada em um sentido mais específico (rede urbana) ou em um sentido mais amplo (rede geográfica). Em um ou outro caso, exibe um quadro sintético e aproximado das relações que se estabelecem entre a mobilidade espacial da população e o papel de antigas e novas centralidades regionais.

AGRADECIMENTOS

Ao CNPq, pela bolsa de estágio de pós-doutorado sênior, cujo projeto de pesquisa é desenvolvido no NEPO/UNICAMP.

NOTAS

I No entanto, como já destacava Faria (1991), o crescente volume de população urbana não ficou restrito apenas a um pequeno número de centros de grande porte, como ocorreu em outros países não desenvolvidos. Na verdade, o processo de urbanização no Brasil entre 1950 e 1980 apresentava dupla característica. De acordo com esse mesmo autor, por um lado, concentrava grandes contingentes populacionais, em um número reduzido de áreas metropolitanas e grandes cidades, como Rio de Janeiro, São Paulo; por outro, alimentava o crescimento da população urbana de um número grande de cidades de diferentes tamanhos que se integram num complexo padrão de divisão territorial do trabalho social, tanto no campo como entre cidades (FARIA, 1991).

II Pode-se, dessa forma, como apresenta Ojima (2011), seguir duas opções: 1) Pré-definir qual é o limite territorial que estamos tratando (município A, região metropolitana B, etc) e buscar analisar a dispersão urbana e os deslocamentos populacionais dentro desse recorte; ou 2) Definir, a partir dos deslocamentos populacionais, a extensão do território que deverá ser considerado como o recorte de estudo.

III Ao avaliar o caso francês, analisando as áreas metropolitanas de Paris, Lyon e Marseille, Aguilera (2005) observou que, ao longo da última década, as mudanças na localização dos empregos e das pessoas levaram a um crescimento do emprego, ainda que tivesse ocorrido uma queda no número de trabalhadores residentes. Os resultados obtidos por esse autor, nesse mesmo trabalho, permitiram identificar um crescimento no número de viagens de deslocamento entre os subcentros e entre alguns municípios localizados fora da área metropolitana, de modo a elevar a distância média de deslocamento. No caso brasileiro, estudos com base nos dados do Censo de 1980, como demonstrado por Cunha (2015), já indicavam claramente essa relação.

IV A pendularidade também pode envolver outro tipo de configuração urbana: aquela que diz

respeito à mobilidade de famílias/pessoas de alta renda, que residem nos chamados condomínios fechados e se deslocam diariamente para outros municípios do entorno, para trabalhar ou estudar. Esse fenômeno é, dentre outros aspectos, decorrente da busca por uma melhor qualidade de vida, especialmente por amenidades ambientais, incluindo a condição de menor violência em determinados municípios de menor porte. Pode-se, sobre esse aspecto, também considerar que a pendularidade seja uma consequência da mobilidade metropolitana determinada pela expansão dos vetores de expansão do tecido urbano do core metropolitano.

V Há, como esclarece Ojima (2010, p.398), “uma associação quase que imediata do processo de metropolização ao surgimento das “cidades-dormitório”, baseada no modelo dicotômico “centro-periferia””.

VI Complementarmente, na investigação da articulação dos centros de gestão, além dos eixos de gestão pública e de gestão empresarial, também foram considerados os serviços de saúde.

VII De fato, a RM do Rio de Janeiro foi criada no ano seguinte, instituída pela Lei Complementar nº 20, de 1 de julho de 1974.

VIII Esses dois censos permitem avaliar duas décadas altamente relevantes sobre a dinâmica demográfica e migratória nacional, que marcaram a consolidação da transição demográfica brasileira. Também é oportuno lembrar que a variável que identifica o município de trabalho e/ou estudo foi excluída do levantamento censitário de 1991.

IX Os municípios declarados de estudo e trabalho, discriminados separadamente no censo de 2010, foram agregados para permitir a comparação com os dados censitários de 1980, de modo a identificar os deslocamentos com dupla finalidade: trabalho e/ou estudo. Nos casos em que a pessoa declarou que trabalha em um município e estuda em outro, foi imputada a prevalência do código do município de trabalho.

X Para mais detalhes sobre a forma de utilização dos quesitos censitários para o estudo da migração, ver Rigotti (2011).

XI Embora o processo de urbanização seja recente no Brasil, os dados referentes aos dois últimos censos demográficos permitiram que alguns autores indicassem sinais de dispersão espacial da população, a despeito de as principais metrópoles, mesmo com crescimento muito baixo, ainda manterem forte expressão demográfica regional/nacional e continuar atraindo milhares de migrantes de regiões deprimidas (MARTINE, 1994; DINIZ, 1993; MATOS, 1995; LOBO, 2009, LOBO e MATOS, 2011). Dados sobre mobilidade pendular da população no interior da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) e na chamada Macro metrópole Paulista (CUNHA et al., 2013) também confirmam essa tendência. Vários trabalhos já mostraram que, desde a década de 1970, muitos municípios da periferia metropolitana experimentaram elevados incrementos populacionais, resultado, em boa medida, do grande volume de emigrantes procedentes do núcleo metropolitano (LOBO et al. 2015).

XII Para maiores detalhes sobre as mudanças no processo migratório brasileiro desde os anos 1960, ver Cunha (2015).

REFERÊNCIAS

- AZZONI, C. Indústria e reversão da polarização no Brasil. **Ensaio Econômico**, São Paulo, IPE/USP, n. 58, 1986.
- BRITO, F.; SOUZA, J. de. Expansão Urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, v.19, n.4, p. 48-63, out/dez. 2005.
- CARVALHO, J.; RIGOTTI, J. I. R. **Os dados censitários brasileiros sobre migrações internas: algumas sugestões para análise**. In: XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP.
- CHAMPION, A. G. *Population Change and Migration in Britain since 1981: Evidence for Continuing Deconcentration*, **Environment and Planning A**, October, n. 26: p.1501-1520, 1994.
- CHAMPION, A. G. *Recent change in the pace of population deconcentration in Britain*, **Geoforum**, v. 18, n. 4, p. 379-401, 1987.

- CUNHA, J. M. P.(Org.) **Dinâmica demográfica e socioespacial no Brasil Metropolitano: convergências e especificidades regionais**. Editora UFSCAR. São Carlos, 2018.
- CUNHA, J.M.P. **Dinâmica demográfica e migratória 1991-2010: realidades e mitos**. IN: Marques, E(Org.) *As transformações de São Paulo nos anos 2000*. São Paulo: Editora UNESP, 2015, pp.107-146.
- CUNHA, J. M. P. **Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo**. Campinas, SP: Librum Editora, 2015.
- CUNHA, J. M. P da et al. **Movimentos pendulares na MMP. Relatório de pesquisa de apoio à elaboração do Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (PAM)**. São Paulo, Nepo-Unicamp/Fundap/Emplasa, 2013.
- DINIZ, C. C. Desenvolvimento poligonal no Brasil; nem desconcentração, nem contínua polarização. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 31, n. 11, p. 35-64, set. 1993.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**– REGIC 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- LENCIONI, S. **Cisão territorial da indústria e integração regional no estado de São Paulo**. In: BRANDÃO, C.; GALVÃO, A.C.; GONÇALVES, M. F. (orgs.) *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Ed. Unesp, 2000.
- LIMONAD, E. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana? **Revista Formação**, n. 14, v.1, 2007, p. 31-45.
- LIPSHITZ, G. *Spatial Concentration and Deconcentration of Population: Israel as a Case Study*. **Geoforum**. v. 27. N. 1, p. 87-96, 1996.
- LOBO, C. **Dispersão espacial da população nas Regiões de Influência das principais metrópoles brasileiras**. Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.
- LOBO, C. *et al.* Expanded commuting in the metropolitan region of Belo Horizonte: evidence for reverse commuting. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, 2015, vol.32, no.2, p.219-233.
- LOBO, C. e MATOS, R. Migrações e a dispersão espacial da população nas regiões de Influência das principais metrópoles Brasileiras. **Revista Brasileira de Estudos Populacionais**, 2011, vol.28, n.1, pp. 81-101.
- LOBO, C. e MATOS, R. Dispersão espacial da população e do emprego formal nas regiões de influência do Brasil contemporâneo. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 12, n. 24, pp. 309-330, jul/dez 2010.
- MAGALHÃES, F. Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano? **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**, v. 10, nº 2. 2008
- MARTINE, G. **A redistribuição espacial da população brasileira durante a década de 80**. Brasília: Ipea, 1994.
- MATOS, R.; LOBO, C.; STEFANI, J. **Pobreza urbana e a dimensão sócioespacial nos processos de redistribuição da população em periferias de Belo Horizonte**. In: III Encontro Nacional sobre Migrações Internas. Campinas: ABEP/UNICAMP, 2003.
- MATOS, R. Questões teóricas acerca dos processos de concentração e desconcentração da população no espaço. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, p. 35-58, 1995.
- OJIMA, R. Fronteiras metropolitanas: um olhar a partir dos movimentos pendulares. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.121, 2011, p.115-132.
- OJIMA, R.; MARANDOLA JR, E.; PEREIRA, R. H. M.; DA SILVA, R. B. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil. **Cadernos metrôpole**, v. 12, n. 24, 2010, p. 395-415.
- PACHECO, C. A. e PATARRA, N. **Movimentos migratórios anos 80: novos padrões?** In: PATARRA, N. (Org.). *Migração, condições de vida e dinâmica urbana*. Campinas: Unicamp, 1997, p. 25-72.
- RAVENSTEIN, E. G. **Leis da migração**. In: MOURA, H. (Coord.). *Migração interna: textos*

selecionados. Fortaleza: BNB, ETENE, 1980. p. 22-88.

REIS, N. G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RICHARDSON, H. W. *Polarization reversal in developing countries*. *The Regional Science Association Papers*. Los Angeles, v. 45, p. 67-85, Nov. 1980.

RIGOTTI, J. I. R. **Dados censitários e técnicas de análise das migrações no Brasil: avanços e lacunas**. IN: CUNHA (ORG.) *Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo*. NEPO/UNICAM, Campinas, 2011.

RIGOTTI, J. I. R. **Fluxos Migratórios e Distribuição Espacial da População na Região Metropolitana de Belo Horizonte na década de 70**. 1994. 119f. Dissertação de Mestrado em Demografia - Universidade Federal de Minas Gerais - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Belo Horizonte.

SILVA, K. A. A., CUNHA, J.M.P. e ORTEGA, G. M. Um olhar demográfico sobre a constituição da macrometrópole paulista: fluxos populacionais, integração e complementaridade. **Cadernos MetrÓpole**, Vol. 19, 2017 (n.º 40), 721-748.