



Desenvolvimento Regional em Debate
ISSN: 2237-9029
valdir@unc.br
Universidade do Contestado
Brasil

DETERMINANTES DO MOVIMENTO PENDULAR NA AGLOMERAÇÃO URBANA DO NORDESTE NO RIO GRANDE DO SUL

Stamm, Cristiano; Santos, Manoela Silveira dos; Lahorgue, Maria Alice Oliveira da Cunha
DETERMINANTES DO MOVIMENTO PENDULAR NA AGLOMERAÇÃO URBANA DO NORDESTE NO RIO
GRANDE DO SUL

Desenvolvimento Regional em Debate, vol. 6, núm. 1, 2016

Universidade do Contestado, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=570860686004>

DOI: <https://doi.org/10.24302/drd.v6i1.976>

DETERMINANTES DO MOVIMENTO PENDULAR NA AGLOMERAÇÃO URBANA DO NORDESTE NO RIO GRANDE DO SUL

THE DETERMINANT OF COMMUTING OF
WORKERS IN AGGLOMERATION NORTHEAST
URBAN IN RIO GRANDE DO SUL

Cristiano Stamm stamm_br@yahoo.com.br

Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Brasil

Manoela Silveira dos Santos manoelasantospoa@gmail.com

Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Brasil

Maria Alice Oliveira da Cunha Lahorgue lahorgue@ufrgs.br

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil

Desenvolvimento Regional em Debate,
vol. 6, núm. 1, 2016

Universidade do Contestado, Brasil

Recepção: 04 Setembro 2015
Aprovação: 08 Abril 2016

DOI: [https://doi.org/10.24302/
drd.v6i1.976](https://doi.org/10.24302/drd.v6i1.976)

Redalyc: [https://www.redalyc.org/
articulo.oa?id=570860686004](https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=570860686004)

Resumo: O objetivo deste artigo foi verificar e analisar, através dos trabalhadores pendulares, os determinantes do movimento pendular na Aglomeração Urbana do Nordeste (AUNE) do RS que se deslocavam através de transportes coletivos. Esses determinantes são indicativos relevantes de dimensionamento do mercado de trabalho, assim como de desenvolvimento regional, e a importância em estudá-los, se faz devido à difusão das tendências urbanas ocorridas nos grandes centros, pelo potencial que esse movimento tem em se alastrar pelo território nacional e, fundamentalmente, em razão do crescimento das cidades de porte médio e das aglomerações urbanas no interior do país. Metodologicamente, foi utilizada uma survey através da aplicação de questionários a uma amostra de 430 trabalhadores pendulares. A pesquisa apontou que é forte a tendência dos efeitos da polarização sobre o mercado de trabalho, e que esses efeitos são proporcionados pela cidade de porte médio de Caxias do Sul a qual apresentou um maior movimento centrípeto, cerca de 45% dos destinos dos trabalhadores na AUNE. Com as exceções dos municípios de Santa Tereza e Monte Belo do Sul, os demais municípios apresentaram uma pendularidade cruzada entre eles. Foi observado que existem dois tipos de determinantes que atuam sobre o trabalhador pendular: o determinante de estímulo e o determinante de continuidade. Analisando estes, os resultados apontam que o primeiro reforça a teoria de que, assim como numa região metropolitana, mesmo numa aglomeração urbana interiorana, o motivo dominante inicial nas decisões do trabalhador em realizar o movimento pendular é de natureza econômica, enquanto o determinante de continuidade, ou seja, após o trabalhador ter certa estabilidade empregatícia, agrega na discussão teórica os fatores sociais, os quais passam a ser o motivo dominante na continuidade deste fenômeno, fazendo com que não haja uma migração.

Palavras-chave: Movimento pendular, Trabalhador pendular, Cidades interioranas de porte médio.

Abstract: The aim of this paper was to investigate and analyse, through the commuters who use public transport, the determinants of the commuter in Northeast Urban Agglomeration (Aune) of RS. These determinants are relevant indicatives of the size of the labor market and regional development, and the importance of studying them is due the spread of urban trends occurring in large cities, the potential that this movement has in spreading the territory national and fundamentally in reason of the

growth of medium-sized cities and urban areas within the country. Methodologically, we used a survey through questionnaires with 430 commuters. The survey showed that there is a strong trend of polarization effects on the labor market, and that these effects are provided by the medium-sized city of Caxias do Sul, which presented a greater centripetal movement, about 45% of worker's destinations in Aune. The exception was the municipalities of Santa Tereza and Monte Belo do Sul, wherever the other municipalities showed cross pendularity between them. There are two types of determinants with influence on the commuter that are the determinant of stimulus and determinant of continuity. The first one reinforces the theory that, as a metropolitan region, even in provincial urban agglomeration the initial dominant motif in the worker's decision to hold the pendulum is of an economic nature. The second adds to the theoretical discussion the social factors, which become the dominant motive in the continuity of this phenomenon, so that there is no migration.

Keywords: Pendulous movement, Commuter, Inland medium-sized cities.

Como citar este artigo: STAMM, C.; SANTOS, M.; LAHORGUE, M. Determinantes do movimento pendular numa aglomeração urbana interiorana: o caso da AUNE no Rio Grande do Sul. DRd - Desenvolvimento Regional em debate, v. 6, n. 1, p. 63-89, 15 abr. 2016. DOI: <https://doi.org/10.24302/drd.v6i1.976>

1 INTRODUÇÃO

Este artigo teve como propósito discutir e responder um questionamento acerca dos trabalhadores pendulares em regiões não metropolitanas, ou seja, quais são os determinantes do movimento pendular de trabalhadores que utilizam o transporte coletivo numa aglomeração urbana interiorana?

O trabalho tem como objeto de estudo apenas o trabalhador pendular, e não o estudante pendular, uma vez que o primeiro tende a apresentar maior poder de decisão, principalmente na escolha de migrar ou não para a cidade de destino. Pode-se enfatizar que o movimento pendular está geralmente ligado à expansão de uma determinada região que exerce influência em termos de polaridade, em boa parte das vezes, no mercado de trabalho. Assim, tanto os estudos da Teoria dos Polos de Crescimento Econômico como os estudos da mobilidade da população auxiliam na compreensão das transformações do espaço econômico, visto que, entre os efeitos dinâmicos causados pelas atividades produtivas, estão os efeitos de atração da população que estimula os movimentos pendulares e, por que não, as migrações.

É através da proximidade dos centros urbanos e do tempo de deslocamento das pessoas entre esses centros, assim como o tempo do percurso do movimento pendular sem a redução ou a perda da quantidade de horas trabalhadas, que as conurbações surgem e se expandem quase na mesma intensidade de crescimento dos meios de comunicação, sendo que elas se destacam, principalmente, pelo surgimento de outros tipos de transporte coletivo (trem e metrô) e o melhoramento das rodovias de acesso, assim como pelo aumento da interação entre as cidades^[4]. Em sua maioria, os estudos e as pesquisas ainda ocorrem em regiões metropolitanas, onde as circunstâncias do transporte (vias de circulação

rápida, trem, metrô, grande volume de veículos de carga e de carros, entre outros) e do tamanho populacional das cidades são completamente diferentes daquelas que ocorrem em áreas não-metropolitanas.

Porém, nos últimos anos, o espraiamento das atividades produtivas no Brasil se refletiu no crescimento populacional das cidades de porte médio^[5] e também das aglomerações urbanas não-metropolitanas, uma vez que essas cidades e regiões cresceram expressivamente em relação às demais e, com este espraiamento, parece haver uma redução da desigualdade na distribuição espacial da oferta de emprego pelo país. Concomitantemente com o crescimento populacional, estão aparecendo nessas cidades e regiões, e continuarão a surgir, alguns dos problemas urbanos existentes nas regiões metropolitanas, tais como: aumento expressivo de moradias irregulares, decréscimo da qualidade de vida, aumento da criminalidade, trânsito caótico e caos urbano, entre outros temas, mesmo que ainda de forma incipiente. Muitas dessas cidades de porte médio e aglomerações urbanas não-metropolitanas crescerão rapidamente e, junto com elas, seus problemas, por exemplo, a população de Campinas que em 1970 era de cerca de 380 mil habitantes, no início da década de 1990 já ultrapassava 750 mil habitantes e atualmente abriga o núcleo de uma metrópole com cerca de 1,1 milhão de habitantes.

A incidência do movimento pendular em cidades de porte médio interioranas está associado à formação e à consolidação da rede urbana, sendo necessária uma configuração de centros regionais suficientemente próximos para que o custo e a duração do tempo do transporte estejam dentro de um limite de tolerância para os trabalhadores. No estudo do movimento pendular entre duas cidades de porte médio no interior do Paraná foi verificada uma pendularidade cruzada, já que não havia um movimento exclusivo de uma cidade para outra no sentido casa-trabalho; entre as duas cidades ocorriam o movimento pendular casa-trabalho-casa (STAMM; STADUTO, 2008).

Ainda não se sabe muito sobre a influência da rede urbana e dos transportes nos movimentos pendulares em aglomerações urbanas não-metropolitanas ou interioranas, em que uma cidade de porte médio tem a função de dinamizar a região. Nesse sentido, o presente trabalho apresenta um olhar particular, porque é direcionado a uma aglomeração urbana de caráter não-metropolitano, que tem sua economia polarizada por uma cidade interiorana de porte médio (característica de cidades com população entre 100 mil e 500 mil habitantes).

Estudos dessa natureza tornam-se importantes porque levantam informações relevantes para o planejamento urbano e regional e para o ordenamento da dinâmica territorial, uma vez que este tipo de cidade/região, ainda que de forma incipiente, vem apresentando alguns vícios das grandes cidades. São regiões que merecem uma maior atenção nos novos estudos da ciência regional. A partir da década de 1960 é nessas cidades que se observa um aumento considerável da sua participação no total dos municípios do país e, principalmente, na distribuição da população urbana.

Dessa forma, a mobilidade da população no território está estreitamente relacionada com o espraio das atividades produtivas, com o crescimento populacional das cidades e com o processo de urbanização que vem sofrendo nas últimas décadas. Não se pode desvincular a questão do movimento pendular dos movimentos de urbanização, pois estes estão inseridos no desenvolvimento econômico e social. Já a urbanização, também mostra-se como um dos fatores no processo de mutação territorial, no qual as cidades se apresentam como seus ambientes catalisadores.

A importância do movimento pendular e das migrações, do planejamento urbano em grandes cidades, do crescimento das cidades de porte médio e das aglomerações urbanas não metropolitanas expõe que as relações dinâmicas de oferta e demanda de bens e serviços, a produção industrial e as interações de pessoas entre cidades são responsáveis pela atual conformação espacial da rede urbana e, quiçá, por sua evolução futura, cuja compreensão é fundamental para o estabelecimento de metas de políticas públicas urbanas e regionais.

Portanto, por meio de pesquisa de campo realizada junto aos trabalhadores pendulares da Aglomeração Urbana do Nordeste (AUNE) do Rio Grande do Sul que se deslocam via transportes coletivos, foi possível verificar que os diferentes determinantes são “peças” importantes na transformação do território e influenciam diretamente as decisões dos trabalhadores pendulares de aglomerações urbanas não-metropolitanas. A análise deste caso concreto, na medida em que permita identificar semelhanças e diferenças com situações análogas, poderá contribuir para a formulação de novas hipóteses interpretativas de tais processos. Vale ressaltar que este tipo de pesquisa e análise tende a ganhar robustez por meio de acompanhamento ao longo do tempo para verificar seu comportamento, que é impactado pelo crescimento socioeconômico da região, pelo sistema de transporte e pelas mudanças sociais.

Destarte, o presente artigo está organizado em quatro tópicos além dessa introdução. No primeiro tópico encontra-se o framework conceitual que dá sustentação ao trabalho. No segundo tópico está descrita a metodologia da pesquisa. No terceiro tópico encontra-se os resultados e discussões. Por último, apresentam-se as considerações finais, as quais sumarizam esse artigo.

2 FRAMEWORK CONCEITUAL PARA A ANÁLISE DOS DETERMINANTES DO MOVIMENTO PENDULAR

A Teoria dos Lugares Centrais foi cunhada com o intuito de explicar a emergência de concentrações urbanas e baseou-se no estudo das localizações das atividades econômicas, sobretudo as do setor terciário, procurando justificar a dimensão, a distribuição e o número de centros urbanos e, de forma indireta, o relacionamento entre eles que, segundo a teoria, se processa de forma estritamente hierárquica (INE, 2004).

Segundo Kon (1999), ao determinar a importância das rotas naturais de transporte, Christaller estabeleceu certa hierarquia entre as cidades. De acordo com a autora, o alcance regional de determinada mercadoria, que é limitado pelos fatores de oferta e pela expressão em sua área de mercado, é fundamental para a hierarquia de cidades. Assim, as mercadorias podem ser agrupadas em categorias e as áreas de mercado podem ser delimitadas dentro das categorias coincidentes.

Para Alves (2002), a explicação de Christaller para a designação da Teoria dos Lugares Centrais advém da circunstância de que, por razões de mercado (economias de aglomeração)^[6] os produtores tendem a localizar seus estabelecimentos em determinados lugares (lugares centrais), onde também vive uma parte dos consumidores de seus bens e serviços; a outra parte dos consumidores reside em locais denominados como região complementar (hinterlândia) do lugar central, ou seja, nas periferias, mas estes apresentam, de uma maneira ou de outra, certa mobilidade e acessibilidade aos lugares centrais. Dessa forma, quando o princípio de centralidade é expandido para uma região exterior à cidade, tem-se o caso no qual a cidade passa a ser o centro da região.

Essa região do entorno da cidade chamada de região complementar é dependente da cidade central em vários aspectos^[7], principalmente quanto à oferta de bens e serviços (RICHARDSON, 1978). Ainda de acordo com Richardson (1978, p. 70), a cidade central “cresce como um resultado do fornecimento de mercadorias e serviços à região vizinha”. Em vista disso, um determinado centro será tanto mais central quanto mais funções especializadas ele prestar e, conseqüentemente, quanto maior for sua hinterlândia.

Já o estudo da Teoria dos Polos de Crescimento, por vezes denominada Teoria da Polarização, auxilia na compreensão das transformações do espaço geográfico e do espaço geoeconômico – refere-se às relações e à distribuição das atividades econômicas no espaço geográfico –, ou espaço econômico. Assim, Perroux (1982^[8] apud RIPPEL; FERRERA DE LIMA, 2009) define espaço econômico como sendo um espaço polarizado, um campo de forças ou de relações funcionais. A noção de espaço econômico polarizado lança a base para a Teoria da Polarização. Para Ferrera de Lima (2003), a noção de espaço tem um lugar importante na economia moderna; ele é um elemento ativo na dinâmica do sistema produtivo, tem sua origem na atividade humana e constitui-se de relações econômicas, tais como: produção, consumo, tributação, investimento, exportação, importação e, por que não, nas diversas modalidades de mobilidade da população. Por outro lado, analisando as estratégias dos polos de crescimento como instrumentos de política de desenvolvimento, Friedmann (1973) afirma que, geograficamente, os polos de crescimento são considerados como centros para a geração e a difusão espacial de inovações.

Perroux (1977) considerava que o crescimento econômico é próprio de áreas favorecidas de amplas vantagens – oriundas de uma combinação de conjuntos relativamente ativos de indústrias, por ele denominadas indústrias motrizes, e conjuntos relativamente passivos de indústrias

complementares, chamadas de indústrias movidas –, com regiões dependentes dos polos geograficamente aglomerados. Então, como consequência do reflexo da ação da indústria motriz, o crescimento se propaga e se expande, beneficiando sua área de influência que é, assim, polarizada. Nesse sentido, o conceito de polo de crescimento está intimamente ligado à noção de dominância. De acordo com Pereira (1977), a consolidação de dominância do polo, com relação a sua região de influência, ocorre por meio da capacidade de manuseio de inovações, principalmente por causa de sua competência na geração de novos produtos e processos.

Através do efeito em cadeia^[9], atuando para obter matérias-primas, atrair mão-de-obra e produzir, a indústria motriz funciona como agente de dinamização da vida regional, provocando a atração de outras indústrias e criando uma aglomeração populacional. Tudo isso estimula o desenvolvimento de atividades primárias fornecedoras de alimentos e matérias-primas e desenvolve a formação de atividades terciárias proporcionais às necessidades da população que se instala em seu entorno.

Para Ferrera de Lima (2012), os efeitos da polarização impactam sobre o mercado de trabalho (mão-de-obra) basicamente por meio de três fatores: a) do aumento na ocupação total de mão-de-obra e do crescimento da produtividade média – via migração de mão-de-obra de outras regiões polarizadas ou de regiões mais distantes; b) das mudanças na qualidade dos recursos humanos – via ocupação de mão-de-obra que não entra na categoria de desocupados (que não procuram trabalho) pelas baixas remunerações; e, c) das alterações nas condições do mercado de trabalho quanto à organização dos interesses sindicais – condicionado pelo tipo de tecnologia utilizada e pela estrutura preexistente do mercado de trabalho.

Dentro da perspectiva de crescimento de Perroux, observa-se uma hierarquia nas regiões, em que certas áreas crescem e se desenvolvem mais que outras (PERIS, 2002). É possível inferir, portanto, que o polo é o centro econômico dinâmico de uma região ou de um país e que seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca. O desenvolvimento regional estará, assim, sempre ligado ao seu polo. Então, de acordo com Parr (1985) e conforme já citado por Perroux, o crescimento urbano e econômico de uma região ou de um país não se expande de maneira igualitária por todo o seu território. As diferenças regionais apresentadas em tais territórios, principalmente nos países em desenvolvimento, fazem com que existam cidades com elevadas taxas de crescimento econômico e populacional, enquanto há outras com baixas taxas ou com taxas negativas de crescimento, dando sustentação às diferenças regionais e proporcionando, dessa maneira, certa hierarquia econômica, com isso polarizando outras cidades em uma determinada região de abrangência (PARR, 1985).

Sendo assim, os polos de crescimento e os lugares centrais possuem ligações estreitas e apresentam fatores preponderantes para o desenvolvimento regional, principalmente do ponto de vista da hierarquização, considerando o espaço econômico polarizado e a

concentração das atividades econômicas que é percebida pela teoria dos polos de crescimento. No entanto, o desenvolvimento regional passa a ser resultado da relação entre a existência de um polo de crescimento e o potencial de concentração de atividades ao redor dele, no sentido de criar condições e forças para a absorção de investimentos e políticas econômicas que, em sua grande maioria, melhoram as condições socioeconômicas de uma determinada região.

As duas teorias apresentadas – Polos de Crescimento e Lugares Centrais – estão fortemente relacionadas e trazem elementos preponderantes para o desenvolvimento regional, principalmente do ponto de vista da hierarquização, pois ambas refletem a concentração das atividades econômicas.

O esquema exposto na Figura 1 traz a ideia de uma aglomeração urbana em que uma cidade de porte médio tem o papel de dinamizar toda a região. Dessa forma, observou-se que alguns elementos da Teoria dos Lugares Centrais e da Teoria dos Polos de Crescimento são materializados nessa cidade de porte médio que, por sua vez, acaba sendo considerada como uma localidade central ou a cidade polo da região. Esses elementos dinamizadores criam no polo a ideia de dependência, de concentração e da existência de um grupo de outras cidades que gravitam ao redor do centro, em seu campo de influência econômica e política (BOUDEVILLE, 1972; FRIEDMAN, 1972). Essa dependência, em grande parte, é gerada pela capacidade dos elementos dinamizadores positivos que o polo tem, criando uma força centrípeta em relação aos demais.

O conjunto dessas cidades formará uma rede urbana que pode ser hierarquizada, pois, segundo a Teoria dos Lugares Centrais, quanto mais bens e serviços forem ofertados em determinado centro, maior será sua hierarquia com relação aos outros. Essa hierarquização é possível porque, conforme já afirmado por Perroux, algumas regiões (cidades) crescem mais do que outras e seu crescimento as faz ofertar um maior número de bens e serviços.

A hierarquização, que é vista através da diferença entre os bens e serviços ofertados em cada um dos centros que compõem a aglomeração urbana, causará fluxos populacionais variados e cruzados entre as cidades da região de influência, tendo como motivadores diversos fatores: deslocamentos por questões de saúde em busca de profissionais mais qualificados ou por aparelhos públicos de melhor qualidade; deslocamentos por lazer, turismo ou compras; deslocamentos em busca de melhor qualificação educacional; e deslocamentos por trabalho devido à pouca oferta de emprego nas cidades do entorno do polo, entre outros.

Dentre os fluxos populacionais, os mais ritmados ou frequentes são os de pessoas que se deslocam por motivos de estudo ou trabalho, e são chamados de movimento pendular. Em se tratando especificamente dos trabalhadores pendulares, observa-se que uma parte desses indivíduos tende a migrar para a cidade onde trabalham e a outra parte continua realizando o movimento pendular ao longo do tempo.

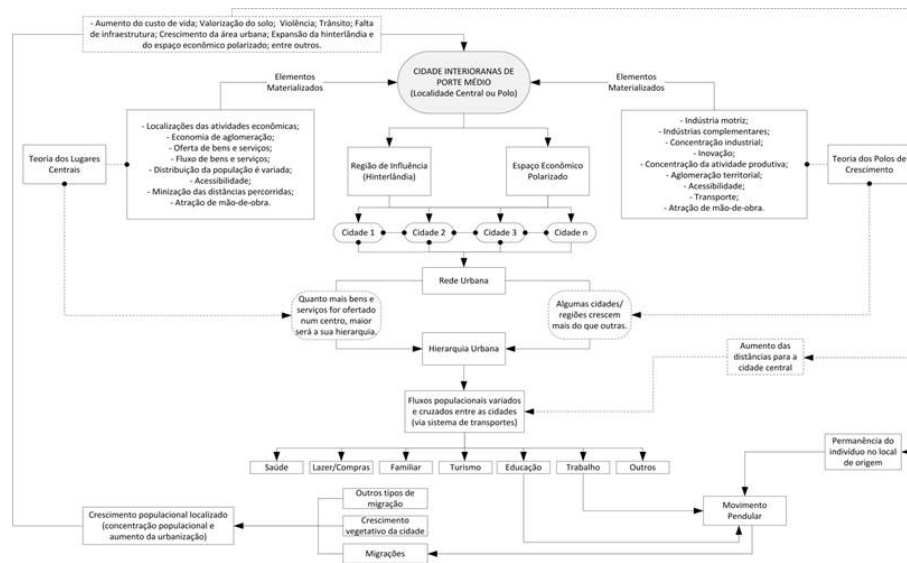


Figura 1 – Esquema conceitual base para a análise dos determinantes do movimento pendular

Fonte: Elaborado pelos autores. Legenda: (-----) as caixas e as setas pontilhadas dão indicativos de influência ou impacto em algo dentro do sistema.

A migração desses trabalhadores, associada a outros tipos de migração e ao crescimento vegetativo da cidade, ocasiona um crescimento populacional concentrado, aumentando também o grau de urbanização da aglomeração. Todo esse crescimento gerará externalidades positivas e negativas: positivas no sentido de que criará condições e forças para a absorção de investimentos e políticas econômicas que, em sua grande maioria, melhoram as condições socioeconômicas de uma determinada região; e negativas com o aumento do custo de vida da população, da violência, do trânsito, da falta de recursos para investimentos em infraestrutura, aumento da população marginal, expansão da área urbana e da área de influência do polo, entre outros.

Vale ressaltar que esse crescimento populacional pode ocorrer tanto na cidade polo como em outras cidades da aglomeração ou, ainda, em ambas, pois, como afirma Braudel (1985), os polos nascem e morrem, não deixando as regiões periféricas imóveis. Apesar disso, Souza (2005, p. 108) diz que, “[...] na prática, os investimentos públicos tendem a se concentrar em infraestrutura e em atividades diretamente produtivas em determinadas regiões, criando ou reforçando os polos existentes”.

Numa relação de causa e efeito, com a expansão da área urbana e da área de influência do polo, haverá o aumento das distâncias entre as cidades e, com a incorporação da nova área de influência, haverá um aumento do fluxo populacional cruzado entre elas. E neste aumento do fluxo populacional cruzado está o movimento pendular que, segundo Silva (2008), está associado à expansão de áreas urbanas. As externalidades negativas também influenciarão indiretamente a permanência em seu local de origem daquelas pessoas que já realizavam o movimento pendular, e essas pessoas continuam a dar existência e a reforçar o movimento.

Assim, o framework circular e acumulativo mostra que, se o crescimento econômico da região for sustentado por um longo prazo, haverá expansão do espaço econômico e a integração e interação entre as

idades se tornará mais intensa, assim como uma ocupação dos espaços geográficos que fará surgir posteriormente as conurbações e, quiçá, se transformar numa região metropolitana. Ao final, todos esses fatores levam as cidades a formar uma rede urbana mais integrada e mais dinâmica. Mas vale ressaltar, como foi alertado por Acselrad (2009), que se o crescimento urbano não for acompanhado por investimentos em infraestrutura, a oferta de serviços urbanos não acompanhará o crescimento da demanda, o que impactará em externalidades negativas na região.

Dentro desse framework, o que instigou este trabalho, conforme já exposto na parte introdutória, é o objetivo de levantar e analisar quais os determinantes de estímulo e de continuidade do movimento pendular dos trabalhadores que utilizam os transportes coletivos numa aglomeração urbana do interior. Ou seja, quais são esses determinantes tendo em vista que estes podem optar pela migração para a cidade onde trabalham ou para outra cidade que lhes ofereça o melhor custo/benefício ou, ainda, simplesmente continuar realizando o movimento pendular e optar por sua permanência em seu local de origem.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

A metodologia científica utilizada na obtenção dos propósitos da pesquisa empírica deste artigo foi a utilização de uma situação de mensuração social formalizada através de entrevistas via aplicação de questionários estruturados. O método escolhido foi o de Pesquisa Survey.

A escolha da área de pesquisa recai sobre a Aglomeração Urbana do Nordeste – AUNe, que está localizada na região Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul, por se tratar de uma região altamente urbanizada e industrializada onde se tem observado, nas últimas duas décadas, um aumento da conurbação e da interdependência entre as áreas urbanas. Além disso, destacam-se outros fatores: o primeiro é que foram consideradas apenas as aglomerações urbanas^[10] (Figura 2) instituídas legalmente via Leis Complementares no Estado do Rio Grande do Sul, porém foi excluída a Aglomeração Urbana do Litoral por ser a única que não possui uma cidade de porte médio que faça o papel de dinamizar a região; o segundo foi a escolha da maior aglomeração urbana do Estado em termos populacionais; o terceiro é que esta Aglomeração está localizada em uma das regiões que mais tem recebido migrantes no Estado; o quarto é que, em comparação com a Aglomeração Sul, a Aglomeração Nordeste concentra o maior número absoluto de trabalhadores nas indústrias e o maior número de estabelecimentos industriais, um fato que proporciona maior atração de trabalhadores de outras cidades devido à oferta de bens e serviços.

Vale ressaltar que a cidade polo da AUNe (Figura 3), Caxias do Sul, é classificada como uma cidade de porte médio, detendo uma população total de aproximadamente 436 mil habitantes e um grau de urbanização que chega a mais de 96%, dando-lhe o status de maior cidade de porte médio do Estado. O estudo desse caso também foi uma contribuição

para trazer à luz da literatura disponível o movimento de trabalhadores pendulares em aglomerações urbanas não-metropolitanas, o qual pode estar ocorrendo em outras regiões do país.

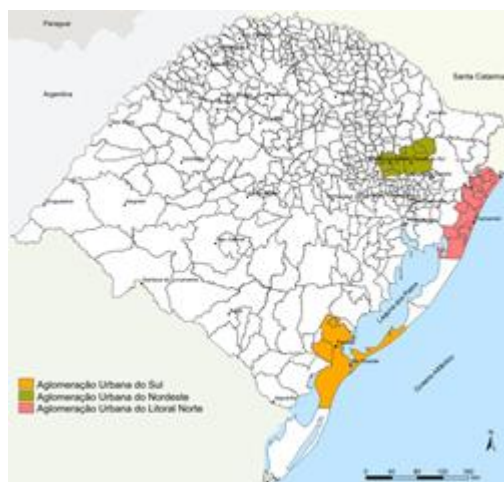


Figura 2 – Aglomerações urbanas do RS

Fonte: Atlas Brasil (2011)



Figura 3 – Aglomeração Urbana do Nordeste do Rio Grande do Sul

Fonte: Atlas Brasil (2011)

Dito isto, segue na Tabela 1 o total de pessoas ocupadas por municípios da Aglomeração Urbana do Nordeste que serviram como base para o cálculo da amostra mínima necessária para que se tivesse uma validade estatística.

Tabela 1 – Pessoas ocupadas na semana de referência, por local de exercício do trabalho principal igual a outro município, por municípios da AUNe (2010)

Municípios da AUNe	Número de pessoas ocupadas que se deslocam para trabalhar em outro município	Percentual por município (%)
Bento Gonçalves	3.321	18,71
Carlos Barbosa	1.939	10,92
Caxias do Sul	3.557	20,04
Farroupilha	3.918	22,07
Flores da Cunha	1.579	8,89
Garibaldi	2.181	12,29
Monte Belo do Sul	144	0,81
Nova Pádua	108	0,61
Santa Tereza	76	0,43
São Marcos	929	5,23
Total na AUNe	17.752	100

Fonte: Censo Demográfico – Resultado da Amostra (IBGE, 2010).

A partir dos dados acima, o cálculo do tamanho da amostra, considerando o número total trabalhadores entre as cidades da AUNe, sugerido por Barbetta (1998), pode ser medido através da aplicação das equações (1) e (2). A equação (1) permite o conhecimento de uma primeira aproximação do tamanho da amostra, que é expresso por:

$$n_0 = \frac{1}{E^2} \quad (1)$$

No entanto, quando se conhece o tamanho da população, a formulação passa a ser expressa pela equação (2):

$$n = \frac{N \times n_0}{N + n_0} \quad (2)$$

Em que:

N = tamanho da população

n = tamanho da amostra

n₀ = aproximação para o tamanho da amostra

E = erro amostral.

Considerando que o erro amostral não ultrapasse os 5% (ou 0,05) e que em 2010 existia uma população de 17.752 pessoas se deslocando para trabalhar em outro município na Aglomeração Urbana do Nordeste do Rio Grande do Sul, ter-se-á:

$$n_0 = \frac{1}{(0,05)^2} = 400 \quad (3)$$

A equação (3) mostra o resultado da aplicação de um erro amostral de 5% na equação (1); dessa forma, a aproximação para o tamanho

da amostra deve ser de 400 pessoas. Mas, como já dito, o tamanho da população é conhecido e a verdadeira quantidade a ser pesquisada deve ser calculada com base na equação (2), utilizando o resultado da equação (3) mais o número total de pessoas que se deslocam para trabalhar em outro município na AUNe, conforme segue (Equação 4):

$$n = \frac{17.752 \times 400}{17.752 + 400} = 391 \quad (4)$$

Assim, para que a amostra fosse representativa estatisticamente e que se tivesse um erro amostral de 5%, foi necessário pesquisar, no mínimo, 391 trabalhadores pendulares na AUNe.

Mesmo tendo ciência da limitação da variável utilizada para o cálculo da amostragem, ou seja, não saber qual é a participação percentual de cada meio de transporte utilizado para o deslocamento desses trabalhadores, decidiu-se pesquisar o total calculado de 391 pessoas. Optou-se por pesquisar os trabalhadores que utilizavam os dois tipos de transportes coletivos intermunicipais (público e privado).

Assim, a partir do cálculo da amostra foram distribuídas percentualmente as pessoas a serem pesquisadas por município, conforme a coluna A e a coluna B da Tabela 2, que correspondem ao percentual de ocupados que se deslocavam para trabalhar em outro município para cada um dos municípios da AUNe e o total absoluto de trabalhadores que foram pesquisados em cada município, respectivamente.

Vale destacar que os dados da coluna A são referentes ao Censo demográfico de 2010 e que, de acordo com o IBGE, as pessoas que trabalhavam em outro município atingiram 11,8% da população ocupada no país (10,1 milhões). Sendo assim, quatro municípios da AUNe apresentam percentuais de trabalhadores pendulares acima do verificado no país, sendo eles: Farroupilha (22,07%); Caxias do Sul (20,04%); Bento Gonçalves (18,71%) e Garibaldi (12,29%).

A coluna C e D correspondem ao número absoluto de assentos disponíveis por turno e ao tipo de transporte utilizado e por município de origem. Ao somar as duas colunas obtém-se o total de assentos disponíveis por turno e por município para o transporte coletivo intermunicipal, o que deu origem à coluna E.

Tanto a coluna F como a coluna G correspondem ao percentual de assentos disponíveis por município. Por exemplo: dos 1.090 assentos disponíveis no município de Bento Gonçalves, 26,70% são referentes ao transporte coletivo público e 73,30%, ao privado. Os valores da coluna F são resultados da coluna C dividida pela coluna E multiplicado por 100, e os valores da coluna G são resultados da coluna D dividida pela coluna E multiplicado por 100.

Já os valores das colunas H e I representam a quantidade absoluta da amostra por tipo de transporte que foi pesquisado em cada um dos municípios, representando um total de 391 trabalhadores pendulares na AUNe. Os números expostos na coluna H são referentes à

multiplicação da coluna B com a coluna F. Por exemplo: no município de Bento Gonçalves foi preciso pesquisar 73 pessoas, porém 26,70% dos pesquisados utilizaram transporte coletivo público e os restantes 73,30% utilizaram transporte coletivo privado. Dessa forma, $73 \times 26,70\%$ é igual a 19 pessoas que utilizaram transporte coletivo público, e assim sucessivamente para cada município.

Na última coluna, a (I), observa-se que em cinco municípios não foram pesquisados trabalhadores, isso porque, conforme a coluna D – através de informações obtidas por meio da Metroplan, não existiam contratos ativos autorizando o transporte por fretamento com origem nesses municípios. Assumiu-se, então, que 100% da amostra necessária desses municípios se deslocaram utilizando transporte coletivo público.

Ao fim da pesquisa foram respondidos 464 questionários^[11] e, destes, 430 foram válidos e cerca de 8% foram inválidos, seja por não estarem completos ou por não terem sido respondidos de forma correta. Dos 430 questionários válidos, 236 são de trabalhadores que utilizaram o transporte coletivo privado e 194 de trabalhadores que utilizaram transporte coletivo público. Vale destacar que a pesquisa contou com 39 questionários a mais do que o necessário e que todos os 430 questionários foram utilizados como base para a elaboração das tabelas e suas respectivas análises. Das 39 pessoas a mais, todas estavam relacionadas ao transporte coletivo privado, sendo que 20 residiam em Caxias do Sul, 6 em Bento Gonçalves, 5 em Farroupilha, 4 em Carlos Barbosa e 3 em Garibaldi.

Tabela 2 – Percentuais e valores absolutos da amostra a ser pesquisada por município e por tipo de transporte

Município de origem/mora-dia	% de ocupados que se deslocam para trabalhar em outro município (IBGE, 2010)	Total amostra por município	Quantidade absoluta de assentos disponíveis por turno			% de assentos por tipo de transporte		Quantidade absoluta da amostra por tipo de transporte	
			público	privado	total	público	privado	público	privado
	A	A x 391 = B	C	D	C + D = E	(C/E)x100 = F	(D/E)x100 = G	B x F = H	B x G = I
Bento Gonçalves	18,71%	73	291	799	1.090	26,70%	73,30%	19	54
Carlos Barbosa	10,92%	43	208	71	279	74,55%	25,45%	32	11
Caxias do Sul	20,04%	78	498	327	825	60,36%	39,64%	47	31
Farroupilha	22,07%	86	166	2.263	2.429	6,83%	93,17%	6	80
Flores da Cunha	8,89%	35	249	0	249	100%	0%	35	0
Garibaldi	12,29%	48	83	69	152	54,61%	45,39%	26	22
Monte Belo do Sul	0,81%	3	v.n.i.	0	-	100%	0%	3	0
Nova Pádua	0,61%	2	83	0	83	100%	0%	2	0
Santa Tereza	0,43%	2	v.n.i.	0	-	100%	0%	2	0
São Marcos	5,23%	21	581	0	581	100%	0%	21	0
Total na AUNe	100%	391	2.159	3.529	5.688	-	-	194	197

Fonte: Elaborada pelos autores a partir do IBGE (2010) e informações da Metroplan. Nota: v.n.i. – valores não informados.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES DOS DETERMINANTES DO MOVIMENTO PENDULAR

Tentando capturar o ensejo que levava o trabalhador pendular a se deslocar quase diariamente para realizar suas atividades laborais em outro município de uma aglomeração urbana, foi questionado qual era o principal motivador desse deslocamento, ou seja, qual o determinante de estímulo. Ficou claro que 34,19% dos entrevistados afirmaram ser

o fator salarial; ou seja, para estes o salário pago no outro município era melhor do que aqueles ofertados no município em que residiam (conforme observado no Gráfico 1), confirmando a teoria de que o motivo dominante nas decisões, estabelecido por Mata, Carvalho e Silva (1973) e Singer (2002), ainda é de natureza econômica, mesmo sendo numa aglomeração urbana interiorana.

De acordo com Stamm (2005), a questão salarial também foi um dos principais fatores destacados pelos trabalhadores pendulares de duas cidades de porte médio do interior do Estado do Paraná, o que acabava gerando um fluxo cruzado de pessoas entre essas cidades. Segundo o autor, o outro fator, que também foi destacado na atual pesquisa, foi a “pouca oferta de emprego” na cidade em que esses trabalhadores residiam. Nesse sentido, para 18,84% dos entrevistados na AUNe, o principal motivo estava relacionado à cidade em que eles moravam, o que fez com que procurassem ou aceitassem alternativas de emprego longe do município de moradia.

Alguns entrevistados (23,02%) disseram que foram trabalhar em outro município porque havia “aparecido a oportunidade” de um emprego melhor. A leitura desse motivo, de que apareceu a oportunidade, pode proporcionar diferentes interpretações, como, a de que apareceu a oportunidade de: um emprego; um melhor salário; uma melhor condição de trabalho; um melhor crescimento profissional; trabalhar numa determinada cidade; ficar mais perto da minha família, entre outros tantos fatores. Nesse sentido, tal motivo pode conter um fator específico ou um conjunto de fatores não-contemplados nas alternativas da pesquisa, mas que pode ser foco de futuras pesquisas.

Quando a questão do principal motivo do deslocamento é vista por tipos de transporte coletivo, se observa uma diferença entre os dados, pois para os mesmos motivos os percentuais foram díspares.

Enquanto para os trabalhadores do transporte coletivo privado houve uma concentração em apenas dois motivos (“salário melhor” e “apareceu à oportunidade”), que representou praticamente 70% de toda a amostra, no transporte coletivo público os motivos foram um pouco mais variados e mais uniformes, sendo distribuídos entre quatro alternativas: “pouca oferta de trabalho na cidade onde resido”; “salário melhor”; “concursado”; e, “apareceu à oportunidade”, sendo 25,26%, 23,20%, 21,13% e 19,07%, respectivamente. Vale destacar que o motivo “concursado” é válido apenas para os trabalhadores que utilizavam o transporte coletivo público, uma vez que não foi pesquisada nenhuma empresa pública que disponibilizava transporte privado (fretado) aos seus funcionários.

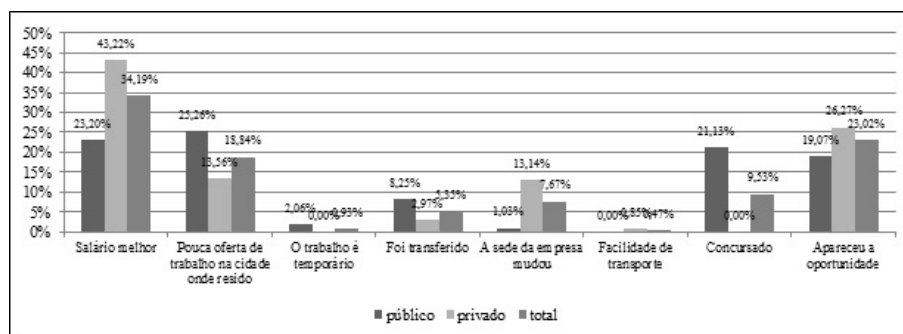


Gráfico 1 – Principal motivo que o levou a trabalhar em outra cidade

Fonte: Resultados da pesquisa (2012).

Na sequência, ainda sobre o assunto migração foi questionado se ele (o trabalhador pendular) gostaria de morar na cidade onde trabalhava, e foi observado que um pouco mais do que 1/3 dos entrevistados, 33,95%, afirmaram que gostariam (Gráfico 2). Na tentativa de desmembrar essa informação por tipo de transporte coletivo, encontraram-se percentuais muito próximos. Optou-se, então, por apresentar essa informação de forma agregada.

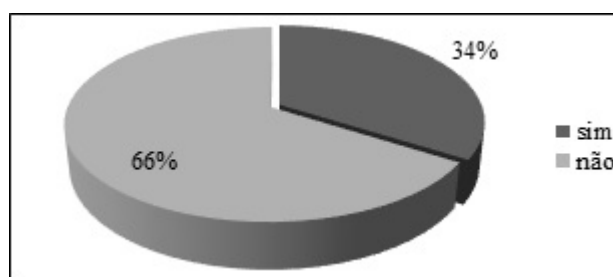


Gráfico 2 – Percentual de trabalhadores pendulares que gostariam ou não de migrar para a cidade de destino

Fonte: Resultados da pesquisa (2012).

A maioria desses 33,95% são caracterizados por se enquadrarem na faixa etária de 14 a 29 anos, representando 55,48% do total de trabalhadores que gostariam de migrar, seguidos daqueles que tinham entre 30 e 39 anos, o que representou 30,82%. Quanto à faixa salarial, foi observado que 39,73% desses indivíduos recebiam entre R\$ 1.401,00 e R\$ 2.100,00 e 35,62%, entre R\$ 701,00 e R\$ 1.400,00. Verificou-se, também, que os trabalhadores que recebiam acima de R\$ 3.501,00 eram os menos representativos quanto ao quererem migrar para a cidade em que trabalhavam.

Se praticamente 1/3 dos trabalhadores pendulares da Aglomeração Urbana do Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul, o que representa 146 pessoas do total da amostra, gostariam ou tinham a intenção de migrar para a cidade onde trabalhavam, qual era o principal motivo de ainda não terem migrado? A pesquisa revelou, conforme observado no Gráfico 3, que 12 principais motivos haviam sido levados em consideração para que tal fenômeno não se sucedesse naquele momento. Dentre eles, os mais expressivos foram que “O marido ou a esposa trabalha na cidade onde residimos”, com 25,34%, e os “Outros motivos familiares”,

representado por 20,55%. Assim, agregando os dois itens, pode-se afirmar que grande parte dos entrevistados que gostariam de morar na cidade onde trabalhavam, representada por 45,89%, não chegavam a migrar em vista dos aspectos de sua estrutura familiar.

Levando em consideração a parte financeira, relacionada aos custos (de moradia e de vida), esses motivos foram responsáveis por 17,81% do total para que os entrevistados não optassem por migrar. Já os atributos relacionados ao transporte, como “o deslocamento é rápido e curto”, “o transporte que a empresa oferece é satisfatório” e “o transporte público é satisfatório” foram lembrados por 8,90% dos entrevistados. Ou seja, mesmo que o entrevistado dissesse que gostaria de morar na cidade onde trabalhava, os atributos acima apresentavam maior peso em sua decisão de migrar ou não.

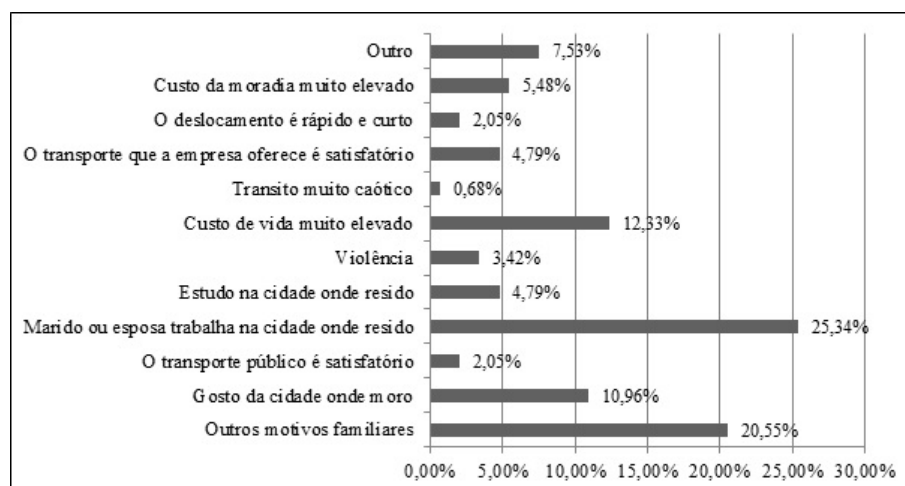


Gráfico 3 – Motivos para não migrar para a cidade de destino segundo os trabalhadores que gostariam de migrar

Fonte: Resultados da pesquisa (2012).

Outros dois atributos que podem ser agrupados são aqueles ligados às cidades onde os trabalhadores pendulares residiam. Os fatos de o indivíduo “gostar da cidade onde reside” e “estudar na cidade onde reside”, representados por 10,96% e 4,79%, respectivamente, somam uma parcela considerável de 15,75% dos entrevistados. Os problemas relacionados às metrópoles não foram tão relevantes já que na visão de apenas 4,11%, o principal motivo para não migrarem foi por questões de segurança, acreditando que a cidade onde trabalhavam é muito “violenta” e o “trânsito muito caótico”. No motivo “outros” foram obtidas diversas respostas, e dentre elas citam-se: “Estou esperando o apartamento ficar pronto”; “Ainda não achei um imóvel adequado”; e “Preciso vender meus bens na cidade onde moro”, entre outros.

Quando considerados somente os trabalhadores pendulares que afirmaram não querer residir na cidade onde trabalhavam, ou seja, 66,05% conforme o Gráfico 4, os percentuais foram bem diferentes, como pode ser visto no Gráfico 4. Desse total, mais da metade, praticamente 52%, disseram não querer morar na cidade onde trabalhavam pura e simplesmente por gostarem da cidade onde residiam à época da pesquisa.

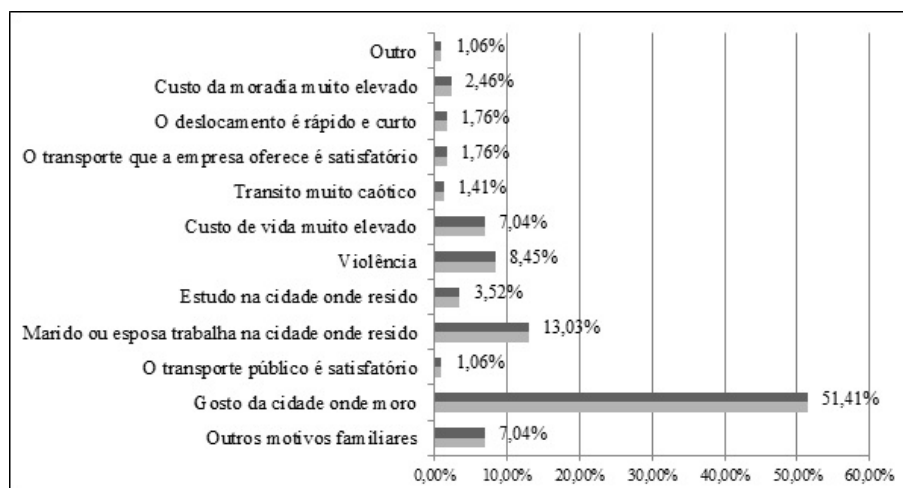


Gráfico 4 – Motivos para não migrar para a cidade de destino apresentados por aqueles que NÃO gostariam de migrar

Fonte: Resultados da pesquisa (2012).

Ainda havia famílias em que tanto o marido como a esposa trabalhavam fora do domicílio, porém um na mesma cidade de residência e o outro em outra cidade, e de qualquer forma (caso eles resolvessem migrar^[12]) alguém teria que realizar o movimento pendular. Assim, 13,03% acabaram justificando não quererem morar na cidade onde trabalhavam devido à influência direta de seu companheiro/sua companheira. No entanto, se forem agrupados os atributos familiares (“marido ou esposa trabalha na cidade onde resido” e “Outros motivos familiares”), estes chegam a representar 20,07%. Já o atributo “violência” foi lembrado por 8,45%, que possivelmente eram trabalhadores que residiam em cidades menores do que aquelas onde trabalhavam.

Portanto, os motivos relacionados à decisão de não migrar do município de residência para o município de trabalho numa aglomeração urbana polarizada por uma cidade de porte médio também se enquadram nas observações de Baeninger (1998), quando afirmou que a mudança de emprego não corresponde necessariamente a uma mudança de residência.

Num contexto geral, o Gráfico 5 traz a amostra total pesquisada e a divisão segundo o tipo de transporte, o que permite afirmar que a maioria dos entrevistados não queriam ou não tinham intenção de migrar para a cidade onde trabalhavam por gostarem da cidade onde residiam, sendo representados por 37,67% do total da amostra. Esse fato também foi verificado por Stamm (2005) quando analisou o fluxo de trabalhadores da cidade de Toledo (uma cidade de porte médio, com cerca de 125 mil habitantes) para a cidade de Cascavel (cidade de porte médio, com cerca de 290 mil habitantes), ambas localizadas no interior do Estado do Paraná. Segundo o autor, este motivo foi o segundo mais importante. Mesmo assim, afirma-se que o motivo ainda é muito marcante, tanto quando se analisam duas cidades interioranas distintas (por exemplo, Toledo e Cascavel) como quando se analisa uma aglomeração urbana interiorana (AUNe).

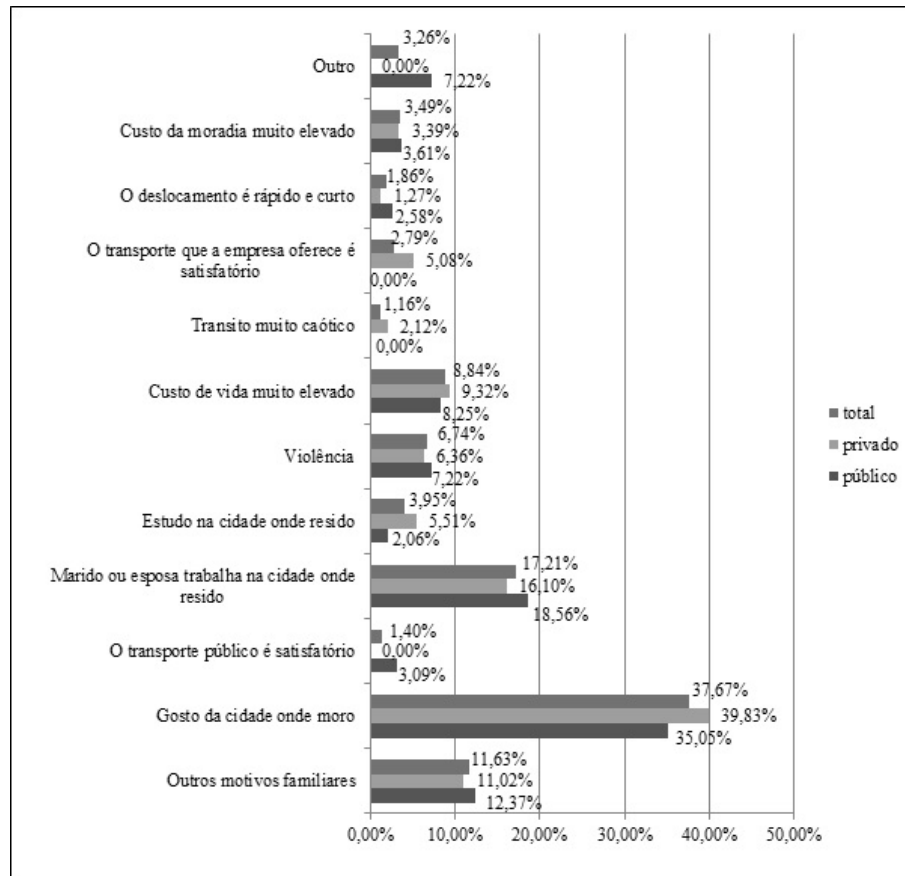


Gráfico 5 – Motivos para não migrar para a cidade de destino da amostra total por tipo de transporte

Fonte: Resultados da pesquisa (2012).

Já a questão familiar vem em segundo lugar, com quase 29% dos entrevistados (somatório do motivo “marido/esposa trabalha na cidade onde residimos” e “outros motivos familiares”), questão que na pesquisa realizada por Stamm (2005) foi considerada como principal motivo para os trabalhadores não migrarem. Numa análise comparativa entre as pesquisas observa-se uma inversão de posições entre os motivos (familiares e de gosto pela cidade em que os trabalhadores pendulares residiam) pelos quais os trabalhadores não migraram para o município em que estavam trabalhando. Por se tratar, em grande parte, de fluxos de cidades menores para outras maiores ou de porte médio, ainda se observa que existe certo apego e uma apreensão em morar em cidades de maior porte, mesmo que seja uma cidade de porte médio interiorana.

Em terceiro estão os atributos ligados à parte financeira, que foi responsável por 12,33%. Somados, esses cinco atributos^[13] apresentados chegam perto da casa dos 80% dos motivos para que não ocorra a migração para a cidade de destino (trabalho). Quando analisados separadamente os tipos de transporte coletivo, observou-se que não existiram muitas diferenças.

Algumas alternativas foram respondidas apenas por um determinado tipo de entrevistado, como: o motivo “O transporte que a empresa oferece é satisfatório” foi respondido apenas por entrevistados que utilizavam o

transporte coletivo privado, assim como o motivo “O transporte público é satisfatório”, que também só foi respondido pelos trabalhadores que utilizavam o transporte coletivo público.

Através da exploração desses dados foi possível incorporar ao framework conceitual, descrito na seção 2, os três principais determinantes de estímulo e de continuidade do movimento pendular realizado numa aglomeração urbana interiorana que tem como polo uma cidade de porte médio. Observou-se que diferentes forças motivam o início do movimento pendular e que fazem com que o trabalhador continue realizando o deslocamento diário. Dentre os determinantes de estímulo, estão:

- Em primeiro lugar, o estímulo salário, ou seja, a busca por um emprego ou, ainda, a busca para ganhar financeiramente mais do que recebia quando trabalhava em seu município de residência, fazendo com que o trabalhador possa satisfazer suas necessidades.

- O estímulo de novas oportunidades, que pode estar associado a diferentes interpretações.

- O estímulo de oferta de emprego apareceu como um terceiro motivador, sendo que os trabalhadores alegaram que na cidade em que residiam havia pouca oferta de emprego. Consequentemente, se admite que no município em que trabalhavam havia maior demanda por mão-de-obra e, assim, saíam de seu município de moradia em busca de um emprego.

- O estímulo por transferência também foi notado. Neste, o trabalhador é motivado a se deslocar por duas alternativas: ou por sua promoção dentro da empresa e solicitação para se transferir para alguma filial ou, ainda, pela total transferência da empresa para outro município, sendo ela seguida por seus trabalhadores.

- Os estímulos causados pela convocação em concursos públicos também são motivadores, uma vez que os trabalhadores enxergaram nessa alternativa a oportunidade de um melhor ganho salarial e certa estabilidade empregatícia. Dessa forma, realizavam o deslocamento por não haver vagas no município em que residiam ou, ainda, por não terem conseguido transferência.

- O estímulo direcionado aos transportes é justificado por sua eficiência, ou seja, o trabalhador não se importava de se deslocar diariamente, pois tanto o transporte público como o privado eram satisfatórios, e o tempo gasto nos deslocamentos não era tão expressivo para eles a ponto de se tornar um empecilho.

- O estímulo “outros” foi incorporado ao esquema, pois provavelmente não se esgotam por aqui esses motivadores, mesmo não tendo aparecido “outros” na pesquisa.

Apresentados os determinantes de estímulo, é sabido que o trabalhador pendular terá em suas “mãos” a opção de escolha ou o poder de decisão de migrar ou não para a cidade em que se encontra trabalhando. Dessa forma, admite-se que parte daqueles que realizam o movimento pendular acabam migrando para a cidade em que estão trabalhando, e a outra parte continuará realizando o movimento pendular por um período

indeterminado. Essa última parcela é formada pelos trabalhadores que têm sua permanência fixada em seu local de origem. Sua fixação é reforçada diretamente pelos motivadores do determinante de continuidade, assim como indiretamente por outros fatores de crescimento e expansão da região (que não foram captados pela pesquisa). O determinante de continuidade pode ser descrito pelos seguintes fatores:

- A continuidade por motivos de gosto ou preferência pela cidade de residência: este foi o principal motivador destacado pelos trabalhadores pendulares, os quais afirmaram continuar realizando o movimento pendular simplesmente por gostarem ou preferirem residir na cidade onde moravam.

- A continuidade por motivos familiares: aqui o trabalhador afirmou que continuava realizando o movimento pendular por questões ligadas à família; ou seja, a rede de proteção social (a família) ainda está muito presente nas cidades interioranas. Assim, os indivíduos acabam tendo que se deslocar diariamente, pois preferem estar próximos de sua rede familiar.

- A continuidade por motivo custos de vida/moradia: este motivador tem como principais fatores os custos relacionados à cidade em que trabalhavam, como, por exemplo, o custo de vida e o custo de moradia. Assim, preferiam se deslocar diariamente e poupar a ter uma redução no tempo de viagem e ter um aumento em suas despesas.

- A continuidade por motivos de violência: por se tratar de uma região interiorana, notou-se que os entrevistados ainda preferiam uma cidade mais tranquila. Afirmaram que preferiam se deslocar, pois na cidade onde trabalhavam a violência era muito presente.

- A continuidade por motivos de transporte: na quinta colocação, os entrevistados declararam que o transporte era satisfatório, entendendo que não necessitariam migrar para a cidade onde trabalhavam, pois, para eles, o tempo de deslocamento ainda estava dentro do aceitável.

- A continuidade por motivos de estudo: uma pequena parcela, menos de 4% dos entrevistados, afirmou que continuavam se deslocando por ainda estudarem na cidade onde residiam. Assim, de qualquer forma teriam que realizar o movimento pendular.

- A continuidade por motivos de trânsito: esse motivo está relacionado com a cidade onde os trabalhadores desempenham suas atividades profissionais, especificamente com relação aos problemas de infraestrutura de transportes. A continuidade do deslocamento se dá, então, porque a cidade acaba sendo pouco atrativa para a migração (comparando sempre com a cidade em que residem) por apresentar gargalos infraestruturais visíveis.

- A continuidade por outros motivos: neste se encontram vários outros motivos agregados que apareceram de forma isolada, como, por exemplo: pessoas que ainda estavam procurando casas ou apartamentos para morar ou que estavam construindo sua casa própria; outros responderam que continuavam porque realizavam trabalhos temporários.

Analisando os dois determinantes, os resultados apontam que o primeiro reforça a teoria de que, mesmo numa aglomeração urbana interiorana, o motivo dominante inicial nas decisões do trabalhador ainda

é de natureza econômica, enquanto o determinante de continuidade agrega na discussão teórica do movimento pendular os fatores sociais, os quais passam a ser o motivo dominante na continuidade deste fenômeno.

Através desses dois determinantes (do estímulo e de continuidade), o movimento pendular ganha importância em uma aglomeração urbana, o que acaba gerando externalidades (positivas ou negativas) na região, podendo ser diretamente relacionada a demanda do sistema de transporte intermunicipal, ao sistema de infraestrutura, ao sistema de habitação, ao mercado de trabalho, em certos equipamentos e serviços públicos, entre outros.

No longo prazo, o desenvolvimento regional passa a ser resultado da relação entre a existência de um polo de crescimento e o potencial de concentração de atividades ao redor dele, uma vez que os efeitos em cadeia acabam gerando fluxos populacionais variados e cruzados entre as cidades, o que reforça o movimento pendular e seus determinantes.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista que o trabalhador pendular (objeto estudado) é resultado da organização das atividades produtivas no território e, segundo o INE (2003), especificamente da não-coincidência entre o local de moradia e o local de trabalho, foi observado que na relação casa-trabalho existem dois tipos de determinantes que atuam sobre o trabalhador pendular: i) o determinante de estímulo – o qual pode ser relacionado ao fator ou motivador primário que fez com que o indivíduo procurasse atividades de trabalho em outro município que não o de moradia; ii) o determinante de continuidade – o qual é pertinente ao motivo pelo qual o indivíduo não migra para a cidade em que trabalha, dando vida e realizando continuamente o movimento pendular. A partir desse resultado, pode-se evidenciar que o movimento pendular de trabalhadores é influenciado por fatores que compõem dois tipos de determinantes.

O determinante de estímulo do movimento pendular na Aglomeração Urbana do Nordeste do Rio Grande do Sul foi composto por seis principais fatores, os quais estão de alguma forma conectados. São eles: financeiro; novas oportunidades; pouca oferta de emprego na cidade em que reside; transferências; concursos; e transportes. Dentre os principais motivos que compõem este determinante, os que tiveram maior peso foram os fatores econômicos relacionados à oferta de melhores salários, as novas oportunidades de emprego e a pouca oferta de emprego na cidade onde residiam, o que, para Singer (2002), está condicionado aos fatores de atração do polo. Assim, o fator econômico ligado à questão do emprego pode ser relacionado às teorias de migrações internas e ao movimento pendular^[14], pois grande parte das pesquisas sobre o assunto apresentam como principal motivo a questão econômica. Apesar de o fator econômico se mostrar predominante, uma parcela dos entrevistados indicou outros fatores que compõem este determinante, como a transferência para outro município, a estabilidade dos concursos públicos e as boas condições dos transportes.

Na mesma linha de observação, foram levantados os motivadores do determinante de continuidade. Os principais foram: o gosto/preferência pela cidade de residência; as questões familiares; o financeiro; a violência; os transportes; o estudo; e o trânsito. A maior parte da amostra (66,51%) levava em consideração a questão de gosto/preferência pela cidade onde residiam e os motivos familiares, ou seja, fatores relacionados a sua vida social. Apenas 12,33% do total de entrevistados consideravam o fator financeiro em sua decisão para continuar se deslocando para a cidade onde trabalhavam. Aqui se observa uma inversão de valores, pois no início do movimento pendular (ou seja, na pesquisa a pergunta estava relacionada ao principal motivo que o levou a realizar tal movimento) o trabalhador se deslocava principalmente (76,05%) por questões econômicas, e com o passar do tempo esse indivíduo começou a dar mais importância aos motivadores sociais (esse fator foi captado na mesma entrevista, quando se questionou o motivo pelo qual o trabalhador não migrava para a cidade em que estava trabalhando).

Dentro da perspectiva de relacionamento entre os fatores sociais e econômicos na decisão dos trabalhadores pendulares de continuarem se deslocando para a cidade onde estavam trabalhando, observou-se uma diferença com relação às aglomerações de grande porte. Em áreas metropolitanas, os trabalhadores chegam a ultrapassar os limites administrativos da cidade onde trabalham na procura de melhor custo/moradia; portanto, levam em consideração o fator econômico em seu deslocamento, assim, o trabalhador tende a residir em residência menos cara, uma decisão apropriada devido ao elevado custo de habitação na área central da cidade. Já em aglomerações urbanas de menor porte foi constatado, em sua maioria, que a questão social/familiar é o fator primordial no determinante de continuidade do movimento pendular.

Além desses fatores relacionados ao determinante de continuidade, a tendência de o trabalhador pendular continuar se deslocando também está condicionada a um adequado sistema de transporte e de infraestrutura entre as cidades da aglomeração, o que de certa forma impactará na ampliação dos trajetos e na não-migração do indivíduo. No entanto, segundo Jardim (2011, p. 67), “[...] a pendularidade, por [se] tratar de um fenômeno múltiplo, cujos determinantes estão relacionados com a organização social, econômica e política, [é] atribuída pelas diferentes ações relacionadas com a mudança de lugar” ou, ainda, pela própria insegurança em relação ao trabalho.

A pendularidade encontrada na pesquisa, ainda que de forma incipiente por não apresentar a mesma intensidade de regiões metropolitanas, é clara e consolidada entre os municípios da AUNE e expõe o crescimento das cidades da região observado pelo estreitamento de laços socioeconômicos entre elas. Além disso, pode-se deduzir pelo estudo da rede urbana brasileira (IPEA et al. 1999) que o movimento pendular tem grande potencial de ampliação em outras regiões, se espalhando pelo território nacional, principalmente através das cidades de porte médio que são, sobretudo, polos regionais, e das aglomerações urbanas existentes. O movimento pendular é, pois, um dos meios para se

observar o crescimento econômico em uma determinada região, fato que corrobora a parte final da afirmação elaborada por Perroux (1973, p. 10), em que o crescimento “[...] se manifesta en puntos o polos de crecimiento, com intensidade variable se difunde por medio de diferentes canales, com distintos efectos terminales sobre el conjunto de la economía” (grifo dos autores).

Referências

- ATLAS BRASIL: Atlas do desenvolvimento humano no Brasil. Brasília: PNUD; IPEA; FJP, 2011.
- ACSELRAD, Henri. Sentido da sustentabilidade urbana. In: ACSELRAD, Henri (Org.). A duração das Cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. 2.ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 43-70.
- ALVES, Manuel Brandão. A formação dos sistemas urbanos. In: COSTA, J. S. (Org.) Compêndio de economia regional. Coimbra, Portugal: APDR, 2002. p. 125-157.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Cidades médias e a organização do espaço no Brasil. Revista Geografia e Ensino. Belo Horizonte, v. 2, n. 5, p. 5-34. 1984.
- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Orgs.) Cidades médias brasileiras. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 1-34.
- ANDRADE, Thompson Almeida; LODDER, Celsius Antônio. Sistema urbano e cidades médias no Brasil. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.
- ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Orgs.). Cidades médias brasileiras. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- BAENINGER, Rosana Aparecida. Deslocamentos populacionais, urbanização e regionalização. Revista Brasileira de Estudos de População, Belo Horizonte, v. 15, n. 2, p. 67-81. 1998.
- BARBETTA, Pedro Alberto. Estatística aplicada às ciências sociais. 2.ed. Florianópolis: Ed. UFSC, 1998.
- BERNARDES, Adriana. Cidades Médias. In: SANTOS, Milton. Construção da nação: ocupação do território. Disponível em: Acesso em: 12 jul. 2004.
- BOUDEVILLE, J. R. Aménagement du territoire et polarisation. Paris: M.-ThGénin, 1972.
- BRAGA, Roberto. Cidades médias e aglomerações urbanas no Estado de São Paulo: novas estratégias de gestão territorial. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10. 2005. São Paulo. Anais... São Paulo, 2005.
- BRAUDEL, Fernand. A dinâmica do capitalismo. Lisboa: Teorema, 1985.
- BRITO, Fausto; HORTA, Cláudia Júlia Guimarães; AMARAL, Ernesto Friedrich de Lima. A urbanização recente no Brasil e as aglomerações metropolitanas. Associação Brasileira de Estudos Populacionais (ABEP), 2001. São Paulo. Anais... São Paulo, 2001. Disponível em: . Acesso em: 18 dez. 2004.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A (re)produção do espaço urbano. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

- FERRERA DE LIMA, Jandir. A concepção do espaço econômico polarizado. Interações: Revista Internacional de Desenvolvimento Local, Campo Grande: UCDB, v. 4, n. 7 p. 7-13, set. 2003.
- FERRERA DE LIMA, Jandir. Géoeconomie et développement regional. Paris: Publibook, 2012.
- FRIEDMANN, John. La estrategia de los polos de crecimiento como instrumento de la política de desarrollo. In: PERROUX, François. Los polos de desarrollo y la planificación nacional, urbana y regional. Buenos Aires: Nueva Visión, 1973.
- FRIEDMANN, John. A general theory of polarized development. In: HANSEN, N. (Org.). Growth centers in regional development. New York: The Free Press, 1972. p. 29-41.
- GEDDES, Patrick. Cidades em evolução. Campinas: Papirus, 1994.
- HIRSCHMAN, A. Estratégia do desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura Econômica, 1961.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Sinopse do Censo Demográfico de 2010. Brasil. Disponível em: . Acesso em: 30 nov. 2011.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE) (PORTUGAL). Sistema urbano: áreas de influência e marginalidade funcional: região Centro. Lisboa, Portugal: INE, 2004.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (INE) (PORTUGAL). Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto: 1991/2001. Lisboa, Portugal: INE, 2003.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA) et al. (Orgs.). Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil. Brasília: IPEA, 1999.
- JARDIM, Antonio de Ponte. Reflexões sobre a mobilidade pendular. In: OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de (Orgs.). Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. p. 58-70.
- KON, Anita. Novas territorialidades: transformações nas hierarquias econômicas regionais. Revista Pesquisa e Debate, São Paulo, v. 10, n. 1(15), p. 42-76. 1999.
- MATA, Milton; CARVALHO, Eduardo W. R.; SILVA, Maria T. C. Migrações internas no Brasil: aspectos econômicos e demográficos. Rio de Janeiro: IPEA, 1973.
- MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.
- PARR, John B. La distribución de la oportunidad económica en un sistema de lugares centrales: aspectos dinámicos y polos de crecimiento. In: KUKLINSKI, Antoni. Desarrollo polarizado y políticas regionales: en homenaje a Jacques Boudeville. México: Fondo de Cultura Económica, 1985. p. 69-79.
- PEREIRA, Waltraud K. Rodrigues. Cidades médias: uma opção no desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro: IPEA, 1977.
- PEREIRA, Anete Marília. A propósito das cidades médias: algumas considerações sobre Montes Claros. In: SIMPÓSIO

- INTERNACIONAL CIDADES MÉDIAS: DINÂMICA ECONÔMICA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO (CIMDEPE), 1. 2005, Presidente Prudente. Anais... Presidente Prudente: Unesp, 2005.
- PERIS, Alfredo Fonceca. Trilhas, rodovias e eixos: um estudo sobre desenvolvimento regional. Cascavel: Edunioeste, 2002.
- PERROUX, François. Dialogue des monopoles et des nations: équilibre ou dynamique des unités actives? Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble, 1982.
- PERROUX, François. O conceito de polo de crescimento. In: SCHWARTZMAN, Jacques (Org.). Economia regional: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar, Cetrede-Minter, 1977. p. 145-155.
- PERROUX, François. Nota sobre el concepto de “polo de crecimiento”. In: PERROUX, François. Los polos de desarrollo y la planificación nacional, urbana y regional. Buenos Aires: Nueva Visión, 1973.
- RICHARDSON, Harry W. Economia urbana. Rio de Janeiro: Interciência, 1978.
- RIPPEL, Ricardo; FERRERA DE LIMA, Jandir. Polos de crescimento econômico: notas sobre o caso do Estado do Paraná. Revista Redes, Santa Cruz do Sul, v. 14, n. 1, p. 136-149, jan./abr. 2009.
- SANDRONI, Paulo. Novíssimo dicionário de economia. 11.ed. São Paulo: Best Seller, 2002.
- SANTOS, Milton. A nova urbanização: diversificação e complexidade. In: SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 2005. p. 53-61.
- SILVA, Érica Tavares da. Desenvolvimento regional e movimento pendular: questões recentes no Norte Fluminense. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS (ABEP), 16., 2008, Caxambú. Anais...Caxambú: ABEP, 2008. p. 1-20.
- SINGER, Paul Israel. Migrações internas: considerações teóricas sobre o seu estudo. In: SINGER, Paul Israel. Economia política da urbanização. São Paulo: Contexto, 2002. p. 29-62.
- SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Cidades médias e aglomerações urbanas: a nova organização do espaço regional no Sul do Brasil. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL CIDADES MÉDIAS: DINÂMICAS ECONÔMICAS E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO (CIMDEPE), 1. 2005. Presidente Prudente. Anais... Presidente Prudente: Unesp, 2005.
- SOUZA, Nali de Jesus de. Teoria dos polos, regiões inteligentes e sistemas regionais de inovação. Revista Análise, Porto Alegre, v. 16, n. 1, p. 87-112. jan./jul. 2005.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org). Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. Presidente Prudente, 2001.
- STAMM, Cristiano. O fenômeno dos movimentos pendulares dos trabalhadores intermunicipais entre cidades de porte médio: o caso de Cascavel e Toledo (PR). 2005. 210 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste). Campus de Toledo, Toledo, PR, 2005.

STAMM, Cristiano; STADUTO, Jefferson Andronio Ramundo. Movimentos pendulares das cidades interioranas de porte médio de Cascavel e Toledo, no Paraná. *Revista Brasileira de Estudos da População*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 131-149. jan./jun. 2008.

Notas

- 4 De acordo com Gueddes (1994) em seu livro *Cidades em evolução*, relata-se que foi o autor que inventou a palavra “conurbação” para indicar os diversos grandes grupos urbanísticos que apareceram na Inglaterra, no final do século XIX e início do século XX, mudando a natureza da autonomia local.
- 5 Vale ressaltar que este artigo não teve a pretensão de discutir sobre o tema de cidades de porte médio, mas que diversos autores tratam do assunto, como: Andrade e Lodder (1979); Amorim Filho (1984); Carlos (1994); Andrade e Serra (2001); Amorim Filho e Serra (2001); Maricato (2001); Brito, Horta e Amaral (2001); Sposito (2001); Bernardes (2004); Pereira (2005); Soares (2005); Santos (2005), Braga (2005), entre outros.
- 6 Segundo Sandroni (2002, p. 193), economia de aglomeração é um “[...] caso especial de economias externas quando é possível reduzir custos pelo fato de várias empresas ou atividades estarem localizadas umas próximas das outras, o que permite reduzir despesas”.
- 7 Segundo Richardson (1978, p. 162), esses aspectos estão relacionados “[...] ao preço do serviço no lugar central, às dimensões do lugar central, à densidade populacional no interior, à distribuição da renda e à distância de outros lugares centrais que fornecem o mesmo serviço”.
- 8 PERROUX, F. *Dialogue des monopoles et des nations: équilibre ou dynamique des unités actives?* Grenoble: Presses Universitaires de Grenoble, 1982.
- 9 Para saber mais sobre “efeitos em cadeia”, ver HIRSCHMAN, A. *Estratégia do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura Econômica, 1961.
- 10 *Aglomeração Urbana do Nordeste; Aglomeração Urbana do Litoral; Aglomeração Urbana do Sul*.
- 11 Vale enfatizar que a pesquisa de campo ocorreu no segundo semestre de 2012.
- 12 “*Ceterisparibus*” (Tudo o mais permanecendo constante).
- 13 “Outros motivos familiares”; “Marido ou esposa trabalha na cidade onde resido”; “Gosto da cidade onde moro”; “Custo de vida muito elevado”; e, “Custo da moradia muito elevado”.
- 14 Tais como os trabalhos de: Beaujeu-Garnier (1974), George (1983), Pisco (1997), INE (2003), Grando (2005), Renkow, Hoover e Yoder (1996) e Evers (1989), entre outros.