

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Marandola Jr., Eduardo; Ojima, Ricardo

Pendularidade e vulnerabilidade na Região Metropolitana de Campinas: repercussões na estrutura e no habitar urbano

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 16, núm. 2, noviembre, 2014, pp. 185-204

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951682012>

PENDULARIDADE

E VULNERABILIDADE NA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS:

REPERCUSSÕES NA ESTRUTURA E NO HABITAR URBANO

EDUARDO MARANDOLA JR.
RICARDO OJIMA

R E S U M O : *Mobilidade-vulnerabilidade é um binômio fundamental para compreendermos e analisarmos as metrópoles contemporâneas. As pessoas organizam suas rotinas diárias e suas escolhas locacionais a partir de elementos implicados nesta relação. Em vista disso, o habitar urbano nas grandes aglomerações urbanas é constituído hoje por deslocamentos e permanências, envoltos na fluidez contemporânea. Este artigo investiga essa problemática a partir da pendularidade e do status migratório das populações na Região Metropolitana de Campinas, no contexto de suas interações espaciais internas. Os resultados apontam para a importância da mobilidade e da migração para pensar a vulnerabilidade, de um lado, e a necessidade de avançar no estudo da pendularidade e dos deslocamentos cotidianos, de outro, para compreensão do habitar metropolitano, seus riscos e estruturação regional.*

P A L A V R A S - C H A V E : mobilidade; migração; riscos; experiência urbana; modernidade líquida.

INTRODUÇÃO

O movimento diário de pessoas que se deslocam de um município a outro para desenvolver suas atividades cotidianas (como trabalhar e estudar) é aquele que dá a uma região metropolitana coesão em termos da experiência. Chamado de movimento rítmico cotidiano (BEAUJEU-GARNIER, 1971), refere-se ao vaivém (*navettes* no francês), semelhante à oscilação de um pêndulo, daí seu nome mais comum em português: **pendularidade**. É o *commuting* do inglês, implicando a troca de pessoas (trabalhadores, consumidores, dinheiro) entre as cidades a partir do ir e vir diário. *Commuting* expressa melhor a relação que as cidades estabelecem, enquanto uma bacia de empregos ou como uma região estruturada a partir de um polo. Pendularidade, por outro lado, ressalta o papel que as escolhas individuais e a escolha dos estilos de vida desempenham na estruturação da vida diária.

As regiões metropolitanas são evidentemente bacias de empregos, onde as relações entre as cidades conformam um mesmo mercado de trabalho, no qual as empresas podem beneficiar-se da concentração de trabalhadores. Por isso, a alta densidade de fluxos materiais e imateriais e a relação com outras metrópoles ajudam a identificar sua espacialidade (LENCIONI, 2006). Por outro lado, as pessoas têm mais opções de escolha do local de moradia, levando em consideração, segundo

Beaujeu-Garnier (1971), desde a localização de seu trabalho, a disponibilidade de moradias para seu extrato de renda, a afetividade em relação à terra natal ou a um lugar, a vantagem financeira de utilizar uma propriedade herdada e assim por diante. A autora destaca a matriz complexa que envolve as escolhas, não se limitando ao preço da terra ou à possibilidade de moradia. O “gosto do indivíduo” é importante, pois pode vetar a tolerância a certos riscos e inconvenientes, ao mesmo tempo que minimizaria outros.

Na tradição dos estudos urbanos, o movimento ou deslocamento pendular figurou como importante para compreender relações regionais em áreas de forte industrialização, necessitando de grandes contingentes de mão de obra barata, cuja reprodução a cidade nem sempre garantia. Terras baratas tornaram-se atrativas para grandes contingentes de trabalhadores que teriam ali a possibilidade de ter melhores moradias. Os preços baixavam numa relação proporcional à distância do centro metropolitano, tornando as localizações periféricas uma oportunidade de ter uma melhor moradia (ou a sua propriedade) numa localização menos privilegiada (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005). Como o transporte individual hoje é um dos mais importantes no conjunto dos deslocamentos, em especial em países como o Brasil, o papel dos “gostos dos indivíduos” torna-se cada vez mais relevante. O automóvel é um meio de transporte extremamente flexível que permite a diversificação dos trajetos, atendendo inclusive à flexibilização do mercado de trabalho. Em vista disso, a pendularidade se tornou hoje um estilo de vida, fruto de escolhas e, enquanto tal, indissociável da mobilidade (MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005). Mesmo que o quesito censitário que permite identificar os deslocamentos pendulares não capte todas as modalidades de motivações do vai e vem cotidiano intraurbano das grandes cidades, este é um movimento que possui características similares aos deslocamentos entre municípios, devido às distâncias, tempo de deslocamento e às dificuldades oriundas da extensão de algumas áreas urbanas.

As recentes alterações na pendularidade estão intimamente ligadas às transformações na forma urbana e nas instituições, numa regionalização do cotidiano que acompanha a dispersão de atividades industriais, de lazer, comerciais e de empreendimentos imobiliários (REIS, 2006). A pendularidade torna-se, portanto, um fator fundamental para entender as novas aglomerações urbanas, permitindo novas relações entre municípios e locações e empreendimentos de vários tipos, refletindo-se diretamente no tecido urbano (OJIMA, 2007).

Sua intensificação expressa a liquidez contemporânea, com a crescente importância da mobilidade e dos deslocamentos em todos os campos da vida social (BAUMAN, 2001; 2007). Nesse tempo, até as cidades se tornam líquidas, fluidificando-se as fronteiras, os limites e os sólidos padrões de uso e ocupação da terra urbana, bem como a rigidez dos padrões de deslocamento e pendularidade da metrópole industrial (OJIMA; MARANDOLA JR., 2009). Para Bauman (2007), tempo e espaço tornam-se mais evidentemente aspectos de estratificação social no urbano contemporâneo, pois há aqueles que podem viver apenas no tempo, enquanto outros lutam para fazer com que o espaço faça algum sentido. Ou seja, a liberdade de deslocamento confere um status diferenciado na vida urbana.

A complexidade e a diversidade da pendularidade têm se tornado tão relevantes que tem aumentado o número de trabalhos dedicados à sua exploração. Incluída no Censo de 1980, foi retirada do censo de 1991 e, devido ao apelo de diversos pesquisas

dores do assunto, retornou no Censo 2000. Agora, para o Censo de 2010, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) desagregou a informação que antes se referia ao “município de trabalho ou estudo” para dois quesitos separados, permitindo identificar até dois municípios diferentes quando o indivíduo reside em um município, trabalha em outro e estuda em um terceiro. Adicionou, ainda, um quesito para confirmar se o retorno para a residência é diário e outro que questiona sobre o tempo de deslocamento casa-trabalho.

É recente um aprofundamento das possibilidades analíticas e até conceituais da pendularidade. Ela tem sido utilizada para ajudar a mostrar a desconexão casa-trabalho (MOURA, 2010), uma das tendências da organização das aglomerações contemporâneas (ASCHER, 1995). Foi muito debatida nos anos da industrialização e, no Brasil, da formação das regiões metropolitanas, estando ligada ao fenômeno conhecido como “cidades dormitório”. Esse consenso científico, no entanto, tem sido rediscutido recentemente, mostrando que a pendularidade não é realizada apenas por pobres em regiões periféricas mas também por outras classes sociais, até mesmo ricos, que passam a morar em áreas dispersas de condomínios e loteamentos horizontais fechados (MIGLIORANZA, 2005; SOBREIRA, 2007; PEREIRA, 2008; OJIMA et al., 2010).

A pendularidade é, portanto, um dos movimentos demográficos mais importantes nas aglomerações urbanas, junto com as migrações de curta distância (BAENINGER, 2004). Esses dois processos combinados ajudam a conformar não apenas a distribuição de espacialidades mas também as formas de habitar, influenciando a segurança/insegurança existencial nos dois sentidos: produzindo e mitigando riscos (MARANDOLA JR., 2014).

Estudos têm mostrado o significativo descompromisso que habitantes pendulares possuem com seu local de trabalho, pelo fato de ali permanecerem de forma efêmera, não se envolvendo em reivindicações ou lutas políticas por melhorias das condições ambientais (HOGAN, 1992; 1993). O mesmo pode-se dizer do reverso, já que cresce a quantidade de pessoas que escolhem locais de moradia em cidades ou bairros devido à sua acessibilidade, sem necessariamente estabelecer vínculos com o lugar. É nesse sentido que Ascher (1995) chama a casa de único ponto fixo da metrópole, estando ela cada vez mais isolada. Esse é um cenário que podemos acompanhar na maioria (senão em todas) das metrópoles brasileiras, tal como vemos na Região Metropolitana de Campinas (RMC), uma das regiões mais densamente urbanizadas do país, com elevados índices de pendularidade e com intensos movimentos migratórios internos e externos.

Buscamos problematizar a relação com as diferentes formas de habitar a metrópole, seus riscos e vulnerabilidades. O caminho passa pela exploração dos dados referentes à pendularidade e à migração no contexto das transformações nos padrões de mobilidade nas aglomerações urbanas contemporâneas e seus rebatimentos nos processos de redistribuição espacial da população.

MOBILIDADE, VULNERABILIDADE E RISCOS NA RMC: O HABITAR URBANO

Em termos das cidades, quais as consequências da maior ou menor pendularidade? Como se constitui a fluidez do espaço nesses termos? Com ligações tão próximas a outros municípios, alguns dos mecanismos estatais de segurança (como saúde e educação) não podem ser satisfeitos onde se desenvolve as outras atividades cotidianas. Nesse caso, muitas famílias têm de se desdobrar e ampliar sua capacidade de mobilidade para alcançar serviços distantes de suas casas, dividindo forças em direções opostas. A solução de problemas estruturais (como os relacionados à poluição, saúde pública e infraestrutura) também fica mais difícil com essa fragmentação, pois levar os tentáculos do Estado a distâncias tão grandes e, muitas vezes, fora dos cronogramas ou planejamento das prefeituras (exemplo disso são os empreendimentos em meio a áreas rurais ao longo das rodovias) produz efeitos adversos para as pessoas, potencializando perigos relacionados ao ambiente, saúde e aos próprios aspectos da proteção social. A transformação de rodovias em avenidas e vice-versa, que ocorre no processo de metropolização da região é fator adicional de produção de riscos (MARANDOLA JR., 2008).

Nesse quadro, os riscos de deslizamentos, enchentes e outros perigos ambientais podem tornar as pessoas mais expostas a riscos, na medida em que a presença do Estado é mais rarefeita e distante (WISNER et al., 2004). Por outro lado, o fluxo e as atividades diferenciadas e potencialmente perigosas (como muitas atividades industriais e energéticas na região), quando combinadas, podem trazer perigos inesperados que dificilmente as pessoas (ou mesmo as instituições) estarão prontas para enfrentar (CARMO; HOGAN, 2006). A experiência tem mostrado que nem mesmo os riscos relacionados ao transporte e às vias de alta velocidade têm sido bem geridos, na medida em que atropelamentos, acidentes, congestionamentos e os custos dos transportes não param de aumentar (BERTHO, 2010).

Se, por um lado, a alta mobilidade é um fator positivo e desejável, pois potencializa o acesso a serviços, mercado de trabalho, moradia, educação e lazer, por outro, os riscos aumentam conforme aumenta o tempo de viagem, o número de conduções a se tomar e o custo elevado (distância, trânsito lento, pedágios). Muitas pessoas da região têm espaços de vida bastante esgarçados, com a distância entre os lugares muito grandes. Percorrem longas distâncias entre a casa, local de trabalho, estudo e lazer, indo, muitas vezes, em três cidades diferentes no mesmo dia. Tais espaços de vida potencializam diferentes riscos, embora haja variáveis que possam diminuir a vulnerabilidade a tais perigos (como a capacidade de pagar seguros, acesso a meio de transporte adequado, tempo suficiente de descanso entre as atividades) (MARANDOLA JR., 2014). A diferença da vulnerabilidade nesses longos trajetos diários, quando se trata dos perigos associados à mobilidade em si, altera-se pouco entre as classes sociais. Os elementos mais significativos nessa equação serão fatores ligados às características pessoais, faixa etária e ciclo de vida (individual e do domicílio), que se ligam de forma mais direta à maneira como conduzem seus passos e seus veículos (VASCONCELOS, 2001). No caso daqueles que têm de fazer os trajetos em transportes coletivos, reduzem a possibilidade de acidentes, mas a vulnerabilidade é acrescida por outros elementos provenientes das diferenças entre os meios de transporte.

Nessa questão, emerge uma problemática complexa, que vai além da capacidade dos dados. Há necessidade de se investigar como se dão as relações das pessoas com esses lugares, espaços e itinerários, para que possamos melhor compreender como se dá a relação população-ambiente e homem-meio. Essa investigação pode ser rica em revelar pormenores da experiência urbana, que podem elucidar aspectos da tensão ambiental vivida pelas pessoas, em suas diversas situações metropolitanas, posicionadas e em deslocamento pela mancha urbana.

A casa aparece como um ponto-chave, onde a pessoa se abriga, realiza-se e, em grande parte, sonha. É em busca do habitar com qualidade que as pessoas idealizam suas casas, fugindo do movimento, do zunido dos motores ou das enchentes. Por outro lado, paradoxalmente, é em busca de um habitar que as pessoas migraram para a aglomeração urbana e também é no habitar que elas têm de suportar grande parte da degradação e dos riscos-perigos (MARANDOLA JR., 2014). Por fim, é também no habitar que a vulnerabilidade é tanto mais importante: é ali que as pessoas necessitam estar mais protegidas, no entanto, isso hoje nem sempre é verdade. A casa já perdeu sua condição de fortaleza. Ali é onde os sistemas familiares agem na tentativa de reduzir o risco. Quando esse círculo falha são acionadas as comunidades, na esfera superior, e assim sucessivamente até as esferas de gestão política. A menor unidade dessa hierarquia, portanto, é o habitar.

Podemos entender que estudar o habitar urbano é um passo importante para a melhor compreensão da experiência metropolitana e da tensão ambiental vivida cotidianamente pelas populações. Ele também poderá revelar por que determinados riscos são aceitáveis, enquanto outro não, e em que aspectos as diversas populações urbanas (em suas variadas formas de habitar) são mais ou menos vulneráveis a toda essa dinâmica ambiental posta em tela.

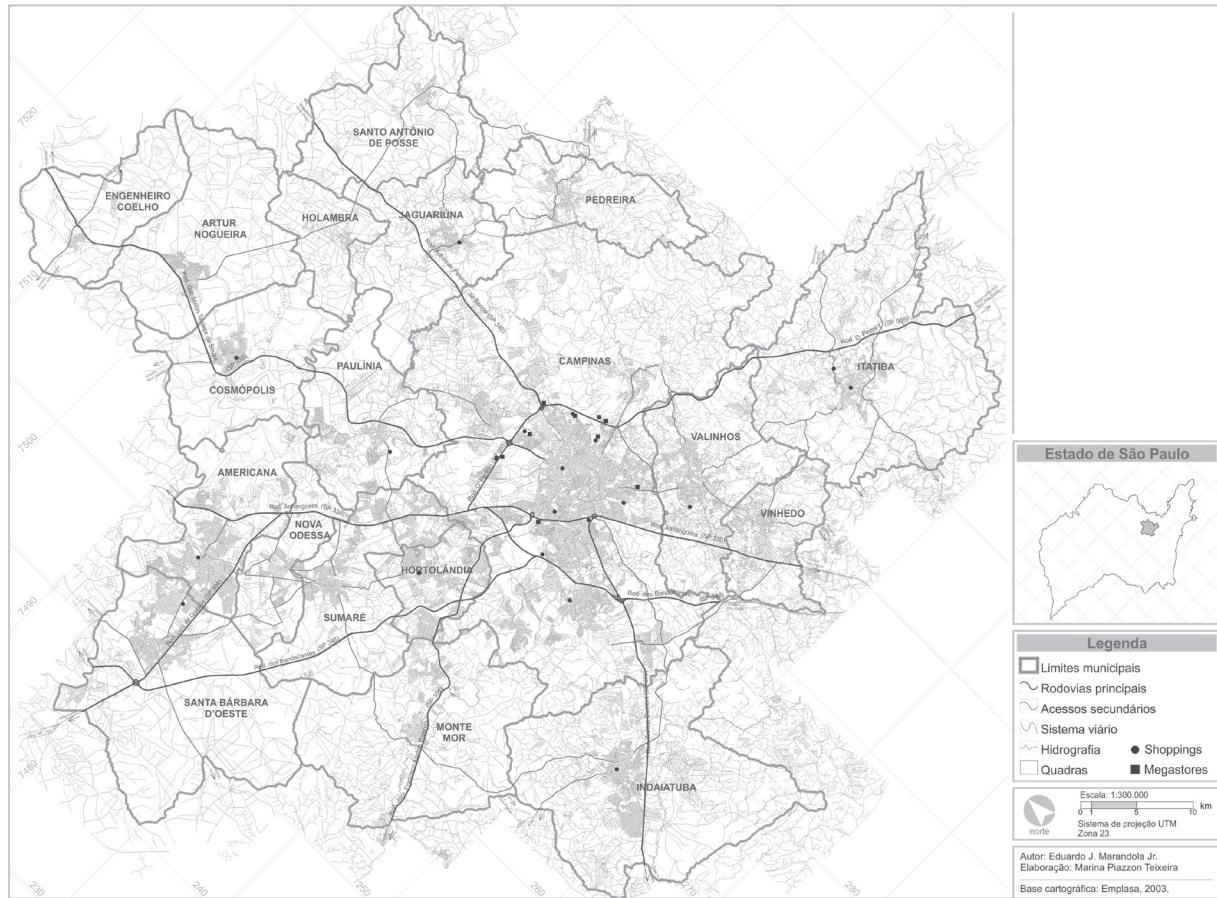
São várias as formas de habitar, e a densidade da experiência (indicada pelo tempo de residência) pode nos ajudar a compreender vulnerabilidades distintas, bem como diferentes posições e situações de exposição e enfrentamento de riscos (MARANDOLA JR.; SANTOS, 2010).

Se pensarmos nas possibilidades das formas de habitar na RMC, identificaremos lugares e pessoas com laços de envolvimento diferenciados com o espaço e com a metrópole, como aqueles que moram nos condomínios fechados e que encontram suas atividades, seus lazeres e serviços dentro desse espaço cercado ou, no máximo, localizados em pontos estrategicamente acessíveis ao automóvel (e à sua faixa de renda). Seus moradores estão distantes espacialmente e socialmente do Centro – em contraponto com bairros como a Ponte Preta, Cambuí, Guanabara, Bonfim, Taquaral, Bosque e Botafogo, próximos e integrados à organicidade do centro da metrópole.

A grande fronteira urbano-rural representa uma vasta área da RMC, principalmente nos seus extremos leste e oeste, mas não somente, pois, pela característica fragmentada do tecido metropolitano, por vezes as áreas rurais estão mais próximas da urbe do que parece (Figura 1). Às vezes misturadas com áreas industriais, às vezes habitadas por pessoas que trabalham na cidade e vivem a metrópole tanto quanto qualquer outro, essa fronteira reserva surpresas por suas estradas de terra batida e empoeiradas (PINTO, 2006). Muitos ali estão mais conectados ao ritmo metropolitano do que se imagina, ao mesmo tempo que há outros tantos no mesmo ritmo daqueles da rua Oscar Leite, na Ponte Preta (MARANDOLA JR., DE PAULA; FERNANDEZ, 2007).

Essas são diferentes maneiras de habitar, baseadas em fragmentos da metrópole. Mas como esse viver norteia a apreensão individual do bairro, da cidade e da metrópole (o seu conjunto) e, ao mesmo tempo, une-se para apresentar uma visão e um modo de viver uma única metrópole? A essência da metrópole não pode deixar de lado o espaço público, aquele onde acontece o estar-com. A casa é privada, mas o espaço público e o bairro, assim como a cidade e a região, são compartilhados e, por isso, o significado da metrópole estará na ontologia essencial de ambos: lugar-espacó público.

Figura 1: Região Metropolitana de Campinas: malha viária e hidrografia



Fonte: Adaptado de Marandola Jr. (2014).

Os centros das cidades sempre foram os seus espaços públicos por exceléncia. Contudo, a contínua separação das classes sociais no espaço urbano, cada vez mais segregado, redefiniu essas relações. O Centro de Campinas, assim como de tantas outras grandes cidades, apresenta movimentos de desvalorização imobiliária que se refletem no abandono e pouca manutenção dos edifícios, na popularização do comércio, na diminuição das residências e na acentuação da sazonalidade do movimento dia-noite. Aumenta o circuito metropolitano de locais intra-muros: o condomínio residencial, o shopping, a escola, os serviços. Uma parcela crescente da população estrutura sua vida diária entre esses espaços controlados, limitando a possibilidade do encontro com o outro. Localizados no eixo nordeste (ao longo da

Rodovia Dom Pedro I), é possível realizar quase todas as atividades cotidianas sem expor-se no espaço aberto, público.

Uma das marcas disso que vemos na RMC é a ausência de crianças na rua. Parece que passamos por uma involução da autonomia das crianças, que não executam mais deslocamentos sem a companhia dos pais. É muito raro encontrar nas ruas da região crianças menores de 10 anos sozinhas, mesmo nos shoppings. Não é necessário ir aos bairros de alto padrão para notar o vazio das ruas. Apenas em bairros muito pobres ainda podemos vê-las brincando ou circulando sem a supervisão de adultos. A cultura da segurança e do medo não é mais privilégio de extratos sociais muito elevados; mesmo em bairros de classe média-baixa nota-se uma diferença de conduta em relação às crianças, que não frequentam o espaço público, que se esvazia. Com o abandono do espaço público (a rua, a praça, a calçada, vazios) o sentimento de insegurança cresce, num ciclo que segue uma espiral ascendente.

O asceticismo do shopping parece a única solução para o lazer e a desconcentração, e por isso a RMC possui 18 shoppings, sendo sete em Campinas. Na Rodovia Dom Pedro I localiza-se o maior deles, o Parque Dom Pedro, construído para atender ao público regional; o Galleria Shopping, destinado a um estrato socioeconômico mais privilegiado; e, num acesso à rodovia, o Shopping Iguatemi, o mais antigo. A cidade tem ainda dois shoppings menores, o Jaraguá Conceição e o Central Shopping, no Centro e nas suas imediações, e dois que estão localizados na região sudoeste, atendendo à grande área “periférica”: Shopping Unimart e o Campinas Shopping.

Frequentar esses lugares parece uma forma de se inserir no sistema metropolitano, em especial aqueles de projeção mais regional. Estes carregam a sua insígnia, o que atribui valor qualitativo diferenciado dos demais shoppings da região. Lojas de rede localizadas no Tivoli Shopping (em Santa Bárbara D’Oeste, limite com Americana) não têm a mesma força imagética, porque não estão no Shopping Parque Dom Pedro. Há uma nítida hierarquia de valores entre esses espaços, embora reproduzam em proporções diferentes um modelo de valorização do privado/exclusivo em detrimento do público/compartilhado.

Uma das manifestações mais contundentes desse cenário, vivido tanto no espaço público quanto no lugar, é a força do imaginário da **violência** que a região carrega. Até que ponto a violência se tornou de fato um perigo presente na vida das pessoas ou é apenas uma produção fantasmal (SILVA, 2001) que produz um sentimento de insegurança generalizado, mas que não passa à experiência da maioria dos habitantes? O fato é que, principalmente em Campinas, o perigo associado à violência (em suas várias manifestações) parece já ter sido maior do que hoje. Em 2007 o número de mortes no trânsito ultrapassou em pouco mais de 100 as registradas por homicídios, apontando para a necessidade de se pensar até que ponto o imaginário da violência não tem papel mais importante do que a sua própria experiência na cidade e na região.

Nas cidades vizinhas, a relação com esse risco é bastante diferenciada. Sumaré é um caso interessante que exemplifica a fragmentação do tecido metropolitano e, consequentemente, da experiência da metrópole. Na mídia e no imaginário da cidade, Sumaré e Hortolândia estão entre as cidades mais violentas da região e do estado. Esse fato está associado, evidentemente, às taxas de homicídios, assaltos etc., assim como às altas taxas de carências sociais e de baixos níveis de renda registrados em ambos os municípios. Estes possuem na região a imagem daquela periferia clássica: pobre,

violenta e de cidades-dormitório (ambas possuem os maiores índices de pendularidade em relação a Campinas). Contudo, àquele que reside na parte do núcleo mais antigo de Sumaré, parece-lhe que não falam da mesma cidade. E não é apenas por causa da distância, mas porque aquela Sumaré violenta e pobre está fragmentada e desconectada, na maioria dos aspectos, da sede do município. Como dito acima, esta é fruto do crescimento metropolitano de Campinas, possuindo sua gênese a partir do município sede, e com ele permanece mais ligada. A violência e pobreza coladas à imagem de Sumaré contrastam com o que se encontra na sua sede, onde habitam menos de 70 mil dos quase 230 mil habitantes do município.

Nesse caso, não se trata de segregação produzida pela especulação imobiliária ou pelos agentes produtores do espaço urbano de Sumaré. Trata-se da ação desses agentes, mas oriundos da dinâmica metropolitana, o que reforça a ideia de que a fragmentação do tecido metropolitano da RMC é fundamental para compreender as relações que ocorrem no seu interior, para além das fronteiras dos municípios. Por isso é tão importante olhar essa escala e compreender como as pessoas desenham seus espaços de vida diariamente no espaço metropolitano.

Mas não podemos olhar para o lugar (a estabilidade) sem acompanhar o seu reverso, o movimento, que se acentua na alta mobilidade exercida pelas pessoas. Essa mobilidade se dá em percursos cada vez maiores, conectados por grandes rodovias de tráfego intenso. As ligações entre Campinas e os outros dezoito municípios que compõem a RMC transformou uma região em metrópole; uma mancha urbana em mancha metropolitana. A conurbação, principalmente ao longo da Rodovia Anhanguera, criou um aglomerado que é um só. A pendularidade é significativa e os laços econômicos cada vez mais expressivos. Mas como acontece essa interação e conectividade?

A mancha metropolitana da RMC, por exemplo, parece homogênea a um olhar apressado. No entanto, a forma urbana da região não obedeceu, como nas metrópoles industriais, o padrão “mancha de óleo”, espalhando-se a partir de um centro polarizador concentrado, de forma mais ou menos gradativa. O padrão fragmentado de metrópoles como Campinas é rizomático, fortemente estruturado pelos corredores viários. Estes, além das grandes rodovias estaduais (Anhanguera, Dom Pedro I, SP-340, SP-332, SP-101 e Santos Dumont), é complementado por avenidas e ruas que estabelecem as conexões entre os pedaços da metrópole (Figura 1).

Assim, apesar do Centro de Campinas exercer uma centralidade importante na RMC (o número e o fluxo de ônibus, carros e pessoas que se dirigem a ele diariamente), vivem-se outras centralidades importantes na região. Dentre elas, destacam-se o eixo de grandes empreendimentos regionais de médio e alto padrão na Rodovia Dom Pedro I (shoppings, hipermercados, mercados de atacado, *mega-stores* e centros de entretenimento); o centro de Americana, destino cotidiano dos moradores das cidades do entorno, como Santa Bárbara, Nova Odessa e Sumaré (moradores da parte central), e não Campinas; a própria Rodovia Anhanguera, que organiza o tecido urbano-metropolitano e exerce centralidade, sendo a direção para a qual convergem ruas, pessoas e fluxos. Outras relações mais diretas (e menos amplas, que talvez não poderíamos chamar de centralidade), configuram-se entre pedaços de municípios e/ou seus próprios centros com outras cidades. A pendularidade de Pedreira para Jaguariúna; a organicidade entre Santa Bárbara e Americana; a pendularidade de Artur Nogueira para Holambra; toda a região ao longo da SP-101, em Hortolândia, que

mantém relação direta com Campinas e não com o Centro da cidade; e a cumplicidade entre Vinhedo e Valinhos.

Contudo, todas essas relações não estão espalhadas por uma vasta área de contato entre os municípios. O andar pela região revela que os acessos e as conexões são bastante reduzidos e limitados. A interação espacial, portanto, é através de **linhas** por onde os fluxos conectam lugares e áreas maiores. Destas, talvez a maior exceção seja Americana e Santa Bárbara, muito mais próximas; de resto, as conexões entre os municípios ou entre os fragmentos das cidades se dão por duas senão apenas uma única via de acesso: o acesso principal, a grande rodovia, o secundário, vias vicinais ou avenidas.

Os desenhos que as pessoas traçam diariamente e ao longo de suas vidas ao viver na RMC expressam essa forma fragmentada do tecido metropolitano. Campinas não exerce tanta centralidade quanto talvez se suponha, quando percebemos que as pessoas possuem muito mais opções de satisfação de suas necessidades do que o Centro ou os shoppings da Rodovia Dom Pedro I. Nesse aspecto, podemos lembrar da construção ideológica que se processa na transformação do centro das camadas dominantes em centro de toda a cidade, no nosso caso da metrópole, como Villaça (2001) exemplifica sobre São Paulo. O centro entrou em “decadência” e passou a perder sua “centralidade” quando, abandonado pelas atividades voltadas para as camadas de alta renda, passou a ser mais popular, processo que observamos, guardadas as devidas especificidades, em Campinas e na RMC. Por outro lado, a população que procura com maior frequência os shoppings são os jovens, que têm na grife e no entretenimento as maiores justificativas para frequentar aquele eixo de Campinas, que tem a marca do metropolitano. Além disso, o comércio do Centro de Campinas recebe tanto seus próprios moradores quanto aqueles que por lá passam em direção aos terminais de ônibus e vans (intraurbanos e metropolitanos) e que, por passarem muito tempo em trânsito, preferem fazer suas compras no caminho e não mais perto de suas casas, em suas cidades ou bairros. Isso ocorre de forma mais evidente e destacada nos corredores comerciais e de transportes coletivos.

Essas transformações não implicam a diminuição do comércio de outras cidades, ao contrário. Cidades como Americana, Sumaré, Indaiatuba, Itatiba e Valinhos possuem comércio e serviços que atendem a quase todas as necessidades de seus moradores, embora pouco especializados. Há formação de subcentros em áreas de expansão urbana, como o bairro Matão (em Sumaré) ou a área sul de Indaiatuba.

Em termos de entretenimento, por exemplo, um dos empreendimentos que simbolizou o declínio das cidades pequenas em proveito das metrópoles, os cinemas, hoje estão presentes em boa parte das cidades da RMC, exemplificando a diversidade e a dinâmica cultural que temos em toda a região. A maioria localizada nos shoppings, é verdade, mas Pedreira, Sumaré e Campinas ainda possuem salas em cinemas no centro da cidade. São 61 salas de cinema localizadas em nove cidades. Destas, 46 estão em Campinas, sendo que 15 delas estão no Shopping Parque Dom Pedro.

Vemos na Tabela 1 que a evidente concentração de equipamentos de lazer não implica uma ausência total nas demais cidades. Há uma relativa distribuição desses equipamentos, embora seja evidente a completa ausência e o número reduzido na maioria das cidades. Doze cidades possuem teatro, apenas sete não possuem museus e dez possuem shoppings. Destes, quatro têm abrangência regional mais evidente: Iguatemi,

Parque Dom Pedro e Campinas Shopping, em Campinas, e o Tivoli Shopping, em Santa Bárbara D’Oeste. Esse foi construído na divisa com Americana, uma escolha estratégica no então vazio urbano entre os dois municípios, aproveitando terras mais baratas e potencializando todo o desenvolvimento urbano da área nas duas cidades.

Alguns desses equipamentos, no entanto, produzem movimentos transversais pelos municípios da região que não passam pela sede. O Parque Ecológico em Paulínia e o zoológico de Americana são exemplos de espaços públicos de lazer que são usufruídos por uma população mais ampliada do que a local, reforçando as relações entre os municípios da RMC para além da simples conexão sede-periferia. Se essa região compõe um ente urbano-metropolitano comum, ela é mais do que a dependência ou gravitação em torno de Campinas. Nem para estudar ou trabalhar numa empresa de alta tecnologia a pessoa é obrigada a recorrer a Campinas; ao contrário, cresce o refluxo de Campinas em direção às demais cidades da região, tanto para cursar universidades, trabalhar e, principalmente, para o entretenimento e o lazer.

Tabela 1: Equipamentos de Lazer na Região Metropolitana de Campinas, 2010

1 Neste momento há quatro shoppings centers sendo construídos na região: Sumaré, Americana, Hortolândia.

	Cinema (salas)	Teatros	Museus	Shoppings ¹	Espaços Públicos de Lazer
Americana	2	2	3	1	8
Artur Nogueira	-	1	1	-	2
Campinas	54	11	12	9	18
Cosmópolis	3	-	-	1	1
Engenheiro Coelho	-	-	1	-	-
Holambra	-	-	1	-	2
Hortolândia	5	-	-	1	3
Indaiatuba	4	1	1	1	2
Itatiba	2	1	1	2	3
Jaguariúna	1	1	1	1	4
Monte Mór	-	-	1	-	-
Nova Odessa	-	-	-	-	1
Paulínia	2	1	1	1	4
Pedreira	1	1	1	-	4
Santa Bárbara D’Oeste	4	1	1	1	5
Santo Antônio de Posse	-	-	-	-	1
Sumaré	2	2	-	-	3
Valinhos	3	1	1	2	3
Vinhedo	-	1	-	-	5
Total RMC	65	24	25	19	66

Fonte: Informações das prefeituras e levantamentos de campo.

O ensino superior está em expansão na região, diversificando sua localização à medida que se instalaram, principalmente, novas faculdades privadas. As duas grandes universidades em Campinas – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas) – são dois atrativos de grande fluxo de pessoas, tanto para trabalhar e estudar quanto para usufruir dos serviços, tais como os médico-hospitalares. Na verdade, a Unicamp, para muitas cidades da região, é sinônimo de hospital (referência ao Hospital das Clínicas).

Outras 10 cidades, além de Campinas, possuem instituições de ensino superior reconhecidas pelo Ministério da Educação, número que deve crescer nos próximos anos não apenas pela crescente demanda mas também pelos projetos em implantação na região (Tabela 2).

Esses estabelecimentos criam refluxos de população da sede para a região: não é raro hoje encontrar pessoas que moram em Campinas e estudam em cidades como Americana, Itatiba ou Indaiatuba. Não apenas pela oferta de um curso específico mas também pelo preço e oportunidade, opta-se por sair da sede em direção à região para estudar. O trabalho também não é motivo para a direção única região-sede, já que cidades como Americana, Sumaré, Hortolândia, Indaiatuba, Valinhos e Jaguariúna possuem parques industriais significativos, produzindo também o refluxo de mobilidade da sede para a região. Não é possível identificar, pelo tráfego da Anhanguera, para que direção fica a sede e que direção fica o “interior”. O movimento é intenso nos dois sentidos.

Tabela 2: Organizações de Ensino Superior na Região Metropolitana de Campinas, 2010

	Faculdade de Tecnologia	Faculdade e Faculdades Integradas	Instituto ou Escola Superior	Universidade	Centro Universitário	Total
Americana	1	1	1	-	1	4
Artur Nogueira	-	1	-	-	2	1
Campinas	2	9	1	2	-	14
Cosmópolis	-	-	-	-	-	-
Engenheiro Coelho	-	-	1	-	1	-
Holambra	-	-	-	-	-	-
Hortolândia	2	4	-	1	1	8
Indaiatuba	1	3	-	-	-	4
Itatiba	-	-	-	1 ²	-	1
Jaguariúna	-	1	-	-	-	1
Monte Mor	-	-	-	-	-	-
Nova Odessa	-	1	-	-	-	1
Paulínia	-	1	-	-	1	2
Pedreira	-	-	-	-	-	-
Santa B. D’Oeste	-	1	-	1 ³	-	2
Santo A. de Posse	-	-	-	-	-	-
Sumaré	-	2 ⁴	-	-	-	2
Valinhos	-	3	-	-	-	3
Vinhedo	-	1	1	-	-	2
Total RMC	4	27	3	4	1	39

Fonte: Consulta feita em janeiro de 2008 à página do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) (Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/>). Acesso em: jan. 2008).

² Campus da Universidade São Francisco (USF), de Bragança Paulista.

³ Campus da Universidade Metodista de Piracicaba (Unimep).

⁴ Um campus da Faculdade Network (NWK), de Nova Odessa.

Em vista disso, é importante ter um quadro dos fluxos de pendularidade e trocas populacionais disponíveis, embora estes sejam limitados por se referirem apenas às viagens de trabalho e estudo. Contudo, eles indicam traços gerais das tendências de interações espaciais e da mobilidade da população entre as cidades da região. Mas quem são e quantos são os pendulares? Qual o peso que eles têm na mobilidade e quais as repercussões para a vulnerabilidade e a estruturação urbana desse movimento?

FLUIDEZ E PERMANÊNCIAS NO ESPAÇO METROPOLITANO

Como uma região metropolitana formada nos últimos 40 anos, a RMC registra a chegada de um grande volume de migrantes nos últimos 10 ou 20 anos, que compõem grande parte da sua população. A presença tão maciça de migrantes configura pelo menos duas análises: 1) a não relação afetiva dessas populações com seu lugar de moradia; e 2) a grande pendularidade, que não lhes traz apego ou responsabilidade com seu local de trabalho. Há um grande hiato entre esses dois pontos (moradia-trabalho), onde estão as grandes rodovias estaduais, com expressiva poluição atmosférica e concentração industrial, o que também não mobiliza a população, por ser seu local de passagem, mantendo-se espaço sem relação e não lugar envolvido. Isso pode ser visto de forma clara e estruturante na Microrregião Noroeste da RMC, a mais organicamente ligada, conformando um microcosmo urbano próprio a partir de Americana, incluindo também Santa Bárbara D'Oeste e Sumaré (Figura 2).

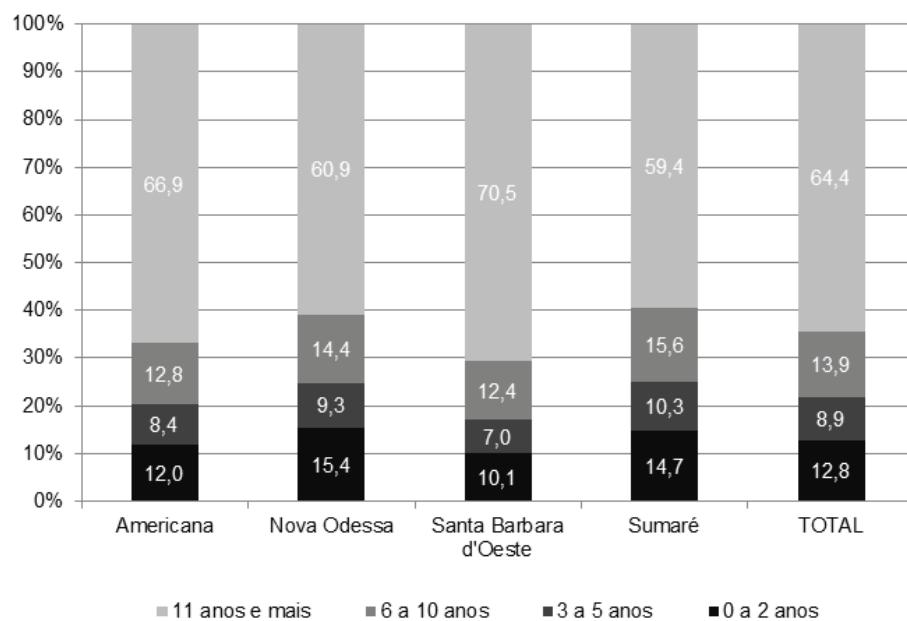
Figura 2: Microrregião Noroeste e a Sede da RMC



Fonte: Marandola Jr. (2014).

A região apresentou taxas de crescimento populacional muito expressivas nas décadas de 1970 e 1980, 9,6% e 5,1% ao ano, respectivamente, e uma desconcentração de Americana em direção à Santa Barbara d'Oeste e Sumaré, que passaram de 42% para 60% da população da região entre 1970 e 2010. Do total de 683 mil habitantes da Microrregião Noroeste, 429 mil declararam ter residido em outro município anteriormente ao que vivia em 2010, sendo que, destes, 35,6% chegaram entre 2001 e 2010 (Gráfico 1). Isso significa dizer que, embora o maior ímpeto de crescimento populacional da região tenha sido nas décadas de 1970 e 1980, ainda existe um fluxo de imigrantes importante para a região.

Gráfico 1: Tempo de residência ininterrupto desde o último movimento migratório por municípios da Microrregião Noroeste, 2010



Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 2010). Tabulações Especiais.

Observando os dados da pendularidade, nota-se a forte relação entre os municípios da região, que, com exceção de Sumaré, supera as trocas com a sede metropolitana. Destaca-se o caso de Sumaré, que tem maior diversidade de trocas com outras regiões, com fluxos significativos em todas as direções, mas, dentro do contexto da Microrregião Noroeste, apresenta predominância de deslocamentos pendulares para a sede metropolitana (Tabela 3).

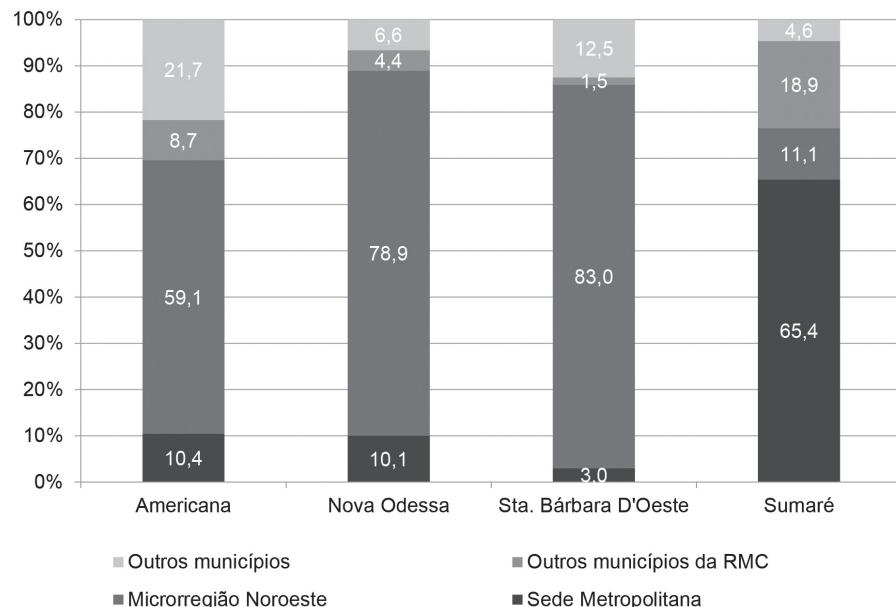
Tabela 3: Matriz de movimentos pendulares dos municípios da Microrregião Noroeste e demais municípios da RMC, 2010.

Município de Trabalho	Município de Residência						
	Americana	Nova Odessa	Santa Bárbara d'Oeste	Sumaré	Campinas	Outros RMC	TOTAL
Americana	-	3.961	20.672	2.096	774	375	27.878
Nova Odessa	2.870	-	1.808	2.765	122	204	7.769
Santa Bárbara d'Oeste	6.014	589	-	193	127	155	7.078
Sumaré	1.465	1.854	824	-	2.858	4.505	11.506
Campinas	1.821	816	842	29.718	-	61.163	94.360
Outros RMC	1.523	356	458	8.573	24.553	29.711	65.174
TOTAL	13.693	7.576	24.604	43.345	28.434	96.113	213.765

Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 2010). Tabulações Especiais.

Nova Odessa está ligada mais diretamente a Americana (3.961) e Sumaré (1.854), enquanto Santa Bárbara D'Oeste tem relação muito mais intensa com Americana, enviando para lá 73% do total de pessoas que saem do município para trabalhar. O movimento no sentido contrário é relevante, embora não tão intenso. Santa Bárbara D'Oeste é o destino de mais de 6 mil pessoas que moram em Americana, apontando uma relação orgânica, embora esteja longe de se estabelecer um equilíbrio (Gráfico 2).

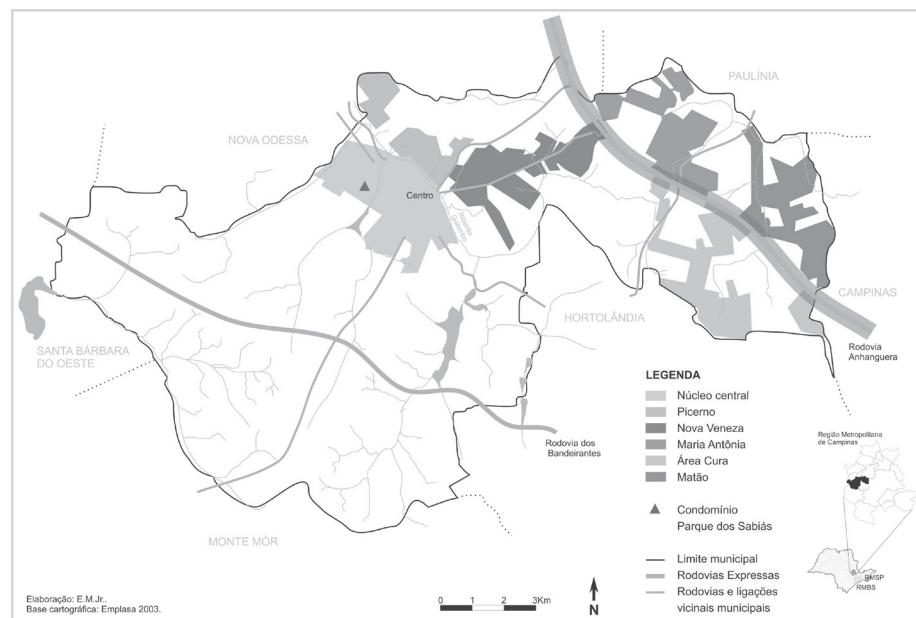
Gráfico 2: Principais destinos dos deslocamentos pendulares por municípios da Microrregião Noroeste, 2010



Fonte: Censo Demográfico (IBGE, 2010). Tabulações Especiais.

Sumaré, devido à fragmentação do seu tecido urbano (Figura 3), mantém-se tanto na Microrregião Noroeste, com trocas significativas com Americana e Nova Odessa (com uma intensidade menor com Santa Bárbara D'Oeste), quanto na área de influência imediata da sede. Observando os dados da pesquisa Origem-Destino de 2003⁵, podemos ver que a maior parte do destino da pendularidade do entorno da Rodovia Anhanguera (as áreas dispersas dos bairros Matão, Maria Antônia e Área Cura) se direciona, predominantemente, para Campinas, enquanto o núcleo central e a região do bairro Nova Veneza mantêm relações proporcionalmente bem menores, embora ainda maiores que as viagens para Americana (Tabela 4). Isso reforça o peso do processo de repasse da população migrante de Campinas para Sumaré (é o município com migrantes com menor tempo de moradia) ao mesmo tempo que se liga à Americana no mesmo patamar que Nova Odessa, por exemplo. De outro lado, contradiz a ideia de que a existência de um polo subregional na RMC demarcaria uma independência deste em relação aos processos da sede. Apesar do peso de Campinas, isso não impede que hajam outros processos exercendo forças centrípetas e concorrendo com a centralidadeposta.

Figura 3: Malha urbana e divisão por Bairros de Sumaré



Fonte: Marandola Jr. (2010).

⁵ Pesquisa realizada pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA), realizada pela primeira vez na RMC em 2003, estabelecendo novas possibilidades para a compreensão da mobilidade intraurbana e intrarregional.

Tabela 4: Destino das viagens totais de Sumaré em direção à Campinas e Americana, por Zona O-D, 2003

Número da Zona O-D (Região da cidade)	Campinas	Americana
82 (Região central)	3.235	1.731
83 (Nova Veneza e Picerno)	5.457	1.413
84 (Matão / Maria Antônia)	15.083	399
85 (Área Cura)	15.083	340
86 (Cruzeiro / Área rural)	0	0
87 (Área rural)	0	0
88 (Área de expansão urbana)	30	93
Total	38.888	3.976

Fonte: Pesquisa Origem-Destino (EMPLASA, 2003). Tabulações especiais.

Sumaré é um caso específico a se observar, pois serve de termômetro para as transformações pelas quais a RMC está passando. A diversificação do mercado imobiliário na cidade, caracterizado até o final dos anos 1990, sobretudo, por empreendimentos de meio lote e/ou ocupações, recebe atenção diferenciada nos últimos anos, com empreendimentos de médio e médio-alto padrão sendo instalados (PIRES, 2007). Estes têm contado com o mercado regional, apostando na diversificação de opções de moradia para aqueles de estratos socioeconômicos mais altos. Há quinze ou vinte anos, poucos teriam Sumaré como opção para morar, mas, com o acúmulo de revezes em Campinas (violência, trânsito, poluição e altos preços do solo e da moradia) somado às facilidades de locomoção entre as cidades, ela se tornou uma opção real. O mercado imobiliário da microrregião está em amplo desenvolvimento, com forte demanda reprimida, em especial para estratos sociais médios e altos.

Como apontado por Ojima e Marandola Jr. (2012), a pendularidade cada vez mais se consolida como um mecanismo de flexibilização da vida cotidiana. Os deslocamentos pendulares aumentam significativamente em diversas regiões do país, não apenas em termos absolutos mas também em termos da sua representatividade sobre a população total do município. Assim, emerge uma urbanização reflexiva em que o sentido da cidade é exatamente a sua capacidade de ser espaço de mobilidade e fluxos. A pendularidade na Microrregião Noroeste, que em 2000 era de 59 mil pessoas, em 2010 apresenta uma variação positiva de 41%, passando para 83 mil pessoas. Assim, enquanto em 2000 representava 10% das pessoas residentes na região, em 2010 esse peso relativo aumenta para 12,2%.

O caso mais expressivo é o de Americana, onde os deslocamentos pendulares representavam 3,4% da população total em 2000 e, em 2010, passaram a 6,2%. Ou seja, dobra a intensidade dos deslocamentos pendulares, que passa de 6,1 mil pessoas para 13 mil na década de 2000. Enfim, a mobilidade passa a ser cada vez mais expressiva para todos os municípios, mesmo aqueles anteriormente considerados como importantes polarizadores e atrativos dos deslocamentos. Isso não significa, necessariamente, dizer que a capacidade polarizadora desses municípios tenha diminuído, mas com certeza são sinais de importantes mudanças na dinâmica dos fluxos populacionais e da própria dinâmica regional e urbana.

DA PENDULARIDADE À MOBILIDADE

Dentre os movimentos espaciais da população, a pendularidade é tradicionalmente o “patinho feio”. Sem densidade conceitual, reduzida a uma definição operacional, para muitos ela não é em si um fenômeno que mereça atenção específica; é um índice que, enquanto tal, apenas indica outros processos. No entanto, diante das questões aqui levantadas, esse cenário tem mudado à medida que as atuais configurações socioespaciais, especialmente nas grandes aglomerações urbanas, têm feito da pendularidade um dos fenômenos demográficos mais significativos. Para além de sua definição, o significado social e geográfico desses deslocamentos cotidianos tem sido incorporado como aspecto relevante da mobilidade urbana, tanto como resposta às novas formas metropolitanas quanto como motivador dessas mesmas formas.

A mobilidade não é apenas um deslocamento de A para B. Trata-se de um complexo fenômeno social que envolve a estrutura material (sistemas de transporte e a forma urbana), social (grupos e a produção e significado social) e individual (o corpo e a experiência) (CRESSWELL, 2006; KELLERMAN, 2006). As várias dimensões envolvidas e sua complexidade retiram esse fenômeno da condição de simples reflexo da produção material da sociedade e o colocam como um fenômeno específico, que possui suas próprias variáveis e condições de produção e construção de significados.

Essa dimensão recebe o estatuto de repensar a própria teoria social na visão de John Urry, que propõe a mobilidade, ou as mobilidades, como prefere chamar, como um novo paradigma para pensar a sociedade contemporânea (URRY, 2007). É de uma nova forma de organização social que estamos falando, ligada às novas formas urbanas e de circulação de pessoas, bens e mercadorias e seus significados. Conforme aponta Bauman (2001), nesses tempos líquidos, a fluidez dá o tom das interações sociais e espaciais, fazendo da mobilidade a característica desejável para pessoas, instituições e até lugares.

Por outro lado, as conexões cada vez mais evidentes entre pendularidade e vulnerabilidade tornam seu estudo crucial. Estudos têm sido feitos procurando estabelecer esses nexos, apontando para os diferentes riscos a que estão expostos os móveis e os não-móveis (PEREIRA, 2008; MARANDOLA JR., 2014; SILVA, 2009). A condição diferencial entre eles revela a necessidade de aprofundar os estudos e a qualificação ambiental dos lugares vividos pelos diferentes grupos. Tanto os riscos a que populações estão expostas quanto as estratégias de resposta podem estar ligados diretamente à capacidade de deslocamento. A mobilidade, portanto, desempenha papel ambivalente entre expor a perigos e proteger/evitar riscos.

As possibilidades de habitar a metrópole, nesse caso, multiplicam-se. As mobilidades pessoais adicionam uma complexidade aos deslocamentos que precisa ser aprofundada para ser melhor compreendida (KELLERMAN, 2006). O papel da casa e as diferentes formas de inserção no espaço metropolitano, entre móveis, pouco-móveis e não-móveis, agregam centralidade aos padrões de deslocamento para entender a própria estruturação do espaço urbano-regional, as transformações nos estilos de vida e o próprio sentido do habitar contemporâneo.

Nesse quadro, a pendularidade, informação operacional constante no censo, torna-se ao mesmo tempo importante e limitada. Importante porque revela aspectos dessa mobilidade contemporânea; limitada porque é rígida e não comporta as outras formas de mobilidade no tempo e no espaço. Contudo, explorá-la é o primeiro passo para avançarmos em termos da compreensão desse novo cenário fluido contemporâneo.

Eduardo Marandola Jr. é geógrafo pela Universidade Estadual de Londrina (UEL); doutor em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); professor da Faculdade de Ciências Aplicadas (FCA) da UNICAMP, campus Limeira, Brasil.
E-mail: eduardo.marandola@fca.unicamp.br.

Ricardo Ojima é cientista social, mestre em Sociologia e doutor em Demografia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); professor do Departamento de Demografia e Ciências Atuariais (DDCA) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Brasil.
E-mail: ricardo.ojima@gmail.com.

Artigo recebido em junho de 2014 e aprovado para publicação em setembro de 2014.

râneo e as consequências demográficas e sociais para a configuração dos lugares e regiões e de suas problemáticas ambientais.

REFERÊNCIAS

- ASCHER, F. *Métropolis: ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.
- BAENINGER, R. Interiorização da migração em São Paulo: novas territorialidades e novos desafios teóricos. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 14., 2004, Caxambu. *Anais do XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais*. Campinas: ABEP, 2004.
- BAUMAN, Z. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- _____. *Tempos líquidos*. (trad. Carlos A. Medeiros). Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.
- BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia de população*. (trad. L. Carvalho) São Paulo: Edusp, 1971.
- BERTHO, A. C. S. *Vulnerabilidade social e os acidentes de trânsito em Campinas - SP*. 2010. 94 f. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.
- CARMO, R. L.; HOGAN, D. J. Questões ambientais e riscos na Região Metropolitana de Campinas. In: CUNHA, J. M. P. (Org.). *Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação*. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006. p. 609-611.
- CRESSWELL, T. *On the move: mobility in the modern western world*. New York: Routledge, 2006.
- HOGAN, D. J. Migração, ambiente e saúde nas cidades brasileiras. In: HOGAN, D. J.; VIEIRA, P. F. *Dilemas socioambientais e desenvolvimento sustentável*. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1992. p.149-170.
- _____. População, pobreza e poluição em Cubatão, São Paulo. In: MARTINE, G. (Org.). *População, meio ambiente e desenvolvimento: verdades e contradições*. Campinas: UNICAMP, 1993. p. 101-132.
- KELLERMAN, A. *Personal mobilities*. London: Routledge, 2006.
- LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (Org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A; FAPERJ, 2006. p.41-57.
- MARANDOLA JR., E. Entre muros e rodovias: os riscos do espaço e do lugar. *Antropolítica*, Niterói, v. 24, p.195-218, 2008.
- _____. Cidades médias em contexto metropolitano: hierarquias e mobilidades nas formas urbanas. In: BAENINGER, R. (Org.). *População e cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais*. Campinas: Nipo/Unicamp, 2010. p. 187-207.
- _____. *Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana*. São Paulo: Blucher, 2014.
- _____.; DE PAULA, F. C.; FERNANDEZ, P. S. M. A experiência do caminhar e do olhar: três percursos na Ponte Preta. *Rua*, Campinas, n. 13, p. 61-78, mar. 2007.
- _____.; SANTOS, F. M. Percepção dos perigos ambientais urbanos: efeitos de lugar ou falácia ecológica? In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 17., 2010, Caxambu. *Anais do XVII Encontro Nacional de Estudos Populacionais*. Caxambu: ABEP, 2010.
- MIGLIORANZA, E. *Condomínios Fechados: localização de pendularidade. Um estudo de caso do município de Valinhos, SP*. 2005. 105 f. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

- MOURA, R. Movimento pendular da população no Paraná: uma evidência da desconexão moradia/trabalho. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 12, n. 23, p. 43-64, jan./jun. 2010.
- _____.; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, Fundação Seade, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.
- OJIMA, R. *Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental*. 2007. 166 f. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- _____.; MARANDOLA JR., E. Cidades líquidas: mobilidade populacional e ambiente no urbano contemporâneo. In: TRIMIÑO, G. J. C.; CARMO, R. L. (Org.). *Población y medio ambiente en Latinoamérica y el Caribe: cuestiones recientes y desafíos para el futuro*. Rio de Janeiro: ALAP, 2009. p. 47-60.
- _____.; _____. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não-metropolitana. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 14, n. 2, p. 103-116, nov. 2012.
- OJIMA, R. et al. O estigma de morar longe da cidade: repensando consensos sobre cidades-dormitório. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 395-415, jul./dez. 2010.
- PEREIRA, R. *Processos socioespaciais, reestruturação urbana e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Campinas*. 2008. 165 f. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.
- PINTO, L. A. G. *Campinas e seus rurais*. 2006. 234 f. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.
- PIRES, M. C. S. *Morar na metrópole: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas*. 2007. 178 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- SILVA, A. *Imaginários urbanos*. São Paulo: Perspectiva, 2001.
- SILVA, R. B. *Vulnerabilidades e Mobilidade Pendular na Região Metropolitana da Baixada Santista*. 2009. 112 f. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2009.
- SOBREIRRA, D. P. *A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso do deslocamento pendular na Região Metropolitana de Campinas*. 2007. 98 f. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.
- _____.; CUNHA, J. M. P. A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 12., 2007, Belém. *Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR*. Belém: ANPUR, 2007.
- URRY, J. *Mobilities*. London: Polity, 2007.
- VASCONCELOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e eqüidade*. São Paulo: Annablume, 2001.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.
- WISNER, B. et al. *At risk: natural hazards, people's vulnerability, and disasters*. 2. ed. London: Routledge, 2004.

A B S T R A C T : *Mobility-vulnerability is a key binomial to understand and analyze cotemporary metropolis. People organize their daily routines and location choices from elements that are implied in this relation. Hence, urban dwelling in great urban agglomerations is constituted today in displacements and permanencies, surrounded by contemporary fluidity. This paper investigates this problem from the commuting and migratory status of the populations in the Campinas Metropolitan Area, in the context of their internal spatial interactions. The results aim at the importance of mobility and migration to study vulnerability, on one hand, the need to further the commuting studies and daily displacement, on the other, to understand the metropolitan dwelling, its risks and regional structuring.*

K E Y W O R D S : *mobility; migration; risks; urban experience; liquid modernity.*