

capa

Rosa Moura  
Paulo Roberto Delgado

# Mobilidade pendular intermetropolitana

articulando a rede nacional de metrópoles

## Resumo

Cerca de 50 mil pessoas, segundo o Censo Demográfico de 2010, realizavam deslocamentos para trabalho entre as regiões metropolitanas brasileiras. Apesar de sua magnitude ainda pequena, principalmente se comparada aos fluxos pendulares que se dão internamente nessas aglomerações, este tipo de fluxo é relevante por expressar conexões que envolvem, em alguns casos, longas distâncias no território nacional e, em outros, apontam para a conformação de importantes arranjos espaciais que vêm se consolidando na rede urbana brasileira. No presente artigo, analisa-se a distribuição desse tipo de mobilidade entre as doze aglomerações brasileiras de natureza metropolitana, e se apresenta um perfil dos atributos pessoais e características ocupacionais das pessoas que realizam este tipo de deslocamento.

**Palavras-chave:** Metrópoles; Regiões Metropolitanas; Mobilidade pendular; Mobilidade para trabalho; Rede urbana.

## Abstract

Approximately of 50 thousand people, according to the Census of 2010, there were displacing for working between the Brazilian metropolitan regions. Despite its magnitude still small, especially compared to internal commuting flows in these agglomerations, this type of flow is relevant for express connections that involve, in some cases, long distances in the national territory and, in others, point to the configuration of important spatial arrangements that have been consolidated in the Brazilian urban network. In this article is analyzed, the distribution of this type of commuting between the 12 Brazilian metropolitan agglomerations and introduced a profile of personal attributes and occupational characteristics of people who perform this type of displacement.

**Keywords:** Metropolis; Metropolitan Regions; Commuting; Mobility for work; Urban network.

**Rosa Moura**

*Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA/PNPD); Pesquisadora do Observatório das Metrópoles.*

**Paulo Roberto Delgado**

*Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES).*

## INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

Pesquisas vêm mostrando uma elevação sem precedentes nos fluxos pendulares para trabalho e estudo entre os municípios brasileiros (Cunha, 2012; Cintra; Delgado; Moura, 2012; Moura; Delgado; Costa, 2013; Delgado; Moura, 2013). Comparativamente ao ano 2000, informações do Censo Demográfico de 2010, do IBGE, registram uma variação de 98,4% nos fluxos de origem, ou seja, aqueles referentes a pessoas que deixam o município de residência para trabalho e/ou estudo em outro município. Essa variação representa um incremento da ordem de 8.069.407 pessoas em movimento regular para o exercício dessas atividades fora do município de residência. No mesmo período, o total de pessoas que estudam e/ou trabalham registrou uma variação de 32,9%, o que evidencia a relevância da mobilidade pendular para o acesso ao mercado de trabalho, assim como aos serviços e funções de educação que se distribuem de forma dispersa entre municípios, com mais frequência dentro de uma mesma unidade regional.

Essa elevação não é particular ao Brasil, mas também registrada em outros países, comumente associada ao processo de dispersão metropolitana (De Mattos; Hidalgo, 2007; Lizarraga, 2012; Bayona-i-Carrasco; Pujadas-i-Rubies, 2014). Tanto as áreas metropolitanas latino-americanas se expandem continuamente, permeando-se de vazios urbanos, quanto, cada vez mais, as europeias rompem o modelo de cidade compacta e assumem a dispersão como novo padrão de crescimento (Monclús, 1998; Dematteis, 1998).

Dados analisados apontam a predominância desse tipo de mobilidade nas áreas em torno das metrópoles e outras centralidades dos topos das hierarquias urbanas, evidenciando aglomerações existentes ou em formação. A depender do estágio da metropolização de cada país ou região, esses fluxos refletem relações centro-periferia, com elevado grau de convergência ao centro principal; ou relações mais complexas, com fluxos multidirecionais, peculiares a aglomerações polinucleadas ou em polinucleação (Moura; Delgado; Costa, 2013). Em muitos casos colocam em xeque tais modelos, dado que revelam relações intensas entre aglomerados e centros situados relativamente próximos, entre 100 e 200 km, sugerindo a configuração de arranjos espaciais (Moura; Haddad, 2014; Deschamps; Moura; Siebert, 2015), ou ainda fluxos de mais longa distância, que se dão entre aglomerações metropolitanas, sugerindo rela-

ções intermetropolitanas — estas constituem o objeto específico desta abordagem.

As informações sobre mobilidade pendular chamam a atenção também para o fato de que a mesma não se restringe apenas a áreas densamente urbanizadas, pois são relevantes os fluxos que se estabelecem entre municípios com características rurais (seja quanto ao grau de urbanização seja quanto à predominância da ocupação em atividades do setor primário) (Moura, 2014), assim como os estabelecidos entre municípios na linha de fronteira, apesar de os registros aterem-se apenas aos fluxos de saída do Brasil (Moura; Cardoso, 2013).

A opção pela análise dos fluxos pendulares intermetropolitanos persegue as hipóteses de que: (i) ampliam-se as relações de trocas regulares para trabalho entre as aglomerações metropolitanas, independentemente da distância entre elas, favorecidas pelos meios de deslocamento; (ii) existe uma especialidade e uma complementariedade intermetropolitana e algumas metrópoles firmam-se como nacionalmente mais atrativas; (iii) os movimentos pendulares deixam de ater-se apenas a relações intraurbanas/ intrametropolitanas e passam a caracterizar também relações regionais; (iv) a disponibilidade para deslocamentos de maior distância restringe-se a pessoas com perfil mais qualificado comparativamente às que se movem apenas no interior das aglomerações metropolitanas, atraídas também por atividades de conteúdo mais complexo, exigentes de maior qualificação.

Para perseguir tais hipóteses foram consideradas as informações sobre deslocamentos para trabalho em município que não o de residência, do Censo Demográfico de 2010. Os conjuntos de municípios tomados como unidades de análise são os que correspondem ao território formal das onze regiões metropolitanas (RMs) polarizadas por “metrópoles”, segundo classificação do REGIC 2007 (IBGE, 2008). São eles: Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo; e a região integrada de desenvolvimento (RIDE) polarizada por Brasília, também classificada como metrópole. Embora reconhecendo a unidade composta pela macrometrópole paulistana (Emplasa, 2011), nesta análise será destacada apenas a RM de São Paulo, uma das componentes desse importante arranjo espacial.

Serão sumarizadas, inicialmente, as principais abordagens sobre a mobilidade pendular intra e entre aglomerações metropolitanas nacionais e internacionais e destacados os principais processos e padrões identificados. Uma análise das informações disponibilizadas pelo Censo Demográfico comporá a seção seguinte, sucedida por observações gerais acerca dos novos padrões espaciais sugeridos pelos fluxos anali-

<sup>1</sup> Os autores agradecem a imprescindível contribuição de Stella Maris Gazziero pela elaboração da cartografia presente neste texto.

sados, assim como pelo perfil sociodemográfico das pessoas que se deslocam entre unidades metropolitanas. Considerações finais e a relação das referências finalizam a abordagem.

## PENDULARIDADE: IMPRESINDÍVEL AO FUNCIONAMENTO DE AGLOMERADOS URBANOS

A informação sobre mobilidade pendular foi incluída pela primeira vez no Censo Demográfico de 1970, que perguntava se a pessoa trabalhava e/ou estudava no mesmo município de residência, mas quando afirmativo não informava para qual município se dava o deslocamento. Manteve-se no Censo de 1980 e foi excluída no de 1991. Voltou a integrar o Censo de 2000, permanecendo no de 2010, com mudanças na metodologia do levantamento. Neste Censo, além de perguntas específicas para cada um desses fluxos, indagou-se, no caso do deslocamento para trabalho, se o retorno deste movimento é diário e o tempo habitual para realizá-lo.

A importância da informação reside fundamentalmente na orientação a políticas públicas urbanas, dado que indica vetores de expansão da ocupação urbana e de relacionamento entre lugares. O deslocamento pendular “amplia a rede de relacionamentos dos indivíduos, permitindo o acesso a outros espaços e oportunidades sem o ônus do distanciamento permanente do local de origem. Deste modo, desempenha um papel importante enquanto meio para minimizar as limitações do local de residência dos indivíduos” (Cunha; Pessini, 2008, p.122). Isto é particularmente importante no caso da mobilidade entre migrantes intrametropolitanos, pois se verifica uma inércia em romper vínculos sociais; os movimentos pendulares permitem que, a partir da nova residência, seja mantido o acesso aos vínculos precedentes (Cunha, 2012).

Juntamente com os movimentos migratórios, mormente os intrametropolitanos, ambos os movimentos constituem componentes importantes do que se chama “mobilidade territorial” (Zelinsky, 1971, apud Cunha, 2012)<sup>2</sup> ou “mobilidade espacial da população [...]— um fenômeno multifacetado e, principalmente, multiescalar” (Cunha, 2012, p.47). Nos dois casos, “espaço e tempo são centrais em sua definição” (Cunha, 2012, p.34), e levam a reflexões sobre permanência, abrangência e transformações socioespaciais e no próprio espaço social das pessoas

envolvidas. Particularmente no caso dos movimentos pendulares, que implicam regularidade, frequência, sem mudança de domicílio, “se poderia argumentar que tal tipo de mobilidade criaria uma ‘população flutuante’ com impacto efetivo sobre a população local, mesmo que em momentos específicos do dia ou do período em que o fenômeno ocorre” (Cunha, 2012, p.41).

Muitas são as motivações que levam a esse tipo de deslocamento, particularmente relacionadas à dissociação moradia/ trabalho ou local de estudo e à ação do mercado imobiliário, que impõe a mudança ou favorece a escolha de novas moradias nas diferentes porções das aglomerações metropolitanas, contribuindo em sua incontida expansão física. Entre as tentativas de sistematização das motivações, é importante destacar a associação existente com a migração intrametropolitana (Cunha; Pessini, 2008) ou com processos socioespaciais, como a concentração urbana, a saturação urbana e a desconcentração produtiva, conforme tipologia teórico-metodológica composta por estes três tipos ideais (puros) de deslocamento pendular (Pereira; Herrero, 2009). Para os autores, esses processos sintetizariam aqueles elementos que condicionam tanto o padrão espacial dos deslocamentos pendulares quanto o perfil socioeconômico daqueles que realizam estes deslocamentos.

Os movimentos pendulares são bastante representativos dos processos de dispersão da população nas aglomerações metropolitanas, que têm se ampliado em termos físicos (cada vez alcança maiores distâncias em relação ao núcleo principal) e no número de pessoas que se deslocam. Nesse processo, as migrações internas da população, expressas na mobilidade residencial intrametropolitana, constituem elemento fundamental nas transformações territoriais observadas e na intensificação da mobilidade, pois implicam uma redistribuição da população entre os municípios. Essa mobilidade intrametropolitana é tanto causa da periferização, periurbanização, suburbanização e polinucleação constatadas em vários países, operando como possibilidade concreta à dispersão do território metropolitano, quanto da própria redução populacional das cidades principais (De Mattos; Hidalgo, 2007; Cunha; Pessini, 2008; Lizarraga, 2012). Como ocorre internamente nos aglomerados, “*en principio no deben suponer una modificación total en los espacios de vida de los individuos. A pesar del cambio de residencia, los lugares de trabajo, ocio o consumo pueden mantenerse inalterados.*” (Bayona-i-Carrasco; Pujadas-i-Rubies, 2014)

Fortemente motivadas pela ação do mercado imobiliário, particularmente em países periféricos, as mudanças residenciais também se favorecem, concomitantemente, da existência de infraestruturas

2 ZELINSKY, Wilbur. “The hypothesis of the mobility transition”. *Geographical Review*, v. 6, n. 2, 1971.

viárias e meios de deslocamento, e da dispersão da atividade econômica, portanto, da possibilidade de trabalho e consumo, pelo aglomerado, em suas periferias distantes. Vale anotar que, nesses países, tais processos se dão sem o suporte de planejamento e controle do uso e ocupação do solo, contemplando a aglomeração como unidade, e resultam na ampliação das demandas por políticas de mobilidade, também deficitárias ou até mesmo ausentes, com agravos nas condições de deslocamento e também de vida da população de modo geral.

No caso da Espanha, Bayona-i-Carrasco e Pujadas-i-Rubies (2014) anotam:

*En el caso de Madrid, García-Palomares y Pozo (2010) observan un importante incremento de los flujos, que Vinuesa (2009) atribuye en parte a la oferta de vivienda asequible para los jóvenes en la periferia, lo que lleva asociado un crecimiento de la movilidad cotidiana por motivo de estudio o trabajo, y la posibilidad de un aumento de la desigualdad social vía movilidad habitual. En ambos casos, estas dinámicas se ven reforzadas por un proceso de desconcentración de la actividad económica, además de la aparición de nuevos espacios de consumo y ocio metropolitanos (Méndez, 2001; Nel-lo, 2011; Miralles-Guash, 2011).<sup>3</sup>*

A mobilidade física é uma das principais características das mudanças no território metropolitano, condicionada pela reorganização territorial que incorpora a desconcentração da população e a descentralização do emprego e atividades. Enquanto Madrid se confirma como importante cidade central e principal centro e destino de população e emprego, inúmeros fluxos são gerados entre as coroas metropolitanas e a periferia regional, fazendo emergir uma

complexidade de relações de trabalho entre distintos municípios, alterando a tradicional hierarquia da cidade central (Gallo Rivera; Yserte; Águila, 2010).

O deslocamento de volumes tão grandes de pessoas conjuga-se à reorganização das atividades produtivas em uma nova base territorial, de modo a otimizar vantagens locais, resultando em especialização funcional, ao mesmo tempo, em interdependência entre os municípios e em integração crescente do território metropolitano. Território este que cada vez mais se expande, ocasionando no deslocamento da população a distâncias cada vez maiores, em busca de trabalho e serviços específicos. Deslocamento que tanto representa opções racionalizadas pelo acesso à moradia de menor custo, quanto uma alternativa para a busca de lugares mais tranquilos e exclusivos nas regiões mais qualificadas das mesmas periferias metropolitanas (Cunha; Pessini, 2008, p.101).

Na América Latina, os deslocamentos enfrentam problemas relacionados à falta de políticas de transporte coletivo de qualidade, ao incremento do uso de veículos particulares (facilitado pelo crédito, isenção de impostos, redução de tempo e conforto nos deslocamentos) e aos baixos investimentos em melhoria da infraestrutura viária, que provocam congestionamentos, acidentes graves e poluição. Tais restrições à mobilidade são um fator de exclusão social que afeta principalmente moradores das periferias distantes, por privá-los do acesso a oportunidades que lhes permitam romper o círculo vicioso da pobreza (Lizarraga, 2012). Visto sob outro ângulo, o deslocamento pendular

na prática parece ter efeito importante sobre as condições de vida da população, particularmente aquela de mais baixa renda, configurando-se, a despeito de certos custos representados pelo enfrentamento das viagens, em estratégias de certas famílias para a sua reprodução social. (Cunha; Pessini, 2008, p.121,122).

No que se refere à multiescalaridade desses movimentos, cabe destacar duas escalas pouco abordadas: (i) a da constituição de territorialidades e (ii) a da extensão de sua circunscrição do âmbito intraurbano à dimensão regional.

As pessoas que se deslocam sujeitam-se ao que se pode chamar “territorialidades móveis” (Pujadas, 2012), ou seja, passam horas em espaços públicos disponíveis à mobilidade, tornados espaços de convivência como forma compensatória dos processos de expropriação territorial provocados pelo crescimento do espaço construído. Esta nova escala de mobilidade, provocada por exigências do mercado de trabalho, de moradia e pelos novos modelos hegemônicos

3 GARCIA-PALOMARES, J. C.; POZO, E. “Movimientos migratorios en la Comunidad de Madrid: unos flujos más intensos y complejos (1991-2006)”. *Boletín de la AGE* (Asociación de Geógrafos Españoles), 53, p.89-119, 2010.

VINUESA, J. “La movilidad de la población y el desarrollo metropolitano de Madrid”. En J. HERNÁNDEZ; D. GONZÁLEZ. *Movilidad de la población y migraciones en áreas urbanas de España y Portugal* (pp. 153-176). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 2009

MÉNDEZ, R. “Transformaciones económicas y reorganización territorial en la región metropolitana de Madrid”. *Eure*, 27(80), p.141-161, 2001.

NEL-LO, O. “Les dinàmiques territorials a la regió metropolitana de Barcelona. (1986-2006). Hipòtesis interpretatives”. *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 15(362). Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-362.htm>. Acessado em 16 mar. 2016.

MIRALLES-GUASH, C. “Dinámicas metropolitanas y tiempo de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona como ejemplo”. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid* UCM 31(1), p.125-145, 2011.

de um urbanismo difuso e policêntrico, afeta a vida das pessoas, particularmente, como já afirmado, as que vivem nas fronteiras das grandes aglomerações metropolitanas. Perdem-se e criam-se referenciais, desconstroem-se e reconstroem-se identidades, e em pouco se avança no que diz respeito a identificar seus significados e consequências, ou seja, a “entender a lógica e o processo de formação de um novo ente social, ou seja, o ‘cidadão metropolitano’”. (Cunha; Pessini, 2008, p.124)

*Este ‘no man’s land’ territorial se dulcifica de alguna manera en Europa, por cuanto esta mancha suburbializadora tiende a alinearse siguiendo las líneas ferroviarias. La velocidad de las diferentes líneas férreas marca el alcance y la distancia de estos nuevos enclaves habitados en relación con sus referentes metropolitanos y cosmopolitas. Mientras las líneas férreas convencionales marcan radios de 100 a 150 Km., las líneas del AVE permiten la delimitación de hinterlands metropolitanos de hasta 500 Km., como es el caso del corredor abierto en la línea Madrid-Sevilla [...] (Pujadas, 2012)*

Aqui se toca na outra dimensão escalar ainda negligenciada: as possibilidades ofertadas por infraestruturas de transporte e comunicação rompem as barreiras do tempo e da distância e transpassam os limites indefinidos das aglomerações, seu espaço intrametropolitano, para alcançar relações intermetropolitanas, estreitar conexões e, de certa forma, ampliar a integração regional em território nacional. Esta é a escala objeto da análise subsequente.

## QUADRO GERAL DOS MOVIMENTOS PENDULARES NO BRASIL

Deslocamento pendular corresponde ao fluxo de pessoas que trabalham e/ou estudam em município que não o de residência e se refere a deslocamentos não obrigatoriamente cotidianos, mas realizados com frequência e regularidade. Assim, traz implícita a possibilidade de fluxos não só entre municípios vizinhos ou próximos, mas para lugares distantes e até outros países.

Como mostra a literatura, a mobilidade pendular está mais concentrada nas aglomerações metropolitanas e em outras aglomerações urbanas sem essa natureza e expressa não só a área efetivamente aglomerada como também as direções da expansão do aglomerado, incluindo cada vez mais municípios distantes, porém integrados aos processos que induzem os fluxos. Pode-se afirmar também que esse tipo de deslocamento vem caracterizando além de movimen-

tos internos, relações entre aglomerações, no interior de arranjos espaciais. Estudos relativos aos arranjos urbano-regionais de Brasília – Anápolis – Goiânia (Moura; Haddad, 2014) e do Leste Catarinense (Deschamps; Moura; Siebert, 2015) são reveladores do importante papel de tais fluxos no estreitamento de relações entre aglomerações e centros dispostos à distância de 100 a 200 km, no que se denominam arranjos espaciais, dado que configuram unidades descontínuas, porém fortemente articuladas. Inúmeros arranjos espaciais foram identificados em território brasileiro e representam configurações peculiares ao atual estágio da urbanização, em países dos vários continentes.

Também se registram fluxos pendulares entre unidades metropolitanas ou entre arranjos espaciais, rompendo com distâncias ainda maiores. Com o objetivo de colocar em foco estes fluxos, foram selecionados os municípios que integram as doze unidades de natureza metropolitana no Brasil: as RMs de Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, e a RIDE do Distrito Federal e Entorno. Para este conjunto, foram considerados apenas os fluxos destinados ao trabalho.

De modo geral, o conjunto metropolitano<sup>4</sup> participa com 35,2% do total de pessoas no país que trabalham, com 49,3% do total que realizam pendular e com 51,7% dos que trabalham em um (único) outro município (Tabela 1). Portanto, considerando o reduzido número de municípios que se inserem nesse conjunto de unidades metropolitanas, a mobilidade nessas áreas é relevante. A taxa de pendularidade<sup>5</sup> é reveladora: enquanto para o grupo de municípios não inseridos nessas doze metrópoles atinge 10%, no agregado das unidades eleva-se para 18%.

Nas unidades metropolitanas, os ocupados em municípios ou país que não o de residência, o que pressupõe a realização de deslocamento pendular, totalizam 5.467.493 pessoas (tabela 2). As RMs de São Paulo e do Rio de Janeiro registram mais de um milhão de pessoas envolvidas neste tipo de deslocamento para trabalho; a RM de Belo Horizonte, na sequência, 552.333 pessoas. Entre as unidades selecionadas, há importante variação da taxa de pendu-

<sup>4</sup> Na sequência do texto, salvo qualificação específica, expressões como “conjunto metropolitano”, “regiões metropolitanas”, “unidades metropolitanas” ou outra similar, referem-se ao agregado das doze regiões selecionadas para o presente estudo.

<sup>5</sup> Como o foco aqui é a mobilidade relacionada ao trabalho, esta taxa expressa a relação percentual entre o número de pessoas ocupadas em outro município ou país estrangeiro, ou seja, que realiza movimento pendular para trabalho, sobre o total de ocupados.

LOCALIZAÇÃO	LOCAL DA OCUPAÇÃO E CONDIÇÃO DE PENDULARIDADE						TAXA DE PENDULARIDADE (%)
	Não pendular		Pendular			Total	
	No próprio domicílio	No município de residência, mas não no próprio domicílio	Em outro município	Em país estrangeiro	Em mais de um município ou país		
Brasil	19.995.919	55.271.630	10.146.721	35.984	903.585	86.353.839	12,8
Unidades metropolitanas (12)	6.928.480	18.018.577	5.244.099	7.592	215.801	30.414.550	18,0
Não metropolitano	13.067.439	37.253.053	4.902.622	28.392	687.783	55.939.289	10,0
Participação das 12 unidades metropolitanas (%)	34,6	32,6	51,7	21,1	23,9	35,2	

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

Tabela 1: População ocupada segundo condição de pendularidade e local de exercício da ocupação principal e taxa de pendularidade, Brasil, 2010.

laridade, que não se relaciona necessariamente com o volume do fluxo, mas sim com aspectos institucionais, como a delimitação territorial e dinâmicas socioespaciais específicas de cada unidade; mesmo com essa variação, a maioria das regiões apresenta taxas acima da média brasileira (12,8%), atingindo seu maior valor na RM de Recife (27,1%); cabe destacar a incipiência deste tipo de mobilidade na RM de Manaus (1,5%).

A maior parcela dos deslocamentos ocorre no interior das próprias unidades metropolitanas de residência dos ocupados; praticamente 87 em cada cem casos de deslocamentos (Tabela 3). Em segundo lugar, estão os fluxos direcionados para municípios que não integram as unidades selecionadas, aqui denominados não metropolitanos. Em relação a este último tipo, importa ressaltar que na RM de Manaus e na RIDE –DF e Entorno ele representa, respectivamente, 49,8% e 34,5% do total de deslocamentos pendulares, enquanto nas demais unidades sua participação não ultrapassa 15%. Se em Manaus, dada a própria incipiência do fenômeno, o contingente envolvido é pequeno, na RIDE – DF envolve mais de 100 mil pessoas; como mencionado anteriormente, esta unidade vem conformando um arranjo urbano-regional com a RM de Goiânia, na qual, porém, os movimentos para fora da própria aglomeração têm

um peso bem menor.

No Censo Demográfico de 2010, o quesito sobre o destino dos deslocamentos separava os casos em que as pessoas se dirigem para um local específico (município ou país), geralmente identificado, daqueles em que os indivíduos afirmam trabalhar em vários municípios. Este último envolvia o terceiro maior contingente de deslocamentos nas unidades metropolitanas, não sendo possível, porém, identificar quais os municípios de destino. Mas chama atenção, como pode ser observado na tabela 1, que as unidades metropolitanas têm, no total do país, uma participação bem menor neste tipo de fluxo (23,9%)

REGIÃO METROPOLITANA	OCUPADOS		TAXA DE PENDULARIDADE (%)
	TOTAL	PENDULAR	
Manaus	862.220	13.010	1,5
Belém	950.843	136.051	14,3
Fortaleza	1.585.827	153.060	9,7
Recife	1.484.673	402.367	27,1
Salvador	1.622.506	154.469	9,5
Belo Horizonte	2.433.251	552.333	22,7
Rio de Janeiro	5.328.900	1.038.143	19,5
São Paulo	9.479.401	1.693.966	17,9
Curitiba	1.681.455	337.746	20,1
Porto Alegre	2.030.124	474.066	23,4
Goiânia	1.146.499	204.665	17,9
RIDE - DF e entorno	1.808.851	307.617	17,0
Total	30.414.550	5.467.493	18,0

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

Tabela 2: População ocupada total e que realiza movimento pendular para trabalho e taxa de pendularidade, RMs e RIDE, Metropolitana, Brasil, 2010.

do que naqueles dirigidos para um local único<sup>6</sup> (51,7%).

Os fluxos dirigidos para outros países e para outras RMs têm participação bastante reduzida no total dos deslocamentos pendulares metropolitanos, mas podem estar sinalizando novas formas de conexão no âmbito da rede urbana nacional.

Na próxima seção, serão tratados especificamente os movimentos que envolvem fluxos de pessoas entre as unidades metropolitanas selecionadas, geralmente envolvendo deslocamentos de longa distância. Por se tratar de um fenômeno observado a partir dos dados amostrais do Censo Demográfico e por envolver um contingente estimado reduzido, fez-se necessário um tratamento bastante agregado das informações, que devem ser consideradas como um indicativo de um tipo de mobilidade populacional que vem adquirindo maior importância no território nacional.

<sup>6</sup> Em estudo sobre o Paraná, Delgado, Moura e Cintra (2013) observam tendência similar de maior participação do interior do Estado neste tipo de fluxo, associando-o a um possível papel regional na provisão de alguns serviços/ atividades por algumas das centralidades médias da rede urbana estadual. Além disso, observam que o mesmo se caracteriza pela maior presença de ocupados na condição de autônomos e ligados aos serviços de apoio à produção e ao comércio.

**Tabela 4:**  
Participação dos fluxos intermetropolitanos sobre o total de fluxos pendulares para trabalho, 2010.

UNIDADE DE RESIDÊNCIA	TOTAL DE FLUXOS PENDULARES (A)	FLUXOS ENTRE UNIDADES (B)	% B/A
RM Manaus	13.010	145	1,11
RM Belém	136.051	1.582	1,16
RM Fortaleza	153.060	1.974	1,29
RM Recife	402.367	2.448	0,61
RM Salvador	154.469	5.699	3,69
RM Belo Horizonte	552.333	4.364	0,79
RM Rio de Janeiro	1.038.143	8.480	0,82
RM São Paulo	1.693.966	7.941	0,47
RM Curitiba	337.746	3.352	0,99
RM Porto Alegre	474.066	2.322	0,49
RM Goiânia	204.665	6.055	2,96
RIDE - DF e Entorno	307.617	4.277	1,39
<b>TOTAL</b>	<b>5.467.493</b>	<b>48.639</b>	<b>0,89</b>

Fonte: IBGE - Censo Demográfico. Elaboração própria.

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

DESTINO	PENDULAR	
	nº	%
Para um único município		
da própria RM	4.739.801	86,7
de outra RM	48.639	0,9
não metropolitano	455.659	8,3
Para vários municípios	215.801	3,9
Para outro país	7.592	0,1
<b>Total</b>	<b>5.467.493</b>	<b>100,0</b>

**Tabela 3:** População ocupada total e que realiza movimento pendular para trabalho e taxa de pendularidade - RMs e RIDE Metropolitana, Brasil, 2010.

## PENDULARES INTERMETROPOLITANOS NO BRASIL

No conjunto metropolitano, 48.369 pessoas realizavam, em 2010, deslocamentos pendulares para trabalho em outro município de uma das doze unidades. O deslocamento intermetropolitano para trabalho corresponde a apenas 0,89% do total de fluxos realizados pelos ocupados residentes nessas unidades metropolitanas (Tabela 4). Se, de modo geral, a cifra é pequena, é ao mesmo tempo reveladora de novas tendências quanto a relações e articulações existentes e emergentes entre unidades situadas com distância algumas vezes superior a mil quilômetros. Vale observar que o peso relativo deste tipo de fluxo aumenta significativamente quando observadas as RMs de Salvador (3,69%) e de Goiânia (2,96%), e a RIDE do Distrito Federal e Entorno (1,39%). A análise dos

RM OU RIDE METROPOLITANA DE RESIDÊNCIA	RM OU RIDE METROPOLITANA DE DESTINO					
	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	Total
Norte	26,5	20,7	39,4	6,0	7,4	100,0
Nordeste	9,2	25,1	44,5	11,3	9,8	100,0
Sudeste	5,7	12,2	62,3	8,4	11,3	100,0
Sul	2,3	3,4	75,2	10,9	8,2	100,0
Centro-Oeste	3,0	4,7	21,0	1,7	69,6	100,0
TOTAL	6,2	12,6	50,5	7,8	22,9	100,0

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

**Tabela 5:**  
Deslocamentos pendulares entre unidades metropolitanas, segundo grandes regiões, Brasil, 2010.

destinos desses deslocamentos mostrará diferenças entre esses casos. Em apenas quatro regiões o número de pessoas realizando esse tipo de deslocamento superava 5 mil: Rio de Janeiro, São Paulo, Goiânia e Salvador.

A Tabela 5 apresenta uma matriz de origem e destino dos deslocamentos, agregando-se, devido ao tamanho reduzido das estimativas amostrais, as metrópoles segundo as grandes regiões do país. Um primeiro aspecto que se destaca é o fato de a maioria dos deslocamentos efetuados por residentes nas metrópoles das regiões Sudeste e Centro-Oeste se dirigir para unidades da mesma macrorregião — 62,3% e 69,6%, respectivamente. No caso do Centro-Oeste trata-se dos fluxos entre a RM de Goiânia e a RIDE – DF, com predomínio de fluxos da primeira para a segunda unidade (Anexo 1).

Na macrorregião Sudeste tem-se um padrão mais complexo, quer pelo número de unidades envolvidas, sendo duas metrópoles nacionais, quer pelo maior número de pessoas envolvidas; esta macrorregião é o local de residência de 42,7% das pessoas que realizam mobilidade intermetropolitana e receptora de 50,5% das trocas realizadas entre as doze unidades consideradas.

Rio de Janeiro (RMRJ) e Belo Horizonte (RMBH) têm um nível de endogeneidade regional das trocas maior que São Paulo (RMSP), sendo que os deslocamentos com origem na RMRJ destinam-se majoritariamente para a RMSP, enquanto os oriundos da RMBH se dividem entre as RMs do Rio de Janeiro e de São Paulo.

No caso dos fluxos com origem na RMSP, embora metade dos deslocamentos destine-se às outras unidades da própria macrorregião, com peso maior da RMRJ, a outra metade está distribuída entre outras nove RMs, sendo que em quatro — Belém, Salvador, Curitiba e Porto Alegre — trata-se do principal fluxo por elas recebidos.

Ainda em relação à macrorregião Sudeste, en-

quanto as RMs do Rio de Janeiro e de Belo Horizonte têm a RIDE – DF como seu terceiro maior fluxo de destino, na RM de São Paulo esta posição é ocupada pela RM de Curitiba.

O contingente de pessoas envolvidas em deslocamentos intermetropolitanos nas três unidades do Nordeste equivale ao observado na macrorregião Centro-Oeste, cerca de 10 mil pessoas, com cada uma destas macrorregiões representando 21% do total das unidades metropolitanas. O principal destino dos fluxos nordestinos são as unidades do Sudeste, com equivalência na participação das RMs de São Paulo e do Rio de Janeiro. Das três regiões metropolitanas nordestinas, a de Salvador é a que tem o contingente mais expressivo, mais que o dobro do registrado em Fortaleza e Recife. Salvador, além dos fluxos com destino ao Sudeste, destaca-se, também, por apresentar expressivo fluxo com destino à RM do Recife, que representa quase metade das trocas intrarregionais.

A macrorregião Norte tem participação ínfima nos deslocamentos intermetropolitanos, 3,6% do total observado no conjunto das metrópoles. Além disso, os fluxos de saída da macrorregião Norte têm origem praticamente na RM de Belém, dada a incipiência deste tipo de mobilidade na RM de Manaus. Assim, as trocas que ocorrem na própria macrorregião dizem respeito, quase totalmente, ao deslocamento de pessoas da RM de Belém para a de Manaus. O Sudeste é o principal destino (39,4%) dos fluxos desta macrorregião, com igual participação das RMs de São Paulo e do Rio de Janeiro como destinos extrarregionais. Destacam-se ainda alguns fluxos menores para Fortaleza, Recife e Salvador, que, em conjunto, recebem 20,7% dos fluxos com origem no Norte do país.

No Sul, observa-se o menor nível de trocas (10,9%) entre unidades de uma mesma macrorregião, com suas metrópoles concentrando suas trocas com as do Sudeste (75,2%), fundamentalmente com



UNIDADE DE RESIDÊNCIA	ENTRADA		SAÍDA		SALDO
	abs.	%	abs.	%	
RM Manaus	1.788	3,7	145	0,3	1.644
RM Belém	1.225	2,5	1.582	3,2	-358
RM Fortaleza	1.618	3,3	1.974	4,1	-356
RM Recife	2.660	5,5	2.448	5,0	212
RM Salvador	1.838	3,8	5.699	11,7	-3.861
RM Belo Horizonte	2.485	5,1	4.364	9,0	-1.879
RM Rio de Janeiro	7.672	15,8	8.480	17,4	-808
RM São Paulo	14.421	29,6	7.941	16,3	6.480
RM Curitiba	2.542	5,2	3.352	7,0	-810
RM Porto Alegre	1.252	2,6	2.322	4,8	-1.069
RM Goiânia	3.153	6,5	6.055	12,4	-2.902
RIDE - DF e Entorno	7.985	16,4	4.277	8,8	3.708
<b>TOTAL</b>	<b>48.639</b>	<b>100,00</b>	<b>48.639</b>	<b>100,00</b>	

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

Tabela 6: Saldo dos deslocamentos pendulares para trabalho intermetropolitano - Regiões Metropolitanas e RIDE, DF, 2010.

a RM de São Paulo.

Os maiores fluxos pendulares de entrada intermetropolitana destinam-se às RMs de São Paulo (29,6%), Brasília – DF (16,4%), Rio de Janeiro (15,8%) e Goiânia (6,5%) — Tabela 6. Essas unidades configuram-se como as três mais importantes centralidades do território brasileiro, sendo uma delas, Brasília, articulada com a RM de Goiânia (Figura 1). Nesse caso, mais que um movimento intermetropolitano, a centralidade exercida por essas duas metrópoles expressa a existência de um arranjo urbano-regional, que agrega ainda Anápolis, com papéis, funções e importância compartilhados entre as centralidades (Moura; Haddad, 2014). Movimentos desse tipo ocorrem a partir de outras RMs, porém com unidades de natureza não metropolitana, não contempladas nesta análise. Caso exemplar é o da macrometrópole paulista, com intensos fluxos entre as RMs de São Paulo, Campinas, Baixada Santista, entre outras que formam o que se pode apontar como o arranjo urbano-regional de maior complexidade no país<sup>7</sup>.

Em relação a fluxos de saída, permanecem as RMs de São Paulo, Rio de Janeiro e Goiânia como as que

detêm os mais elevados; alinham-se na sequência a RM de Salvador e a RIDE do DF e Entorno (ver Tabela 6). Verifica-se que entre elas, exceto Salvador, o comportamento é de unidades metropolitanas que não só atraem como também evadem volumes expressivos de trabalhadores para outras RMs; no caso da de Goiânia e RIDE – DF, fundamentalmente da primeira para a segunda. Distintamente, a de Salvador aparece como uma metrópole pouco capacitada a atrair ou mesmo garantir a permanência de trabalhadores.

Comparados os deslocamentos de entrada e de saída dessas unidades, registra-se que os maiores saldos positivos (mais entradas que saídas) se dão na RM de São Paulo e na RIDE do DF e Entorno (Figura 2). As RMs de Salvador e de Goiânia registram os maiores saldos negativos (mais saídas que entradas). Estas situações peculiares deixam abertos alguns possíveis desdobramentos de análise, particularmente quanto aos diferentes motivos que levam ao diferencial entre os saldos e a capacidade de resposta de cada unidade às saídas ou entradas dos fluxos.

## QUEM SE DESLOCA ENTRE UNIDADES METROPOLITANAS?

Quem são as pessoas que se deslocam em distâncias tão grandes? Qual seu perfil socioeconômico? Em que se ocupam? São qualificados? Informações sobre atributos pessoais, comparadas aos que se deslocam no interior dessas unidades, sugerem algumas respos-

tas a esses questionamentos.

Os fluxos intermetropolitanos são majoritariamente masculinos (79,8%) e em proporção superior aos intrametropolitanos (60,7% são homens) — Tabela 7. Tanto em relação aos fluxos inter quanto aos intrametropolitanos, metade das pessoas situa-se na faixa etária de 30 a 49 anos; o que difere é que nos fluxos intermetropolitanos há um peso maior na participação das duas faixas etárias mais elevadas (23,8% contra 14,9% na dos intrametropolitanos). Entre os deslocamentos intermetropolitanos, 66% das pessoas possui grau de instrução médio completo, superior incompleto ou superior completo, enquanto nos deslocamentos intrametropolitanos a proporção baixa para 55,7%; este diferencial deve-se fundamentalmente à participação de pessoas com nível superior entre os intermetropolitanos, mais que o dobro da verificada entre os intra.

Algumas informações permitem qualificar as ocupações das pessoas que realizam deslocamentos pendulares (Tabela 8). Em relação ao setor de atividade, destaca-se, entre os intermetropolitanos, o peso mais elevado de atividades relacionadas aos serviços de apoio à produção, construção civil e serviços de natureza pública<sup>8</sup>, com estes três grupos representando quase 60% dos que se deslocam entre as diferentes unidades metropolitanas. Registre-se que

8 Entre as atividades de natureza públicas estão a administração pública, a educação e a saúde; os serviços de apoio produtivo englobam atividades como transporte, armazenagem, comunicação, intermediação financeira, atividades imobiliárias, informática, atividades jurídicas, contábeis, entre outras.

é na construção civil<sup>9</sup> que se tem o maior diferencial entre os dois contingentes que realizam deslocamentos pendulares (14,7% entre os intermetropolitanos, contra 8,3% para o outro grupo). Entre os intrametropolitanos há, por outro lado, uma participação mais acentuada de ocupados no comércio e nos serviços domésticos.

9 No que concerne às pessoas ligadas à construção civil, vale registrar, como ilustração, o verificado por um dos autores durante uma viagem de ônibus entre Curitiba e São Paulo. A viagem ocorreu numa sexta-feira, quando das jornadas de protesto ocorridas em 2013, o que ocasionou a interrupção do trânsito na rodovia Régis Bittencourt, no município de Ribeira – SP. Essa paralisação propiciou certo convívio entre os passageiros, com as conversas relacionando-se à situação do país e às opiniões pró ou contra as manifestações. Ao autor chamou atenção a presença de vários passageiros que trabalhavam em setores da construção civil e retornavam para passar o final de semana com os familiares na Região Metropolitana de São Paulo. A questão era o que levava esses trabalhadores a procurar a RM de Curitiba para trabalhar? Não eram trabalhadores cuja qualificação não estivesse disponível no próprio mercado local da RMC; tampouco, faltavam-lhes oportunidades de trabalho na região de origem – RMSP. Pelo que relataram, sua mobilidade estava relacionada à estratégia de empresas que atuam no mercado nacional e que preferem mobilizar parte da mão de obra. Um dos casos era o de um técnico especialista em climatização de ambiente, que trabalhava na construção, em Curitiba, de uma concessionária de automóvel de uma marca asiática. Segundo ele, o dono da concessionária tinha uma representação nacional da marca e optava por mobilizar, na construção de suas lojas, empresas de São Paulo que já trabalharam em outros dos seus projetos. O outro caso referia-se a três trabalhadores envolvidos na construção de edifícios residenciais, obra de uma empresa paulista que estava atuando em Curitiba. Segundo relataram, eles faziam parte de um grupo maior de trabalhadores (dez ou doze pessoas), envolvido com tarefas de acabamento da construção, que era mobilizado por uma terceirizada da construtora. Essa terceirizada tinha uma relação antiga com a construtora, o que levava a contínuos deslocamentos desse grupo de trabalhadores para municípios de fora ou da própria RMSP.

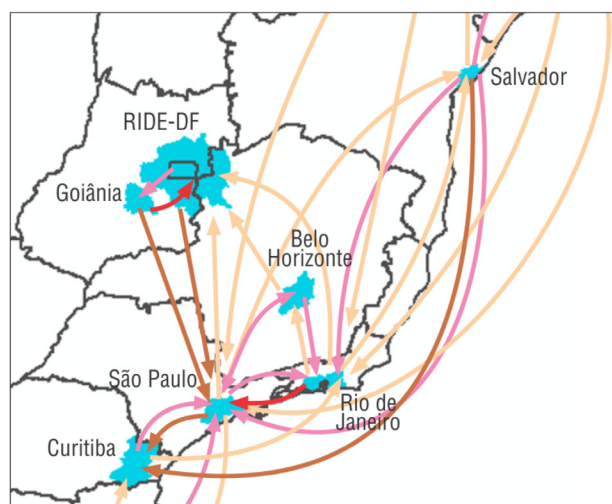
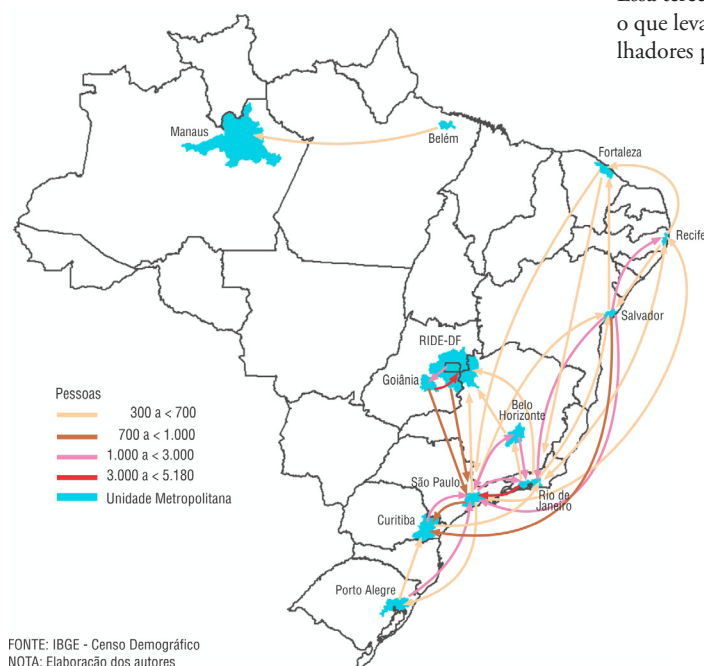
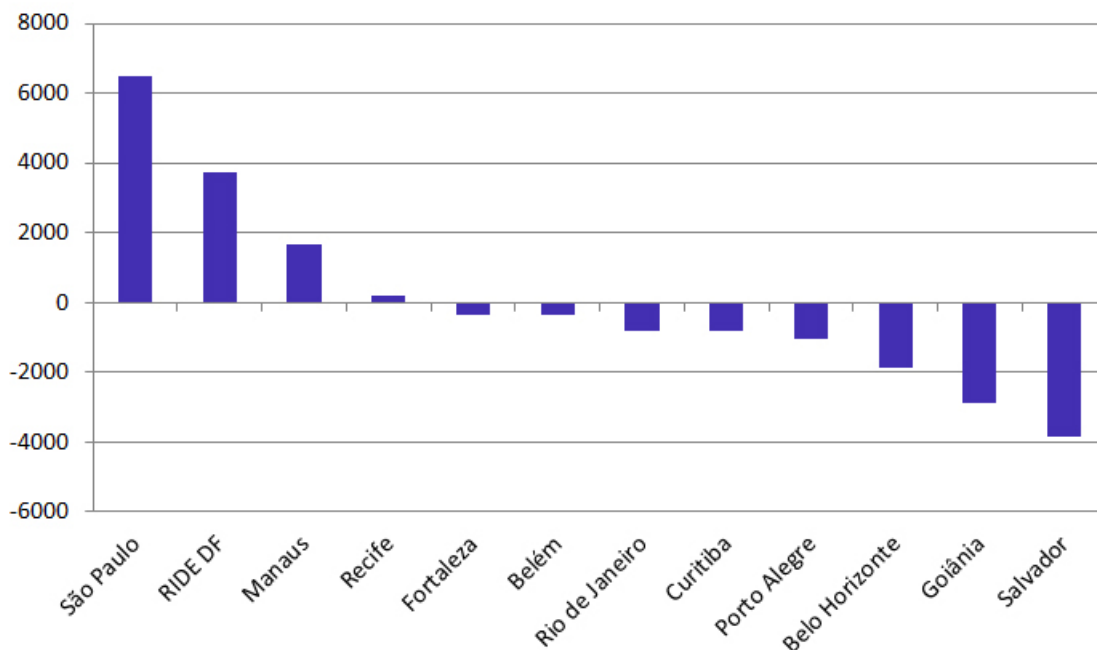


Figura 1: Principais fluxos intermetropolitanos, Brasil, 2010.

Figura 2:  
Saldo dos  
deslocamentos  
intermetropolitanos  
das RMs e RIDE  
Metropolitanas,  
Brasil, 2010.



Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

Em ambos os grupos, a maior parcela dos ocupados é de empregados com carteira de trabalho assinada, mas destaca-se entre os intermetropolitanos o peso maior de profissionais por conta própria e de servidores públicos (civil e militar).

A diferença entre os dois grupos torna-se mais clara quando se considera o tipo de ocupação exercida, segundo os grandes grupos ocupacionais. Quase a metade dos intermetropolitanos tem ocupação de maior qualificação profissional: membros das forças armadas, diretores e dirigentes, profissionais das ciências e intelectuais, e técnicos de nível médio; entre os intrametropolitanos, essas ocupações representam apenas  $\frac{1}{4}$  do total, destacando-se, por outro lado, a expressiva participação das ocupações elementares (17,1%).

Por outro lado, há quatro unidades — Belém, Salvador, Curitiba e Porto Alegre — que propiciam rendimentos maiores para os que nelas vão trabalhar, com expressivo diferencial nas duas unidades do Sul, que apresentam, também, os dois maiores rendimentos de entrada: R\$ 10,4 mil, em Curitiba, e R\$ 8,1 mil, em Porto Alegre.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade de pessoas entre municípios por unidades político-administrativas distintas, expressando dissociação entre local de moradia e de trabalho/estudo, é um fenômeno que vem, mundialmente, ganhando maior dimensão. Manifesto em vários pontos das redes urbanas, ele tende a mostrar-se mais intenso e complexo nas centralidades de maior relevo

na hierarquia urbana, particularmente no interior das aglomerações de natureza metropolitana. Mais recentemente, vem destacando-se o fato de este tipo de mobilidade transbordar unidades e propiciar relações mais intensas entre aglomerados e centros situados a maiores distâncias, levando, em alguns casos, à conformação de novos arranjos espaciais.

O presente estudo teve como foco uma das modalidades de fluxo envolvendo diversas aglomerações, qual seja o referente aos deslocamentos de pessoas para fins de trabalho entre as doze unidades espaciais brasileiras consideradas de natureza metropolitana. Segundo o Censo Demográfico, havia, em 2010, cerca de 50 mil pessoas que, com alguma regularidade, deslocavam-se entre as doze unidades metropolitanas brasileiras. Mesmo com pequena magnitude se comparado aos outros tipos de fluxos pendulares que se dão internamente nas unidades metropolitanas, este tipo de deslocamento adquire relevância por registrar conexões que envolvem longas distâncias no território nacional. Além disso, apontam para a conformação de importantes arranjos espaciais que vêm se consolidando na rede urbana brasileira.

Embora presente nas doze unidades metropolitanas, os dados analisados evidenciam dois grandes eixos/ arranjos de caráter regional que concentram esse tipo de mobilidade. Um na macrorregião Centro-Oeste, entre Brasília e Goiânia, e outro no Sudeste, entre São Paulo e Rio de Janeiro, que juntos respondem por  $\frac{1}{3}$  desse tipo de trocas no conjunto metropolitano. A RMSP se sobressai, também, por concentrar o maior volume de entradas, com destaque para aquelas oriundas das RM do Rio de Janeiro — em maior proporção —, Salvador, Belo Horizon-

te, Curitiba e Porto Alegre, num grau de polaridade bem superior ao das demais unidades, inclusive a RIDE – DF.

Regionalmente, também chama a atenção a baixa conexão entre as duas unidades do Sul, articuladas basicamente com a RMSP; a incipiente presença deste tipo de mobilidade no Norte; e, no Nordeste, o fato da RM de Salvador ser um importante ponto de evasão de trabalhadores para outras RMs, sendo a unidade com maior saldo negativo entre saídas e entradas.

Em termos do perfil dos ocupados envolvidos nas trocas intermetropolitanas, observou-se que predomina a participação de homens, de pessoas com maior nível de escolaridade, principalmente de nível superior, e com idade mais elevada.

Quanto aos tipos de atividade e ocupação, destacam-se o peso dos serviços (de natureza pública e de apoio ao setor produtivo) e da construção civil; o predomínio de empregados com carteira assinada, embora com uma participação mais acentuada, quando comparada aos pendulares intrametropolitanos, de profissionais por conta própria e de servidores públicos (civis e militares); e o fato de uma

parcela expressiva dos intermetropolitanos ocupar posições de maior qualificação na estrutura ocupacional (postos ligados às forças armadas, diretores e dirigentes, profissionais das ciências e intelectuais e técnicos de nível médio).

Possivelmente, como resultado destes atributos pessoais e características ocupacionais, a remuneração do trabalho das pessoas que fazem deslocamento intermetropolitanos é, em média, três vezes maior do que a registrada para os pendulares intrametropolitanos. Observou-se, também, importante diferencial de rendimento entre as doze unidades metropolitanas, associado quer às divisões macrorregionais do país, quer à direção dos fluxos pendulares, se de entrada ou saída, destacando-se a RM de São Paulo com a maior remuneração entre os que saem e a de Curitiba, como receptora deste contingente de trabalhador.

Enquanto as informações censitárias permitiram conclusões quanto à dimensão de fluxos, origens e destinos desse tipo de mobilidade territorial, e até mesmo um perfil singular das pessoas que se deslocam para trabalho entre unidades metropolitanas, e sua ocupação, muitas questões implicam ainda re-

**Tabela 7:**  
Ocupados que realizam movimento pendular inter e intrametropolitano segundo atributos pessoais, RMs e RIDE Metropolitanas, Brasil, 2010.

ATRIBUTOS PESSOAIS	Pendular intermetropolitano	Pendular na própria RM	Pendular intermetropolitano	Pendular na própria RM
<b>Total</b>	48.639	4.739.801	100,0	100,0
<b>Sexo</b>				
Masculino	38.817	2.875.012	79,8	60,7
Feminino	9.822	1.864.789	20,2	39,3
<b>Grupo etário</b>				
10 a 17	148	66.393	0,3	1,4
18 a 29	12.539	1.557.942	25,8	32,9
30 a 49	24.354	2.410.034	50,1	50,8
50 a 64	9.988	648.083	20,5	13,7
65 e +	1.610	57.349	3,3	1,2
<b>Nível de instrução</b>				
Sem instrução e fundamental incompleto	10.018	1.227.088	20,6	25,9
Fundamental completo e médio incompleto	6.480	850.926	13,3	18,0
Médio completo e superior incompleto	15.255	1.924.068	31,4	40,6
Superior completo	16.809	715.264	34,6	15,1
Não determinado	78	22.455	0,2	0,5

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

OCUPAÇÃO	Pendular inter metropolitano	Pendular na própria RM	Pendular inter metropolitano	Pendular na própria RM
Total	48.639	4.739.801	100,0	100,0
<b>Setor de atividade</b>				
Agricultura	448	27.081	0,9	0,6
Indústria - transformação	5.630	706.518	11,6	14,9
Indústria - construção	7.167	391.934	14,7	8,3
Indústria - outras atividades	1.739	71.677	3,6	1,5
Comércio	3.977	725.465	8,2	15,3
Serviços - de apoio à produção	13.322	1.042.577	27,4	22,0
Serviços - de natureza pública	8.310	724.672	17,1	15,3
Serviços - outros	2.642	303.110	5,4	6,4
Serviços - domésticos	1.124	390.214	2,3	8,2
Outros	4.280	356.553	8,8	7,5
<b>Posição na ocupação</b>				
Empregados com carteira de trabalho assinada	30.458	3.375.649	62,6	71,2
Militares e funcionários públicos estatutários	4.515	255.038	9,3	5,4
Empregados sem carteira de trabalho assinada	5.494	629.669	11,3	13,3
Conta própria	6.349	405.331	13,1	8,6
Empregadores	1.498	62.528	3,1	1,3
Não remunerados ou na produção para o próprio consumo	325	11.587	0,7	0,2
<b>Tipo de ocupação</b>				
Membros das Forças Armadas, policiais e bombeiros militares	1.094	44.501	2,2	0,9
Diretores e gerentes	4.588	208.123	9,4	4,4
Profissionais das ciências e intelectuais	9.974	507.978	20,5	10,7
Técnicos e profissionais de nível médio	6.885	458.366	14,2	9,7
Trabalhadores de apoio administrativo	1.822	550.420	3,7	11,6
Trabalhadores dos serviços, vendedores dos comércios e mercados	3.818	800.475	7,8	16,9
Trab. qualificados da agropecuária, florestais, da caça e da pesca	246	13.010	0,5	0,3
Trab. qualif., operários e artesãos das artes mecânicas e outros ofícios	7.434	597.966	15,3	12,6
Operadores de instalações e máquinas e montadores	5.126	411.334	10,5	8,7
Ocupações elementares	2.548	812.471	5,2	17,1
Mal definida	5.105	335.157	10,5	7,1
Rendimento médio mensal em todos os trabalhos (R\$)	4.733	1.551	-	-

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

**Tabela 8:** Setor de atividade, posição e tipo de ocupação nos deslocamentos pendulares intermetropolitanos, RMs e RIDE Metropolitanas, Brasil, 2010.

flexões e análises adicionais. Particularmente aquelas que se voltam à configuração do que vem sendo apontado como “territorialidades móveis” (Pujadas, 2012), ou seja, construídas no trânsito regular de pessoas e em seu convívio em meios de transporte e espaços públicos de deslocamento, nem sempre adequados às necessidades desse ser em movimento. Agreguem-se reflexões sobre questões de permanência, abrangência e transformações no próprio espaço social das pessoas envolvidas; dessa “população flutuante” (Cunha, 2014), desse *no man’s land* territorial (Pujadas, 2012), que tem sua vida, seus referenciais,

suas identidades afetados e que ainda vive longe da possibilidade de reconstrução de sua cidadania como um ente “metropolitano”.

Lacunas de análise também se encontram em relação aos interrelacionamentos e impactos das pessoas em movimento pendular sobre a população local, e que não se restringem apenas aos momentos específicos em que o fenômeno ocorre. Essa nova escala de mobilidade traz consequências tanto às pessoas que se movem quanto às que permanecem. São problemas relacionados à falta de políticas de transporte coletivo de qualidade, ao incremento do uso de veículos par-

ticulares, à segregação e exclusão social, com danos maiores aos moradores das periferias distantes. Ainda assim, a despeito do desgaste representado pelo enfrentamento das viagens, a mobilidade garante as estratégias de reprodução social a muitas famílias.

Ao se constatar que cada vez mais os fluxos rompem as barreiras do tempo e da distância e avançam para além dos limites das unidades metropolitanas ou de aglomerações urbanas singulares, para alcançar relações intermetropolitanas, estreitar conexões e de certa forma ampliar a integração regional em território nacional, novas e adequadas políticas devem ser formuladas e implementadas. Políticas articuladas espacialmente e intersetorialmente, voltadas à reorganização das atividades produtivas em uma nova base territorial e na interdependência entre os municípios. Certamente, não só aliviarão os desgastes de quem se move ou permanece, mas dariam suporte a uma efetiva integração do território metropolitano em sua escala nacional.

## REFERÊNCIAS

- BAYONA-I-CARRASCO, J.; PUJADAS-I-RUBIES, I. “Movilidad residencial y redistribución de la población metropolitana: los casos de Madrid y Barcelona”. EURE (Santiago), v. 40, n. 119, jan. 2014. Disponível em: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612014000100012&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612014000100012&lng=en&nrm=iso).
- CINTRA, A.; DELGADO, P.; MOURA, R. “Movimentos pendulares no Paraná”. Cadernos IPARDES. Estudos e Pesquisas. Curitiba, v.2, n.2, p.15-31, ago./dez. 2012. Disponível em <http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/cadernoipardes/article/view/539>
- CUNHA, J. M. P. da. “Retratos da mobilidade espacial no Brasil: os censos demográficos como fonte de dados”. Rev. Inter. Mob. Hum., Brasília, Ano XX, Nº 39, p. 29-50, jul./dez. 2012.
- CUNHA, J. M. P. da; PESSINI, D. “A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas em 2000”. Revista Latinoamericana de Población. Año 1, No. 2. Enero / Junio 2008, p. 99-125. Disponível em: <http://relap.cucea.udg.mx>
- DE MATTOS, C.; HIDALGO, R. (Eds). Santiago de Chile. Movilidad espacial y reconfiguración metropolitana. Santiago: Eure libros – Geolibros, 2007.
- DELGADO, P.; MOURA, R.; CINTRA, A. P. de U. Caracterização dos movimentos pendulares

UNIDADE DE RESIDÊNCIA	DIREÇÃO DO FLUXO	
	saída	entrada
	R\$	R\$
RM Manaus	4.732	4.178
RM Belém	3.451	4.371
RM Fortaleza	3.029	2.790
RM Recife	3.613	3.409
RM Salvador	3.072	3.292
RM Belo Horizonte	4.783	4.088
RM Rio de Janeiro	5.329	5.020
RM São Paulo	7.832	4.692
RM Curitiba	4.878	10.397
RM Porto Alegre	5.035	8.107
RM Goiânia	3.850	1.946
RIDE - DF e Entorno	2.833	4.846

Fonte: IBGE - Censo Demográfico.

**Tabela 9:** Rendimento mensal médio de todos os trabalhos dos ocupados que realizam movimento pendular intermetropolitano, segundo direção dos fluxos, RMs e RIDE Metropolitanas, Brasil, 2010.

- nas regiões metropolitanas do Paraná. Caderno IPARDES - Estudos e Pesquisas v. 3, n. 1 (2013), p. 1-24. Disponível em [www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/cadernoipardes/issue/view/51](http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/cadernoipardes/issue/view/51)
- DEMATTEIS, G. “Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas”. In: MONCLUS, F. J. (Ed.) La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.
- DESCHAMPS, M.V.; MOURA, R.; SIEBERT, C. “Adensamento da comutação no arranjo urbano-regional leste catarinense”. Anais, XVI ENANPUR, Belo Horizonte, maio de 2015.
- EMPLASA. “Estudo da Morfologia e da Hierarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e Regionalização do Estado de São Paulo”. Documento 1 – Metodologia. São Paulo: SEP, EMLASA, SEADE, 2011.
- GALLO RIVERA, M. T.; GARRIDO YSERTE, R.; VIVAR AGUILA, M. “Cambios territoriales en la Comunidad de Madrid: policentrismo y dispersión”. EURE (Santiago), v. 36, n. 107, abr. 2010. Disponível em: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612010000100001&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612010000100001&lng=en&nrm=iso).
- IBGE. Regiões de influência das cidades 2007. Rio de Janeiro, 2008.
- LIZARRAGA, C. “Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas”. EURE (Santiago), v. 38, n. 113, jan. 2012. Disponível em: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_)

- arttext&cpid=S0250-71612012000100005&lng=en&nrm=iso
- MONCLÚS, F.J. “Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas”. In: MONCLÚS, F.J. (Ed.) *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998.
- MOURA, R.; DELGADO, P.; COSTA, M.A. “Movimento pendular e políticas públicas: algumas possibilidades inspiradas numa tipologia dos municípios brasileiros”. In BOUERI, R.; COSTA, M. A. (ED.) *Brasil em Desenvolvimento 2013. Estado, planejamento e políticas públicas*. Vol. 3, cap. 22. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília : Ipea, 2013. 3 v.
- MOURA, R.; CARDOSO, N. A. “Mobilidade Transfronteiriça: o ir e vir na fronteira do possível”. XV Encontro da ANPUR – ENANPUR, Recife, maio de 2013.
- MOURA, R. “Rede Urbana do Brasil – Componente 1. Caracterização e Dinâmica da Rede Urbana”. Relatório 3. IPEA, Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional - PNPd, Brasília, 20/07/2014.
- MOURA, R.; HADDAD, M. B. “Brasília, Anápolis e Goiânia: um arranjo urbano-regional? XIII Seminário Internacional da Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio” (RII). Anais... Salvador, 01 a 04 de setembro de 2014.
- PEREIRA, R. H. M.; HERRERO, V. “Mobilidade pendular: uma proposta teórico-metodológica”. IPEA. Texto para Discussão, n. 1.395. Rio de Janeiro: Ipea, mar. 2009. Disponível em: <http://goo.gl/Kz6f2Z>.
- PUJADAS, J. J. “Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa”. Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 25 de marzo de 2012, Vol. XVII, nº 968. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-968.htm>. ■

Anexo 1: Número de ocupados que realizam movimento pendular para trabalho, Regiões Metropolitanas e RIDE-DF, 2010.

REGIÃO METROPOLITANA DE RESIDÊNCIA	REGIÃO METROPOLITANA DE DESTINO											Total			
	Manaus	Belém	Fortaleza	Recife	Salvador	Belo Horizonte	Rio de Janeiro	São Paulo	Curitiba	Porto Alegre	Goiânia		RIDE-DF	Total para outra RM	Não metropolitano
Manaus	4.862	21	0	24	0	23	20	20	0	11	0	26	145	6.476	11.483
Belém	436	106.294	150	74	108	60	279	279	88	5	45	58	1.582	19.761	127.637
Fortaleza	197	226	127.745	179	209	20	384	383	68	28	48	230	1.974	15.529	145.248
Recife	235	54	345	353.284	316	92	494	568	21	58	48	217	2.448	30.601	386.333
Salvador	159	62	436	1.058	117.385	138	1.072	1.355	758	209	76	376	5.699	21.254	144.338
Belo Horizonte	66	111	90	65	111	501.184	1.259	1.797	37	49	140	637	4.364	24.982	530.530
Rio de Janeiro	219	204	212	535	310	651	936.941	5.180	239	213	52	665	8.480	57.096	1.002.517
São Paulo	297	284	145	501	568	1.132	2.934	1.510.979	821	394	181	683	7.941	118.046	1.636.966
Curitiba	68	13	40	51	47	40	531	2.072	301.724	242	103	145	3.352	16.140	321.216
Porto Alegre	23	25	0	21	32	52	231	1.340	378	422.867	9	210	2.322	22.829	448.018
Goiânia	35	120	10	51	64	86	186	715	49	0	167.915	4.739	6.055	16.821	190.791
RID - DF	53	104	189	99	71	192	281	713	82	43	2.450	188.620	4.277	106.124	299.021
<b>Total</b>	<b>6.651</b>	<b>107.518</b>	<b>129.363</b>	<b>355.944</b>	<b>119.223</b>	<b>503.669</b>	<b>944.613</b>	<b>1.525.401</b>	<b>304.266</b>	<b>424.120</b>	<b>171.068</b>	<b>196.605</b>		<b>455.659</b>	<b>5.244.099</b>
Entrada de outra RM	<b>1.788</b>	<b>1.225</b>	<b>1.618</b>	<b>2.660</b>	<b>1.838</b>	<b>2.485</b>	<b>7.672</b>	<b>14.421</b>	<b>2.542</b>	<b>1.252</b>	<b>3.153</b>	<b>7.985</b>	<b>48.639</b>		

Fonte: IBGE - Censo Demográfico. Elaboração própria.  
 Nota: Inclui todos os deslocamentos para município identificado; não estão incluídos os para "outros países" e para "vários municípios".