

MOBILIDADE POPULACIONAL E UM NOVO SIGNIFICADO PARA AS CIDADES

DISPERSÃO URBANA E REFLEXIVA NA
DINÂMICA REGIONAL NÃO METROPOLITANA

RICARDO OJIMA
EDUARDO MARANDOLA JR.

R E S U M O *Nas últimas duas décadas, especialmente, a maior novidade no processo de urbanização brasileira não vem das grandes metrópoles, que receberam muita atenção em termos de políticas públicas e sociais, da mídia e de pesquisas acadêmicas desde os anos 1970. O processo de migração rural-urbana de longa distância e a urbanização-industrialização que ajudaram a formar as nossas nove metrópoles clássicas hoje parecem assumir novos contornos. Para realizar tal discussão, partiremos de uma compreensão do papel dos deslocamentos pendulares na urbanização brasileira, explorando os dados mais recentes no que revelam de novidade na última década (especialmente fora das regiões metropolitanas), passando a seguir para uma reflexão sobre suas consequências em termos dos modos de vida e das repercussões na escala do cotidiano urbano, que passa a ter dimensão regional.*

P A L A V R A S - C H A V E *Dispersão urbana; deslocamentos pendulares; urbanização; migrações; demografia; região.*

INTRODUÇÃO

Nas últimas duas décadas, especialmente, a maior novidade no processo de urbanização brasileira não vem das grandes metrópoles, que receberam muita atenção em termos de políticas públicas e sociais, da mídia e de pesquisas acadêmicas desde os anos 1970. O processo de migração rural-urbana de longa distância e a urbanização-industrialização que ajudaram a formar as nossas nove metrópoles clássicas hoje parecem assumir novos contornos.

Desde a década de 1990, vivemos o processo de desconcentração metropolitana (Azzoni, 1986; Baeninger, 1999; Camarano e Beltrão, 2000; Pacheco e Patarra, 1997), ou de desmetropolização (Santos, 1993), nomes dados ao processo de crescimento relativo maior nas áreas periféricas das metrópoles, e não em suas sedes, ou mesmo o crescimento relativo maior de áreas fora de regiões metropolitanas.

Entretanto, a compreensão dos processos urbanos e regionais continua partindo das áreas metropolitanas, sendo elas a *proxy* privilegiada para explicação de todas as transformações no sistema urbano. No caso de São Paulo, por exemplo, prevalece a atenção nas áreas metropolitanas, seja pela atenção às novas áreas, como Baixada Santista e Campinas (sem mencionar a recém criada Região Metropolitana do Vale do Paraíba, Litoral Norte [e Serra da Mantiqueira]), seja pela contínua ênfase na centralidade da

Região Metropolitana de São Paulo (agora com uma forte tendência a ser compreendida como macrometrópole, o que amplia para uma região de mais de 100 municípios sua área de influência direta) que ocupa boa parte dos recursos financeiros para gestão, pesquisa e políticas públicas.

Esta contínua atenção às metrópoles e às suas regiões metropolitanas produziu um forte viés de análise na bibliografia sobre urbanização, cidades e planejamento urbano e regional, que reverberou, a partir dos anos 1970, no surgimento de áreas específicas de pesquisa e de políticas públicas destinadas às pequenas e médias cidades, o que atestou a ausência destas outras escalas urbanas na discussão. É como se os processos fora dos espaços metropolitanos fossem meras reverberações daquilo que ocorria no centro da metrópole; versões menores dos grandes processos.

No entanto, com a forte desconcentração metropolitana, e a ampliação dos meios de mobilidade e comunicação, assistimos a uma complexificação da rede urbana a partir da qual o sentido de cidade e região é redefinido não a partir da metrópole, mas das cidades pequenas e médias, que passam a se articular de maneira mais intensa e sem a mediação metropolitana. Deslocamentos cotidianos horizontais entre cidades pequenas ou entre cidades médias, ou entre médias e pequenas, com uma pluralidade de orientações e destinos apresenta novas dinâmicas no urbano não metropolitano que ainda não estão bem delineadas, e que não passam necessariamente pelos espaços metropolitanos centrais. Em outras palavras, há processos novos que têm se difundido pela rede urbana brasileira, que não são comandados pelas metrópoles, embora, evidentemente, estejam conectados às redes e sistemas que organizam toda a estrutura urbana nacional.

Estamos pensando especificamente, neste caso, na relação entre mobilidade espacial da população e dispersão urbana, características históricas das regiões metropolitanas e, conforme mostram os dados sobre deslocamentos pendulares do Censo Demográfico 2010 em comparação com os de 2000, cada vez mais presentes e importantes na organização dos espaços nas áreas não metropolitanas, em todas as regiões brasileiras.

Este dado aponta para a generalização do estilo de vida baseado na mobilidade, que integra cidades em cidades-região, constituindo um espaço vivido regional (Frémont, 1980) no qual o próprio cotidiano é estruturado. Ao invés do crescimento urbano sem limites, ou da migração como saída para acessar bens, serviços ou o próprio mercado de trabalho, a pendularidade (e ainda outros deslocamentos de curta duração que o Censo Demográfico não capta) passa a integrar as possibilidades das famílias, alterando significativamente as relações entre o urbano e o regional, para além das grandes metrópoles.

Na Europa e nos Estados Unidos, muitos autores têm apontado a importância crescente de uma sociedade em movimento, ou sociedade da mobilidade, que colocaria a mobilidade como um novo paradigma das ciências sociais (Urry, 2007; Orfeuil, 2008). Isso levanta questões fundamentais para o sentido da cidade contemporânea, produzindo o que Hassenpflug (2012) classifica como urbanização reflexiva. Ou seja, a busca de reconciliação entre modernidade e tradição. No caso brasileiro, esta reflexividade busca não apenas conciliar o tradicional com o novo, mas sobretudo as formas históricas de desigualdade com as novas demandas de mercado, colocando igualmente a mobilidade no centro da reestruturação das cidades e das regiões, mas com questões e problemas não necessariamente coincidentes com os países de urbanização consolidada.

Para realizar tal discussão, partiremos de uma compreensão do papel dos deslocamentos pendulares na urbanização brasileira, explorando os dados mais recentes no que revelam de novidade na última década (especialmente fora das regiões metropolitanas),

para, em seguida, analisar as suas consequências em termos dos modos de vida e das repercussões na escala do cotidiano urbano, que passam a ter dimensão regional.

URBANIZAÇÃO E DESLOCAMENTOS PENDULARES

A transição urbana brasileira é um fato consolidado. Desde meados da década de 1960 o país já apresentava um contingente populacional majoritariamente vivendo em áreas urbanas, entretanto, essa transição urbana apresenta características particulares quando analisamos o processo a partir de classes de tamanho da população. As migrações inter-regionais de longa distância, caracterizadas pelo fluxo rural-urbano da região Nordeste para o Sudeste do país, foram significativas e concorreram para que houvesse uma grande concentração da população nas cidades-pólo das principais regiões metropolitanas do país, notadamente São Paulo e Rio de Janeiro (Martine, 1994; Oliveira e Oliveira, 2011).

Com isso, a urbanização brasileira foi marcada pelo crescimento populacional das grandes cidades, embora ainda nos anos 70, os municípios menores abrigassem uma proporção de pessoas significativa, cerca de 54% da população em áreas urbanas do país. Assim, a partir da Tabela 1 podemos confirmar que apesar do elevado grau de urbanização para o país como um todo, nos municípios menores essa transição para uma condição predominantemente urbana ocorreu mais recentemente, pois enquanto nos municípios com mais de 500 mil habitantes o grau de urbanização era da ordem de 99% em 2010, nos municípios de até 5 mil, essa proporção era apenas de 56%.

Essa condição urbana reforça o consenso de que a urbanização brasileira acontece apenas nas grandes cidades, mas nos últimos anos essa percepção tem mudado de maneira significativa, pois não apenas se completa a transição urbana (passagem para uma população predominantemente urbana) nessas pequenas localidades, mas também temos uma mudança importante nos modos de vida da população brasileira. Uma urbanização que extrapola os limites da cidade e avança sobre uma nova lógica de uso e consumo do espaço apoiado em transformações sociais e econômicas do país na última década (Ojima, 2006; Monte-Mor, 2006; Martine, 2007).

Tabela 1 – Grau de urbanização segundo classes de tamanho da população, 1970 a 2010

Classes de tamanho de população	1970	1980	1991	2000	2010
Até 5.000	28,0	38,3	49,5	50,7	56,3
De 5.001 a 10.000	28,3	37,3	46,7	54,3	60,0
De 10.001 a 20.000	28,6	39,0	48,3	56,5	60,8
De 20.001 a 50.000	38,0	46,8	57,3	66,2	70,3
De 50.001 a 100.000	54,4	66,4	74,6	81,2	81,0
De 100.001 a 500.000	85,7	86,0	91,7	94,5	94,5
Mais de 500.001	98,9	98,0	96,5	98,0	99,1
Total	55,9	67,6	75,6	81,2	84,4

Fonte: IBGE, Censos Demográficos 1970 a 2010.

Uma das principais mudanças que podemos observar na dinâmica da população brasileira é o aumento do volume e representatividade dos fluxos de deslocamentos pendulares. A pendularidade (como é mais usualmente chamada) é equivalente ao conceito

de “*commuting*” e se refere aos deslocamentos da população entre local de residência e demais atividades cotidianas, principalmente para trabalho (Antico, 2004; Aranha, 2005). O Censo Demográfico brasileiro registra essa informação desde 1980 (com exceção de 1991) e registra o volume de deslocamentos quando o município de trabalho¹ é diferente daquele em que o indivíduo reside (Branco, Firkowski e Moura, 2005).

1 A partir de 2010 a informação sobre trabalho e estudo foram desmembradas, questionando-se separadamente os deslocamentos para cada atividade e foram registrados se tais deslocamentos são de retorno diário ao domicílio e também informações sobre o tempo de deste deslocamento. Para fins desta análise consideraremos apenas os deslocamentos pendulares entre municípios brasileiros, desconsiderando os movimentos internacionais.

Em termos absolutos, o volume de pessoas que realizam deslocamentos pendulares no Brasil passou de 7,3 milhões de pessoas em 2000 para 11 milhões em 2010. O que em termos relativos representa uma evolução de 4,3% para 5,8%, respectivamente. Como apontado por Branco, Firkowski e Moura (2005), essa modalidade de movimentos populacionais é uma característica marcante dos aglomerados urbanos e regiões metropolitanas, entretanto, desde o ano 2000 os municípios com maior proporção de deslocamentos pendulares estão localizados fora de regiões metropolitanas (Ojima, Silva e Pereira, 2007). Assim, o estigma de cidades-dormitório em regiões metropolitanas se expande para outras regiões e tornam mais complexa a análise das configurações urbano-regionais com características diferentes daquelas encontradas nas metrópoles (Ojima et al., 2010) e que, por essa razão, merecerão um destaque neste artigo.

Figura 1 – Proporção de deslocamentos pendulares pelo total da população dos municípios de residência, 2010



Fonte: IBGE, Censos Demográficos 2010

A Figura 1 ilustra como o peso relativo dos deslocamentos pendulares se distribui de maneira importante nos municípios em todo o país e não apenas em locais isolados ou regiões metropolitanas. A comparação com os dados do Censo 2000 confirmam, ainda, que essa desconcentração dos deslocamentos pendulares para o interior do país é um pro-

cesso em curso e que pode se tornar cada vez mais importante. Esses elementos colocam em evidência a necessidade de refletirmos sobre, pelo menos, uma questão importante: Há evidências de uma nova forma de pensar o urbano a partir do modo como as pessoas se deslocam entre os espaços de vida cotidiana?

Enquanto o Brasil teve um crescimento percentual de 12% na população total, os deslocamentos pendulares apresentaram uma variação muito mais expressiva, aumentando cerca de 50%. O destaque principal é a variação dos deslocamentos pendulares que ocorreram na região Centro-Oeste que aumentou 83% entre 2000 e 2010. A expansão recente das atividades agropecuárias no Centro-Oeste dentro de uma estrutura produtiva moderna baseada em uma cadeia produtiva complexa e complementar com a soja, processamento de grãos, avicultura e gado bovino, torna-se um elemento fundamental para a compreensão da ampliação do tecido urbano e da dinâmica urbano-regional (D'Antona e Dal Gallo, 2011; Guimarães e Leme, 2002).

A região Sudeste ainda é a que concentra a maior parte dos deslocamentos pendulares, representando cerca de 53% de toda a movimentação de pessoas entre municípios de residência e trabalho diferentes. Mas essa participação do Sudeste diminuiu sensivelmente entre 2000 (56%) e 2010, como resultado da intensificação destes deslocamentos pendulares nas regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte, já que a participação da região Sul permaneceu constante no período. Embora possamos afirmar que o aumento no volume de deslocamentos pendulares no país seja um fenômeno metropolitano e concentrado na região Sudeste, onde estão as principais metrópoles brasileiras, o impacto desses deslocamentos na população de cada região não se distribui na mesma proporção.

Se analisarmos o percentual de pessoas que realizam deslocamentos pendulares pelo total da população do município, notamos que as mudanças são significativas tanto quando consideramos os municípios onde residem quanto nos municípios de destino do deslocamento. Os municípios de 100 mil a 500 mil habitantes continuam sendo os que apresentam maior percentual da sua população se deslocando para outros municípios, mas destaca-se o fato de que municípios menores tiveram um acréscimo importante, sendo que os municípios de até 5 mil habitantes foram os que tiveram maior incremento no peso relativo destes deslocamentos em relação à população total do município (ver Tabela 2). Surpreende ainda o fato de que quando analisamos os municípios de destino do deslocamento, os municípios pequenos também apresentam uma capacidade de atração de importante impacto na população do local de destino, sendo essa talvez a principal mudança entre 2000 e 2010.

Como podemos ver na Tabela 2, a participação dos deslocamentos pendulares na população dos pequenos municípios em 2000 não era tão menor do que os valores encontrados em 2010. Revela-se aqui uma novidade: ao invés de predominar a baixa procura por tais municípios, com baixo dinamismo econômico e, supõe-se, poucas oportunidades de emprego, quando observamos os dados do peso relativo de deslocamentos pendulares nos municípios de destino, notamos que praticamente dobrou o peso relativo desses deslocamentos nos municípios de classes de tamanho até a faixa dos 50 mil habitantes. Assim, para o ano de 2010, os municípios pequenos já apresentam um impacto significativo de pessoas provenientes de outros municípios para trabalhar, apontando para alterações na rede urbana e na difusão de serviços favorecendo a desconcentração. Na prática, estes municípios pequenos estão sendo incluídos no rol de possibilidades e destinos, dinamizando trocas intra-regionais e trocas entre municípios de mesmo nível hierárquico.

Tabela 1 – Participação dos deslocamentos pendulares na população total do município de origem e de destino segundo classes de tamanho da população nos municípios, 2000 e 2010.

Classes de tamanho da população	Município de Origem		Município de Destino	
	2000	2010	2000	2010
Até 5.000	4,1%	6,3%	1,7%	4,0%
De 5.001 a 10.000	3,5%	5,1%	1,5%	3,1%
De 10.001 a 20.000	3,3%	4,8%	1,4%	2,7%
De 20.001 a 50.000	3,2%	4,6%	1,7%	2,8%
De 50.001 a 100.000	4,6%	6,3%	2,3%	3,5%
De 100.001 a 500.000	7,3%	8,9%	4,4%	5,7%
Mais de 500.001	3,0%	4,1%	7,0%	8,4%
TOTAL	4,3%	5,8%	3,8%	5,1%

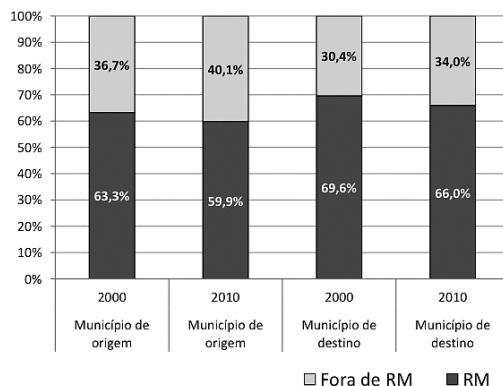
Fonte: IBGE, Censos Demográficos 2000 e 2010.

Assim, a principal mudança que podemos perceber na última década é que há uma nítida incorporação dos deslocamentos pendulares à dinâmica de todas as classes de municípios, indicando que há uma disseminação do modelo de articulação regional baseado na expansão dos espaços de vida e das localizações descentralizadas, garantidas pelas novas tecnologias de comunicação e transporte e sua articulação com o mercado imobiliário (Ascher, 1995; Monclús, 1998; Marandola Jr., 2011) que se expande nas diferentes regiões do país, com maior ou menor intensidade. Mesmo que os deslocamentos pendulares ainda sejam predominantemente metropolitanos, essa importância diminuiu ao longo da década de 2000 (ver Gráfico 1), confirmando que há evidências de que a rede urbana brasileira não apenas se interioriza em termos de desenvolvimento econômico, mas também pela dinâmica demográfica conectada entre municípios de regiões não metropolitanas.

Mas isso não é apenas reflexo de um processo de polarização estendida das metrópoles, no qual a atração dos municípios de regiões metropolitanas teria atingido municípios mais distantes e que não fazem parte do conjunto de municípios que compõem as suas regiões metropolitanas. Podemos ver no Gráfico 1 que quando consideramos os municípios de destino dos deslocamentos pendulares, também há um aumento da participação dos municípios que atraem mão-de-obra de outros municípios e estão fora de regiões metropolitanas. Assim, podemos supor que novos municípios não metropolitanos estão polarizando regiões e, com isso, atraindo fluxos de deslocamentos pendulares dos municípios próximos, como já havíamos mencionado pela análise da Figura 1.

Assim, podemos afirmar que a expansão urbana brasileira assume novos contornos derivados de mudanças importantes na esfera da vida cotidiana. Há uma ampliação dos espaços de vida da população (Marandola Jr, 2005; 2008; 2011) que estão relacionados diretamente à morfologia do espaço urbano-regional (Marandola Jr., 2010), mas que já não se limitam aos contextos metropolitanos. Antes a expansão urbana praticamente se dava a partir do crescimento de uma mancha urbana contínua a se espalhar a partir do que identificávamos enquanto cidade sobre o espaço não urbanizado. Hoje esta disseminação dá-se de forma fragmentada sem que haja necessariamente continuidade física entre os núcleos urbanos, e atribui novos significados ao espaço urbano (Limonad, 2005; Ojima, 2007; 2008; Hogan e Ojima, 2008; Reis, 2006).

Gráfico 1 – Participação dos deslocamentos pendulares dentro e fora de regiões metropolitanas por município de origem e de destino da pendularidade, 2000 e 2010.



Fonte: IBGE, Censos Demográficos 2000 e 2010.

Diferente do processo de peri-urbanização (Santoro e Bonduki, 2009; Ojima e Hogan, 2008), a dispersão atual é uma dimensão da expansão urbana que não é vinculada ao crescimento da mancha urbana, pois sua descontinuidade é compensada pela capacidade (ou necessidade) de deslocamento entre áreas urbanas conectadas por fluxos demográficos. Essa descontinuidade seria uma das características do processo de dispersão urbana e sugere um espaço de vida urbano fragmentado espacialmente, mas vivido de maneira comum mesmo em contextos não metropolitanos (Ojima, 2007; Hogan e Ojima, 2008).

Poderíamos também associar este processo à constituição de cidades-dormitório, mas como apontado por Ojima et al. (2010), nem sempre as cidades assim denominadas apresentam fluxos de deslocamentos pendulares significativos ou representativos para a população do município de origem ou de destino. Ou seja, há uma conotação estigmatizada no termo “cidade-dormitório” que, sob a perspectiva dos deslocamentos pendulares, não se constitui como uma evidência empírica, mas como uma forma de associar o crescimento populacional de algumas cidades dos entornos metropolitanos a partir das características socioeconômicas desfavoráveis da população nelas residentes.

Provavelmente, o desenvolvimento destes fluxos intensos de deslocamentos pendulares em contextos não metropolitanos país adentro, esteja mais associado à noção de cidades-região (Scott et al., 2001), pois a dinâmica econômica de um conjunto de municípios passa cada vez mais a depender dos fluxos sociais, políticos e demográficos entre eles. Mas se essa dimensão da dispersão urbana extrapola os contextos metropolitanos, onde a duras penas as políticas públicas buscam dar conta de demandas sociais compartilhadas entre os municípios, quais as questões que emergem para o planejamento urbano e regional? A seguir veremos como se caracteriza essa dinâmica de deslocamentos pendulares fora de regiões metropolitanas para então compreender alguns aspectos nessa modalidade de urbanização dispersa.

A INTEGRAÇÃO INFORMAL E A FLEXIBILIZAÇÃO DA VIDA COTIDIANA

Para avançar na análise da importância desses deslocamentos pendulares enquanto uma nova forma de ocupar e viver a cidade, realizaremos uma análise específica sobre

como ocorre essa dinâmica fora de contextos de regiões metropolitanas. Embora os deslocamentos pendulares sejam praticamente de existência pressuposta em regiões metropolitanas, essa informação não é utilizada para a construção de critérios de definição de regiões metropolitanas no Brasil. Em verdade, não existem critérios comuns estabelecidos para definir oficialmente as regiões metropolitanas brasileiras, o que suscita diversos desafios em termos de análises comparativas.

Logo após a Constituição Federal de 1988, as regiões metropolitanas que até então eram nove (criadas por legislação federal em 1973/1974) passaram a ser 26, além das áreas de expansão e dos colares metropolitanos que compõem oficialmente algumas dessas regiões. Mas esse aumento significativo não é necessariamente consequência da intensificação (ou da identificação extemporânea) de processos de metropolização no Brasil. Trata-se de uma alteração no caráter político de criação institucional de regiões metropolitanas, pois a partir de então as Unidades da Federação passariam a ter autonomia para definir quantas e como se constituiriam suas regiões metropolitanas.

Sendo assim, é possível que alguns municípios que não fazem parte da área de influência de uma região metropolitana tenham uma dinâmica de deslocamentos pendulares mais significativa e importante para o desenvolvimento econômico regional e organização da vida cotidiana. Ademais, em municípios fora de regiões metropolitanas, o impacto do aumento no volume e peso relativo dos deslocamentos pendulares pode ter uma dimensão muito maior, pois aos pequenos e médios municípios de origem e de destino dos deslocamentos pendulares faltam recursos financeiros e, principalmente, infraestrutura física e institucional para enfrentar desafios que são compartilhados entre um ou mais municípios.

Tabela 3 – Distribuição dos municípios fora de regiões metropolitanas segundo a proporção de pessoas que realizam deslocamentos pendulares sobre o total da população residente no município de origem e no município de destino, 2000 e 2010.

Deslocamentos pendulares pelo total da população do município (em %)	Municípios de Origem				Municípios de Destino			
	2000		2010		2000		2010	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Até 2%	2096	40.5	1186	22.7	4026	77.8	2640	50.5
2% a 5%	2098	40.5	2303	44.0	927	17.9	1924	36.8
5% a 10%	765	14.8	1238	23.7	173	3.3	487	9.3
Mais de 10%	215	4.2	505	9.7	48	0.9	181	3.5
TOTAL	5174	100.0	5232	100.0	5174	100.0	5232	100.0

Fonte: IBGE, Censos Demográficos 2000 e 2010.

Pode-se perceber que, considerando os municípios de origem dos deslocamentos pendulares, houve uma diminuição da participação de municípios com baixa pendularidade (com menos de 2% da sua população realizando deslocamentos pendulares para outros municípios). Notadamente, o grupo de municípios de alta pendularidade (mais de 10%) cresceu muito tanto em termos absolutos como em participação, passando de 4,2% para 9,7% entre 2000 e 2010. O mesmo ocorreu para os municípios com média-alta pendularidade, passando de 14,8% para 23,7% no período. Essa informação demonstra que o aumento da mobilidade da população entre municípios distintos para trabalho não é um fenômeno exclusivo de regiões metropolitanas.

Afinal, se a metrópole é, entre outras coisas, um conjunto de municípios que partilham de interesses comuns, a existência de municípios de alta pendularidade fora de contextos metropolitanos é uma questão que merece atenção em termos de políticas públicas

compartilhadas e de planejamento urbano e regional. Essa questão se confirma quando analisamos os deslocamentos pendulares a partir dos municípios de destino, pois entre 2000 e 2010 passa de 41 para 181 o número de municípios fora de regiões metropolitanas que recebem um volume de deslocamentos pendulares que corresponde a mais de 10% da sua população residente. Podem não apresentar volumes absolutos elevados de deslocamentos pendulares, mas representam papel significativo na dinâmica destes municípios.

Dada a diversidade das causas e explicações possíveis para a polarização e atratividade destes municípios em seus contextos regionais, seria prematuro elaborar hipóteses sem uma análise específica para alguns casos. Mas podemos mencionar aqui alguns casos particulares de municípios não metropolitanos de destino dos deslocamentos como Porto Real (RJ) e Gavião Peixoto (SP), onde os deslocamentos pendulares representam mais de 40% da sua pequena população total residente, 16,5 mil e 4,4 mil habitantes em 2010, respectivamente. Ambos não fazem parte de regiões metropolitanas, mas possuem plantas industriais automobilísticas importantes no cenário nacional. Fato que pode explicar a atração desses municípios enquanto pólos regionais de mão-de-obra, mas que efetivamente não vai residir no município.

Assim, a flexibilização da atividade econômica produtiva traduz-se em uma transformação na dinâmica dos movimentos demográficos. Portanto, a explicação da migração via industrialização já não é suficiente para entender os processos de transformação recente (Baeninger, 2004; Baeninger e Ojima, 2008), pois a instalação de uma nova planta industrial em um pequeno ou médio município pode não ser suficiente para que novos fluxos migratórios sejam criados. Entretanto, a necessidade de mão-de-obra será coberta pelo deslocamento pendular proveniente de municípios do entorno. Nesse sentido, os deslocamentos pendulares desempenham um papel importante na dinâmica das migrações pois são capazes de evitar a necessidade de movimentos permanentes de residência e, portanto, flexibilizando também a posição dos sujeitos dentro de uma dicotomia migração-pendularidade.

É neste sentido que a urbanização extravasa os limites do tecido urbano e os espaços de vida da população se expandem privilegiando a fragmentação do tempo de vivenciar tais espaços e diminuindo o potencial dos mecanismos de proteção existencial associados ao lugar e à comunidade (família, bairro) (Marandola Jr, 2010). Assim, na dicotomia migração-pendularidade reside o embrião de uma forma de viver a cidade de maneira mais ampla, mas onde a radicalização da modernidade penetra na política da vida cotidiana e transfere ao indivíduo a decisão e também os riscos dessa escolha. O reflexo socioespacial da flexibilização da atividade industrial, portanto, contribui para engendrar um processo de insegurança social baseada na flexibilização dos riscos calculados pelos sujeitos.

Por outro lado, este aumento do espaço de vida está associado às mudanças nos transportes e comunicação, meios que permitiram esta flexibilização produtiva e, em consequência, estas novas formas urbanas dispersas. Não é mais a suburbanização americana, mas uma versão caricata dela, “versão clichê”, envolvendo um esvaziamento e abandono relativo da cidade centralizada, em prol dos novos produtos imobiliários que privatizam o espaço público social (Caiafa, 2007). Neste contexto, os próprios lugares se espriam (são dispersos) (Kolb, 2008), contribuindo para a desagregação e a reformulação das formas como as pessoas organizam seu espaço de vida cotidiano a partir das redefinições das centralidades e das novas lógicas de produção do espaço urbano, agora um espaço urbano-regional.

Dentro deste contexto, o planejamento urbano e regional deve buscar um novo paradigma, pois o dualismo industrialização/urbanização-migração passa a ser fundamentado por um tripé, onde os deslocamentos pendulares entram como o elemento novo. Sugere-se que mesmo fora dos contextos metropolitanos a cidade tende a ser vivida de modo intensivo e efêmero, simultaneamente. Assim, como planejar a cidade que é experimentada por muitos, mas que não é vivenciada localmente, e passa para uma escala ampliada e regional? Sem se considerar os fluxos de deslocamentos pendulares como dinâmica de organização do espaço urbano, não será possível entender completamente quais são os atores envolvidos no processo de negociação do uso do espaço.

A crise de paradigma reside na necessidade de entender as características dessas pessoas, as suas demandas, suas origens e destinos diários para dar conta dos desafios compartilhados e que, muitas vezes, passam despercebidos pelas políticas públicas que ainda esperam a confirmação de fluxos migratórios segundo experiências anteriores. Portanto, entender a urbanização reflexiva é buscar encontrar na ação de escolhas e decisões dos sujeitos as explicações que silenciosamente avançam sobre os paradigmas da sociedade industrial. Trata-se de entender como as novas interdependências entre individualização e globalização (Beck, 1992) resultam na concretude dos espaços de vida conectados, mas ao mesmo tempo fragmentados.

URBANIZAÇÃO REFLEXIVA: UM NOVO SIGNIFICADO PARA AS CIDADES?

A caracterização da urbanização dispersa tem sido tradicionalmente analisada a partir da morfologia urbana: densidade construtiva, fragmentação da mancha urbanizada, ordenamento territorial, normatização, etc. Como argumentado por Holanda et al. (2000), os estudos da forma urbana no Brasil tendem a seguir dois caminhos distintos e que poucas vezes se conectam. Aqueles que buscam explicar como as coisas são, através da análise dos processos de produção social do espaço; e outro que assume uma postura normativa e que tende a discutir como as coisas deveriam ser.

A reflexividade da urbanização brasileira, neste momento, é a negociação com seu histórico de exclusão, de produção de periferias distantes e precárias, com novas periferias em que o novo busca requalificar o antigo. Assim, convivem nessas novas periferias o antigo assentamento de migrantes trabalhadores que realizam a autoconstrução da moradia e gastam muitas horas no transporte coletivo e os condomínios fechados que vendem o contato com a natureza, na negação da cidade e na superexploração do mercado de terras (Costa, 2006). Portanto, a reflexividade está no oferecimento de escolhas mínimas, no acesso aos bens de consumo e sobretudo, na maior difusão e acesso do automóvel individual.

Há uma forte ambivalência entre as mobilidades periferia-centro nas grandes cidades com aqueles deslocamentos entre cidades pequenas ou entre cidades médias e pequenas longe das metrópoles. Nestes casos, predomina o uso do automóvel e multiplicam-se os motivos de viagens, o que torna difícil de acompanhar apenas com os dados disponíveis no quesito de deslocamento pendular do censo (mesmo com a sua ampliação no Censo 2010). Há muito mais animando estas interações espaciais que reverberam o novo sentido de cidade e de região que está sendo gestado ao mesmo tempo em que a dispersão deste estilo de vida “on the road” se difunde, atingindo cada vez mais classes sociais. A prioridade

do transporte individual privatiza o espaço público (Caiafa, 2007) e potencializa a troca da migração pela mobilidade, aumentando a fluidez do espaço e do capital, ao mesmo tempo em que fragiliza os laços e as forças políticas de resistência (Bauman, 2003).

Mas como vimos, a vida cotidiana coloca os sujeitos diante de uma nova ambivalência que gera e reproduz riscos sociais e uma fuga constante dos mesmos no nível do indivíduo. Assim, a radicalização da modernidade nos setores de transportes, habitação, consumo, entre outros, passará a fazer parte da agenda da política cotidiana (Giddens, 1991; Beck, 1992; Beck, Giddens e Lash, 1997) e a vida urbana passa a refletir a ação social na forma conectada por vínculos de redes de trabalho, estudo, consumo; mas ao mesmo tempo fragmentada pelos espaços descontínuos do urbano contemporâneo. Como mencionado por Giddens (1991, p.27), “em condições de modernidade [...], os locais são completamente penetrados e moldados em termos de influências sociais bem distantes deles”, portanto, o distanciamento espaço-tempo da modernidade se torna visível com a ampliação da escala de interações humanas através das cidades, mas sem que seja necessário descaracterizar sua forma física historicamente cristalizada (Soja, 1993).

Uma das expressões da urbanização reflexiva seria, portanto, uma maneira de “urbanizar” o espaço, mas sem alterar a estruturação física da forma urbana e atribuindo novos significados para a forma de viver as cidades a partir da ampliação dos espaços de vida. A dicotomia migração-pendularidade se configura como elemento central nessa análise, pois é a partir dessa aproximação que se torna evidente como o urbano contemporâneo é moldado pelo uso flexível das potencialidades de cada contexto regional. Assim, o sujeito individualizado absorve e rejeita o risco criado pela modernidade em uma busca constante e cotidiana entre a segurança no local de residência e a proteção simulada no local de trabalho.

Na dispersão, nos deslocamentos que aumentam de importância, a cidade sofre um questionamento profundo, num processo de esvaziamento de sentido. Caiafa (2007) discute o processo ocorrido nos Estados Unidos, no pós-guerra, com o abandono da cidade e suas consequências em termos de sociabilidade; assim como Castel (2011) aponta como uma das origens dos distúrbios promovidos por jovens filhos de migrantes na periferia de Paris em 2005, a própria formação das cidades-dormitório no entorno da *Ile de France*.

A urbanização brasileira que temos que compreender já é da segunda década do século XXI. Se realmente estamos em tempo de urbanização reflexiva, a transformação da modernidade urbana brasileira se materializa em novos padrões de mobilidade, que permitem toda a reestruturação urbano-regional, baseada em mudanças profundas no modo de trabalho e morar tradicional, impactando diretamente as relações sociais e a possibilidade de fazer política nas cidades.

Neste contexto, parece que o novo sentido de cidade é a capacidade de sair dela, de não estar preso a ela, e poder trafegar entre elas, sem a nenhuma se fixar: impermanências.

Ricardo Ojima é sociólogo; doutor em Demografia; professor na Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: ricardo.ojima@gmail.com

Eduardo Marandola Jr. é geógrafo; doutor em Geografia; professor na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). E-mail: eduardo.marandola@fca.unicamp.br

Artigo recebido em setembro de 2012 e aprovado para publicação em fevereiro de 2013.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTICO, C. “Deslocamentos pendulares nos espaços sub-regionais da Região Metropolitana de São Paulo”. In: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu. *Anais...* ABEP: Campinas, 2004.
- ARANHA, V. “Mobilidade pendular na metrópole paulista”. *São Paulo em Perspectiva*, v.19, n.4, p.96-109, out./dez.2005.
- ASCHER, F. *Métapolis: ou l’avenir des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.

- AZZONI, C. “Indústria e Reversão da Polarização no Brasil”. *Ensaio Econômico*. IPE/USP. São Paulo, 1986.
- BAENINGER, R. *Região, Metrópole e Interior: Espaços Ganhadores e Espaços Perdedores nas Migrações Recentes no Brasil – 1980/1996*. Tese de Doutorado. IFCH/Unicamp, Campinas, 1999.
- BAENINGER, R. “Interiorização da migração em São Paulo: novas territorialidades e novos desafios teóricos”. In: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, *Anais...*, 20-24 de setembro de 2004, Caxambu-MG, ABEP.
- BAENINGER, R.; OJIMA, R. “Novas Territorialidades e a Sociedade de Risco: Evidências empíricas e desafios teóricos para a compreensão dos novos espaços da migração”. *Papeles de Población*, v. 14, p. 141-154, 2008.
- BAUMAN, Z. *Comunidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- BECK, U.; GIDDENS, A.; LASH, S. *Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: Ed. Unesp, 1997.
- BECK, U. *Risk society: towards a new modernity*. Londres: Newbury Park; Nova Deli: Sage, 1992.
- BRANCO, M. L. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. F.; MOURA, R. “Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador”. In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, *Anais...* – ANPUR, Salvador, 23 a 27 de maio de 2005. Anpur: Salvador.
- CAIAFA, J. *Aventura das cidades: ensaios e etnografias*. Rio de Janeiro: FGV, 2007.
- CAMARANO, A. A.; BELTRÃO, K. I. (2000) Distribuição espacial da população brasileira: mudanças na segunda metade deste século. Rio de Janeiro. IPEA. *Texto para Discussão*, 766.
- CASTEL, R. *A discriminação negativa: cidadãos ou autóctones?* Petrópolis: Vozes, 2011.
- COSTA, H. (Org.) *Novas periferias metropolitanas: a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul*. Belo Horizonte: C/Arte, 2006.
- D’ANTONA, A. O.; DAL GALLO, P. M. “Urbanização, agronegócio e mudanças climáticas”. In: MARANDOLA JR, E.; D’ANTONA, A.O.; OJIMA, R. *População, ambiente e desenvolvimento: mudanças climáticas e urbanização no Centro-Oeste*. Campinas: NEPO/Unicamp; Brasília: UNFPA, 2011.
- FRÉMONT, A. *Região, espaço vivido*. Coimbra: Almedina, 1980.
- GIDDENS, A. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.
- GUIMARÃES, E. N.; LEME, H. J. C. “Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste”. In: HOGAN, D. J. (Org.) *Migração e ambiente no Centro-Oeste*. Campinas: NEPO/Unicamp/PRONEX, 2002.
- HASSENPFUG, D. Urbanismo reflexivo. *Arquitextos*, São Paulo, 12.144, Vitruvius, maio 2012.
- HOGAN, D. J.; OJIMA, R. “Urban Sprawl: a Challenge for Sustainability”. In: G. Martine, G. McGranahan, M. Montgomery and R. Castilla-Fernandez. (Org.). *The new global frontier: urbanization, poverty and environment in the 21st century*. 1 ed. London: IIED/UNFPA and Earthscan Publications, 2008, v., p. 205-219.
- HOLANDA, F.; KOHLDORE, E.; FARRET, R. L.; CORDEIRO, S. H. C. Forma urbana: que maneiras de compreensão e representação? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Ano 2, n.3, Recife: ANPUR. out, 2000.
- KOLB, D. *Sprawling places*. Athens: The University of Georgia Press, 2008.
- LIMONAD, E. “Entre a urbanização e a sub-urbanização do território. XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urba-

- no e Regional”, *Anais...* Anpur, Salvador, 23 a 27 de maio de 2005. Anpur: Salvador. 2005.
- MARANDOLA JR, E. “Espaço de vida e mobilidade nas metrópoles: a luminosidade do lugar e a experiência dos riscos e vulnerabilidades”. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA – SIMPURB, 9, 2005, Manaus. Anais. Manaus: Ed. UFAM, 2005.
- MARANDOLA JR., E. Insegurança existencial e vulnerabilidade no habitar urbano. *Caderno de Geografia (PUCMG)*, v. 18, p. 39-58, 2008.
- MARANDOLA JR, E. “Cidades médias em contexto metropolitano: hierarquias e mobilidades nas formas urbanas”. In: BAENINGER, R. *População e cidades: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais*. Campinas: NEPO/Unicamp; Brasília: UNFPA, 2010. p. 187-207.
- MARANDOLA JR., E. “Mobilidades contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas”. In: CUNHA, J. M. (Org.) *Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo*. Campinas: Nepo/Unicamp, 2011. p. 95-115.
- MONCLÚS, F. J. (Ed.) *La Ciudad Dispersa*. Suburbanización y nuevas periferias. Barcelona, Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998.
- MARTINE, G. “A redistribuição espacial da população brasileira durante a década de 80”. *Texto para Discussão*, IPEA: Brasília, 1994.
- MONTE-MOR, R. L. “O que é o urbano no mundo contemporâneo”. *Texto para Discussão*. Cedeplar/UFMG. Belo Horizonte, n. 281, 2006.
- OJIMA, R. “Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de urban sprawl e os desafios para o planejamento regional e ambiental”. *GEOgraphia (UFF)*, v. 10, p. 46-59, 2008.
- OJIMA, R.; HOGAN, D. J. “Crescimento Urbano e Peri-Urbanização: Redistribuição Espacial da População em Novas Fronteiras da Mudança Ambiental”. In: IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade, 2008, Brasília. *Anais...* Campinas: ANPPAS, 2008.
- OJIMA, R.; MARANDOLA JR, E.; PEREIRA, R.H.M. ; SILVA, R. B. “O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as cidades-dormitório”. *Cadernos Metrópole (PUCSP)*, v. 12, p. 395-415, 2010.
- OJIMA, R.; SILVA, R. B. ; PEREIRA, R. H. M. . “A mobilidade pendular na definição das cidades-dormitório: caracterização sociodemográfica e novas territorialidades no contexto da urbanização brasileira”. *Cadernos IPPUR/UFRRJ*, v. 21, p. 111-132, 2007.
- OJIMA, R. “A produção e o consumo do espaço nas aglomerações urbanas brasileiras”. In: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu-MG, *Anais...* ABEP: Campinas. 2006.
- OJIMA, R.. “Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras”. *Revista Brasileira de Estudos da População*, São Paulo: ABEP, v. 24, n.2, p. 277-300, 2007.
- OLIVEIRA, L. A. P.; OLIVEIRA, A. T. R. (Orgs.) *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Série Estudos e Análises: Informação demográfica e socioeconômica. n.1. Rio de Janeiro: IBGE. 2011.
- ORFEUIL, J. *Mobilités urbaines: l'âge des possibles*. Paris: Vilo, 2008.
- PACHECO, C. A.; PATARRA, N. L. (1997). “Movimentos migratórios Anos 80: novos padrões?”. *Anais do Encontro Nacional sobre Migração*. Curitiba. p.445-462.

REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. Via das Artes, São Paulo; 1ª edição, 2006.

SANTORO, P. F.; BONDUKI, N. G. “O desafio do parcelamento do solo a partir do periurbano: a composição do preço da terra na mudança de uso do solo rural para urbano”. XIII ENANPUR – Encontro Nacional da Anpur. *Anais...* Florianópolis: Anpur. 2009.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SCOTT, A. et al. “Cidades-regiões globais”. *Espaço & debates*, v. 17, n. 41, p. 11-25, 2001.

SOJA, E. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1993.

URRY, J. *Mobilities*. London: Polity, 2007.

A B S T R A C T *In the last two decades, the biggest news in the urbanization process in Brazil is not within the larger metropolitan areas, who received all the attention in terms of public and social policies, the media and academic research, especially over the 1970s, regarding the process of rural-urban migration and industrialization, which helped form our classic nine metropolitan areas. To accomplish this discussion, we seek to understand the role of commuting in the Brazilian urbanization, exploring what the latest data shows us the novelty in the last decade (especially outside metropolitan areas), passing below for a reflection on its consequences in terms of ways of life and the impact on the scale of everyday urban life, which is replaced by a regional dimension.*

K E Y W O R D S *Urban sprawl; commuting; urbanization; migration; demography; region.*