

Ciclo vital e mobilidade na estruturação dos espaços de vida nas regiões metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista, Brasil*

Eduardo Marandola Jr.*
Daniel Joseph Hogan♦

Resumo

A mobilidade é o principal elemento da dinâmica demográfica que interfere na relação população-ambiente. Nos espaços densamente urbanizados das regiões metropolitanas, essa mobilidade precisa ser melhor compreendida em termos de suas variações, no tempo e no espaço. Os dados censitários nos fornecem as informações de pendularidade por trabalho e estudo, o que cada vez mais se mostra insuficiente para uma discussão mais ampliada das conseqüências dos padrões de metropolização e da morfologia urbana para a estruturação dos espaços de vida das pessoas. Por outro lado, esta informação abrange apenas uma parcela da população (em idade escolar e economicamente ativa), ignorando os demais tipos de deslocamento que ao longo do ciclo vital se tornam necessários ou possíveis. Este trabalho reflete sobre os primeiros resultados de uma pesquisa domiciliar realizada nas regiões metropolitanas do interior do Estado de São Paulo (Campinas e Baixada Santista), a qual procurou identificar outros tipos de padrões de mobilidade, por grupos etários, o que permite complexificar a trama dos movimentos que promovem as interações espaciais em áreas metropolitanas. O desenho dos espaços de vida dos diferentes grupos demográficos permite refletir sobre a relação entre estes padrões e a evolução urbana, revelando aspectos importantes das características das metrópoles contemporâneas e suas implicações e repercussões demográficas e ambientais.

* Trabalho apresentado no III Congresso da Asociación Latinoamericana de Población, realizado em Córdoba, Argentina, de 24 a 26 de setembro de 2008.

♦ Núcleo de Estudos de População da Universidade Estadual de Campinas. eduardom@nepo.unicamp.br.

♦ Departamento de Demografia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas e Núcleo de Estudos de População da Universidade Estadual de Campinas. hogan@nepo.unicamp.br.

Ciclo vital e mobilidade na estruturação dos espaços de vida nas regiões metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista, Brasil*

Eduardo Marandola Jr.*
Daniel Joseph Hogan♦

Introdução

A evolução dos estudos sobre População e Ambiente na América Latina tem apontado para algumas linhas mais densas de investigação que têm servido de eixos aglutinadores de interesses, de um lado, e de motivação de pesquisas e novas abordagens, de outro. Uma análise da trajetória desses estudos sugere alguns dos caminhos que esses pesquisadores têm trilhado na investigação demográfica acerca dessa relação. Entre essas temáticas, o urbano é cada vez mais relevante, não apenas por congregar atualmente o grande contingente populacional da região (e a partir de 2007, mais de 50% da população mundial), mas sobretudo porque em todos os países o modo de vida urbano é o estilo de vida que interfere não apenas na distribuição espacial da população e em sua relação com o ambiente, mas é aquele que produz também significativas repercussões em todas as dinâmicas demográficas (MARANDOLA JR. e HOGAN, 2007).

Os estudos populacionais e as discussões sobre cidade estão irmanadas há muito tempo, mas a complexidade contemporânea das formas urbanas e de seus padrões morfológicos e processuais exige da demografia mais do que estimativas, composições familiares ou origem de fluxos migratórios. Em especial nas metrópoles, onde a grande questão demográfica do século XX talvez tenha sido o êxodo rural e o 'inchamento' das cidades, hoje não o é mais. Involução metropolitana e dispersão são processos importantes de redistribuição espacial da população que praticamente redefiniram a própria inserção dos estudos populacionais na discussão urbana. O intra-urbano e o intra-metropolitano, além das migrações internas às grandes aglomerações e de urbano para urbano estão entre os principais movimentos migratórios da atualidade.

Essas novas demandas têm enfatizado a importância de abordagens em micro escala e a adoção de metodologias qualitativas nos estudos de população e ambiente. Outra demanda que têm se firmado é a produção de indicadores e novas formas de mensuração e análise que permitam a discussão em diferentes escalas das problemáticas demográficas em âmbito urbano e ambiental.

* Trabalho apresentado no III Congresso da Asociación Latinoamericana de Población, realizado em Córdoba, Argentina, de 24 a 26 de setembro de 2008.

* Geógrafo, Pesquisador colaborador Núcleo de Estudos de População da Universidade Estadual de Campinas. eduardom@nepo.unicamp.br.

♦ Demógrafo, Professor do Departamento de Demografia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas e pesquisador do Núcleo de Estudos de População, ambos da Universidade Estadual de Campinas. hogan@nepo.unicamp.br.

Um fenômeno que se enquadra nessa necessidade, ainda pouco considerado mas que se acentua e recebe maior importância no atual estágio de reestruturação urbana, é a mobilidade pendular, ou o vai-e-vem cotidiano. Captado nos censos demográficos como trabalho ou estudo em município diferente daquele de residência, esse componente da dinâmica demográfica é, atualmente, um dos principais elementos da própria estruturação das metrópoles, de um lado, e das aglomerações urbanas de uma maneira mais geral, de outro. Ele é importante por revelar interações espaciais e conexões que conformam entes urbanos complexos e cada vez maiores, ajudando a compreender as redes urbanas e os processos de produção dos espaços regionais e urbanos. Ao mesmo tempo, a pendularidade é produto e ao mesmo tempo motivadora de configurações espaciais e de fluxos migratórios, que contribuem para a redistribuição espacial da população.

A pendularidade é uma resposta às oportunidades e opções que as pessoas têm de escolha do onde morar e de estruturar seu espaço de vida. Para muitos, ela é a forma de lidar com altos preços da terra, enquanto para outros é uma forma de escolher melhores moradias em busca de uma idealizada/comprada qualidade de vida. No seu reverso, produz segregação e incorpora à estrutura das cidades uma situação adversa de produção do espaço urbano em âmbito regional, mesmo que sua regulação continue na esfera municipal, favorecendo assim o grande capital imobiliário que tem melhores condições de agir e negociar a incorporação e intervenções urbanas. Ela está implicada e ao mesmo tempo implica vários fenômenos e processos de diferentes naturezas e escalas, tornando-se fundamental para compreender a metrópole contemporânea.

No entanto, mesmo sendo importante e ajudando a revelar e compreender processos demográficos e urbanos fundamentais, a pendularidade não tem sido amplamente utilizada, tanto por limitações em seus dados, quanto por pouca demanda da comunidade científica. Contudo, esse quadro está mudando nos últimos anos, à medida que os novos estilos de vida urbana têm produzido um modo de vida cada vez mais fortemente baseado na mobilidade, resultando em espaços de vida regionais, esgarçados e dispersos.

A idéia de espaço de vida e seus desenhos são úteis para pensar a metrópole contemporânea à medida que permitem que olhemos para a mobilidade e o urbano do ponto de vista da estrutura dos modos de vida (COURGEAU, 1988). Esses são o conjunto objetivo de lugares e itinerários nos quais as pessoas vivem. São o espaço da vida das pessoas, desde a casa, o bairro, o local de trabalho, compras, lazer, e todos os caminhos que a pessoa realiza (MARANDOLA JR., 2008). Em vista disso, espaço de vida agrega, além dos movimentos de trabalho e estudo (captado pelos dados censitários) outros motivos de viagem, o que permite adensar a discussão acerca da importância da mobilidade na estruturação das cidades e suas repercussões ambientais. É um esforço de ir além do binômio residência-trabalho, que a flexibilização do mercado de trabalho e a modernidade líquida trataram de fluidificar.

A importância desse avanço está na parcialidade que a informação da pendularidade carrega, envolvendo apenas parte da população economicamente ativa, não captando outros movimentos de outras faixas etárias nem movimentos por outros motivos. Em áreas densamente urbanizadas, vemos que os movimentos diários regulares (pendulares) têm sua importância, marcando o fluxo no trânsito, por exemplo, nos chamados horários de *rush*. No entanto, as vias

não ficam vazias no restante do tempo, pois a tendência em uma área muito integrada é que haja uma diversificação dos motivos de viagem e dos próprios ‘comutadores’.

Essa problemática foi discutida e trabalhada no âmbito do Projeto Vulnerabilidade (*Dinâmica intrametropolitana e vulnerabilidade sócio-demográfica das metrópoles do interior paulista: Campinas e Santos*), do Núcleo de Estudos de População (NEPO/UINICAMP), o qual realizou no segundo semestre de 2007 uma grande pesquisa domiciliar, envolvendo 1.823 entrevistas (domicílios) na Região Metropolitana de Campinas (RMC) e 1.596 na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS). As duas regiões em análise compõem um grande complexo urbano-metropolitano que tem, entre elas, a maior aglomeração urbana da América Latina, a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Ambas mantêm relações com a RMSP e por isso, desde a gênese do processo de metropolização (década de 1970), a mobilidade e a pendularidade são traços marcantes das duas regiões.

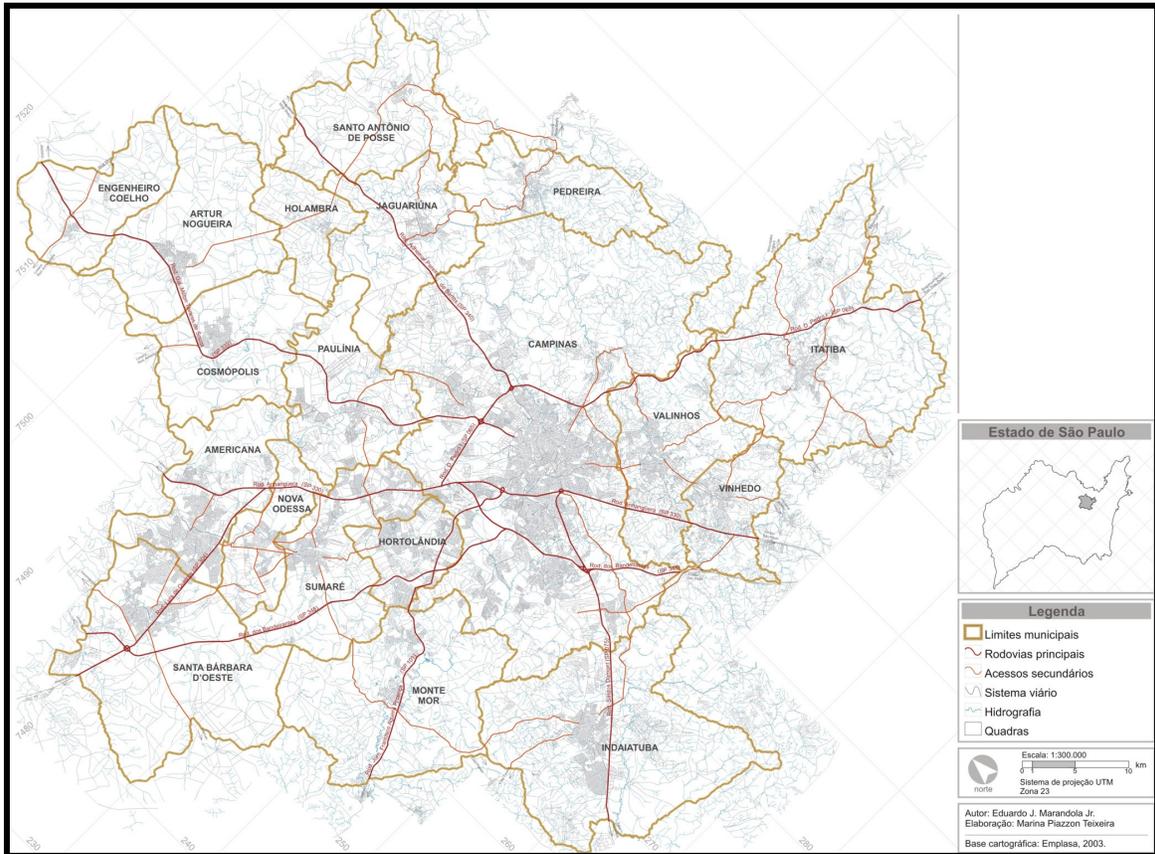
Mobilidade e Morfologia Urbano-Metropolitana

As duas regiões metropolitanas em foco apresentam formas distintas de seu tecido urbano-metropolitano. A RMC, metrópole do interior, localizada na transição entre o Planalto Atlântico (onde está a Região Metropolitana de São Paulo) e a Depressão Periférica Paulista, de terrenos sedimentares aplainados, utilizou-se dessa topografia para espalhar-se a partir do núcleo central da sede. Embora não chegue a desenhar os círculos concêntricos da teoria das localidades centrais de Christaller, percebe-se na cidade um espalhamento em mancha em quase todas as direções, seguindo os eixos rodoviários de grande porte, denominados por Caiado e Pires (2006) de eixos de desenvolvimento. Nesses eixos, tempos e espaços distintos são formados a partir de certos processos econômicos. Os processos de redistribuição espacial da população, em cada um destes eixos, também é específico, ocupando cada um deles um papel na história e no presente da RMC (Figura 01).

Em vista disso, ao invés de uma mancha de óleo que é mais densa em torno do centro metropolitano, temos um padrão rizomático de desenvolvimento da mancha urbano-metropolitana, capilarizada pelas grandes rodovias e pelos principais corredores viários. Esse padrão de construção que desde os anos 1970 elegeu o espaço regional como o espaço da produção do espaço urbano, privilegiou as localizações mais conectadas à densa malha viária, produzindo uma integração metropolitana bastante significativa.

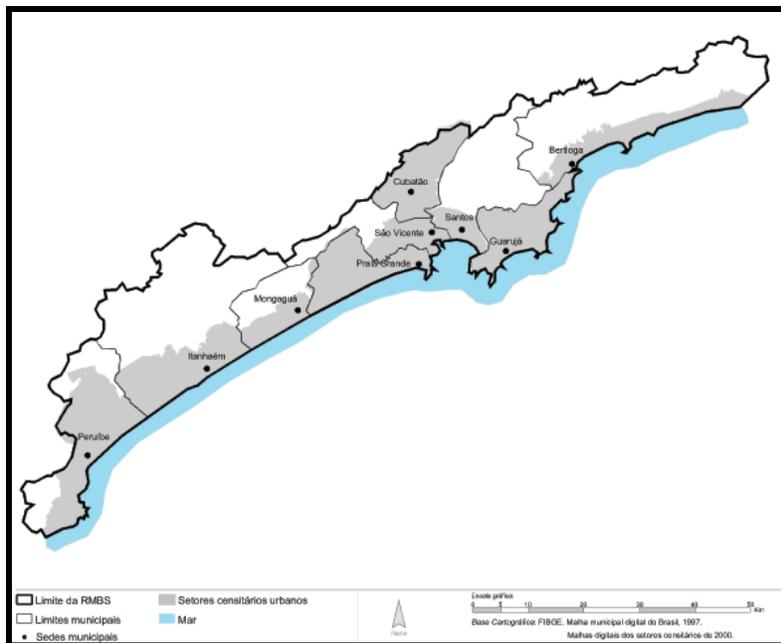
A RMBS apresenta um outro quadro bastante diferenciado mas que, igualmente, coloca a mobilidade e a integração regional no centro de sua constituição. Região litorânea, entre a serra e o mar, a estreita faixa de terra que envolve os nove municípios possui um formato linear bastante acentuado, não havendo a mesma capilaridade da sede, Santos, mas mantendo uma integração muito intensa por poucos caminhos. A conexão entre as cidades se dá toda pela SP-55, Rodovia Manoel da Nóbrega Manuel e pela estrada que acompanha a orla, que possui muitas variações em sua infra-estrutura ao longo da costa. Todo o trânsito se concentra em estreitos corredores viários, sempre no sentido paralelo à costa, deslocando-se dentro dos municípios e entre eles. Apenas na Ilha de São Vicente, onde estão Santos e a cidade de São Vicente, temos uma morfologia um pouco distinta, embora os morros, localizados no centro da ilha, garantem que se mantenha o sentido do contorno da costa como a orientação da urbanização (Figura 02).

Figura 01 – Região Metropolitana de Campinas – Municípios e malha viária – 2003



Fonte: Marandola Jr. (2008).

Figura 02 – Região Metropolitana da Baixada Santista – Malha de Setores Censitários Urbanos – 2000



Fonte: Nepo/Unicamp (2006).

Santos, tanto quanto Campinas, é o centro principal dos deslocamentos, embora na RMC haja uma desconcentração relativa maior, já que outras cidades como Americana e Indaiatuba desempenham papel de centralidade para as cidades próximas, principalmente no caso de Americana, que organiza uma microrregião dentro da RMC. Temos, portanto, duas formas urbano-metropolitanas distintas que atribuem à mobilidade papel diferenciado, embora igualmente importante: uma rizomática (fragmentada) e outra linear. Esse padrão, conforme análise de Ojima (2007), reflete e produz conseqüências em termos da dispersão, produzindo repercussões no uso do solo e na mobilidade.

Tendo esses dois contextos diferentes para pensar a mobilidade, procuramos explorar a partir da Amostra Domiciliar realizada aspectos da mobilidade contemporânea e suas relações com a forma urbano-metropolitana e o ciclo vital, abrindo perspectivas para pensar os elementos demográficos da problemática metropolitana contemporânea.

Organizado em vários módulos, o questionário focalizou sua amostra no domicílio, permitindo que pudéssemos ter uma perspectiva da composição familiar e domiciliar acerca das questões em análise.² Para a discussão em tela, além das questões referentes à origem e história migratória e à pendularidade, incorporamos uma seção que procurou identificar outros motivos e destinos das pessoas, na satisfação de necessidades específicas relacionadas à cultura, lazer e serviços. Para cada item foi perguntado se a pessoa costuma freqüentar tal local, se sim onde (cidade), com que freqüência (diária, semanal, mensal ou mais raro) e como vai (meio de transporte). Sobre cultura e lazer, foram perguntados sobre cinema, teatro/shows, shopping centers (a passeio), bares e festas, eventos e reuniões de organizações (religiosas, profissionais), feiras, exposições, museus e rodeios, cursos (informática, inglês, trabalhos manuais). Sobre serviços foram perguntados sobre Mercado (compra do mês), Compras em geral e Serviços médico-hospitalares. As respostas foram dadas para o conjunto dos membros da família por faixas etárias (infância, juventude, idade adulta e velhice), considerando-se sempre a resposta de maior freqüência. A incorporação das faixas etárias é um avanço fundamental na análise, pois nos permitiu verificar diferenças significativas não apenas entre as duas regiões, que têm pirâmides etárias, dinâmicas demográficas e formação urbana bem diferentes, como também verificar estratégias diferentes nas diferentes etapas do ciclo vital utilizadas para satisfazer certas necessidades, lidar com riscos e constituir redes de sociabilidade. Por outro lado, o meio de transporte e a cidade onde tal serviço é buscado permite complexificar a discussão sobre centralidade e influência nas regiões metropolitanas.

Os dados evidenciam que o uso do espaço e dos equipamentos metropolitanos têm variações importantes por faixa etária e que isso é mediado pela posição na região (sede ou entorno metropolitano) e que há padrões de conduta espacial que se confirmam como marcas metropolitanas e outras que são específicas da própria morfologia urbana e das especificidades dos lugares.

A análise reforçou a proposta e indica caminhos que precisam ser aprofundados no sentido de novas metodologias e fontes de dados (quantitativos e qualitativos) no estudo da

² Para detalhes da montagem da Amostra, ver Cunha et al (2006).

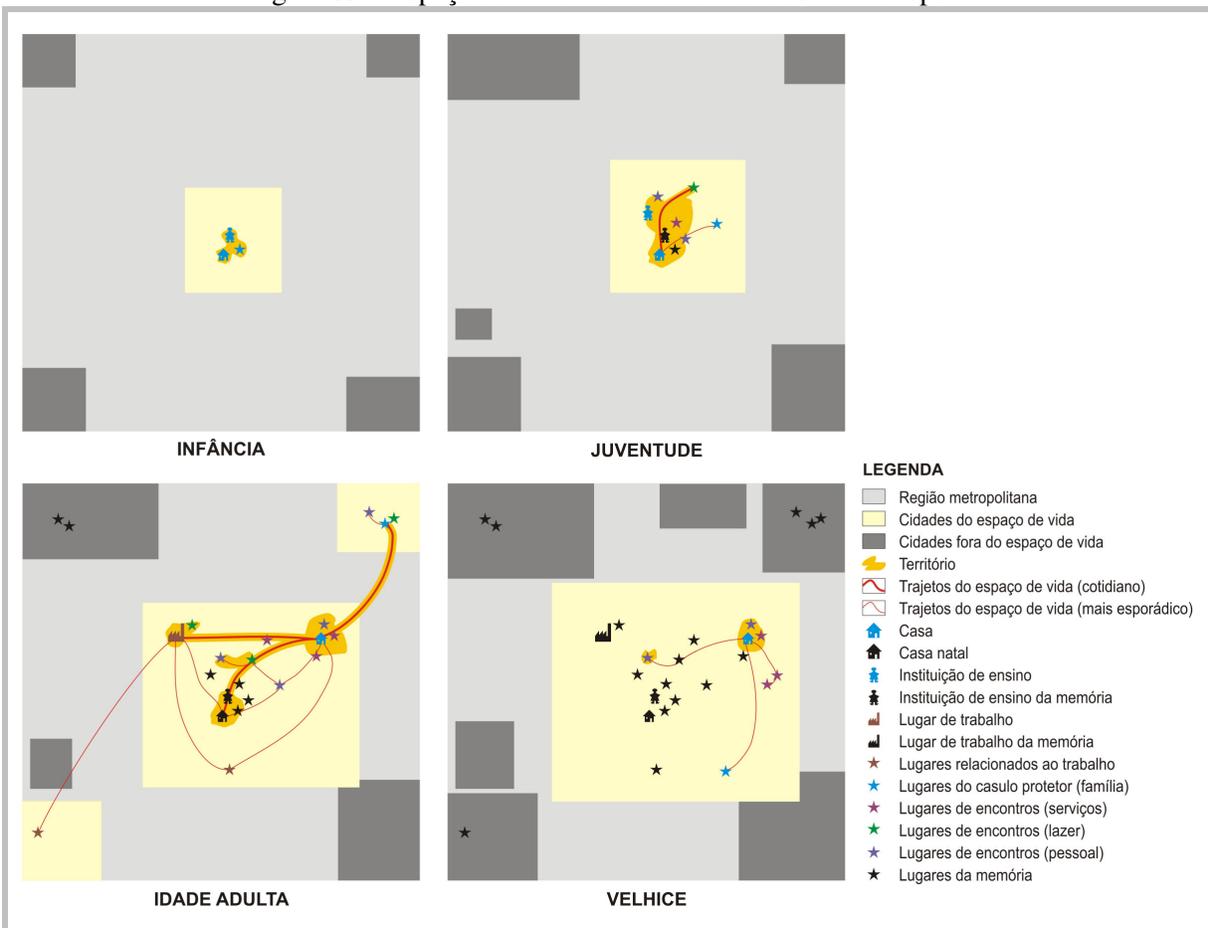
mobilidade e nas análises demográficas no campo de população e ambiente, potencializando uma compreensão do espaço urbano em suas diferentes escalas e processos de formação e experiência.

Espaços de Vida e Ciclo Vital: Análise preliminar a partir dos dados

A idéia de espaço de vida é esforço conceitual que visa agregar valor às análises sobre mobilidade, complexificando a dimensão dos deslocamentos diários para além do binômio casa-trabalho. O conceito incorpora todos os lugares e itinerários percorridos pela pessoa em sua vida diária (COURGEAU, 1988; 1990) permitindo uma qualificação desses lugares e itinerários como vividos existencialmente e significados culturalmente (MARANDOLA JR., 2006; 2008).

Embora ainda estejamos em fase inicial de análise dos dados da amostra, já temos indicações valiosas de como a metodologia proposta no questionário amplia as nossas análises sobre a mobilidade e os espaços de vida. Ter tomado as questões a partir das faixas etárias permitiu ir além dos tipos ideais que construímos em termos da natureza dos espaços de vida ao longo do ciclo vital, tal como vemos na Figura 03.

Figura 03 – Espaço de vida ideal: Estabelecidos da MetrÓpole



Fonte: Marandola Jr. (2008).

Esse tipo ideal expressa a evolução e retração que os espaços de vida sofrem nos diferentes momentos da vida de uma pessoa, atingindo seu ápice de complexidade e diversidade na idade adulta e retraindo-se na velhice. A infância é o período de melhor amplitude desse espaço de vida, momento em que os deslocamentos são sempre assistidos, e por isso não incluímos essa faixa etária em nossa pesquisa. Ela procurou identificar a mobilidade para outros destinos que não trabalho e estudo entre Jovens (15 a 24 anos), Adultos (25 a 64 anos) e Velhos (65 anos ou mais). Embora a permanência de um movimento geral de uma maior mobilidade entre Adultos (o grosso da constituição da PEA) e uma pequena mobilidade dos Idosos, a análise das duas regiões metropolitanas revelam especificidades ligadas à sua constituição, forma urbana e característica dos lugares que vão além dessas diferenças entre as faixas etárias.

Em todas as faixas etárias, a mobilidade da população que reside na sede tende a ser maior na busca de atividades de cultura e lazer do que entre os que moram no entorno, tanto na RMC quanto na RMBS. Há uma clara adequação da faixa etária à intensidade dessa mobilidade, diminuindo com o passar dos anos. Entre as atividades mais significativas nesse grupo estão ir ao cinema e bares, festas, shows. Em termos da interação entre as cidades, característica de áreas metropolitanas onde as cidades apresentam complementaridades, a distribuição por faixas etárias mantém a mesma orientação. Na Figura 04, vemos o percentual de domicílios entrevistados na RMC em que ao menos um membro da família de cada faixa afirma que desenvolve atividades de cultura e lazer, numa clara escala dos mais móveis (jovens) para os menos móveis (idosos). Este gráfico apresenta uma clara distinção com a Figura 05 que apresenta a mesma informação para a RMBS. A escala quase não existe, estando dentro do erro amostral a diferença entre adultos e jovens e ficando a diferença para os idosos muito pequena, que chegam a ter 88% na sede e 78% no entorno que afirmam que desenvolvem ao menos uma atividade de cultura e lazer. A diferença da mobilidade dos jovens no entorno também é muito significativa, sendo 70% na RMC e 91% na RMBS. De uma maneira geral, a RMBS apresenta índices de mobilidade muito mais acentuados e generalizados do que a RMC.

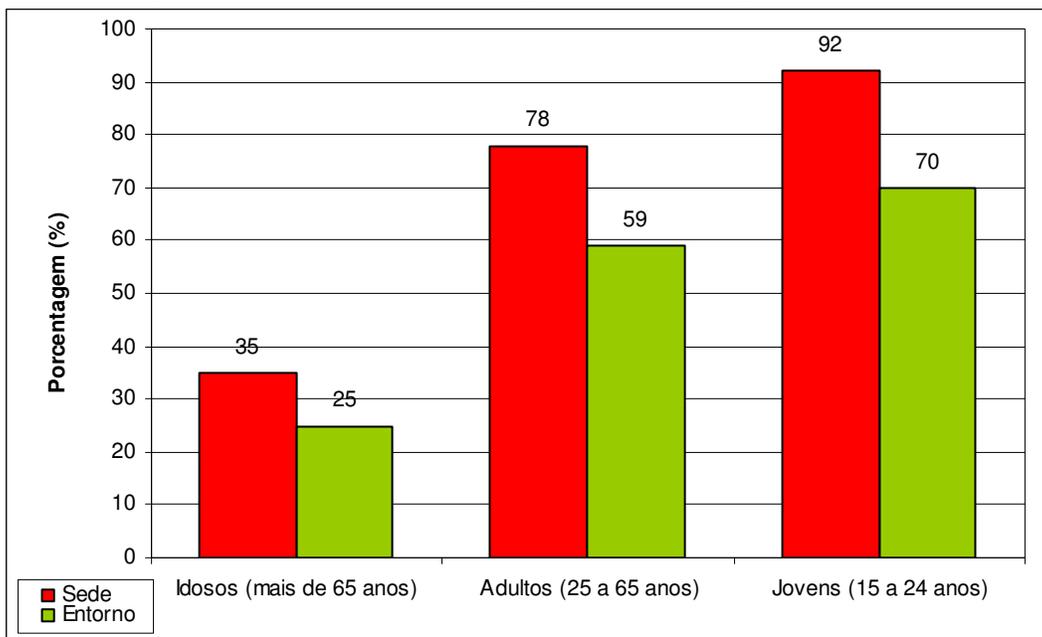
Essa diferença pode ser tanto pela proximidade e dimensão (a RMBS é bem menor e compacta em relação à RMC, muito maior e espaiada) quanto pelas diferenças de estilos de vida: um urbano-industrial interiorano e outro urbano-litorâneo. Nas Figuras 06 e 07 vemos em detalhe os motivos de mobilidade. Enquanto na RMC Shopping-center e cinema são os principais motivos, a praia é aquele que leva mais pessoas, de todas as faixas etárias, para outros municípios na RMBS, em patamares que nenhum outro motivo leva na RMC ou mesmo em RMBS (mais de 60%). Em termos de sede e entorno, notamos que o entorno da RMBS é muito mais ativa em termos de sua mobilidade, que a sede, enquanto que na RMC há uma proximidade maior entre os números.

As mobilidades por ciclo vital apresentam significativa diferença entre as duas RMs principalmente se olharmos os idosos. Se na RMC apenas 12% desenvolvem atividades culturais ou de lazer em municípios diferentes do seu, na RMBS eles são 50%. No que se refere à diversidade de atividades, a proporção de idosos que afirmam ter uma ou mais atividades na RMC é bem maior: 30%, mas bem menor do que os 82% da RMBS (Figuras 08 e 09).

O que os dados indicam, em verdade, é para um estilo de vida diferente nas duas RMs, que atribuem significados específicos para a mobilidade e para os lugares. Ter ao menos um membro da família no domicílio que desenvolve atividades em outro já é uma característica

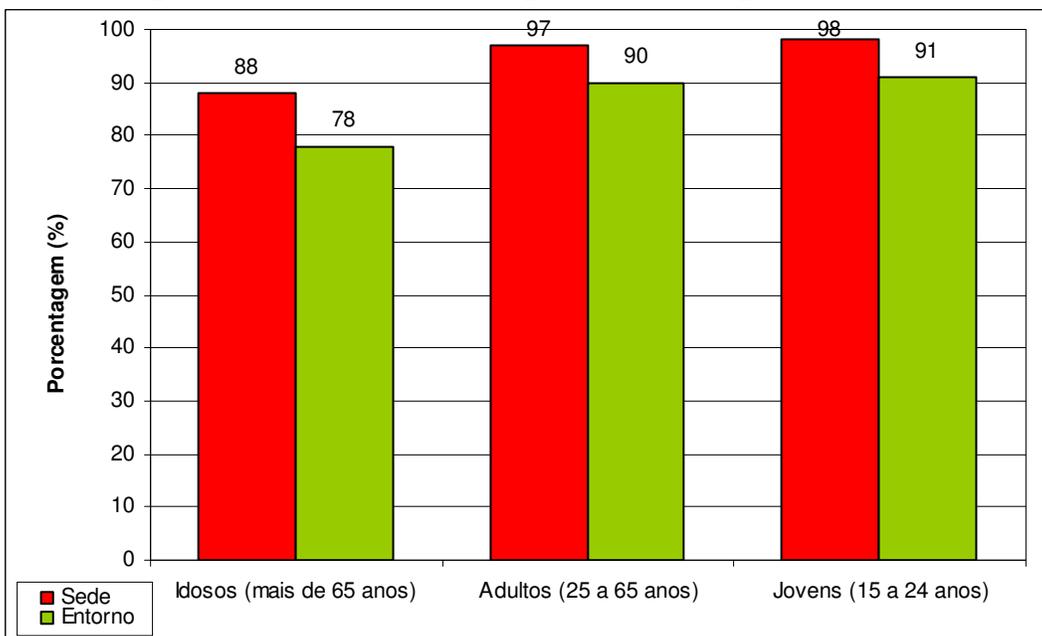
diferente desse domicílio frente a outros que não têm tal ligação. Riscos e recursos são potencializados pela mobilidade, e participar desse movimento interfere na forma de relação das pessoas com a cidade, o lugar e o bairro.

Figura 04 – Região Metropolitana de Campinas –
Mobilidade por motivos de Lazer e Cultura por Faixa Etária e por Sede e Entorno – 2007



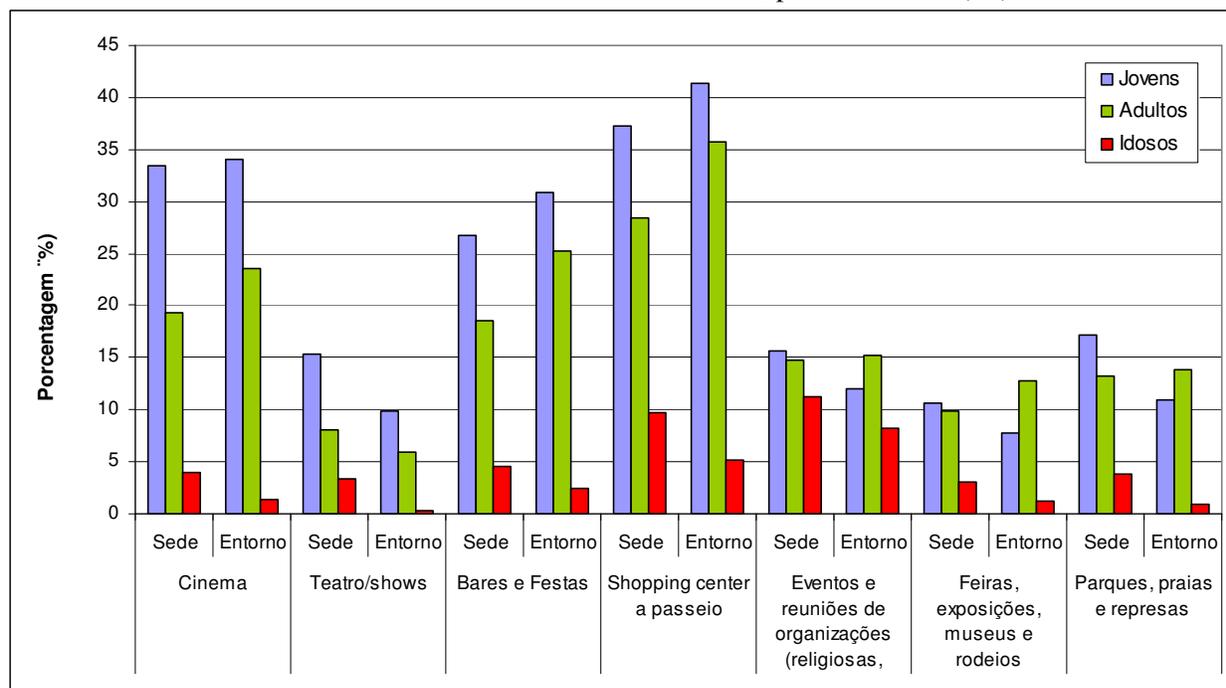
Fonte: Pesquisa domiciliar do Projeto Vulnerabilidade FAPESP/CNPq. Tabulações especiais, NEPO/UNICAMP (2007).

Figura 05 – Região Metropolitana da Baixada Santista –
Mobilidade por motivos de Lazer e Cultura por Faixa Etária e por Sede e Entorno – 2007



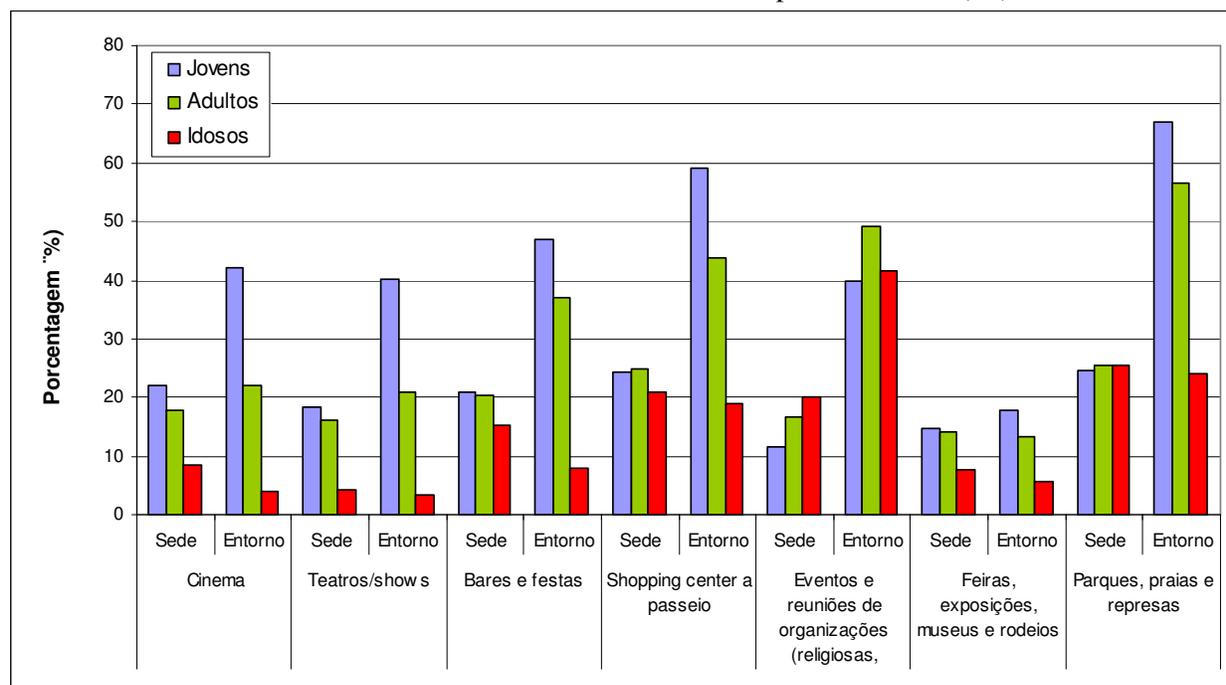
Fonte: Pesquisa domiciliar do Projeto Vulnerabilidade FAPESP/CNPq. Tabulações especiais, NEPO/UNICAMP (2007).

Figura 06 – Região Metropolitana de Campinas –
Prática de duas ou mais atividades de cultura e lazer, por faixa etária (%) – 2007



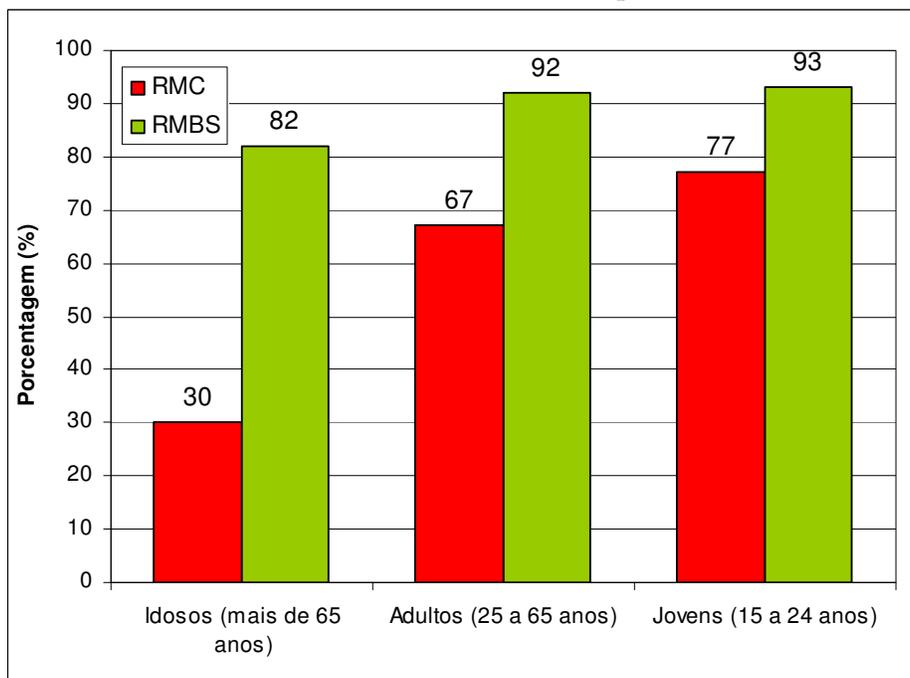
Fonte: Pesquisa domiciliar do Projeto Vulnerabilidade FAPESP/CNPq.
Tabulações especiais, NEPO/UNICAMP (2007).

Figura 07 – Região Metropolitana da Baixada Santista –
Prática de duas ou mais atividades de cultura e lazer, por faixa etária (%) – 2007



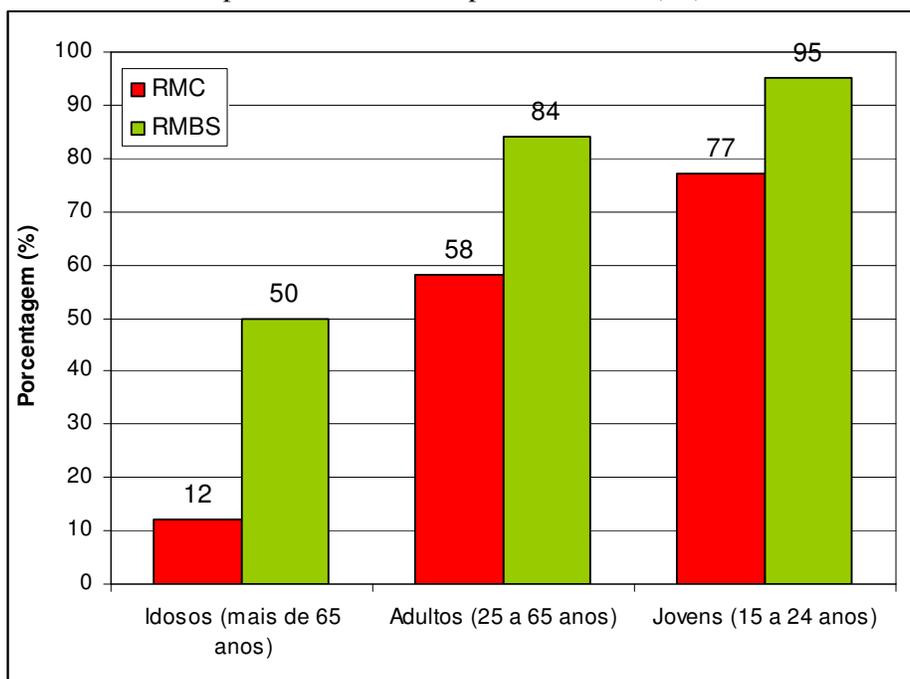
Fonte: Pesquisa domiciliar do Projeto Vulnerabilidade FAPESP/CNPq.
Tabulações especiais, NEPO/UNICAMP (2007).

Figura 08 – Regiões Metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista – Prática de duas ou mais atividades de cultura e lazer, por faixa etária (%) – 2007



Fonte: Pesquisa domiciliar do Projeto Vulnerabilidade FAPESP/CNPq. Tabulações especiais, NEPO/UNICAMP (2007).

Figura 09 – Regiões Metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista – Prática de duas ou mais atividades de cultura e lazer em pelo menos um município diferente do seu, por faixa etária (%) – 2007



Fonte: Pesquisa domiciliar do Projeto Vulnerabilidade FAPESP/CNPq. Tabulações especiais, NEPO/UNICAMP (2007).

Novos Sentidos da Mobilidade: anotações para uma agenda de pesquisa

Esse início de conversa aponta mais perguntas que respostas, que estão em processo de análise. Em primeiro lugar, há uma relação entre a morfologia urbano-metropolitana que já aparece nos dados e precisa ser explicitada. Outra questão se refere às diferenças formas de produção e apropriação do espaço regional, que conformam oportunidades de vida diferenciadas, desenhando espaços de vida de forma distinta. Desenhar alguns desses espaços de vida, incluindo as variações e ligações entre cidades pode ajudar a qualificar os dados e a apontar questões para avançar.

Outra idéia que merece ser explorada é a configuração de **balés-do-lugar** (*place-ballet*) (SEAMON, 1980) em termos regionais. Estes são rotinas espaço-temporais que incluem os gestos, itinerários e rotinas coletivas construídas cotidianamente. Em áreas densas e integradas como estas, identificamos fluxos sazonais e direções específicas que confluem para os mesmos pontos e desenhando movimentos ritmados. Entendendo a região como espaço vivido (FREMONT, 1980), a compreensão dessas rotinas pode elucidar melhor o significado da mobilidade e suas especificidades nas diferentes situações de vida: na RMC, na RMBS, na sede, no entorno, para os migrantes, para os estabelecidos, para os diferentes grupos etários e assim por diante. Ir além do sentido comum da mobilidade é um passo fundamental para acompanharmos estes tempos líquidos (BAUMAN, 2007) que tudo tentam fluidificar.

Há ainda uma série de questões sobre percepção do meio ambiente que ainda não foram exploradas que revelam nexos entre mobilidade, vulnerabilidade e lugar. A mobilidade contemporânea apresenta riscos e mecanismos de proteção diversos que precisam ser precisados para que possamos avançar nesse sentido. O ciclo vital e a estruturação dos espaços de vida colocam-se no centro dessa discussão, permitindo ir além do que se discute atualmente sobre o tema.

A mobilidade está no centro das questões contemporâneas (CRESSWELL, 2006), e por isso buscar compreender seus significados e variações é um passo fundamental para compreender as metrópoles contemporâneas. Os estudos populacionais ainda estão devendo estratégias metodológicas mais ousadas para acompanhar essa discussão, ficando limitadas às bases tradicionais de dados. É fundamental avançar na utilização de outras ferramentas, como as metodologias qualitativas e amostras domiciliares que busquem incorporar análises quanti-quali.

A exploração dos dados nos dará elementos nessa direção, para contribuir para esse pensar coletivo das cidades e aglomerações urbanas latinoamericanas.

Referências

ASCHER, François. **Metapolis**: acerca do futuro da cidade. (trad. Álvaro Domingues) Oeiras: Celta, 1998. 240p.

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos líquidos**. (trad. Carlos A. Medeiros) Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007. 119p.

CAIADO, Maria C.S. e PIRES, Maria C.S. Campinas metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. In: CUNHA, José M. P. da. (org.) **Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006. p.275-304.

COURGEAU, Daniel. **Méthodes de Mesure de la Mobilité Spatiale**: Migrations internes, mobilité temporaire, navettes. Paris: Éditions de L'Institut National d'Études Démographiques, 1988. 306p.

_____. Nuevos enfoques para medir la movilidad espacial interna de la población. **Notas de Población**, Vol. 18, No. 50, Agosto. Santiago, Chile: CELADE, 1990. p.55-74.

CRESSWELL, Tim. **On the move**: mobility in the modern western world. New York: Routledge, 2006. 327p.

CUNHA, José M. P. da; JAKOB, Alberto A. E.; HOGAN, Daniel J. e CARMO, Roberto L. do. A vulnerabilidade social no contexto metropolitano: o caso de Campinas. In: CUNHA, José M. P. da. (org.) **Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006. p.143-168.

FRÉMONT, Armand. **A região, espaço vivido**. (trad. António Gonçalves) Coimbra: Almedina, 1980. 275p.

MARANDOLA JR., Eduardo. Mobilidade e vulnerabilidade nos espaços de vida de Campinas. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS – ABEP, 15, 2006, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2006. Disponível em: <<http://www.abep.org.br>>.

_____. **Habitar em risco**: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. 2008. 278p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MARANDOLA JR., Eduardo e HOGAN, Daniel J. Em direção a uma demografia ambiental? Avaliação e tendências dos estudos de População e Ambiente no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos da População**, São Paulo, ABEP, v.24, n.2, p.191-223, jul./dez. 2007.

NEPO/UNICAMP – NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO/UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS. **Atlas da Região Metropolitana da Baixada Santista**. Campinas: Nepo/Unicamp, 2006. Disponível em: <http://www.nepo.unicamp.br/vulnerabilidade/atlas/atlas_santos/Atlas_Final/index.htm>.

OJIMA, Ricardo. **Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras**: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental. 2007. 166p. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

SEAMON, David. Afterword: community, place, and environment. In: BUTTIMER, Anne e SEAMON, David (eds.) **The human experience of space and place**. London: Croom Helm, 1980. p.188-196.