



## **MOBILIDADE PENDULAR E DESLOCAMENTOS CASA-TRABALHO NA METRÓPOLE: DIMENSÕES ESPACIAIS E TEMPORAIS**

Érica Tavares  
Universidade Federal Fluminense (UFF)  
[ericatavr@gmail.com](mailto:ericatavr@gmail.com)

Jéssica Monteiro  
Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)  
[jessicamonteirost@gmail.com](mailto:jessicamonteirost@gmail.com)

### **RESUMO**

Os movimentos para trabalho na metrópole apresentam um conjunto de potencialidades e desafios para pensar o processo de mobilidade espacial na complexa relação espaço-tempo nas cidades. O objetivo é analisar as diferenças no tempo de deslocamento dos trabalhadores metropolitanos entre aqueles que trabalham no próprio município em que residem e aqueles que se deslocam para além das fronteiras espaciais dos limites político-administrativos, segundo os fluxos realizados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Além disso, para avançar na problematização sobre as escolhas ou constrangimentos ao romper fronteiras espaciais e temporais ou ao encontrar-se em situação de imobilidade, o trabalho busca qualificar esses grupos populacionais segundo o próprio tempo de deslocamento, a inserção ocupacional e as condições de rendimento.

**Palavras-chave:** mobilidade espacial, movimento pendular, tempo de deslocamento.

**GT-5: Mobilidade, migração e espaço urbano.**

## 1 INTRODUÇÃO

Os processos de mobilidade espacial são importantes para a compreensão da dinâmica urbana e regional, constituem elemento essencial para localização e apropriação do espaço, uma vez que permitem acessar e conectar as diferentes oportunidades, bens e recursos fundamentais para a efetivação do direito à cidade. Portanto, dimensões relacionadas ao tempo e espaço, distâncias e proximidades na cidade são importantes para tratar a mobilidade espacial. Este trabalho visa problematizar os movimentos para trabalho na metrópole no que se refere às potencialidades e limites da mobilidade, na complexa relação espaço-tempo.

O artigo está organizado em duas seções, além desta introdução. Na primeira, são trazidos elementos para pensar a relação entre os processos de mobilidade espacial e a conformação do espaço de vida dos trabalhadores metropolitanos, para o que os deslocamentos casa-trabalho são fundamentais. Além disso, problematiza-se também a relação espaço-tempo nas lógicas de escolha e/ou constrangimento nos processos de mobilidade ou imobilidade.

Na segunda seção, pretende-se analisar o tempo de deslocamento tanto para aqueles que trabalham no município em que residem quanto para os grupos populacionais que fazem movimento pendular, segundo os fluxos realizados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Além disso, para avançar na problematização sobre as lógicas de escolha e/ou constrangimento que operam sobre os indivíduos ao romper fronteiras espaciais e temporais, ou mesmo para aqueles que estão na imobilidade, o trabalho busca qualificar esses grupos populacionais segundo o próprio tempo de deslocamento, a inserção ocupacional e as condições de rendimento, através da análise de dados secundários relativos à população ocupada na metrópole fluminense. Foram utilizados dados do Censo Demográfico de 2010 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

## 2 MOBILIDADES, ESPAÇO DE VIDA E LÓGICAS DE ESCOLHA OU CONSTRANGIMENTO

Na dinâmica da vida urbana, movimentar-se no espaço é uma característica fundamental. Entretanto, o direito de ir e vir que, a princípio, parece algo tão evidente, está atrelado a muitos aspectos - objetivos e subjetivos - dos lugares e das pessoas que neles circulam. Os diferentes movimentos de grupos populacionais têm sido tratados sob o conceito de mobilidade espacial, que abrange tanto os movimentos de caráter mais permanente, como as mudanças na localização da moradia, quanto os movimentos cotidianos realizados para acesso a oportunidades como trabalho e educação ou mesmo para acessar os diferentes bens, serviços e equipamentos urbanos.

Como afirma Marandola Jr. (2010, p.193), “um dos indicadores mais consistentes da produção do espaço e da integração na escala regional é a mobilidade”, que pode ocorrer em diferentes temporalidades e escalas espaciais, sejam movimentos de longa distância, como as migrações internacionais, sejam movimentos entre unidades político-administrativas de um país ou mesmo os movimentos intraurbanos. Urry (2007) desenvolve e estabelece uma elaboração sistemática do que ele chama de o novo paradigma da mobilidade. Entre os significados que aponta, está a mobilidade no sentido amplo do termo migrações ou outros tipos de movimento geográfico semipermanente. Os movimentos são examinados a partir de um amplo conjunto de temporalidades das pessoas - diários, semanais, anuais etc.

Os diferentes movimentos que os indivíduos e seus grupos sociais realizam configuram seu espaço de vida. A teoria do espaço de vida foi concebida inicialmente pelo demógrafo Courgeau (1988), se referindo à “[...] porção do espaço onde o indivíduo efetua suas atividades. Esta noção inclui não somente os lugares de passagem e de estadia, mas também todos os outros lugares com os quais o indivíduo se relaciona” (COURGEAU, 1988, p.17). Esse conceito vincula os estudos sobre mobilidade às dimensões espaciais e temporais dos fenômenos.

Robette (2012, p.03) afirma que o espaço de vida “permite registrar espacialmente as atividades humanas”, sendo “o quadro espacializado em que as atividades dos indivíduos

ocorrem, incluindo relações pessoais”<sup>1</sup> (ROBETTE, 2012, p.15). Di Méo (1990), por sua vez, afirma que espaço de vida se refere à área das práticas espaciais dos indivíduos. “É o espaço frequentado por cada um de nós, com seus lugares atraentes, seus nós em torno dos quais se constrói a existência individual: o lar, a casa, o trabalho e as áreas de lazer (...) É o espaço concreto da vida cotidiana”<sup>2</sup> (DI MÉO, 1990, p.362). É, portanto, o espaço onde o cotidiano dos indivíduos é desenvolvido, como consta nos trabalhos de Cunha (2011), Baeninger (2011), Lima (2015) entre outros.

Associar a perspectiva do espaço de vida aos estudos sobre mobilidade em regiões metropolitanas mostra-se relevante, uma vez que “o modo de vida e os desenhos do espaço de vida, principalmente marcados pela alta mobilidade, permitem [...] compreender a dinâmica e a organização do espaço metropolitano” (MARANDOLA JR., 2010, p.188). O lugar de moradia e todos os demais lugares que os indivíduos precisam estar para garantir suas condições de reprodução social na cidade são acessados através dos processos de mobilidade que conformam seu espaço de vida.

Segundo Ojima, Monteiro e Nascimento (2015), tem ocorrido uma ampliação do espaço de vida, que acompanha o processo de desconcentração produtiva, uma vez que há mudanças no modelo de produção, assim como no modo de usar e consumir o espaço. Ao mesmo tempo “a cidade que antes crescia expandindo-se dos núcleos polarizadores em direção às regiões periféricas, hoje passa a valorizar os espaços vazios e a fragmentação do tecido urbano” (OJIMA; MONTEIRO; NASCIMENTO, 2015, p.135). É um espaço de vida múltiplo e fragmentado que exige maiores conexões.

De certa maneira, significaria dizer que neste novo contexto produtivo, as migrações (mudança de residência) dão lugar ao aumento da mobilidade pendular cotidiana. Com um mercado de trabalho mais flexível e incerto, mudanças permanentes de residência ampliam a insegurança, portanto, manter-se no seu porto seguro e deslocar-se diariamente para trabalhar em outras localidades/ municípios parece se tornar o melhor mecanismo de adaptação. (OJIMA; MONTEIRO; NASCIMENTO, 2015, p.137-138).

O deslocamento entre o lugar de moradia e o lugar de trabalho é um dos mais fundamentais na abordagem sobre os processos da mobilidade espacial, o que implica pensar

---

<sup>1</sup> tradução nossa.

<sup>2</sup> tradução nossa.

sobre os elementos da estrutura urbana, como o mercado de trabalho, as formas de produção de moradia e o sistema de mobilidade, por exemplo.

Ao falarmos que o espaço urbano é estruturado, significa que apresenta uma organização não aleatória, “os processos sociais que se ligam a ele exprimem, ao especificá-los, os determinismos de cada tipo e de cada período da organização social” (CASTELLS, 1983, p.182). São diversos mecanismos que organizam a distribuição da população no território, entre estes, as dimensões relacionadas ao trabalho, à moradia e à mobilidade nos parecem essenciais, constituindo-se em chaves de leitura analítica, portanto, interpretativas do processo de configuração da estrutura urbana.

O trabalho se relaciona com a forma segundo a qual as atividades se distribuem conformando uma divisão econômica do espaço metropolitano, que está associada às características do mercado de trabalho e da estrutura produtiva, e à sua espacialização. Outro mecanismo se relaciona com a distribuição territorial das diferentes formas de provisão de moradia, devido a uma pluralidade de sistemas de produção, indo da autoconstrução às formas empresariais, passando pela provisão pública de habitação. Cada cidade tem uma estrutura de provisão de moradia resultante da diversidade das formas existentes e de sua articulação, desta espacialização temos uma divisão social do espaço da metrópole. Já a componente mobilidade, é estruturada por dois elementos: sistemas de transportes em suas diversidades (coletivo x individual; público x privado; etc.) e o sistema físico de circulação, em princípio este terceiro componente deveria ser entendido como resultante dos outros dois. A princípio então, as divergências/convergências entre a espacialização dos mercados de moradia e trabalho no espaço urbano podem ser contornadas pela espacialização das condições de mobilidade. Claro que a estrutura urbana envolve ainda outras dimensões, como acesso a serviços públicos e privados, a gestão urbana, aspectos morfológicos e políticos, entre outros (SILVA, 2012).

Na realização dos deslocamentos casa-trabalho em uma região metropolitana, há muitos trabalhadores que se deslocam para trabalhar entre os municípios que compõem essa aglomeração, fenômeno muitas vezes ligado ao processo de urbanização dispersa e a consequente ampliação do espaço de vida. Esse tipo de deslocamento para além do município de residência é designado movimento pendular, pelo caráter geralmente regular e cotidiano que apresenta, como no caso do acesso a oportunidades de trabalho. Comumente, concebe-se

que o movimento pendular abrange aspectos difíceis da vida metropolitana, já que envolve deslocamentos de maior distância e, conseqüentemente, maior tempo nos trajetos realizados, além dos custos sociais e econômicos.

Entretanto, numa região metropolitana, que geralmente apresenta uma integração territorial, para a qual o próprio movimento pendular muitas vezes é considerado como fator primordial, também se coloca a questão de que muitos deslocamentos intramunicipais podem superar em termos de tempo os deslocamentos intermunicipais, dependendo da diversidade e dispersão dos postos de trabalho em um município. Ao mesmo tempo em que também podem haver deslocamentos intermunicipais de curta duração, pois alguns bairros próximos, embora pertencendo a municípios diferentes, podem apresentar uma integração socioespacial que permite aos moradores menor tempo de deslocamento entre eles. Isso significa que a análise dos processos de mobilidade para trabalho é essencial para compreensão do espaço de vida dos trabalhadores metropolitanos.

Portanto, partimos da hipótese de que as lógicas de mobilidade espacial urbana por escolha ou constrangimento passam pelas dimensões ligadas não apenas ao espaço, mas também ao tempo. É nesse contexto complexo que a relação dialética entre mobilidade e imobilidade se insere, pois ambas as situações podem se dar em contextos de escolha ou constrangimento a partir da própria estruturação urbana.

Espaço e tempo são acionados também por Corrêa (2016) para caracterizar o que ele chama de *interações espaciais*:

No espaço, a distância, a intensidade e a direção desempenham importante papel de diferenciação [...]. No que diz respeito ao tempo, as interações espaciais variam segundo a duração, a velocidade, a frequência, o ritmo e o período de ocorrência (CORRÊA, 2016, p.132).

Aqueles para os quais, por qualquer razão, são negadas tais possibilidades de interações, sofrem múltiplas formas de exclusão. Quando se é constrangido a mover-se também pode haver exclusão. “Onde a mobilidade é forçada, isso pode gerar privação social e exclusão” (URRY, 2007, p.8-9)<sup>3</sup>. Santos (2014, p.62) também afirma que a mobilidade para consumação de bens e serviços é “negada aos que dispõem de menos rendas”.

---

<sup>3</sup> Tradução nossa.

Há uma série de lugares e limites de ordem social e espacial que potencializam as mobilidades de certos grupos enquanto reforçam a imobilidade de outros. Urry traz a visão de que a vida social pressupõe muitos problemas de movimento e não-movimento, de movimentos forçados e de fixidez escolhida, por parte de pessoas, imagens, ideias e objetos. (URRY, 2007, p.16).

Como aponta Urry (2007), os fluxos de pessoas ocorrem em meio a tensões, lutas, conflitos, uma dialética da tecnologia e da vida social, que envolve interseções complexas entre imobilidades e mobilidades. Há uma série de mecanismos sociais ligados às potencialidades e constrangimentos da estrutura urbana que realça as mobilidades de alguns enquanto reforçam a imobilidade de outros. Dota (2016, p.9) afirma que “a discussão sobre a estrutura de incentivos e constrangimentos parece adequada para analisar os fatores que condicionam os movimentos de população”, concordando com Silva (2012), quando vinculou a lógica da mobilidade (e da imobilidade) com as perspectivas de escolhas pessoais e constrangimentos sociais, econômicos e/ou culturais.

Courgeau e Lelièvre (2006) relacionaram as motivações para a (i) mobilidade com outros elementos da vida dos indivíduos como a família e o trabalho por exemplo, variando em cada momento de suas vidas. O processo de tomada de decisão nestes termos é, portanto, relativo: "Nestas condições, as motivações não podem ser faladas em termos absolutos, mas sempre com referência ao contexto dos indivíduos em domínios como a vida familiar e carreira"<sup>4</sup> (COURGEAU; LELIÈVRE, 2006, p.345).

Barbosa (2016, p.48) afirma que, “a mobilidade é decisiva para tornar concretas as possibilidades que a cidade oferece como espaço de realização da vida social”, no contexto do campo de lutas pelo direito à cidade. O autor expressa ainda que é necessário incorporar a dimensão política às discussões sobre mobilidade.

uma política de mobilidade implica fazer que os sujeitos invisibilizados nas distâncias espaço-temporais possam *saltar escalas* impostas, mobilizando-os para habitar – ou transitar em – centralidades (econômicas, sociais e culturais) e, sobretudo, para inventar múltiplas espacialidades de superação da distinção territorial de direitos sociais, econômicos e culturais. É com a mobilidade que os desiguais ganham a cena social da palavra e da ação política, para o compartilhamento democrático da cidade como espaço público (BARBOSA, 2016, p.53).

---

<sup>4</sup> Tradução nossa.

Portanto, a mobilidade pode ser uma potencialidade para melhoria das condições de reprodução social, sobretudo do ponto de vista econômico, em detrimento de, muitas vezes, ter que enfrentar maior tempo de deslocamento na cidade/metrópole.

### **3 DESLOCAMENTOS CASA-TRABALHO E MOVIMENTOS PENDULARES NA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO**

Os deslocamentos para trabalho realizados cotidianamente no espaço da metrópole apresentam uma diversidade de temporalidades e espacialidades. Justamente por estarem em uma aglomeração metropolitana, a integração entre diferentes unidades político-administrativas é bastante intensa. Sendo assim, boa parte desses deslocamentos ocorrem entre os municípios, sendo considerados como movimentos pendulares.

Nas análises sobre tais movimentos no Brasil, geralmente se questiona que há deslocamentos que, embora sendo entre municípios, podem ser mais curtos, ao mesmo tempo em que há movimentos internos aos municípios que podem ser mais demorados e custosos do que os pendulares. É nessa problematização que esse trabalho se insere, com o objetivo de analisar as diferenças no tempo de deslocamento dos trabalhadores metropolitanos entre aqueles que trabalham no próprio município em que residem e aqueles que se deslocam para outro município, buscando elementos para compreender as lógicas de escolha e/ou constrangimento que operam sobre tais mobilidades.

#### **3.1 Metodologia e fontes de dados**

A metodologia consiste em pesquisa quantitativa com análise de dados secundários relativos à população ocupada na metrópole fluminense. Foram utilizados dados do Censo Demográfico de 2010 realizado pelo IBGE.

O recorte temporal, pela própria fonte dos dados, refere-se ao ano de 2010. Este período também é importante devido às transformações pelas quais passou a sociedade brasileira na primeira década do século XXI, como aumento do emprego, escolarização, mudanças demográficas, embora com uma crise da mobilidade urbana, devido aos grandes

congestionamentos, aumento do tempo de locomoção e perdas econômicas. Ribeiro e Rodrigues (2011) apontam que a realidade na maioria das metrópoles é o aumento no número de automóveis em 66% entre 2001 e 2010, enquanto a população cresceu por volta de 10,7%.

O recorte territorial baseia-se na composição da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) (RIBEIRO *et al.*, 2014). Pretende-se analisar o tempo de deslocamento na RMRJ em 2010, diferenciando os trabalhadores entre aqueles que trabalham no próprio município (considerando o recorte territorial entre: Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo, Baixada Fluminense e os demais municípios); os que trabalham em outro município da metrópole que não o de residência (segundo os fluxos realizados: do Rio de Janeiro para os demais municípios; destes para o Rio; e entre os demais municípios); e os que trabalham em município fora da metrópole (fluxos intraestaduais e interestaduais).

Para melhor compreensão dos mecanismos que operam sobre as lógicas de mobilidade, em seção posterior serão selecionados apenas os trabalhadores da “periferia clássica” da RMRJ – os municípios da Baixada Fluminense e São Gonçalo – a fim de analisar suas condições de mobilidade. As variáveis ligadas ao próprio tempo de deslocamento, à inserção ocupacional e às condições de rendimento pretendem indicar uma qualificação dos grupos populacionais em mobilidade ou imobilidade.

Para o tempo de deslocamento, foi considerado o quesito do Censo Demográfico de 2010 que pergunta o tempo de deslocamento entre a casa e o trabalho para aqueles ocupados que retornam diariamente para casa. Para as condições de rendimento, foi considerada a renda média no trabalho principal, também uma variável tomada diretamente do censo.

Para análise da inserção ocupacional, utilizou-se um modelo metodológico que tem como princípio a centralidade do trabalho na estruturação e funcionamento da sociedade. Esta metodologia parte dos estudos de Preteceille e Ribeiro (1999) e de Ribeiro e Lago (2000) sobre a estrutura social das metrópoles, entendida, simultaneamente, como um espaço de posições sociais e um espaço de indivíduos ocupando estes postos e dotados de atributos sociais desigualmente distribuídos e ligados às suas histórias. Para tanto, os trabalhadores

foram agrupados em categorias sócio-ocupacionais<sup>5</sup>, elaboradas a partir da variável ocupação do censo, e outras variáveis sociais e econômicas.

Quanto aos estudos de mobilidade, vale ressaltar que trabalhos como os de Cintra, Delgado e Moura (2012), Ojima, Monteiro e Nascimento (2015), entre outros, apontaram para essa importância de estudar o movimento pendular segundo o tempo de deslocamento. Pereira e Schwanen (2013) também buscaram, para a análise dos deslocamentos casa-trabalho, as diferenças entre regiões metropolitanas, segundo níveis de renda e sexo, mas sem referência estrita à pendularidade. Sendo assim, mais do que mensurar as categorizações em termos do tempo despendido nos trajetos, problematizando-os com os fluxos pendulares, também é importante qualificar esses grupos populacionais.

### **3.2 Tempo de deslocamento e o lugar da casa e do trabalho na metrópole**

A RMRJ possuía mais de 4 milhões de trabalhadores no ano de 2010. Entre estes, pouco mais de 3 milhões trabalhavam no próprio município de residência, enquanto quase 1 milhão se deslocava para trabalho em outros municípios. Entre esses que trabalhavam fora dos limites político-administrativos do município de residência, 94% trabalhava em outro município da própria região metropolitana, realizando cotidianamente o movimento pendular.

Os resultados mostram que o tempo de deslocamento para quem faz movimento pendular é maior do que para aqueles que trabalham no município de residência na RMRJ (tabela 1).

#### *Trabalham no próprio município de residência*

Como esperado, entre quem fica no município que reside, há um percentual maior de trabalhadores com menos tempo de deslocamento, pois 45% faz o deslocamento casa-trabalho em até 30 minutos, e mais 33% faz de 30 minutos até uma hora. Ou seja, 78% realiza o deslocamento casa-trabalho em até 1 hora. Mas vale notar que, entre os trabalhadores no

---

<sup>5</sup> A partir de alguns princípios gerais de divisão na sociedade capitalista, chegou-se a uma hierarquia sócio-ocupacional (uma proxy da estrutura social) composta por vinte e quatro categorias sócio-ocupacionais (chamadas de CATs) reunidas em oito grandes grupos: 1) Dirigentes; 2) Profissionais de nível superior; 3) Pequenos empregadores; 4) Ocupações médias; 5) Trabalhadores do Terciário; 6) Trabalhadores do Secundário; 7) Trabalhadores do Terciário Não-Especializado; 8) Agricultores.

município do Rio de Janeiro, considerado o núcleo metropolitano, há o percentual mais baixo que leva até 30 minutos e, conseqüente uma participação alta de trabalhadores com mais de 30 minutos e ainda entre os que levam mais de 1 hora. Esses dados revelam a complexidade existente entre o lugar de moradia e de trabalho na metrópole, pois mesmo não realizando movimento pendular o deslocamento pode ser muito demorado e custoso na cidade no Rio.

Já entre os que moram e trabalham nos demais municípios, há uma menor participação entre as faixas de maior tempo de deslocamento, ou seja, o tempo de deslocamento é menor. Em Niterói, Baixada Fluminense e São Gonçalo, há entre 55% e 58,6% de trabalhadores que levam até 30 minutos. Para os que residem e trabalham nos municípios da periferia em expansão e com menor integração (SILVA, 2012; RIBEIRO *et al.*, 2014), o tempo de deslocamento para quem fica é menor, pois apenas 25% levam mais de 30 minutos para se dirigirem aos seus postos de trabalho. Para esse grupo, o percentual de trabalhadores que não retornam para casa diariamente é bem baixo, 3,3% no total.

#### *Trabalham em outro município da metrópole*

Para os que trabalham em outro município da metrópole, o deslocamento em até 1 hora abrange apenas 36% dos ocupados, ou seja, a maior parte leva mais do que esse tempo. Mas nesse grupo, há diferenciais consideráveis também. O clássico movimento da periferia metropolitana para trabalhar no Rio de Janeiro é realmente o que leva mais tempo, pois 65,9% dos trabalhadores que realizam esse fluxo levam mais de uma hora (quase 17% levam duas horas ou mais). Quem sai do Rio de Janeiro para trabalhar na periferia (grupo que, embora pequeno, aumentou consideravelmente de 2000 a 2010 segundo Tavares, 2012), também é afetado consideravelmente pelo maior tempo de deslocamento, pois 36,2% levam de 30 minutos a uma hora e 43,9% levam mais de uma hora. É interessante notar que, desse grupo que faz movimento pendular na metrópole, para os que se movimentam na própria periferia encontramos mais pessoas na faixa de até 30 minutos – 16,7%, enquanto 33,1% perdem mais de uma hora em seus trajetos diários. Isso sugere que os movimentos intermunicipais cotidianos na própria periferia podem ser mais rápidos.

#### *Trabalham em município fora da metrópole*

Para aqueles que saem para trabalhar fora da metrópole do Rio de Janeiro, há um percentual bastante elevado de trabalhadores que não retornam para casa diariamente (54,2%),

para os quais não foi computado o tempo de deslocamento diário. Para os que retornam diariamente, 21,6% leva mais de 1 hora no deslocamento.

Tabela 1 – Distribuição dos trabalhadores segundo lugar de trabalho e tempo de deslocamento casa-trabalho – RMRJ 2010

Lugar de trabalho e tempo de deslocamento	Retorna diariamente			Não retorna	Total
	Até 30 min.	Mais de 30 min. até 1 h	Mais de 1 h		
<b>Trabalham no próprio município</b>					
Rio de Janeiro	37,6	34,9	23,8	3,7	2.090.416
Niterói	55,1	34,8	7,5	2,7	127.142
Baixada e São Gonçalo	58,6	29,9	9,0	2,5	678.028
Demais municípios	72,1	20,5	5,0	2,5	197.421
Subtotal	45,1	32,9	18,7	3,3	3.093.007
<b>Trabalham em outro município da metrópole</b>					
Pendular Intra Núcleo-Periferia	11,1	36,2	43,9	8,8	46.680
Pendular Intra Periferia-Núcleo	3,3	20,1	65,9	10,6	604.660
Pendular Intra Per-Periferia	16,7	44,2	33,1	5,9	283.354
Subtotal	7,8	28,2	54,9	9,1	934.694
<b>Trabalham em município fora da metrópole</b>					
Pendular Núcleo Intraestadual	3,5	3,1	14,9	78,5	9.912
Pendular Periferia Intraestadual	5,2	12,5	25,9	56,4	20.506
Pendular Núcleo Interestadual	12,3	15,7	18,6	53,4	15.367
Pendular Periferia Interestadual	18,4	19,0	22,9	39,7	18.649
Subtotal	10,5	13,7	21,6	54,2	64.434
<b>Total geral</b>	<b>36,0</b>	<b>31,5</b>	<b>27,0</b>	<b>5,5</b>	<b>4.092.135</b>

Fonte: Microdados do Censo Demográfico do IBGE (2010).

Os dados da tabela 1 evidenciam a complexidade da relação entre a mobilidade e imobilidade pendular com o tempo de deslocamento casa-trabalho, pois ao mesmo tempo em que confirma-se a ideia de que quem realiza movimento pendular leva mais tempo para deslocar-se e quem não faz leva menos tempo, onde os deslocamentos periferia-núcleo estão entre os mais demorados, também observa-se que residir e trabalhar no município do Rio de Janeiro pode envolver um longo tempo a ser despendido nos trajetos diários para esse fim,

assim como morar e trabalhar na periferia permite ganhar mais tempo para outras atividades, já que leva menos tempo no deslocamento casa-trabalho.

Ou seja, há movimentos intramunicipais que podem ser longos, custosos e demorados e há movimentos intermunicipais que podem ser mais rápidos, o que nos leva a questionar quais as diferenças sociais, ocupacionais e econômicas entre estes trabalhadores. Claro que aqui estamos pensando em quais os mecanismos que operam sobre os indivíduos ao “decidir” sobre seus locais de trabalho, são lógicas de escolha ou constrangimento? Essa pergunta é importante porque contribui para relativizar a ideia geralmente predominante de que quem faz movimento pendular sofre com os custos de tal mobilidade, e o de quem fica na periferia para trabalhar também sofre com a imobilidade, talvez por restrições sociais e econômicas. E que as melhores condições de deslocamento casa-trabalho é para quem reside e trabalha nos espaços de concentração dos postos de trabalho, como os núcleos nas metrópoles.

### **3.3 Aspectos sociais, ocupacionais e econômicos dos trabalhadores na periferia segundo lugar de trabalho**

Para refinar a análise e facilitar as comparações, selecionamos apenas os trabalhadores da “periferia clássica” da RMRJ, como os municípios da Baixada Fluminense e São Gonçalo, para compreender suas características em relação ao tempo de deslocamento, à inserção ocupacional e ao rendimento.

Segundo estudo do Observatório das Metrópoles (RIBEIRO *et al.*, 2014), esse grupo de municípios, no caso da RMRJ, é considerado uma “extensão dos polos”, e estão em avançado processo de metropolização, com uma elevada dinâmica de integração, tanto na escala regional quanto nacional. Juntamente com o núcleo, esses municípios reúnem expressiva parcela da população, produção de riqueza e apropriação de renda da metrópole e, junto com outras regiões metropolitanas, do próprio país.

Vários estudos têm discutido a inserção desses municípios na organização social e econômica do espaço metropolitano, uma vez que, embora estejamos utilizando o termo periferia clássica, na verdade, esse grupo têm apresentado uma série de transformações, pois são cidades de natureza operária que apresentam melhores condições de vida na periferia,

constituindo novas centralidades, pois também passam a atrair população para trabalho, ou seja, são os núcleos com suas periferias (SILVA, 2012). Segundo Lago (2008), esses municípios complexificam a análise do modelo centro-periferia, pois também passam a constituir-se enquanto lugar de trabalho, deixando o perfil apenas de “cidades-dormitório”.

Entre os trabalhadores residentes na periferia, de 1,5 milhão de pessoas, 58% não faz movimento pendular, ou seja, trabalha no próprio município de residência. Entre estes, 55,5% são trabalhadores do secundário e do terciário. Embora haja uma participação um pouco maior de empregadores em relação aos demais tipos de fluxos (1,1%)<sup>6</sup>, é possível notar que a participação de categorias mais superiores é a mais baixa entre os fluxos apontados, pois têm apenas 5,5% de profissionais de nível superior e 19,6% em categorias médias. Ou seja, quem trabalha no próprio município tem uma inserção ocupacional mais inferior na hierarquia sócio-ocupacional utilizada aqui.

Sobre a inserção ocupacional desses trabalhadores residentes e que trabalham na periferia metropolitana, nota-se uma composição ocupacional um pouco mais elevada. Nesse grupo, há 7,5% de profissionais de nível superior e 28,8% de trabalhadores em categorias médias – maior participação entre os grupos analisados. É possível que aqui tenhamos o efeito de Niterói exercendo uma centralidade sobre o município de São Gonçalo principalmente, já que há uma intensa relação de centro-periferia entre esses municípios também.

Para a mobilidade mais clássica relativa ao movimento pendular para o trabalho, que são os deslocamentos dos trabalhadores desse grupo de municípios para o Rio de Janeiro, notamos uma inserção mais superior (assim como para aqueles que se movimentam na própria periferia), com participação de 6,8% de profissionais de nível superior e 28,9% em categorias médias, mas também uma maior participação de trabalhadores do terciário não-especializado, o que sugere uma dupla lógica operando para este tipo de movimento – aqueles que conseguem melhores postos de trabalho na área mais central e aqueles que precisam se deslocar e cobrem vagas de trabalho menos disputadas. Talvez estes sejam exemplos em que operam as lógicas de mobilidade por escolha e constrangimento, respectivamente.

---

<sup>6</sup> O grupo dos empregadores, assim como o de dirigentes, além de sempre abrangerem uma menor parcela de ocupados, são os que menos se movimentam em termos de mobilidade pendular.

Tabela 2 – Distribuição dos trabalhadores segundo lugar de trabalho e Categorias sócio-ocupacionais – Baixada Fluminense e São Gonçalo 2010

Categorias sócio-ocupacionais	Local de trabalho na metrópole			
	No próprio município de residência	Em outro município da periferia	No Rio de Janeiro	Total
Dirigentes	0,5	0,5	0,3	0,4
Profissionais de nível Superior	5,5	7,5	6,8	6,1
Pequenos Empregadores	1,1	0,6	0,2	0,8
Categorias Médias	19,6	28,8	28,9	23,5
Trabalhadores do Terciário	26,1	21,8	15,1	22,4
Trabalhadores do Secundário	29,3	23,5	23,5	26,9
Trab. do Terciário Não-Especializado	16,9	17,1	25,1	19,3
Agricultores	0,9	0,3	0,2	0,6
Total (100%)	921.170	200.515	453.094	1.574.779
%	58%	13%	29%	100%

Fonte: Microdados do Censo Demográfico do IBGE (2010).

Para nos aproximarmos das condições econômicas desses trabalhadores, computamos a média de renda no trabalho principal segundo lugar de trabalho por categorias sócio-ocupacionais. No geral, nota-se que a média de renda é menor para quem trabalha no próprio município em que reside (R\$ 879,40)<sup>7</sup> e isso ocorre em todas as categorias sócio-ocupacionais também.

Para os que realizam movimento pendular, a média de rendimento é maior, acima de R\$ 1.000,00, sendo que, para quem realiza o movimento cotidiano para o núcleo metropolitano, a média geral ficou maior (R\$ 1.107,19) do que para quem faz o deslocamento pendular, mas transita na própria periferia (R\$ 1.054,01). Entretanto, ao observar entre as categorias, nota-se que a maior renda para quem faz o movimento periferia-periferia está entre os dirigentes e pequenos empregadores (que provavelmente abarcam poucas pessoas, além de ser afetado pelo efeito de quem trabalha em Niterói), além dos agricultores (também com menor participação geralmente). Provavelmente as duas primeiras categorias estão exercendo influência sobre a média de rendimentos desse grupo, elevando-a.

Já entre os que trabalham no Rio de Janeiro, há maior média de rendimentos para os profissionais de nível superior, categorias médias, trabalhadores do terciário, secundário, e até do terciário não-especializado – o que sugere a complexidade da relação entre mobilidade e

<sup>7</sup> O salário mínimo no ano de 2010 era de R\$510,00.

imobilidade, pois para essas categorias as melhores condições de rendimento e inserção ocupacional se fazem em detrimento de deslocar-se para o núcleo.

Tabela 3 – Distribuição dos trabalhadores segundo lugar de trabalho e Categorias sócio-ocupacionais – Baixada Fluminense e São Gonçalo 2010

Categorias sócio-ocupacionais	Lugar de trabalho na metrópole			Total
	No próprio município de residência	Em outro município da periferia	No Rio de Janeiro	
Dirigentes	3.672,66	5.014,95	4.859,95	4.113,10
Profissionais de nível Superior	1.694,68	1.778,43	2.158,54	1.855,16
Pequenos Empregadores	2.237,66	2.844,12	2.437,03	2.306,78
Categorias Médias	1.020,02	1.165,38	1.310,76	1.145,64
Trabalhadores do Terciário	751,32	841,31	931,20	797,30
Trabalhadores do Secundário	865,43	1.066,32	1.058,40	936,24
Trab. do Terciário Não-Especializado	533,25	640,09	687,02	602,98
Agricultores	328,55	766,68	501,83	365,13
Total	879,40	1.054,01	1.107,19	967,18

Fonte: Microdados do Censo Demográfico do IBGE (2010).

Para finalizar a análise aqui proposta, voltamos à dimensão do tempo de deslocamento segundo lugar de trabalho. Para tanto, considerando apenas o referido grupo de trabalhadores residentes na Baixada Fluminense e São Gonçalo, identificamos o percentual de trabalhadores que leva uma hora ou mais no tempo de deslocamento casa-trabalho segundo o lugar de trabalho e as categorias sócio-ocupacionais. No geral, as categorias que levam mais tempo para deslocar-se são os trabalhadores do terciário não-especializado, pois 44% levam mais de uma hora no trajeto, o maior percentual entre as categorias. Em seguida, estão os trabalhadores em categorias médias, profissionais de nível superior, e trabalhadores do secundário, com 39%, 35% e 34% que levam mais de uma hora.

Em relação ao lugar de trabalho, o grupo que tem mais participação entre os que levam mais de uma hora no deslocamento casa-trabalho são os que se deslocam da periferia para o núcleo (75%), destacando-se os trabalhadores do terciário não especializado, com 83%, ou seja, uma grande parte levando mais de uma hora seguidos pelas categorias médias, profissionais de nível superior, e trabalhadores do secundário.

Para os que fazem movimento pendular, porém dirigindo-se a outro município da própria periferia, destacam-se os trabalhadores do terciário não especializado e do secundário, com 40% e 35% levando mais de uma hora no trajeto casa-trabalho. Para os que não fazem movimento pendular, o percentual diminui consideravelmente para todas as categorias, mas também seguem destacando-se as duas últimas categorias citadas, porém agora com 11% e 10% de trabalhadores com mais de uma hora de deslocamento, respectivamente.

Tabela 4 – Percentual de trabalhadores que levam 1 hora ou mais no deslocamento casa-trabalho segundo lugar de trabalho e categorias sócio-ocupacionais – Baixada Fluminense e São Gonçalo – 2010

Categorias sócio-ocupacionais	Lugar de trabalho na metrópole			Total
	No próprio município de residência	No próprio município de residência	No próprio município de residência	
Dirigentes	3%	15%	68%	20%
Profissionais de nível Superior	9%	28%	73%	35%
Pequenos Empregadores	2%	14%	51%	9%
Categorias Médias	9%	31%	74%	39%
Trabalhadores do Terciário	7%	30%	70%	26%
Trabalhadores do Secundário	10%	36%	73%	34%
Trab. do Terciário Não-Especializado	11%	40%	83%	44%
Agricultores	12%	55%	75%	27%
Total	9%	33%	75%	35%

Fonte: Microdados do Censo Demográfico do IBGE (2010).

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É nessa problematização sobre os deslocamentos casa-trabalho na metrópole que este trabalho se insere, ao apontar que a mensuração do movimento pendular metropolitano deve ser encarada também na complexidade na análise espaço-temporal.

Os deslocamentos casa-trabalho são uma das principais expressões da conformação do espaço de vida dos indivíduos, pois seu caráter cotidiano imprime a esse espaço seu contorno mais significativo. Já os movimentos pendulares para trabalho na metrópole, que se enquadram nesses tipos de deslocamentos, geralmente são concebidos como uma das características da ampliação do espaço de vida para os trabalhadores metropolitanos.

Em que pese o fato de que normalmente quem faz movimento pendular leva maior tempo para deslocar-se, também é possível observar que há muitos que trabalham no município em que moram e também levam cerca de uma e até duas horas para deslocar-se, ao passo que há deslocamentos pendulares que também ocorrem em até 30 minutos. Ou seja, apesar da tendência geral, há comportamentos diferenciados. Embora a inserção ocupacional seja um pouco melhor e os níveis de rendimento geralmente sejam maiores para quem ultrapassa as fronteiras espaciais do município, sobretudo para aqueles que vivem em espaços considerados periféricos, para os que ficam pode haver um maior bem-estar em termos dos limites temporais a serem superados no cotidiano da vida metropolitana.

Isso significa que as lógicas de mobilidade ou imobilidade no espaço passam não apenas por mecanismos de constrangimento, em que os indivíduos são “forçados a mover-se” ou, em sentido inverso, não possuem condições ou oportunidades para tal. Em função principalmente das situações adversas ligadas ao tempo de deslocamento, os mecanismos de constrangimento podem ser convertidos em mecanismos de escolha por parte dos indivíduos e famílias, justamente devido às dificuldades e demora para realização dos deslocamentos casa-trabalho que ultrapassam as fronteiras municipais internas da metrópole.

É por isso que uma reflexão sobre os processos de mobilidade espacial não pode se dar segundo uma única perspectiva, pois há uma série de limitações, potencialidades e desafios envolvidos no processo de mudar de lugar no espaço. Acrescenta-se ainda a necessidade de avançar na coleta de dados, para uma melhor compreensão do fenômeno em suas múltiplas dimensões. Sendo o Censo Demográfico a maior fonte de dados a cerca da mobilidade da população, com a maior cobertura, faz-se necessário defender sua realização de forma ampla e qualificada, fato que tem ido à contramão das informações divulgadas pelo IBGE (2019) sobre a realização do próximo Censo Demográfico Brasileiro, em 2020, que pretende reduzir alguns quesitos dos questionários aplicados à população, entre eles o que diz respeito à mobilidade espacial. Devemos acompanhar.

## 5 REFERÊNCIAS

BAENINGER, Rosana. Migrações internas no Brasil século 21: evidências empíricas e desafios conceituais. In: CUNHA, J. M. P. (Org.) **Mobilidade espacial da população:**



desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp, 2011, p. 71-93.

BARBOSA, Jorge Luiz. O Significado da Mobilidade na Construção Democrática da Cidade. In: BALBIM, R., KRAUSE, C., LINKE, C. C (Org.) **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016, p. 43-56.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CINTRA, Aneal; DELGADO, Paulo; MOURA, Rosa. **Deslocamentos intermunicipais para trabalho e estudo**, Curitiba. IPARDES. Comunicado para o Planejamento, n. 21, 2012, p. 1-10.

CORRÊA, Roberto Lobato. Processos, Formas e Interações Espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 61, n. 1, 2016, p. 127-134.

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

COURGEAU, D.; LELIÈVE, E. Individual and Social motivations for migration. In: **Demography: analysis and synthesis**: Elsevier, 2006, p. 345-357.

CUNHA, José Marcos Pinto da (Org.). **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp, 2011. 184 p.

DI MÉO, G. De l'espace subjectif à l'espace objectif: l'itinéraire du labyrinthe. **L'Espace Géographique**, Paris, n. 4, 1990, p. 359-373.

DOTA, E. **A dimensão territorial para estudos de mobilidade residencial e migração: algumas evidências**. Disponível em: <[www.abep.org.br/xxencontro/files/paper/162-301.pdf](http://www.abep.org.br/xxencontro/files/paper/162-301.pdf)>. Acesso em: 25 out. 2018. (mimeo).

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980 (1973).

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sinopse do Censo Demográfico de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Manual do Recenseador**: Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/instrumentos\\_de\\_coleta/doc2374.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/instrumentos_de_coleta/doc2374.pdf)>. Acesso em: 08 jan. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Temáticas - Censo 2020**. 2019. Disponível em: <[https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com\\_mediaibge/arquivos/fa76b81a7089b4f92d2af2b04394f12f.pdf](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/fa76b81a7089b4f92d2af2b04394f12f.pdf)>. Acesso em 10 jun. 2019.

LAGO, Luciana Correa. O mercado de trabalho na metrópole do Rio de Janeiro: a 'periferia' que virou 'centro'. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 16, 2008, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2008.



- LIMA, W. de M. **Novas mobilidades, espaço de vida e desempenho escolar**: o caso dos estudantes de ensino médio no município de Natal – RN. 2015. 107 f. Dissertação (Mestrado em Demografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, 2015.
- MARANDOLA JR., Eduardo. Cidades médias em contexto metropolitano: hierarquias e mobilidades nas formas urbanas. In: BAENINGER, R. (Org.). **População e Cidades**: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp, Brasília: UNFPA, 2010.
- OJIMA, Ricardo; MONTEIRO, Felipe Ferreira; NASCIMENTO, Tiago Carlos Lima. Deslocamentos Pendulares e o Consumo do Espaço: explorando o tempo de deslocamento casa-trabalho. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, v.36, n.128, 2015, p.133-147.
- PEREIRA, R.H.M.; SCHWANEN, T. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil**: (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Brasília: IPEA, 2013.
- PRETECEILLE, Edmond; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Tendências da segregação social em metrópoles globais e desiguais: Paris e Rio de Janeiro nos anos 80. **Revista EURE**, Santiago de Chile, v.25, n.76, 1999, p. 143-162.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; LAGO, Luciana. O Espaço Social das Grandes Metrôpoles Brasileiras. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 2, nº 3, 2000, p. 111-129.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RODRIGUES, Juciano Martins. **Da crise da mobilidade ao apagão urbano**. Boletim Semanal do Observatório das Metrôpoles, 15/06/2011. Disponível em: <<http://www.observatoriodasmetrolopes.net>>. Acesso em: 10 jun. 2019.
- RIBEIRO, L. C. Q.; MOURA, R.; DELGADO, P.; TAVARES, E. **Integração dos Municípios Brasileiros à Dinâmica da Metropolização**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014, v. 100. 118 p.
- ROBETTE, Nicolas. Les espaces de vie individuels: de la géographie à une application empirique en démographie. **Cybergeo**: Revue européenne de géographie / European journal of geography, Géographie-cités, 2012, p. 1-22.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. 6. ed. 2. reimp. São Paulo: EDUSP, 2014. 136 p.
- SILVA, E. T. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. 288 p.
- URRY, John. **Mobilities**. Cambridge, UK: Polity, 2007. 335 p.