



MOBILIDADE E TERRITORIALIDADE: O MOVIMENTO PENDULAR INTRAMETROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO ¹

OLIVEIRA, Patrícia Matias ²

RESUMO

Este artigo pretende analisar a dinâmica dos deslocamentos pendulares nas cidades de Duque de Caxias e Seropédica localizadas na denominada Baixada Fluminense, área de influência da metrópole do Rio de Janeiro, essa exerce papel central na região onde está inserida, abrigando fluxos intensos de mercadorias e pessoas, conforme a demanda de toda metrópole. Dessa forma articula as cidades de seu entorno, o fato de possuir boas condições infra-estruturais, atrai as empresas e, conseqüentemente, o trabalhador, este trabalhador sem condições de morar na cidade origina-se na maioria das vezes da Baixada Fluminense, assim responsável por manter grande movimentação da cidade, essa região atua principalmente fornecendo mão-de-obra. Assim, esse trabalho apresenta entrevistas feitas com os atores dos deslocamentos pendulares, os trabalhadores. Estes responderam a 25 questões divididas em blocos que definiam não só seu perfil e o tipo de transportes utilizados em seu deslocamento, mas suas relações dentro e fora do trabalho, conseqüentemente relações estabelecidas no município de destino e o de origem.

Palavras-chave: Deslocamentos Populacionais; Mobilidade urbana; Baixada Fluminense.

ABSTRACT

This article intends to analyze the dynamics of the displacements population mobility in the cities of Duque de Caxias and located Seropédica in the denominated “Baixada Fluminense”, area of influence of the metropolis of “Rio de Janeiro”, that exercises central paper in the area where is inserted, sheltering intense flows of goods and people, as the demand of every metropolis, in that way articulates the cities of yours proximity, the fact of possessing good infra-structural conditions, attracts the companies and, consequently, the worker, this worker without conditions of living in the city originates most of the time from the “Baixada Fluminense”, like this responsible for maintaining great movement of the city, that area it acts supplying labor mainly. In that way, that work presents interviews done with the actors of the displacements pendulares, the workers. These answered to 25 subjects divided in blocks that defined not only your profile and the type of transports used in your displacement, but your relationships inside and out of the work, consequently established relationships in the destiny municipal district and the one of origin.

Keywords: Population mobility; Urban mobility; Baixada Fluminense;

¹ EIXO TEMÁTICO: O urbano em suas diferentes escalas.

² Graduanda do 7º período em Geografia pela UFRRJ (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro), Bolsista de Iniciação Científica PIBIC-CNPq, orientada pela Prof. Drª Lirian Melchior, patricia_matias@hotmail.com.br



1. INTRODUÇÃO

A migração pendular se caracteriza pelo deslocamento diário para outro município por motivo de trabalho ou estudo, dessa forma articula múltiplos territórios promovendo interações espaciais, essas interações para Corrêa (2006) “... *devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço*” (CORRÊA, 2006, p. 280). Assim, estudar os deslocamentos pendulares (movimento habitual em áreas metropolitanas) não inclui apenas o ato de analisar o “deslocamento diário”, mas todas as relações vividas tanto na cidade de destino, como na de origem, bem como as criadas durante o deslocamento, enfim, permite a compreensão das relações que se estabelecem entre os municípios que fazem parte da metrópole, desse modo, podemos perceber que tudo está interligado e este vínculo acaba por criar e recriar novos espaços.

Sabemos que nenhuma cidade existe totalmente isolada, para Souza (2008, p.50) o que diferencia “concerne ao tipo de fluxo, e, sobretudo, à intensidade dos fluxos, todas as cidades se acham ligadas entre si no interior de uma *rede* – no interior da *rede urbana*”. Porém, para o próprio autor:

A rede urbana não é ‘inocente’, no sentido de ser um ‘simples’ conjunto de cidades ligadas entre si por fluxos de pessoas, bens e informações, como se isso fosse coisa de menos importância ou nada tivesse a ver com os mecanismos de exploração e exercício do poder existentes em nossas sociedades (SOUZA, 2008, p.50).

Temos então, as cidades interagindo de maneira a ampliar mecanismos de exploração. Segundo Sposito

A divisão territorial do trabalho é fundamental para a compreensão da rede urbana. Essa divisão implica a consideração de como a sociedade se apropria da natureza e a transforma – dinâmica que se realiza com a constituição de formas espaciais das cidades e de suas articulações, cujos fluxos são de difícil mensuração (SPOSITO, 2008, p.57).

Por isso, o deslocamento pendular laboral tem sido crescente, pois a nova organização capitalista ao buscar soluções para suas crises reorganiza o trabalho, assim este é marcado com precariedade, flexibilidade e desregulamentação, que obriga os trabalhadores a se deslocarem segundo as necessidades do capital e seguindo as suas condições. Essa



necessidade de deslocamentos acontece para Kurz porque “*Em lugar de um sistema que cubra o mundo todo com trabalho assalariado e valorização, vai surgindo um capitalismo insular: no mundo inteiro, a reprodução capitalista se reduz a “ilhas”, ou melhor, “oásis” da produtividade e rentabilidade*” (KURZ, 2005, p. 1). Assim as pessoas trocam de cidade, estado ou país, não por decisões individuais, mas porque existem espaços onde há uma maior valorização do capital, porém essas cidades não estão isoladas. Roberto Lobato Correa (2006) confirma isso ao dizer que:

As interações entre cidades tornaram-se mais complexas e intensas, deixando de ser realizadas, sobretudo a curta distância e entre um limitado número de centros (...) Complexos padrões de interações entre centros urbanos emergiram ou ganharam força, definindo uma crescente interdependência entre cidades e áreas (CORREA, 2006, p. 283).

A metrópole por ser o centro do capital, onde ocorre um intenso fluxo de pessoas, informações e mercadorias, é onde ocorre maior número de oferta de serviços, lazer e conseqüentemente de trabalho. O movimento pendular se caracteriza por ser um deslocamento entre o município de residência e outros municípios, com uma finalidade específica, na maior parte dos casos, para trabalho. O problema é que esses locais não oferecem moradia para todos, pois ao apresentarem uma boa infraestrutura tem seu solo urbano valorizado, fazendo com que muitas pessoas não tenham condições de habitá-los e se vejam obrigadas a procurar áreas mais afastadas. Assim, ao não encontrar emprego em seu lugar de origem, o trabalhador é atraído para essas grandes cidades, onde existem interações espaciais mais intensas, que oferecem mais opções que suas cidades. Nas palavras de Roberto Lobato Correa “*Estabelece-se uma crescente divisão territorial do trabalho que leva a uma necessária articulação entre áreas e cidades através de uma rede urbana cada vez mais importante e fortemente articulada*” (CORREA, 2006, p. 282).

O Rio de Janeiro exerce centralidade em uma região denominada Baixada Fluminense, esta abrange cidades que estão em seu entorno, e é composta por 13 municípios: Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, Mesquita, Nilópolis, Belford Roxo, São João do Meriti, Duque de Caxias, Magé e Guapimirim. As cidades da Baixada Fluminense já foram qualificadas como “cidades-dormitório”, por possuírem parte considerável de sua população trabalhadora se deslocando para outras cidades, assim a “área metropolitana”, é a área ampliada de vida local caracterizada por alta densidade de



movimento pendular, sabe-se que esse tipo de movimento tem aumentado e o desenvolvimento de sistemas de transportes tem contribuído para tal aumento. Diariamente milhares de trabalhadores se deslocam dos municípios da periferia ao núcleo metropolitano carioca objetivando os centros de trabalho, esse deslocamento de longas distâncias é feito pelos principais eixos viários, rodoviário, ferroviário, a integração espacial da região com a cidade pode ser visualizada na:

Superlotação de trem, de vagões de metrô e de ônibus no sentido “Baixada Fluminense” / Rio de Janeiro, de 6h00 às 9h00, e no sentido contrário, de 16h00 às 20h00, nos horários de trabalho, de “rush”, é a melhor demonstração da intensidade das situações de copresença, de coexistência, entre pessoas desta região e do Rio de Janeiro. Cerca de 250 mil a 300 mil pessoas que residem nos municípios de Magé, Japeri, Mesquita, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Nilópolis, Belford Roxo, Duque de Caxias e São João de Meriti, vão trabalhar diariamente na cidade do Rio de Janeiro (FREIRE, op. cit., pp. 77 Apud. BARRETO, 2006, p.30).

O objetivo desse trabalho é analisar o papel do migrante pendular de cidades da Baixada Fluminense na metrópole do Rio de Janeiro, esses trabalhadores movimentam a economia da cidade, analisaremos assim, os setores econômicos que absorvem essa mão-de-obra, veremos especificamente, o perfil do migrante pendular das cidades de Seropédica e Duque de Caxias.

Para entender a dinâmica dos deslocamentos pendulares, a metodologia empregada na pesquisa foi a busca de bibliografias específicas, além de informações sobre as cidades cedidas por órgãos oficiais, e entrevistas realizadas com os trabalhadores que buscavam responder questões de trabalho e suas relações tanto com seu município de origem quanto o de destino.

2. SURGIMENTO DA PERIFERIA

A população do Rio de Janeiro esteve concentrada até praticamente o final do século XIX entre os Morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio e da Conceição. Não havia a separação entre os locais de residência e de trabalho, assim todas as classes sociais ocupavam o mesmo espaço, sendo feita a diferenciação de classe pelo tipo de moradia. Situação que se inverteu para o autor Mauricio de Abreu a partir do início da década de 1870 com a criação do sistema de bondes e ramais ferroviários, estes foram responsáveis pela expansão da cidade



Trata-se do processo de abertura do subúrbio ao proletariado, decorrência direta da entrada em funcionamento, nas décadas de 1880 e de 1890, de três outras ferrovias (Leopoldina, Rio D'Ouro e Melhoramentos do Brasil) e do emprego de vultuosos capitais nas atividades de promoção fundiária (ABREU, 2003, p.226).

O que veio a seguir foi uma divisão espacial das classes sociais, enquanto as elites ocupavam bairros próximos ao Centro e à Zona Sul, a periferia era destino das classes populares “(...) separando usos e classes sociais que estavam anteriormente próximos, ou que se interpenetravam perigosamente, gerando faíscas, definiu precisamente os espaços de produção e os espaços de consumo da cidade” (ABREU, 2003, p. 225).

A segregação passou a ser induzida tanto pelo capital quanto pelo Estado, assim o alto investimento em infraestrutura foi introduzido nas áreas centrais enquanto as periferias foram “abandonadas”. Como sabemos a grande concentração dos equipamentos urbanos também caracteriza a centralidade das atividades econômicas, dessa forma os centros são pólos de atração por natureza já que o fator econômico é o principal elemento de atração populacional. A metrópole por ser o centro do capital, onde ocorre um intenso fluxo de pessoas, informações e mercadorias, é onde ocorre maior número de oferta de serviços, lazer e conseqüentemente, de trabalho, assim a migração pendular se caracteriza por ser um deslocamento entre o município de residência e outros municípios, com uma finalidade específica, na maior parte dos casos, para trabalho. O problema é que esses locais não oferecem moradia para todos, pois ao apresentarem uma boa infraestrutura tem seu solo urbano valorizado, fazendo com que muitas pessoas não tenham condições de habitá-los e se vejam obrigadas a procurar áreas mais afastadas. O território fica, dessa forma, segmentado, em função de classes sociais, a autora Raquel Rolnik aborda que:

Nas grandes cidades hoje, é fácil identificar territórios diferenciados: ali é o bairro das mansões e palacetes, acolá o centro de negócios, adiante o bairro boêmio onde rola a vida noturna, mais à frente o distrito industrial, ou ainda o bairro proletário. Assim quando alguém, referindo-se ao Rio de Janeiro, fala em Zona Sul ou Baixada Fluminense, sabemos que se trata de dois Rios de Janeiro bastante diferentes (ROLNIK, 1994, p. 40).

Essa segregação que se expressa pela separação dos locais de moradia e o de trabalho, mostram que apesar dos espaços serem produzidos na coletividade, são apropriados de forma individual.



O Rio de Janeiro exerce centralidade em uma região denominada Baixada Fluminense, esta abrange cidades que estão em seu entorno, quais as características unificam esses municípios na definição de Baixada Fluminense? A primeira definição vem da geomorfologia da região, os autores Geiger e Santos (Apud Barreto, 2006) identificam a Baixada Fluminense como uma “*Área de planícies baixas constantemente alagadas entre o litoral e a Serra do Mar, atualmente estendendo-se pelos municípios situados ao longo da Rodovia Presidente Dutra, numa extensão de aproximadamente 80 km a partir da cidade do Rio de Janeiro*” (GEIGER e SANTOS, 1956 Apud. BARRETO, 2006, p. 26).

Porém, uma definição puramente física, não dá conta da complexidade que envolve esse conceito foi se ampliando e abarcando o tipo de ocupação dessa área, que teve como marco significativo a construção da linha férrea, que tornou a região ponto de atração populacional, principalmente para migrantes nordestinos e mineiros. Esses migrantes ao trabalharem no Rio de Janeiro, não encontravam na cidade opções de moradia economicamente mais acessíveis, já que a cidade juntamente com São Paulo sofria nesse momento um intenso movimento de concentração de população, pois demonstravam maior desenvolvimento econômico, urbanização e modernização que as demais regiões, apresentando conseqüentemente mais postos de trabalho. Isso foi responsável pela valorização do solo urbano, quem vinha trabalhar acabava nas favelas, as áreas mais carentes da cidade ou se dirigiam para alguma cidade da Baixada Fluminense.

As favelas cariocas passaram por um processo de remoção logo nos anos 60, pois a classe trabalhadora insistia em permanecer no centro da cidade atraindo ainda mais pessoas, assim a transformação que se deu teve o intuito de

Alavancar a valorização do solo e/ou “limpar” os espaços de maior valor econômico e simbólico da cidade para fins de melhorias de seu sistema viário. O resultado foi a remoção de uma série de favelas, condenando-se seus moradores a uma mobilidade compulsória. Muitos deles tiveram de se mudar para áreas distantes do núcleo metropolitano (...) (VALLADARES, op. cit 1978. Apud ARAGÃO, 2009, p.250).

Tendo como alvo a Baixada Fluminense com seus loteamentos a menores preços, esse processo marcou a estrutura urbana da cidade e da região, houve uma nítida segregação espacial:

Os bairros centrais e suas proximidades, dotados de infraestrutura urbana, tornaram-se locais de residência das classes de média e alta renda; as



periferias com infraestrutura precária quanto mais distante do núcleo, local de residência de grande parte da população trabalhadora (ARAGÃO, 2009, p.25).

2.1 Migração Pendular em cidades da Baixada Fluminense

Seropédica e Duque de Caxias são cidades da denominada Baixada Fluminense, enquanto Duque de Caxias faz parte do seu núcleo, Seropédica em algumas definições é excluída juntamente com Itaguaí (BARRETO, 2006). São cidades com perfis, características e ritmos distintos, a começar pela sua proximidade com a metrópole o que é responsável inicialmente pela maior concentração populacional, sendo Duque de Caxias quase onze vezes mais populosa que Seropédica.

Os dados censitários do IBGE (2010) revelaram que a cidade de Duque de Caxias atualmente com 855.048 habitantes, tem 31,48% de sua população se dirigindo para outro município que não o de sua residência com a finalidade de trabalho como pode ser visto na tabela 1.

Tabela 1. Trabalhadores entrevistados de Seropédica e Duque de Caxias de acordo com local de trabalho

Trabalhadores de acordo com local de trabalho	Seropédica		Duque de Caxias	
	%	Valor Abs.	%	Valor Abs.
Exercem trabalho no município que residem	67,98%	22.459	67,76%	242.920
Exercem trabalho em outro município	31,34%	10.353	31,48%	112.835
Exercem trabalho em país estrangeiro	0,03%	10	0,03%	106
Exercem trabalho em mais de um município	0,64%	212	0,73%	2.632
TOTAL	100%	33.034	100%	358.493

FONTE: IBGE Cidades, 2013. (Organizado por Patrícia Matias de Oliveira)

Separada do Rio de Janeiro por 15 km e com uma integração possibilitada por 15 empresas de ônibus além de estação ferroviária, pode-se falar de um fluxo intenso entre essas duas cidades, Duque de Caxias representa um núcleo central na região da Baixada sendo inclusive a cidade mais populosa, onde a diferença para a segunda colocada Nova Iguaçu, é de mais ou menos 60.000 habitantes. Já Seropédica com seus 78.186 habitantes (IBGE, 2010) e sendo distante da capital 75 km, tem um número em percentual semelhante a Duque de Caxias tendo 31,34% de sua população se dirigindo para outro município com intuito de

SEURB

II Simpósio de Estudos Urbanos:

A dinâmica das cidades e a produção do espaço

trabalhar. Em Seropédica esse percentual significa 10.353 pessoas realizando o movimento pendular todos os dias, enquanto para Duque de Caxias significa um montante de 112.835 pessoas, a deficiência desse dado, se dá pela inexistência do destino do migrante, não se sabe, por exemplo, quantos habitantes de Seropédica ou de Duque de Caxias migram para a cidade do Rio de Janeiro, fluxo que é o objetivo desse estudo, assim as possibilidades de destino dos trabalhadores são inúmeras.

Em dados mais antigos (Censo 2000) pudemos ter noção, dos números de migrantes pendulares, porém dessa vez com a especificação dos municípios de destino, Duque de Caxias aparece com 92,3% de seus trabalhadores se deslocando para o Rio de Janeiro, enquanto esse número em Seropédica desce para 74,8%.

Tabela 2. População ocupada residente na metrópole do RJ que trabalha fora do município de residência, segundo o município em que trabalha; 2000

	Município, na área metropolitana do RJ, em que trabalha - %					
	Rio de Janeiro	Niterói	Baixada Fluminense	Periferia norte	Periferia sul	Total
Rio de Janeiro	0,0	21,6	62,9	3,2	12,5	100
Niterói	83,4	0,0	2,0	14,4	0,2	100
Baixada Fluminense						
Duque de Caxias	92,3	1,4	6,1	0,1	0,1	100
Nova Iguaçu	83,8	1,3	14,0	0,1	0,8	100
Nilópolis	80,0	0,8	18,7	0,1	0,3	100
São João de Meriti	82,0	0,9	16,9	0,1	0,1	100
Belford Roxo	71,6	0,9	27,3	0,1	0,1	100
Magé	73,5	3,9	22,9	2,6	0,2	100
Guapimirim	57,4	6,3	32,1	3,9	0,4	100
Japeri	76,1	0,5	19,6	0,0	3,8	100
Queimados	78,4	0,6	20,4	0,0	0,5	100
Periferia norte						
Maricá	51,1	36,9	1,0	11,1	0,0	100
São Gonçalo	46,1	51,2	0,6	2,1	0,1	100
Itaboraí	36,7	35,1	0,9	27,4	0,0	100
Tanguá	27,1	26,2	1,2	45,5	0,0	100
Periferia sul						
Paracambi	57,4	1,2	26,9	0,0	14,6	100
Itaguaí	70,5	1,1	2,8	0,2	25,3	100
Seropédica	74,8	1,0	6,9	0,3	17,0	100
Mangaratiba	65,6	0,0	5,1	0,0	29,2	100
RMRJ	70,2	12,8	13,1	2,9	1,2	100

Fonte: Censo Demográfico de 2000, FIBGE, obtido de Luciana Corrêa do Lago

O autor Roberto Lobato Correa aborda o efeito declinante das distâncias sobre as interações espaciais “As interações espaciais, são em graus distintos, influenciadas pela distância: à medida que se verifica o aumento da distância, ampliação dos custos de



transferência, de tempo e esforço físico, verifica-se a diminuição da intensidade das interações espaciais” (CORREA, p. 300-301). Nessa questão também pode-se considerar a quantidade de transportes disponíveis como já foi abordado, enquanto em Seropédica o número de empresas de transporte público coletivo (ônibus) não passa de um, em Duque de Caxias são 15 empresas além de ramal ferroviário.

3. RESULTADOS OBTIDOS

3.1 Relações de trabalho

Por não ter meios de produção, a classe trabalhadora é representada por assalariados que sobrevivem graças a venda de sua força de trabalho, está é a única coisa que lhes pertence, assim quando obrigados a se sujeitar ao capital, aceitam regras e condições desde que consigam manter sua sobrevivência, o autor Gaudemar comenta que para o trabalhador *“Pouco importa o emprego, desde que o salário recebido em troca seja satisfatório”* (GAUDEMAR, 1977, p.191). Nas respostas obtidas nesse bloco de perguntas, identificam-se as condições que os trabalhadores enfrentam ao realizar o deslocamento pendular, barreira que deve ser superada para que consigam vender a sua força de trabalho mesmo não tendo em troca um salário satisfatório, além disso, por entender que *“na análise dos fluxos pendulares, o que está em jogo não é só a distância percorrida entre duas localidades (origem e destino), mas as múltiplas causas que levam ao deslocamento de parcela de uma população local para atender às demandas de trabalho em outro município”*(SANTOS, 2005, p.13), foi dada atenção, a todas as dimensões que envolvem a questão do trabalho.

3.1.1 Atividades exercidas

A questão sobre o tipo de trabalho exercido possibilita o conhecimento dos setores da economia do Rio de Janeiro que requisitam o trabalho do migrante pendular. De acordo com o IBGE (tabela 2), os migrantes pendulares de Duque de Caxias em sua maioria saem da cidade para exercer serviços domésticos (14,86%) enquanto aqueles que trabalham nessa mesma atividade na própria cidade somam apenas 7,25%. Este fato chamou atenção na pesquisa de campo, onde os serviços domésticos representavam 12% dos entrevistados, esse tipo de



serviço que não exige nenhuma qualificação e é colocado como alternativa para quem não tem escolaridade. Já em Seropédica o maior contingente de pessoas que saem para trabalhar em outros municípios está no setor do comércio, ou reparação de veículos automotores e motocicletas com 14,72%, a segunda atividade mais realizada por quem migra é na indústria de transformação, realizada no município soma 5,59%, mas quando realizada fora soma 13,22%, a terceira atividade é na área de construções, seguida dos serviços domésticos.

A tabela demonstra que a maioria dos migrantes vem exercendo trabalhos no “terceiro setor”, este vem incorporando os trabalhadores que não se encaixam no mercado de trabalho formal, o sociólogo Ricardo Antunes comenta que *“Ao incorporar- ainda que de modo também precário- aqueles que foram expulsos do mercado formal de trabalho, esses seres sociais vêm-se não mais como desempregados, plenamente excluídos, mas pessoas que realizam atividades efetivas, dotadas de algum sentido social e útil”* (ANTUNES, 2005, p.79).

Tabela 3. Atividades exercidas pelos migrantes pendulares da cidade de Duque de Caxias e Seropédica

Atividades exercidas pelos migrantes pendulares	Duque de Caxias	Seropédica
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	0,19%	0,75%
Indústrias extrativas	0,82%	0,85%
Indústrias de transformação	10,91%	13,22%
Eletricidade e gás	0,56%	0,42%
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	0,81%	1,82%
Construção	9,44%	12,32%
Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas	12,65%	14,72%
Transporte, armazenagem e correio	8,75%	7,80%
Alojamento e alimentação	2,96%	3,20%
Informação e comunicação	1,97%	1,08%
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	1,33%	0,93%
Imobiliárias	0,36%	0,30%



Profissionais, científicas e técnicas	3,40%	2,51%
Administrativas e serviços complementares	6,73%	4,26%
Administração pública, defesa e seguridade social	6,84%	8,23%
Educação	2,97%	5,81%
Saúde humana e serviços sociais	5,63%	3,36%
Artes, cultura, esporte e recreação	0,76%	1,00%
Atividades de serviços	2,53%	1,43%
Serviços domésticos	14,86%	9,25%
Atividades mal especificadas	5,53%	6,74%
TOTAL	100,00%	100,00%

Fonte: IBGE- Cidades, 2013 (Organizado por Patrícia Matias de Oliveira)

Nas entrevistas, 73% dos trabalhadores de Seropédica e 79% de Duque de Caxias não exerciam uma atividade que exigia qualificação profissional mais específica, exercendo uma diversidade de atividades, principalmente no setor de prestação de serviços, para o autor Ricardo Antunes, isso tem seguido uma tendência

É perceptível também, particularmente nas últimas décadas do século XX, uma significativa expansão dos assalariados médios no setor de serviços, que inicialmente incorporou parcelas significativas de trabalhadores expulsos do mundo produtivo industrial como resultado do amplo processo de reestruturação produtiva (ANTUNES, 2005. p.77).

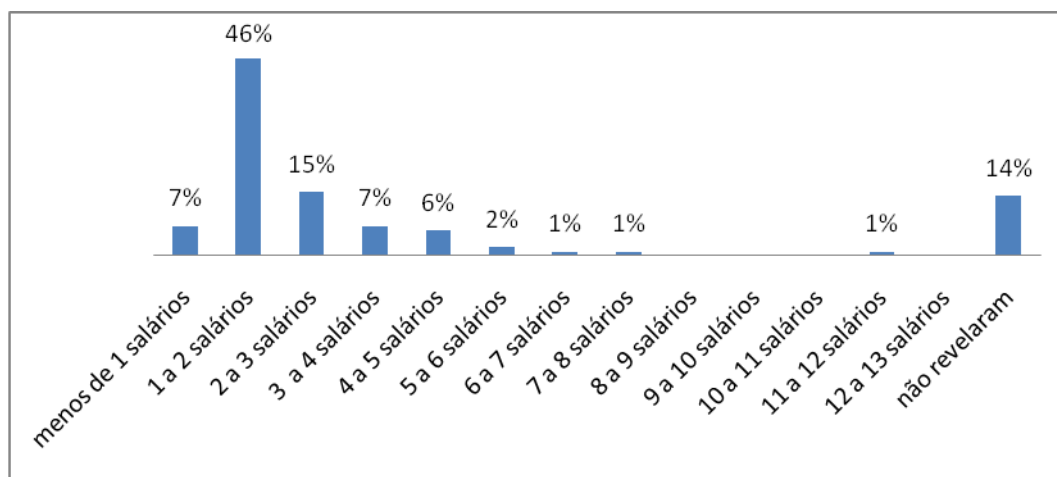
3.1.2 Rendimentos

O rendimento dos trabalhadores demonstrou a precariedade que vem enfrentando o mundo do trabalho e aqueles que realizam o movimento pendular, Duque de Caxias apresentou os menores valores salariais, 7% dos entrevistados recebem menos que um salário mínimo (gráfico 1), são pessoas que enfrentam um deslocamento cansativo, trabalham horas, e não recebem nem o salário base, que por si só, é degradante, esse número poderia ser maior, se todos os entrevistados declarassem a sua renda, pois muita gente preferiu não responder essa questão. A cidade teve a maioria de seus trabalhadores recebendo a faixa salarial de 1 a 2 salários, foram 46% dos entrevistados, esse fator está intimamente ligado a baixa escolaridade apresentada.



Seropédica contou com uma heterogeneidade nas faixas salariais dos trabalhadores (gráfico 2), e também valores mais altos quando comparados ao outro município, mas também apresentou maiores níveis de escolaridade, a cidade como foi visto nos dados do último censo, não apresenta valores diferentes ao município de Duque de Caxias em questão de nível de escolaridade, porém ao avaliar aqueles que realizam o deslocamento pendular, tem sua população mais escolarizada migrando diariamente, isso ocorre porque a própria mobilidade tem exigências, para os trabalhadores de Seropédica esse deslocamento exige que se percorra maiores distâncias, isso demanda, conseqüentemente, mais tempo, e ainda custos com passagens que pesam no bolso, para se ter uma noção, a tarifa “Seropédica-Central” custa R\$ 6,30 reais, é um custo diário de R\$ 12,60 reais, isso sem contar as pessoas que precisam pegar mais de um transporte para chegar ao seu local de trabalho, assim esses trabalhadores migrantes acabam sendo os que ganham maiores salários. Em Duque de Caxias, a proximidade com o Rio de Janeiro, sendo assim, menores tarifas com transporte, possibilita que mais pessoas realizem este deslocamento, mesmo que os salários não sejam tão bons.

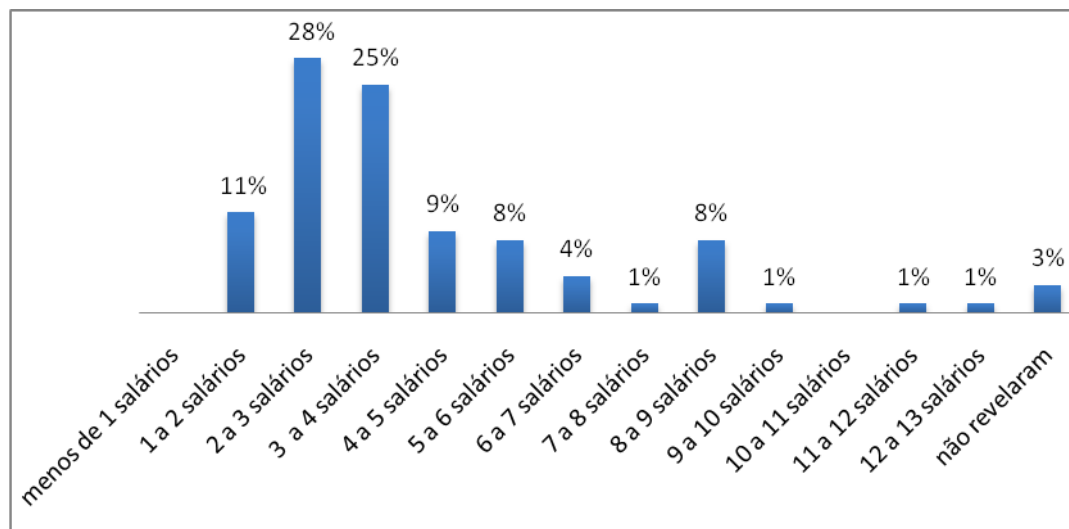
Gráfico 1. Rendimento Individual dos trabalhadores de Duque de Caxias em salários mínimos



Fonte: Pesquisa de campo, 2013



Gráfico 2. Rendimento Individual dos trabalhadores de Seropédica em salários mínimos



Fonte: Pesquisa de campo, 2013

3.1.3 Escolaridade

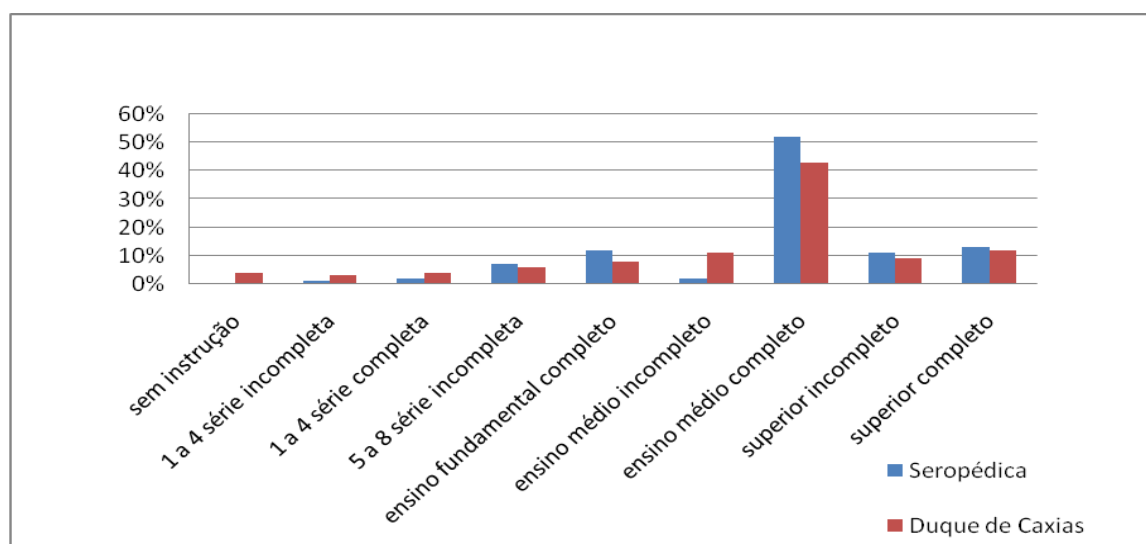
Como o mercado de trabalho é altamente competitivo, qualquer pessoa é facilmente substituível. Há muita competição no preenchimento de vagas, dessa forma a qualificação do trabalhador é muito exigida, na questão sobre escolaridade isso pôde ser notado, hoje poucas pessoas não têm pelo menos o ensino médio, em Seropédica 24% dos entrevistados não concluíram seus estudos, e em Duque de Caxias essa porcentagem sobe para 36%, a exigência do mercado tem sido crescente, concluir o ensino médio já não é requisito básico para a maioria das vagas disponíveis, o ensino superior vem sendo exigido e já não é sinônimo de contratação, e nesse sentido é comum ouvirmos que existe trabalho para quem é qualificado, porém não é bem assim que funciona essa nova dinâmica do trabalho, as pessoas sem qualificação e até os qualificados sofrem com a precarização do trabalho, um trabalho temporário sem nenhuma garantia de continuidade, e que deixa o indivíduo passível ao desemprego a qualquer momento. István Mészáros comenta que

Como resultado dessa tendência, o problema não se restringe à difícil situação dos trabalhadores não-qualificados, mas atinge também um grande número de trabalhadores altamente qualificados, que agora disputam, somando-se ao estoque anterior de desempregados, os escassos – e cada vez mais raros – empregos disponíveis (MÉSZÁRIOS, 2006, p. 30).



No gráfico abaixo (gráfico 3) observa-se a distribuição da escolaridade dos entrevistados de cada cidade, destaque para os que completaram o ensino médio, verificando que em Duque de Caxias se encontram as pessoas com escolaridade mais baixa onde inclusive teve um maior número de pessoas com o ensino médio incompleto, vale lembrar que os entrevistados que cursam o ensino superior mantêm o trabalho e os estudos pois têm a necessidade de gerar uma renda complementar.

Gráfico 3. Escolaridade dos trabalhadores entrevistados em Seropédica e Duque de Caxias



Fonte: Pesquisa de campo, 2013

As cidades acabam por fornecer para o Rio de Janeiro, majoritariamente trabalhadores que realizam serviços de baixa especialização e qualificação, alguns como foi demonstrado no item anterior prestam serviços domésticos, outros participam de setores como o de alimentação, transporte, etc, essas atividades não são muito valorizadas, nem socialmente nem economicamente, mas são as que podem ser feitas por quem não tem qualificação, assim, o trabalhador se mostra satisfeito de estar empregado.

3.1.4 Deslocamento

O conceito de mobilidade pode ser dado ao conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer). O



deslocamento pendular laboral é feito devido a obrigação da venda da força de trabalho, assim se faz necessário a utilização do transporte público. Os trabalhadores de Duque de Caxias fazem esse trajeto todos os dias, e por isso, são afetados diretamente pelas condições dos transportes.

Residir na periferia da cidade do Rio de Janeiro, assim como de qualquer outra grande metrópole brasileira é arcar com a precariedade dos meios de transporte, incluindo-se o tempo de deslocamento, o alto custo, a superlotação e os atrasos periódicos (ARAGÃO, 2009, p. 27).

Como foi visto anteriormente, Duque de Caxias e o Rio de Janeiro, ficam a apenas 15 quilômetros de distância, apesar disto o maior responsável por tanta demora no deslocamento são os congestionamentos, em horas de “pico”, o número de veículos nas estradas é tão grande que gera um verdadeiro caos. Essa reclamação é feita pelos trabalhadores que perdem em média até 6 horas dentro dos ônibus todos os dias (somando seus trajetos de ida e volta), sem contar as condições do veículo, a superlotação faz com que o trajeto seja feito da forma mais desagradável possível, principalmente na volta do trabalho depois de ter acordado mais cedo - uma estratégia para conseguir chegar ao seu local de trabalho na hora certa e ter completado sua jornada de trabalho de em média 8 horas. Ao coletar as informações sobre o tempo gasto no deslocamento na ida e volta ao trabalho, os resultados mais relevantes demonstraram o trajeto “Duque de Caxias - Rio de Janeiro” levando 2 horas para ser completado, importante salientar que muitos trabalhadores da cidade declararam utilizar mais de um ônibus para chegar ao trabalho. Enquanto em Seropédica o tempo é em média de 5 horas

3.2 Relação com o município de trabalho

Qual é o papel da cidade do Rio de Janeiro na vida do migrante pendular? A sua mobilidade é feita apenas para o trabalho, ou o migrante consegue fazer outras atividades? Essas questões procuravam entender os vínculos que são criados no território de destino, pois ao ocupar parte de seu dia trabalhando ou se deslocando, o migrante tem pouco tempo para criar laços com a cidade em que trabalha, esta acaba não tendo nenhum outro significado, além de trabalho, assim o trabalhador não participa da construção desse espaço, apenas vende sua força de trabalho no local e vai embora.



Dos entrevistados 49% em Seropédica e 47% em Duque de Caxias não costumam fazer nada no Rio de Janeiro além de trabalhar, algumas atividades realizadas pelos trabalhadores durante a semana incluem utilidades, como pagar contas ou fazer compras, as pessoas aproveitam os seus horários livres, como por exemplo, o do almoço, fazendo desse próprio uma forma de integração com a cidade, inclusive passeando em lugares públicos.

Aos finais de semana, o Rio de Janeiro recebe também esses trabalhadores para o entretenimento, embora, não seja, a maioria dos entrevistados, apenas 41% dos entrevistados em Duque de Caxias e 47% em Seropédica. Muitas pessoas alegaram não ter vontade de se deslocar nos finais de semana, porque as viagens feitas nos dias de semana são cansativas o suficiente, além de reclamarem do alto gasto financeiro, que por ser uma cidade turística, a ida a passeio ao Rio de Janeiro implica. Os lugares mais frequentados no Rio de Janeiro pelos trabalhadores de Seropédica nos finais de semana foram os shoppings centers, suprimindo uma demanda da cidade, pois essa não tem centro de compras, enquanto os trabalhadores de Duque de Caxias que tem vários desses estabelecimentos têm como maior destino as praias do Rio de Janeiro.

Como já foi dito, a cidade do Rio de Janeiro exerce grande poder atrativo na população, por apresentar uma intensidade de ofertas de mercadorias, lazer, trabalho, etc, assim, muitas pessoas pensam em residir na cidade pelas facilidades oferecidas, os seus investimentos e oportunidades, porém são impedidas principalmente por questões financeiras, ou seja, o alto custo de vida da cidade. Ao serem abordados sobre a possibilidade de fixar residência no Rio de Janeiro, as respostas negativas dos trabalhadores foram maioria, dos entrevistados de Seropédica 65% não tem intenção de morar na cidade, enquanto em Duque de Caxias esse número cai pra 60%, alguns motivos citados estão relacionados a afinidade que possuem com seu município de residência atual, e denotam territorialidade, pois trata-se do local, onde mesmo com tempo reduzido, conseguem desenvolver e produzir espaços, além disso, as condições no Rio de Janeiro de violência, tráfico, e trânsito também foram mencionadas, a agitação e grande movimentação também foi citada pelos trabalhadores que preferem a tranquilidade de suas cidades de origem.



3.3 Relação com o município de residência

Essa dimensão dúplice e mesmo contraditória presente no mundo do trabalho cria, mas também subordina, humaniza e degrada, libera e escraviza, emancipa e aliena, manteve o trabalho humano como questão nodal em nossa vida. E, neste conturbado limiar do século XXI, um desafio crucial é dar sentido ao trabalho, tornando também a vida fora dele dotado de sentido (ANTUNES, 2005, p.12).

Por passar praticamente seus dias fora do município onde reside, entre a sua jornada de trabalho e o tempo de deslocamento que leva, o trabalhador pendular tem dificuldades em estabelecer vínculos com seu município, não há tempo para o lazer, nem para freqüentar outro local de sociabilidade durante a semana, isso fica para os dias de folga, os fins de semana, mas muitas pessoas alegaram ficar em casa por causa do cansaço e também da falta de dinheiro para ser gasto com essas atividades.

Durante os finais de semana, os trabalhadores de Duque de Caxias costumam sair mais de casa, dando preferência aos locais na própria cidade, estes vão mais a shoppings centers, seguidos de bares, em Seropédica os bares ficaram em primeiro lugar na preferência dos entrevistados, seguidos de restaurantes e pizzarias onde os trabalhadores procuram reunir a família, por haver menos opções de entretenimento na cidade, os entrevistados também citaram as igrejas e praças como locais que são freqüentados aos finais de semana.

Essa questão abordava a relação de afinidade com o município de residência, nas duas cidades os trabalhadores mostraram-se com grande vínculo, a afeição foi além do âmbito municipal, pois várias pessoas incluíam a Baixada Fluminense “*Gosto de morar aqui na baixada*”, esse tipo de resposta foi obtido principalmente em Duque de Caxias, pode se notar que a identidade como “moradores da baixada” se apresentou muito mais fortalecida que em Seropédica.

Essas informações referentes as relações mantidas pelos trabalhadores são de suma importância para se compreender questões de identidade e territorialidade. Os deslocamentos espaciais da população, seja de curta ou longa distância são responsáveis por fazer e refazer territórios. Os trabalhadores pendulares atuam todos os dias no território de origem e no de destino, construindo relações de todos os tipos. O território não fica imune a essas transformações, pois este



É entendido como lugar de relações sociais, de conexões e redes; de vida, para além da produção econômica, como natureza, apropriação, mudanças, mobilidade, identidade e patrimônio cultural; como produto socioespacial e condição para habitar, viver e produzir (SAQUET, 2007, p. 118).

O migrante pendular, por migrar apenas por causa do trabalho, tem dificuldades em conseguir realizar outra atividade na cidade de destino e na de origem tem pouco tempo para fazê-lo. Por passar a maior parte do seu tempo em outra cidade ou se deslocando para ela, pressupõem que os laços mantidos sejam enfraquecidos. Porém ele está se movimentando diariamente, não como uma máquina, mas como um ser que age sob o espaço vivido, assim é impossível não expressar essas relações. Um exemplo, é que no próprio meio de transporte que utiliza, ele consegue interagir socialmente, não é um simples ir e vir de todos os dias, mas uma forma que encontrou para expressar sua identidade. E ele não só utiliza a cidade onde mora como dormitório, mas como um espaço onde tem familiaridade, onde cultiva uma identificação, onde está fixada sua base, o “*seu verdadeiro lugar*”.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os trabalhadores quando enfrentam a dura realidade do mercado de trabalho não tem outra opção a não ser se submeter à essas regras impostas, por isso, o deslocamento pendular pode ser entendido como uma faceta da precarização do trabalho, pois se trata de uma exigência colocada pelo mercado. Com isso, os migrantes pendulares sofrem com condições de trabalho precárias e, além disso, necessitam enfrentar o deslocamento diário que é muito desgastante, sem nem ao menos terem uma compensação financeira. Os resultados das pesquisas demonstraram um baixo rendimento dos trabalhadores, esse estando atrelado a sua baixa escolaridade, assim em Seropédica onde a escolaridade apresentada foi superior, o rendimento comparado a Duque de Caxias, se mostrou mais alto, mas isso também demonstra que em Seropédica o perfil do migrante pendular é diferente.

Sem contar que as atividades realizadas pelos migrantes pendulares são atividades principalmente no setor de serviços, havendo um grande número de domésticas, acompanhantes, babás, pintores, pedreiros, etc. atividades que são pouco valorizadas na sociedade atual.



Apesar disso, os trabalhadores se mostram satisfeitos em estarem empregados, mesmo apresentando os menores rendimentos individuais e familiares os entrevistados de Duque de Caxias são os que mais se sentem satisfeitos com o trabalho exercido foram 79% dos entrevistados, esse grau de satisfação é originado de seu contentamento em estar empregado apesar de sua baixa escolaridade, estes trabalhadores se sentem ainda, privilegiados, ao estarem recebendo uma quantia pela venda de sua força de trabalho, mesmo que essa seja insuficiente para a manutenção da família, como visto anteriormente, esse município apresentou trabalhadores recebendo pelos seus serviços menos de um salário mínimo, e em um dos casos este representava todo o rendimento familiar. Em Seropédica o número de trabalhadores satisfeitos foram 67%, o que mostra que estar empregado mesmo que seja em péssimas condições, falta de leis trabalhistas, baixos salários, jornada excessiva ou que este seja temporário, significa apesar de tudo, receber algum dinheiro para sua sobrevivência.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. A – Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução, **Revista Rio de Janeiro**, n. 10, maio-ago. 2003.

ANTUNES, R. – **O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2005.

ARAGÃO, L. X. – (Des)caminhos da migração pendular na metrópole do Rio de Janeiro- uma perspectiva a partir dos eixos de transportes, **Revista Travessia**, Publicação do CEM – Ano XXII, nº 64, Maio – Agosto/2009.

BARRETO, A.S. – **Cartografia política: as faces e fases da política na Baixada Fluminense**, 2006, Tese (Doutorado)– Rio de Janeiro: UFRJ/ MN.

CORRÊA, R.L. Interações espaciais, In: CASTRO, I.E. de; GOMES, P.C.da C.; CORRÊA, R.L.(orgs). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil.1997.

GAUDEMAR, J. P. – **Mobilidade do Trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editora Stauipa, 1977.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2010**. Disponível em: www.ibge.gov.br. Data do Acesso: 28/02/2013.



KURZ, R. – Barbárie, Migração e Guerras de ordenamento mundial. In: **Serviço Pastoral dos Migrantes**. (Org.) Travessias na desordem global — Fórum Social das Migrações. São Paulo: Paulinas, 2005.

LAGO, L.C. Os sentidos do trabalho precário na periferia de uma grande metrópole. **XVII Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, ABEP, realizado em Caxambú- MG – Brasil, de 20 a 24 de setembro de 2010.

MELCHIOR, L. Migrações pendulares e reestruturação metropolitana do Rio de Janeiro. **XVII Encontro Nacional de Geógrafo**, ENG, realizado em Belo Horizonte – MG, 2012.

MÉSZÁROS, I. Desemprego e Precarização: um grande desafio para a esquerda In: ANTUNES, R. (Org.). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006. Cap. 2, p. 27-44.

SANTOS, G. Análise do deslocamento pendular para o trabalho do município de Colombo para Curitiba (PR) **Revista Travessia**, Publicação do CEM – Ano XXII, nº 64, Maio – Agosto/2009.

SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SOUZA, M. L. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, E. S. **Redes e Cidades**. São Paulo: Editora Unesp, 2008.