

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE
JANEIRO**

**INSTITUTO DE AGRONOMIA
DEPARTAMENTO DE GEOCIÊNCIAS**

CURSO DE BACHARELADO EM GEOGRAFIA

Gabriel Luiz Mello de Vasconcellos Noronha e Menezes

**Migração Laboral e Transportes na Baixada Fluminense:
Estudo dos municípios de Seropédica e Duque de Caxias, RJ.**

Seropédica, Julho, 2014

RESUMO:

O presente trabalho se dedica a estudar a dependência dos municípios da Baixada Fluminense – em especial Duque de Caxias e Seropédica – perante o Rio de Janeiro, entendendo as migrações laborais (migrações para o trabalho) e, em especial, os transportes como potenciais reforços da desigualdade urbana. Assim, o trabalho procura analisar a formação urbana dos países subdesenvolvidos, assim como da Região Metropolitana do Rio de Janeiro para compreender como o tecido urbano se fragmenta. Posteriormente, analisa como as migrações laborais podem ser definidoras dessa desigualdade urbana, compreendendo os transportes como intermédio para a realização deste processo, mas também definidores de processos espaciais. Através da análise dos transportes nos municípios estudados, verifica-se como o tempo demorado nas migrações, a condição dos transportes e também as políticas públicas voltadas para o sistema público de transporte dificultam o movimento de ir e vir na Baixada Fluminense, muitas vezes impossibilitando a condição de acesso à cidade.

AGRADECIMENTOS:

Quando a condição de conclusão de curso é tão grande que nos permitimos dizer formandos, não estamos somente nos referindo a uma grade curricular; a conclusão de um curso é também a demonstração maior de que aprendemos a lidar com os compromissos que a vida nos impõe. Ansiedades, medos, novas descobertas, relacionamentos cultivados e a compreensão do que é o conceito de espaço: muito mais que profissionais, também saímos formados como pessoas. Desde os professores aos familiares e amigos, é impossível haver essa formação sem a ajuda de terceiros. Esse capítulo é destinado a aqueles que fizeram a diferença neste momento da vida.

Primeiramente, oferto este trabalho à Deus; aos meus pais, Irene e Cesar, que embora fisicamente ausentes, continuam sendo o Norte, o Sul, o Leste e o Oeste da minha vida; à minha madrinha, Denize Prestes, que mostrou a luz quando tudo parecia escuridão; e aos meus familiares (Talita, Paulo, Washington, Benita, Walter, João) que, de uma maneira ou outra, me fizeram seguir adiante além de qualquer empecilho. Agradeço também aos companheiros da segunda turma de Geografia, por compartilhar os momentos de aprendizados, alegrias e desesperos, e aos amigos que me permitiram extrair o melhor que existe de uma amizade (Antônio Fernando, Sandy Lima, Diego Mascarenhas, Débora Martins, Felipe Guimarães, Breno Ribeiro, Tatiana Barros, Gian Cornachini, Bruno Pimentel, Maria Carolina e Gabriel Martins). Agradeço à Prof.^a Dr.^a Lirian Melchior que me mostrou carinhosamente os passos desta pesquisa e os horizontes da vida acadêmica. Por fim, agradeço aos professores do curso de Geografia da Rural, que com exemplos de profissionalismo e de vida, engrandecem e constroem a Geografia mais *longínqua* do Brasil.

Assim, estando certo de que aqueles aqui citados me ajudaram a avançar nos limites da longa caminhada a qual denominamos de vida, deixo minha condição de somente pensar as várias geografias para também realizá-las nos rumos profissionais.

A todos, o meu enorme carinho.

SUMÁRIO

1. Introdução	7
2. Objetivos	9
2.1 – Objetivos Específicos	10
3. Metodologia	10
4. Discutindo sobre o tema.	12
4.1. Formação do espaço urbano dos países subdesenvolvidos.	12
4.2. Os transportes na análise da ciência geográfica.	15
4.3. Migração Laboral e Transportes	18
4.4. O contexto histórico da formação desigual do Rio de Janeiro	25
4.4.1 – Breve histórico sobre a formação da região metropolitana.	25
4.4.2 – Baixada Fluminense e a periferia da cidade do Rio de Janeiro.	28
5. Resultados	32
5.1 – Descrição dos municípios de Seropédica e Duque de Caxias	32
5.1.1 – Descrição do município de Seropédica.	32
5.1.2 – Perfil dos entrevistados.	36
5.1.3 – Relações de trabalho.	38
5.1.4 – Mobilidade em Seropédica.	45
5.2. Município de Duque de Caxias	51
5.2.1 – Descrição do município	51
5.2.2 – Perfil dos entrevistados.	52
5.2.3 – Relações de trabalho.	54
5.2.4 – Mobilidade em Duque de Caxias	59
6. Análise do planejamento urbano acerca dos transportes nos municípios de Duque de Caxias e Seropédica.	66
7. Considerações Finais	70
8. Bibliografia	73
9. Anexo	74

LISTA DE QUADROS, TABELAS, FOTOS E MAPAS

Quadro 1. Referências sobre mobilidade urbana e manifestações.	8
Foto 1. Foto do terminal Menezes Cortes	34
Foto 2. Foto do terminal Américo Fontenelle.	35
Foto 3. Foto do interior do ônibus 441-B. (Seropédica)	36
Foto 4. Ponto de ônibus no terminal Américo Fontenelle.	63
Mapa 1. Localização da Baixada Fluminense.	29
Mapa 2. Localização de Seropédica.	33
Mapa 3. Destino dos trabalhadores de Seropédica.	44
Mapa 4. Localização de Duque de Caxias.	51
Mapa 5. Destino dos trabalhadores de Duque de Caxias.	59
Tabela 1. Índice de preços dos transportes em Seropédica.	34
Tabela 2. Valor gasto no município.	50
Tabela 3. Comparação de valores dos transportes em D. de Caxias.	51

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Relação dos gêneros entrevistados em Seropédica.	37
Gráfico 2. Escolaridade dos entrevistados em Seropédica.	37
Gráfico 3. Qualificação em Seropédica.	40
Gráfico 4. Renda individual em Seropédica.	40
Gráfico 5. Rendimento familiar em Seropédica.	41
Gráfico 6. Horas trabalhadas em Seropédica.	42
Gráfico 7. Dias trabalhados em Seropédica.	43
Gráfico 8. Anos trabalhados em um local. (Seropédica).	43
Gráfico 9. Deslocamento em Seropédica.	46
Gráfico 10. Qualidade dos transportes em Seropédica.	47
Gráfico 11. Intervalo entre os ônibus em Seropédica.	48
Gráfico 12. Horário dos ônibus em Seropédica.	49
Gráfico 13. Relação dos gêneros entrevistados em Seropédica.	53
Gráfico 14. Escolaridade dos trabalhadores de Duque de Caxias.	53
Gráfico 15. Qualificação Profissional em Duque de Caxias.	55
Gráfico 16. Renda Individual em Duque de Caxias.	55
Gráfico 17. Renda familiar em Duque de Caxias.	56
Gráfico 18. Horas trabalhadas em Duque de Caxias.	57
Gráfico 19. Dias trabalhados em Duque de Caxias.	57
Gráfico 20. Anos trabalhados em um local. (Duque de Caxias)	58
Gráfico 21. Diferentes tipos de transportes em Duque de Caxias.	60
Gráfico 22. Tempo de deslocamento em Duque de Caxias.	61
Gráfico 23. Horário em que aguardam os transportes.	62
Gráfico 24. Tempo demorado na plataforma de embarque. (D. de Caxias).	63
Gráfico 25. Qualidade dos transportes em Duque de Caxias.	65

1. INTRODUÇÃO

A procura pessoal por um objeto de pesquisa como os transportes, dentro da ciência geográfica, não é aleatória. A condição de ser migrante - originada com o ingresso à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - sempre foi um aditivo para as inquietações sobre como o processo de desigualdade urbana funciona, sobretudo em como os transportes favoreciam essa problemática urbana. Horas passadas dentro de um ônibus para trabalhar, ir a serviços únicos localizados no Rio de Janeiro ou mesmo para estudar e participar de congressos foram ótimos indicadores para entender que os transportes eram um condicionante espacial: provocavam diferenças na condição espaço-temporal naqueles que trabalhavam e estudavam fora, assim como modificavam também os espaços longínquos do centro urbano.

Nas principais cidades brasileiras, o crescimento das metrópoles e suas periferias têm ocasionado inúmeros problemas para a vivência do acesso à cidade, pois o desigual acesso aos locais de trabalho, aos locais de lazer e aos locais de vivência também produzem diferentes rendas, oportunidades e condições mínimas de conforto e segurança. Assim é o caso da Baixada Fluminense, no Estado do Rio de Janeiro, cujo título se refere a 13 municípios que estão na periferia do núcleo metropolitano, a cidade do Rio de Janeiro: *Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João do Meriti e Seropédica*. Tais municípios estão interligados diretamente pela condição espacial e econômica do Rio de Janeiro, sendo possível observar através das migrações laborais – sendo o processo de migração pendular voltado para o trabalho - a dependência destes municípios para com o núcleo da RMRJ (Região Metropolitana do Rio de Janeiro).

A dependência em relação ao espaço central não configura uma simples viagem para quem se condiciona a procurar trabalho em outro município: além de demonstrar a incapacidade que os municípios da RMRJ possuem em oferecer emprego à uma parcela de sua população, os transportes, cujas viagens chegam a demorar quase 4 horas entre um município da Baixada Fluminense e o centro do Rio de Janeiro, demonstram a incapacidade que a infraestrutura que liga esta região possui, com sérios problemas nos setores ferroviários, metrôviários e rodoviários.

Segundo dados do IPEA de 2013, a RMRJ é a 2ª região urbana em termos de dificuldades para se locomover no Brasil: são usados 42,6 minutos do dia durante um deslocamento, enquanto a Região Metropolitana de São Paulo ficou em primeiro, com 42,8 minutos. Não somente comparado ao restante do Brasil, o Rio de Janeiro encontra uma posição difícil no ranking de deslocamento também mundialmente: é uma das piores cidades em escala mundial, inclusive estando acima da média das outras regiões metropolitanas brasileiras. Ainda, de acordo com uma pesquisa realizada em 2013 pelo IPEA, o Rio de Janeiro ainda possui o mesmo nível crítico de mobilidade internacional, ficando abaixo somente de Xangai (com média de 51 minutos), e acima de cidades como Londres (37 minutos) e Estocolmo (35 minutos), sendo considerado o terceiro pior trânsito do mundo também pelo O Globo e o pior estado em termos de mobilidade do Brasil pelo Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia.

Manifestações em estações ferroviárias, nas ruas – como aconteceram no ano de 2013 – e nas redes sociais são sinais de que o tecido urbano da RMRJ não está preparado para essa divisão espacial que a cidade possui: dividida entre centro e periferia, desigual em seu acesso e desigual em sua localização. Em uma análise realizada com os dados do jornal O Globo, de Abril de 2013 à Junho de 2014, observamos um aumento da importância que a mobilidade vem ganhando junto à mídia, sobretudo a *mobilidade urbana* correlacionada com as manifestações; este conceito ganhou uma notoriedade muito grande recentemente, principalmente após as manifestações que tiveram início no ano de 2013. Reivindicando tarifas mais baixas nos transportes e melhores condições destes, estes manifestos se expandiram e ganharam diferentes contornos ao longo do tempo, mas sem deixar a temática da mobilidade de lado. A tabela 1 mostra quantas vezes as temáticas Mobilidade Urbana e Manifestações apareceram – sendo ambas relacionadas –, tendo sido escolhido o jornal O Globo pela sua notoriedade na mídia impressa.

Mobilidade	Manifestações
28 matérias	11 matérias

QUADRO 1. QUANTIDADE DE VEZES QUE A TEMÁTICA "MOBILIDADE URBANA" APARECEU DESDE ABRIL DE 2013 À JUNHO DE 2014. EXTRAÍDO DO JORNAL O GLOBO.

Portanto, tais razões motivaram a seguinte pesquisa sobre como os transportes se configuram para estes espaços, criando ou impossibilitando novas condições de desenvolvimento social, e como a acessibilidade e a mobilidade destes espaços condicionam o funcionamento da cidade em geral.

Assim, as inquietações causadas pela vivência com essas questões sobre a condição urbana desigual do Rio de Janeiro, como também os recentes fatos que indicam cada vez mais a grande magnitude que os transportes assumem perante a incapacidade de se consumir integralmente a cidade, foram os grandes motivadores dos estudos desta pesquisa.

2. OBJETIVOS DO ESTUDO

Com este trabalho, objetiva-se entender o porquê de as migrações laborais acontecerem, evidenciando o processo de dependência que os municípios da Baixada Fluminense possuem em relação ao centro do Rio de Janeiro, e qual é a importância dos transportes nesse processo de deslocamento dos trabalhadores entre seus municípios de origem – local onde residem – e seu município de trabalho, compreendendo os condicionantes que os transportes causam à mobilidade urbana e ao acesso à cidade, diferenciando os espaços urbanos.

Esta pesquisa integra-se ao projeto maior intitulado “Migrações e identidades. Análise espacial dos movimentos pendulares na Baixada Fluminense” financiado pela FAPERJ, que faz parte do Grupo de Pesquisa “Espaço, teoria social e cidade”, cadastrado pelo CNPq, certificado pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro/Departamento de Geociências e criado em Outubro de 2009, o qual procura desenvolver análises e questionamentos sobre mobilidade populacional e reestruturação urbana, se utilizando de levantamentos empíricos e referências bibliográficas para entender como se configuram a mobilidade pendular.

2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

A pesquisa possui como objetivos específicos:

- A compreensão da dinâmica populacional dos moradores da Baixada Fluminense no sentido do trabalho.
- Entender a relação de dependência econômica e espacial dos municípios da Baixada Fluminense em relação ao município do Rio de Janeiro.
- Compreender os transportes nesse processo enquanto agentes articuladores do espaço.
- Analisar empiricamente o processo de migração, além de compreender o planejamento urbano dos municípios estudados e como estes dialogam com a questão dos transportes visando à melhoria destes.

3. METODOLOGIA

No que tange à metodologia, houve um levantamento bibliográfico e estatístico sobre temas relacionados ao estudo das diferenças socioespaciais e como se configuram as migrações e os transportes nesse processo.

No primeiro momento, iniciou-se a discussão questionando o porquê de o migrante necessitar de sair diariamente de sua casa para trabalhar em outro município, como também os reflexos desse deslocamento na condição de vida deste migrante, observando as infraestruturas de transporte.

No segundo momento, buscou-se mais profundamente a relação entre a mobilidade e os municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) – utilizando teorias como a do espaço dividido (SANTOS, 2008) e da acessibilidade (VASCONCELLOS, 2011) – para compreender como se configura a problemática do transporte urbano no Rio de Janeiro.

Houve ainda, a escolha de municípios que fossem importantes referências na formação da Baixada Fluminense e que fossem de fácil acessibilidade para o grupo pesquisador. Como a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro se localiza em Seropédica, escolheu-se este município inicialmente para que favorecesse o grupo de pesquisa, facilitando a realização de trabalhos de campo e aplicação questionários, permitindo análises que possibilitassem escolher outros municípios da Baixada. Já o município de Duque de Caxias foi escolhido pela sua diferença geográfica, assim como

pela diferença sócio-econômica, compreendendo que isso geraria diferentes processos de migração e seus reflexos espaciais.

Posteriormente, houve um levantamento através de análises visuais, entendendo como funcionava a rotina dos trabalhadores, os horários em que pegavam ônibus, em quais pontos se aglutinavam e como ocorria a mobilidade destes, com um olhar crítico sobre o percurso dentro do ônibus. Tendo em vista tais apontamentos, houve a construção de um questionário¹ com algumas perguntas que orientariam quantitativamente, sobre as percepções durante as idas a campo e as leituras realizadas.

Com uma grande quantidade de perguntas, o questionário aborda as relações do trabalhador com o município de residência, suas relações com o trabalho, a relação com o transporte nessa migração e o próprio perfil do morador da Baixada. (Neste trabalho, somente serão abordados os principais tópicos que se relacionam com a questão do transporte na migração laboral).

Foram realizadas 100 entrevistas no município de Seropédica em diferentes dias e lugares – dentro dos ônibus, nos pontos, nos dias de semana e até mesmo nos finais de semana, para fazer uma análise bem abrangente deste contingente.

Tendo concluído o município de Seropédica, avançou-se para o município de Duque de Caxias para analisar as diferenças existentes na própria Baixada Fluminense, de sua construção e de que maneira os transportes irão interferir na relação do morador com a Baixada Fluminense, levando em consideração as diferenças entre os transportes de cada cidade, e como estes ajudaram a formar a mobilidade destas. Também foram realizadas 100 entrevistas no município de Duque de Caxias em dias da semana, realizadas em diferentes terminais de ônibus e na estação ferroviária.

Assim, foram analisadas as respostas dos trabalhadores dos municípios de Duque de Caxias e Seropédica, que puderam revelar informações esclarecedoras sobre como se configuram os municípios da Baixada, e como estes se desenvolvem a partir dos transportes existentes e suas ligações com o município do Rio de Janeiro.

Para que se possa entender como estes problemas estão intrinsecamente relacionados à estrutura política da cidade, analisou-se também a formação das cidades como são conhecidas atualmente, os planos diretores e seus respectivos planejamentos, a fim de entendermos como estes problemas se originam e se relacionam. O Ministério das Cidades, junto à Secretaria de Mobilidade (SeMob) também foi alvo de

¹ O questionário estará anexado ao final do trabalho para possíveis referências.

investigações nesta pesquisa, em virtude de suas propostas sobre mobilidade urbana, cujo caminho também pretendemos percorrer entendendo como tal questão se insere em nossa escala de estudos.

4. DISCUTINDO SOBRE O TEMA.

4.1 FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DOS PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS.

A necessidade do deslocamento diário para os grandes núcleos urbanos não é uma necessidade exclusiva do Rio de Janeiro, mas de todas as grandes cidades que estão inclusas no processo de industrialização, principalmente aquelas que se localizam nos países ditos subdesenvolvidos – países de industrialização tardia. Se existe um movimento de deslocamento diário dos trabalhadores nas cidades em geral – inclusive em cidades de países desenvolvidos, como em Washington(EUA), cuja migração nas cidades periféricas é possível ser vista e seus migrantes são chamados de *commuters* – isto significa que é um processo comum ao processo de urbanização, mas com maior relevância nos países subdesenvolvidos.

Esse efeito acontece em diversos países, como é demonstrado por Santos (2008, p.281), e evidencia uma tendência à concentração dos serviços em geral na cidade, gerando um núcleo urbano e uma periferia – ainda que a relação urbana não se dê especificamente em um modelo dualista, mas se encaixe na divisão territorial do trabalho - cujo funcionamento é dependente desses serviços. Assim, o presente estudo não poderia se omitir sobre uma análise de como as cidades vêm se formando desde a industrialização, cuja organização é resultante de uma transformação social em termos culturais, econômicos e ambientais.

É a indústria que, primeiramente, promove a concentração dos serviços e fomenta o atual tipo de cidade que encontramos, com seus problemas urbanos e ambientais. Sposito (2012), em seu livro “Capitalismo e Urbanização”, explicita como a cidade ganha outro significado através da revolução industrial:

“A crescente especialização funcional que a industrialização provocou, e a ampliação dos mercados que a sua produção em série exigiu, ao fortalecer a articulação entre os lugares, e principalmente entre as

idades, reforçou a divisão social do trabalho, que se manifestou a nível espacial – a divisão territorial do trabalho. Ou seja, os lugares também se especializaram funcionalmente, à medida que transformações estruturais foram se dando a nível de sociedade; o espaço foi sendo produzido socialmente para atender esta nova realidade – a de uma economia com forte base no desenvolvimento industrial” (SPOSITO, 2012, p. 53).

Tal diferenciação espacial, de acordo com a necessidade de especialização do uso espacial, também resultou em diferentes espaços.

“Os componentes do espaço são os mesmos em todo o mundo e formam um continuum no tempo, mas variam quantitativa e qualitativamente segundo o lugar, do mesmo modo que variam as combinações entre eles e seu processo de fusão. Daí vêm as diferenças entre espaços.” (SANTOS, 2008, p. 20)

Santos (2008) explica que a construção dos espaços pelo tempo ocorre em consequência da modernização industrial: tais tempos não se deram sincronicamente em todos os territórios em que tal processo se efetivou, mas houve uma diferenciação entre os países que suportaram a evolução das revoluções industriais – com sua própria produção industrial e o gradual desenvolvimento de uma mudança dos setores da economia – e os países que receberam tardiamente a indústria, sofrendo uma mudança brusca a partir do processo que a indústria trouxe para as dinâmicas urbanas desses países. Assim, entende-se como os espaços – e cidades – são diferenciados, resultando em termos como países desenvolvidos e subdesenvolvidos, e suas lógicas espaciais também diferenciadas com usuais desigualdades.

Em países como o Brasil e outros países de desenvolvimento tardio, as condições de subdesenvolvimentos possuem aspectos semelhantes:

- a condição de industrialização tardia, considerando a condição de concentração e difusão espacial da indústria em seu cerne;
- o efeito demonstração, considerado por Santos (2008a) como a inclinação que os pobres – fomentada pelo advento da mídia televisiva – tiveram para consumir da mesma maneira que os ricos, e assim se aproximarem das cidades, locais de novas atividades, e;
- por fim, a transição direta da economia do setor primário para o setor terciário como economia primária, com uma posterior introdução da indústria nos arredores urbanos.

Esse processo, junto à capitalização do espaço urbano, promoveu imensas desigualdades nas cidades, sobretudo aquelas pertencentes aos países subdesenvolvidos. A capitalização do espaço urbano, ou seja, a construção do valor de uso e o valor de

troca dentro das estruturas urbanas (VILLAÇA, 2001) é exatamente a forma que se inicia a divisão entre os espaços centrais e espaços periféricos. Para o autor, o espaço tem um valor próprio, definido pelo trabalho social e valorizado pela localização e pela capacidade de aglomeração:

“Há consenso atualmente de que o espaço urbano é produzido (...)pelo trabalho social despendido na produção de algo socialmente útil. Logo, esse trabalho produz um valor. Uma pergunta fundamental que poucos se fazem: qual é o produto desse trabalho? Há aí dois valores a considerar: O primeiro é o dos produtos em si – os edifícios, as ruas, as praças, as infraestruturas. O outro é o valor produzido pela aglomeração. Esse valor é dado pela localização dos edifícios, ruas e praças, pois é essa localização que os insere na aglomeração. A localização se apresenta assim como um valor de uso da terra – dos lotes, das ruas, das praças, das praias – valor que, no mercado, se traduz em preço da terra. **Tal como qualquer valor, o da localização também é dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la, ou seja, para produzir a cidade inteira da qual a localização é parte(...).**

(VILLAÇA, 2001, p. 72) (Grifos Nossos).

Assim a desigualdade urbana se concretiza, pois os espaços beneficiários do circuito superior (SANTOS, 2008) - incluindo aí os agentes urbanos e seus moradores – constroem um espaço dificilmente acessível para aqueles beneficiários do circuito inferior, cuja capacidade de consumo – inclusive de consumo do espaço – é pequena e insuficiente para se localizar próxima aos serviços urbanos. Portanto, o espaço se divide, não em uma concepção dualista e simplista, mas numa condição bipolarizada de diversos espaços formados por aqueles cuja localização lhes permite estar dentro da aglomeração social, produtiva, educacional, e aqueles cuja localização é distante em virtude da baixa valorização e baixo investimento, tendo em vista que há pouco trabalho social embutido nestes.

Para Corrêa (2005, p.145), o espaço urbano é “fragmentado e articulado, reflexo e condição social, e campo simbólico e lutas”. Tal definição aponta o quão complexo é a estrutura urbana, formada por diversos agentes que mantêm o espaço em uma condição de variação o tempo inteiro, fragmentando e articulando suas espacialidades. Ainda, Corrêa (2005) especifica os processos de fragmentação e articulação.

“Essa fragmentação é decorrente da ação dos diversos agentes modeladores que produzem e consomem o espaço urbano: **proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais,**

proprietários fundiários, promotores imobiliários, Estado e grupos sociais excluídos. (...) A articulação manifesta-se empiricamente através de fluxos e veículos. Estão associados às operações de carga e descarga de mercadorias diversas, aos deslocamentos cotidianos entre áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, **aos deslocamentos** (...) a articulação manifesta-se também de modo menos visível. No capitalismo manifestam-se através de relações espaciais envolvendo a circulação de decisões e investimento de capital, mais-valia, salários, juros (...) envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia em sua dimensão espacial”

(CORRÊA, 2005, p.146-147) (Grifos Nossos).

Portanto, o espaço urbano é formado pela fragmentação, cuja participação dos agentes modeladores é decisiva, e também pela articulação, formado principalmente pelo movimento dos fluxos de capital e fluxos de trabalho, envolvendo a necessidade da mobilidade – laboral, pendular, residencial – no sentido de integrar os diferentes espaços. Ambos, em conjunto, dão origem os espaços de produção e os espaços de consumo, formando a divisão espacial do trabalho na cidade. (SMITH, 1988, p.89).

Por fim, entende-se o espaço urbano como uma origem dos processos espaciais de origens políticas e econômicas. Desiguais pela necessidade de mais-valia da localização urbana e divididos pelo formato em que a economia se configura. Formado pelos circuitos (superiores) de produção dinâmica, formal e de capital intensivo – produzida por aqueles cujos níveis de capacitação são mais altos – e por aqueles circuitos (inferiores) cuja produção é de capital flexível, com capacitação informal e condição produtiva dependente do circuito superior, gerando por conseguinte a divisão do trabalho e a divisão do acesso à cidade.

O atual processo de urbanização, caracterizado pela ocupação das periferias urbanas, aumenta consideravelmente a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais frequentemente não suprem a demanda adequadamente. Entender os transportes na construção do tecido urbano é entender, portanto, como a condição estrutural e política voltada aos transportes públicos podem modificar e articular os espaços, possibilitando aos espaços segregados terem o que Henri Lefebvre (2001) conceitua como “o direito à cidade”.

4.2 OS TRANSPORTES NA ANÁLISE DA CIÊNCIA GEOGRÁFICA.

O espaço geográfico assume diversas funções, complexidades e condicionantes em sua organização. Assim, o esforço de se dividir a Geografia em subáreas, sendo imperativo o esforço de entender as diversas nuances que o espaço é sujeito e também é objeto. Entre essas subdivisões, encontramos desde Ratzel, em sua obra *Antropogeografia*, estudos sobre a localização relativa no espaço geográfico: estradas, possibilidades que as modernas formas de ir e vir possibilitavam, além das relações entre grupos humanos e outros temas cuja localização favorecia ou prejudicava.

Em uma concepção atual, a condição de localização relativa está totalmente ligada aos transportes. Desde o surgimento dos transportes terrestres, com o advento da ferrovia na segunda revolução industrial, e a padronização do transporte rodoviário com os ônibus e carros, em momento posterior, o transporte sempre esteve interligado com as diferenças produzidas no espaço. Criando cidades com aglomerações que utilizavam o intercâmbio de mercadorias para se beneficiarem economicamente ou até criando espaços segregados pelo alto *valor de troca* que se é produzido pela grande disponibilidade de oferta em um espaço intraurbano, os transportes sempre foram articuladores e fragmentadores do espaço. Villaça (2001), por exemplo, consegue precisar melhor sobre as diferenças que as vias produzem no processo de urbanização:

“O primeiro efeito que uma via regional ou terminal de transporte urbano provoca nos terrenos adjacentes é a melhoria de sua acessibilidade, e daí, sua valorização. (...) em virtude do aumento da acessibilidade, em última instância, ao centro da cidade, aqueles terrenos adjacentes trarão economia de transporte a seus eventuais ocupantes; seus valores se alterarão e seus proprietários embolsarão essa valorização. (...) A terra urbana só interessa enquanto “terra-localização” (VILLAÇA, 1985, p.5), ou seja, enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda cidade. A *acessibilidade* é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha sem maior ou menor grau. (...) A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente despendido em sua produção”. VILLAÇA (2001, p.74, 80).

Milton Santos também produz comentários sobre a importância da localização e da acessibilidade no espaço:

“Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de

sua própria condição. Pessoas com a mesma virtualidade, a mesma formação, até o mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está” (SANTOS, 2008, p.81).

No entanto, se considerarmos o objeto da Geografia enquanto o estudo da organização sócioespacial, implícito na questão a divisão da organização no meio ambiente em suas multiplicidades, os transportes não são um objeto espacial. Somente compreender os transportes não tornaria o estudo um conceito geográfico. Somente a forma com que se distribui e suas consequências na forma com que o espaço é construído torna o transporte um condicionante espacial. Assim, entender a circulação de classes e mercadorias, gerando processos espaciais e também sociais, é a condição *sine qua non* de análise geográfica sobre este condicionante.

Tais estudos, com influências de Max Sorre, Vidal de La Blache e Jean Brunhes (SILVEIRA, 2011, p.26, 31.) tiveram predomínio na Geografia Humana, sobretudo na área da Geografia Econômica, onde pretendiam entender muito mais que somente os transportes enquanto estrutura, mas sobretudo a circulação como um fator de transformação espacial:

“O homem sempre se mobilizou no espaço buscando melhores climas, saqueando, cambiando, entre outros, e, por consequência, está inclinado a exercer a circulação, ou seja, a circulação é uma condição social e por isso seu estudo, apesar de enfraquecido, é central não só para a “Geografia Humana” e para a “Geografia Econômica”, mas para se entender a evolução e o destino da sociedade humana” (SILVEIRA, 2011, p.32).

Contudo, ao longo do século XX – culminando na década de 1990 – os transportes foram perdendo sua importância nos estudos geográficos. Segundo Silveira (2011), a incorporação de temas, de metodologias e de concepções de outras ciências à Geografia trouxe a negligência em relação aos transportes, considerando-os como simples determinantes espaciais. Para Pini (1995), esta lógica da simplificação não deve acontecer, já que esta área do estudo geográfico requer múltiplas dimensões de análise.

“La géographie des transports ne repose pas sur une théorie des transports mais sur une multitude de points de vue qui résultent de la complexité et du degré d'importance que les chercheurs attribuent au transport dans la dynamique des territoires et dans le comportement des différents acteurs.

De plus, le transport est um service répondant à une demande de mouvement de biens ou de personnes; l'explication de lá génération de cette demande a necessite la prise em compte des théories issues d'autres disciplines (l'economie pour la théorie de l'utilité; la sociologie pour lês théories de la mobilité géographique; la physique pour l'interaction spatiale; la psychologie pour lê comportement des individus, par example)” (PINI apud SILVEIRA, 1995, p. 31).

Assim, compreender os transportes na Geografia é primeiramente entender seu papel na interpretação das inter-relações físicas e socioeconômicas entre indivíduos e grupos na sociedade, e portanto, compreender seu papel de transformador das relações sociais, econômicas e principalmente sociais do espaço.

4.3 MIGRAÇÃO LABORAL E TRANSPORTES.

Entender como configuram-se interações entre o acesso à estrutura urbana e a circulação das pessoas significa compreender como funciona a circulação urbana. Neste trabalho, nos interessa especialmente entender como os transportes condicionam o espaço social na periferia, entendendo o papel dos transportes na migração laboral. Para compreender a circulação urbana, imperativo se faz entender os conceitos de Mobilidade e Acessibilidade, conforme explica Lourenço (2006, p. 98).

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, a mobilidade é:

“A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.)... É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.”

(MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.41)

Tal definição aponta a mobilidade como possibilidade de interagir com os diferentes bens da cidade, através da dinâmica dos transportes em suas complexidades. Já a acessibilidade, de acordo com Vasconcellos (1996), se estrutura em variáveis que dizem muito mais sobre as desigualdades econômicas do que o conceito de mobilidade anteriormente citado. Importante citar, ainda, que o conceito de acessibilidade é muito usado para inserção de pessoas deficientes nos diversos espaços urbanos, com o fornecimento de ferramentas para que possam circular com integridade utilizando o

transporte público e a infraestrutura. No entanto, não utilizaremos o seguinte conceito no trabalho.

“Este enfoque mais amplo requer a análise da conexão entre a oferta do sistema de circulação (vias e veículos) e a estrutura urbana; como elementos interdependentes (KHOENIG, 1974:290). Requer também a análise da conveniência e da acessibilidade econômica dos meios de circulação, bem como da compatibilização entre o tempo disponível dos indivíduos e as horas de operação das atividades de destino das viagens. Este conjunto complexo de determinantes faz da acessibilidade um conceito muito mais abrangente do que a mobilidade simples e o único capaz de capturar o padrão de deslocamentos - e da reprodução social de forma conveniente” (VASCONCELLOS, op cit, p.31).

Portanto, a acessibilidade pode ser considerada uma otimização do conceito de mobilidade, mais aplicado nos trabalhos que utilizam os fluxos espaciais (SANTOS, 2008), e pode ser uma ferramenta útil para entender como o acesso à cidade para os moradores da Baixada Fluminense é precarizado. A partir da diferenciação entre mobilidade e acessibilidade – definição rotineiramente esquecida no senso comum - podemos entender melhor como funciona a escala em estudo: a da migração pendular voltada para o trabalho.

Segundo Castello Branco, Firkowski e Moura (2005), Jardim e Ervatti (2006), Cunha (1995), o estudo sobre as migrações pendulares está relacionado à expansão das aglomerações urbanas, “uma vez que reflete o descompasso entre o processo de redistribuição da população e a distribuição das atividades econômicas e de serviços no espaço urbano”. Da mesma maneira, Jardim (2005) complementa dizendo que a mobilidade é dependente do capital, ou seja, do mercado de trabalho, e que para tal, o trabalhador é obrigado a se mudar para um local mais próximo do seu emprego onde o valor do terreno seja compatível com a sua moradia antiga. Caso contrário, suas relações familiares, econômicas e sociais serão prejudicadas. No entanto, compreendemos que os deslocamentos dos trabalhadores para as periferias das metrópoles lhes impõem uma situação de mobilidade constante, no sentido em que estes precisam se deslocar diariamente para o centro urbano, sendo submetido a uma série de condições precárias para realização desse movimento, sendo uma destas relacionadas aos meios de transporte utilizados. Assim, estão duplamente marginalizados tanto no sentido físico quanto espacial – pelas inúmeras dificuldades relativas ao transporte e aos serviços públicos disponíveis.

O migrante laboral, que procura seu trabalho através da migração pendular, o procura por diversos motivos. Beaujeu-Garnier (1974) especifica a questão da migração:

“Conquanto as migrações de mão-de-obra periódica estejam declinando quase em toda parte, os movimentos diários estão constantemente aumentando quer em número quer em distância; esses dois fatos são apenas duas manifestações da influência do progresso técnico sobre a vida e as atividades humanas. Os modernos meios de transporte estão favorecendo o que se tornou necessidade econômica, isto é, a concentração dos meios de produção e o crescimento das cidades”.

(BEAUJEU-GARNIER, 1974, p.297)

Beaujeu-Garnier (1974) explica um pouco sobre a influência das novas formas de produção, e como isso vai influenciar nas migrações:

“A escolha do emprego, finalmente, também exerce influência, pois o diarista prefere muitas vezes deixar a aldeia ou a pequena cidade para ir procurar trabalho na cidade grande ou metrópole, onde os salários são mais altos e as oportunidades mais variadas; a diferença de salário capacita-o a pagar o transporte e a ter trabalho mais interessante. Técnicos e outros especialistas, por sua vez, somente podem encontrar emprego apropriado em determinados lugares ou em certos tipos de empresa; e todas essas possibilidades ou necessidades de escolha tem apenas um resultado: compelir as pessoas a empreenderem inúmeras viagens para trabalhar.

(BEAUJEU-GARNIER, 1974, p.298)

Embora Beaujeu-Garnier faça a análise da necessidade migratória na década de 70, é uma questão que continua, atualmente, se reproduzindo de maneira muito semelhante a esta época: os moradores das periferias ainda necessitam se deslocar para os centros metropolitanos em busca de melhores condições de trabalho devido à reprodução da desigualdade e fragmentação do tecido urbano. Houve, porém, uma reestruturação da Baixada Fluminense no início dos anos 80, com mudanças significativas sobre seu papel de periferia da região central para uma nova centralidade periférica, com atração da própria população local para seus diversos serviços, criados pela nova classe média gerada com essa reestruturação.

Na era da globalização, onde a reformulação das formas de produção e de informação são fluidas e efêmeras, tendo o capital como seu principal agente de transformação, a precarização do trabalho atinge a todas as classes trabalhadoras, influenciando na localização e nas formas de concentração dos investimentos, criando

verdadeiros oásis nas metrópoles. Na cidade do Rio de Janeiro, o processo é semelhante, havendo uma concentração de oportunidades no núcleo metropolitano, os trabalhadores que moram em suas periferias imediatas (ABREU, 2008), municípios que fazem parte da Grande Rio (Nilópolis, Nova Iguaçu, Seropédica, Duque de Caxias, etc), costumam ter que se deslocar para o centro na procura de melhores oportunidades de trabalho.

Embora a Baixada Fluminense tenha mostrado um sensível crescimento que contraria seu município de dependência, o Rio de Janeiro - em decadência econômica por toda a década de 1980 até o fim da década de 90 - suas ofertas de emprego não foram suficientes para cobrir a demanda de mão de obra variada que tais municípios possuem; por isso, a necessidade de se deslocar se perpetuou durante esta década até os dias atuais. Neste sentido, o trabalhador exerce a liberdade de escolha para onde deve trabalhar; em seu município de origem, sujeito às mais diversas condições do trabalho – sendo a maioria das condições muito relativas e flexíveis – ou ir trabalhar distante, onde os sindicatos e a necessidade do mercado impõe a essas vagas uma melhor condição de trabalho. Essa liberdade de escolha, como nos diz Gaudemar (1977), de se transportar ou não em busca de melhores condições de trabalho, é relativa.

“Liberdade positiva: a força de trabalho é uma mercadoria que pertence, como bem particular, ao trabalhador, que pode dela dispor a sua vontade; o trabalhador é então considerado como ator da sua própria liberdade.

Liberdade negativa: o trabalhador não tem diante de si outra hipótese que não seja vender ou não a sua força de trabalho; não tem mais nada para vender, e na prática, ou vende a sua força de trabalho para viver, ou não a vende e morre.

(GAUDEMAR, 1977, p.190)

Portanto, apesar da condição de flexibilidade que as formas de produção oferecem, o trabalhador é obrigado a se render ao capital para que possa sobreviver em sua lógica; o morador da Baixada é obrigado a ir para o núcleo do Rio de Janeiro à procura de ofertas de empregos formais e melhores remunerações.

“A relação entre a mobilidade e a “liberdade” da força de trabalho pode ser ainda precisada. No seu aspecto positivo, a “liberdade” conduz à possibilidade do trabalhador escolher o seu trabalho e o local onde exercê-lo; no seu aspecto negativo, ela conduz às exigências do capital e ao seu poder de despedir em qualquer altura um trabalhador, ou de transformar o seu trabalho assim como as condições em que ele o exerce.”.

(GAUDEMAR, 1977, p.190)

Os transportes irão se inserir precisamente na lógica que Gaudemar expõe: sobre a possibilidade de escolha, limitada sobre a lógica capitalista de flexibilização do seu emprego. Se os transportes são agentes indutores desta escolha, haja em vista que o trabalhador só pode se deslocar para o centro urbano caso exista algo que o leve até este espaço, então parte-se do pressuposto que a lógica do mercado urbano só poderá acontecer enquanto houver a condição de oferta à acessibilidade da cidade de modo geral: para capacitar este trabalhador, para oferecer a condição de mobilidade para que migre diariamente de sua casa para o trabalho e para deslocar sua força de trabalho em um tempo útil à condição de produção.

No mais, os transportes também são os indutores do acesso à cidade para outros fins, como lazer, serviços e turismo. São os transportes que permitiram, inclusive, a capacidade de haver a separação entre casa e trabalho, e definir a cidade como conhecemos hoje. É através da mobilidade de mercadorias produzidas com o trabalho e da mercadoria força de trabalho, que as cidades se desenvolveram e globalizaram através da dinâmica capitalista de produção. Para Gomide (2003), o transporte é condicionante espacial – e social - através do esquema abaixo:

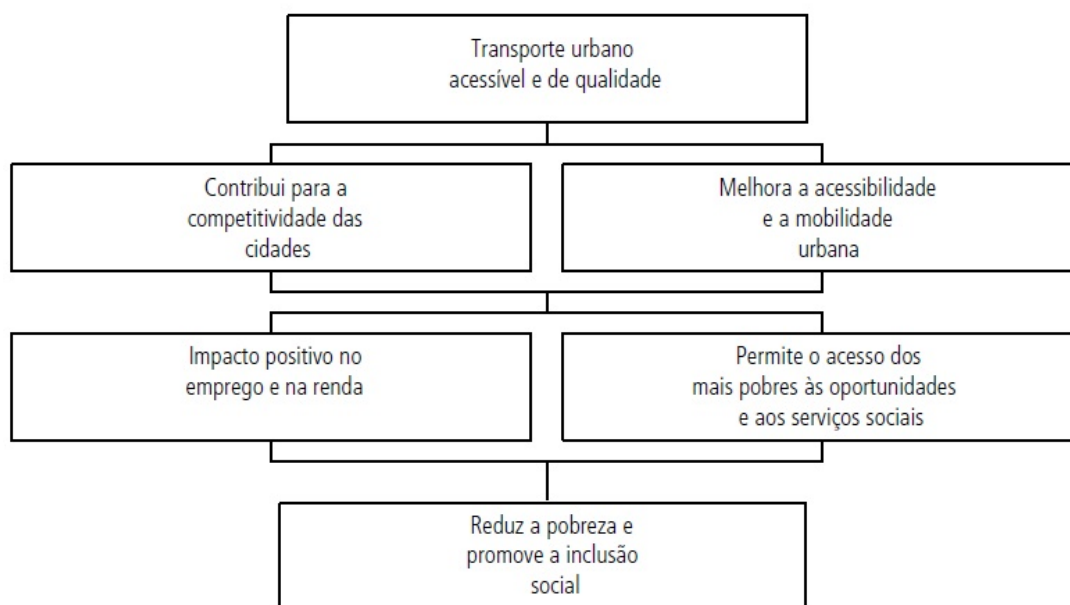


FIGURA 1. ORGANOGRAMA SOBRE A CONDIÇÃO SOCIOESPACIAL QUE OS TRANSPORTES CAUSAM. ORGANIZADO POR GOMIDE, ALEXANDRE DE ÁVILA. 2003.

Para Vasconcellos (1996) “O transporte é um serviço vital para qualquer sociedade. Ele assegura o direito à comunicação, integra o espaço e as atividades e é

essencial para a economia.” Portanto, só é possível pensar em um tecido urbano integrado, com uma economia dinâmica e com fácil acessibilidade através dos transportes (VASCONCELLOS, 1996, p.195).

Ainda, Vasconcellos (1996) complementa dizendo que só através dos transportes há o direito à cidadania e um acesso à cidade de fato. Será a mobilidade através das vias que levarão estes direitos às pessoas:

“O direito à acessibilidade implica no direito ao transporte como um meio para atingir os fins desejados(...)de forma geral, o direito ao transporte é integrante do direito de participar das atividades sociais, econômicas, políticas e culturais que fazem parte da vida.(...)numa perspectiva humana mais ampla no tempo, ele pertence à esfera da cidadania social e dos direitos econômicos e sociais correspondentes ao bem-estar(...)Esta oferta é necessária inclusive para garantir os demais direitos mínimos como educação e saúde, dado o papel integrador do transporte”.

(VASCONCELLOS, 1996, p.198)

Só é possível pensar na integração destas periferias com o núcleo metropolitano com um sistema de transporte – seja ele viário ou ferroviário – que atenda a todos os bairros e centros populacionais, levando-os para onde haja a oportunidade de se realizar o acesso à cidadania; teatros, cinemas, centros culturais e etc. Não somente à malha viária deve se atentar, mas também como o transporte será acessível: tarifas baratas, integração entre os diversos modais de transporte e as condições de fluxo desses transportes. Serão estes fatores que definirão a migração como algo possível na metrópole e que permitirão a integração de tais municípios.

“De maneira geral, os impactos do transporte urbano sobre a pobreza podem ser compreendidos de duas formas, indireta e direta. Os impactos indiretos referem-se às externalidades do transporte urbano sobre a competitividade das cidades (as economias ou deseconomias urbanas) e seus efeitos sobre a atividade econômica. Altos custos de transporte provocados pelos severos congestionamentos de tráfego, por exemplo, limitam as escolhas de localização das firmas e elevam os custos de produção, o que afeta o emprego e a renda. Os impactos diretos, por sua vez, envolvem o acesso aos serviços e às atividades sociais básicos e às oportunidades de trabalho dos mais pobres. A inexistência ou a precariedade na oferta dos serviços e as altas tarifas do transporte público, por exemplo, restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres (na procura de emprego ou no deslocamento ao local de trabalho), condicionam as escolhas do local de moradia, e dificultam o acesso aos serviços de saúde, educação e lazer. A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos

mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. Nesse sentido se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social.”

(GOMIDE, 2003, p. 12).

Tendo isto em vista o trabalhador que mora na Baixada Fluminense, na periferia da metrópole do Rio de Janeiro, este recorre aos mais diversos meios de transporte para conseguir se deslocar entre seu local de moradia e seu local de trabalho. Porém, esse percurso nem sempre é feito de forma segura, confortável e eficiente. Enfrenta vias congestionadas, linhas de ônibus que não passam com regularidade em seus respectivos pontos de ônibus, lotação dos ônibus, valor das tarifas e outros, que não permitem a acessibilidade dos moradores da Baixada aos serviços localizados em outros municípios.

Porém, Vasconcellos (1996) aponta no sentido em que somente o transporte não soluciona as diversas problemáticas das grandes metrópoles que sofrem com uma grande segregação social e segmentação do espaço urbano. O próprio sistema capitalista é desigual em seu *modus operandi*, precarizando as condições de trabalho, e consequentemente, as condições sociais e espaciais:

“O desenvolvimento capitalista prioriza a competição e a mercantilização das relações sociais. Promove, também, as mobilidades social e física como sinônimos de progresso e desenvolvimento. No entanto, ele não pressupõe a equidade e pode se dar em meio à manutenção de profundas desigualdades entre as pessoas. Finalmente, ele promove um espaço altamente segregado, no qual a divisão social do trabalho encontra uma expressão espacial: a cidade é dividida principalmente em função das classes e grupos sociais, com condicionantes adicionais relativos à raça, etnia e religião. Assim, a geração das diferenças entre as pessoas na ocupação do espaço está implícita na racionalidade do sistema e não o contrário” (VASCONCELLOS, 1996, p.167).

Portanto, pensar que somente as diversas formas de transporte são eficientes aglutinadores das diversas regiões das cidades, e que somente estes levariam a uma maior acessibilidade na metrópole seria leviano e imaturo; é necessário pensar em políticas públicas que favoreçam a democratização de todas as necessidades sociais em diversos locais, sem a concentração espacial de tais serviços, para que todos possam ter acesso aos meios de cultura, saúde e educação.

4.4 O CONTEXTO HISTÓRICO DA FORMAÇÃO DESIGUAL DO RIO DE JANEIRO.

4.4.1 BREVE HISTÓRICO SOBRE A FORMAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA.

As regiões metropolitanas são comuns ao longo das regiões que possuem um processo de urbanização de grande escala. No cerne da questão metropolitana, é possível dizer que são regiões onde a expansão de um núcleo urbano com relações às cidades próximas criaram espaços com divisões políticas, porém com relações profundas no que tange ao espaço e aos fluxos econômicos. No Rio de Janeiro, com o processo de desenvolvimento acelerado desde a década de 30, não foi diferente.

De acordo com os dados do anuário estatístico do Rio de Janeiro de 2004 (apud LOURENÇO, 2006), enquanto o Estado totaliza 15.364.166 habitantes, a metrópole corresponde 73% deste total. Dos 11.331.389 habitantes, distribuídos em vinte municípios, numa área total de 4.686,5 Km², vivem na capital 6.087.219 (53,7%). Por sua vez, a Baixada Fluminense responde por 3.175.881 habitantes (28,0%).

Segundo Abreu (2008), a RMRJ ainda foi modelo para outras regiões metropolitanas no Brasil, como a região metropolitana de Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife. Segundo ele:

“O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços e de infra-estrutura à medida em que se afastam do núcleo, e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda. (...) A cidade do Rio de Janeiro, e mais especificamente o seu núcleo, concentrou todos os recursos, muitas vezes aplicando em obras suntuosas e de prestígio, sem reinvestir nada numa região onde não tinha responsabilidades políticas. O resultado foi um núcleo forte, cercado por uma periferia pobre e superpovoada, onde eram deixados todos os ônus para o antigo Estado do Rio², enquanto a Guanabara auferia todas as vantagens disponíveis. (...) A imagem resultante é de supercongestionamento no núcleo (onde, em certas áreas, os índices de uso do solo e de ocupação do espaço atingem os limites do suportável) e progressiva deterioração das periferias, abrigando diferentes padrões de atividades e de usos de espaços informais, tanto mais precários quanto mais se afastem do núcleo, até chegar a variações sutis em cima do nada

² O trecho em questão refere-se à Lei Complementar nº20, que segundo ABREU (2008, p.17) de criar a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que unificou os Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, até então unidades isoladas da Federação.

urbanístico (ausência de redes de infra-estrutura, de equipamentos básicos, de transportes, etc.)” (ABREU, 2008, p.17).

A formação dessa região metropolitana, de tamanha importância para o cenário nacional e de tamanha precarização sobre os espaços formais e informais, foi em muito influenciada pela questão dos transportes na definição de seus espaços, já que a introdução dos bondes de burro e do trem a vapor no fim do século XIX promoveram diferentes acessos aos locais da cidade.

“Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca à expansão física da cidade. Os primeiros passaram a servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central, mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo ou Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com esse ônus, mas mantinham-se no centro por falta de meio de transporte rápido e regular.” (ABREU, 2008, p.43).

Como Abreu explica, os bondes e os trens favoreceram a separação espacial da cidade entre núcleo e periferia: os bondes tiveram influência direta sobre o padrão de ocupação assim como o padrão de acumulação de capital, já que favoreciam o acesso em alguns locais e também estavam em consonância com o interesse do capital nacional e internacional, que viam nestas linhas uma fluidez econômica.

Já os trens foram responsáveis pela rápida transformação de lotes rurais, favorecendo a ocupação de subúrbios no Rio de Janeiro.

Neste período, os bondes, surgidos em 1859, consolidaram-se como o principal meio de transporte de massa, contribuindo, através da criação de linhas, para a expansão de bairros da zona norte e sul, enquanto os trens suburbanos contribuem, a partir de 1858, para a expansão do subúrbio. Durante mais de meio século, os bondes com tração animal e, posteriormente tração elétrica constituíram-se, para os habitantes do Rio, como o principal meio de transporte, tanto nos movimentos pendulares quanto no acesso à área central de negócios. (BARAT apud LOURENÇO, 2006).

Assim, é possível afirmar que os transportes tiveram uma definição na organização espacial da cidade do Rio de Janeiro. Os ônibus também influenciaram neste mesmo processo, já que seu advento veio para utilização de uma crescente classe média que cresciam nas cidades e procuravam conforto além de preços. Só que, com a simultânea desvalorização da ferrovia no Brasil, após a II guerra mundial e atrelada com

os planos de rodoviarização de Juscelino Kubitschek, os transportes coletivos como os ônibus passaram a se tornar um uso comum para o transporte da cidade, o que em pouco tempo foi analisado enquanto ineficaz para a mobilidade urbana e protagonizou o incentivo aos transportes individuais.

A valorização que o ônibus – e todo o recente progresso viário – teve com o desuso dos bondes e a precarização do transporte ferroviário, favoreceu o imaginário da população do Rio de Janeiro pensando os transportes de massa enquanto transportes “de pobres”, ao passo em que os ônibus eram considerados acessíveis somente para as elites. Tal processo não tardou para que se mostrasse no contexto espacial da cidade:

“Se, na cidade do Rio, o transporte por ônibus e lotação predominará em detrimento dos bondes e trens, uma parcela crescente da classe trabalhadora continuará dependente do transporte ferroviário, na medida em que a cidade cresce com a localização de novas indústrias ao longo dos subúrbios da Leopoldina e o surgimento de ocupações de terras e favelas nas zonas industriais. Além das estradas de ferro, que organizavam e centralizavam os núcleos residenciais e a localização das indústrias, surgem avenidas radiais, que indicarão os novos vetores de expansão da cidade. A construção da Avenida Brasil, em 1946, libera o tráfego da estrada Rio-São Paulo e da Rio- Petrópolis, incorporando novas áreas para a indústria. Esse espraiamento horizontal da cidade, e conseqüentemente as maiores distâncias entre moradia e trabalho, não foram acompanhados por uma correspondente melhoria nos transportes coletivos, principalmente dos trens que transportavam grande parcela da classe trabalhadora até o município núcleo.” (LOURENÇO, 2006, p.59)

Pode-se dizer que não somente os transportes ajudaram no processo de divisão do espaço urbano do Rio de Janeiro. O esgotamento do sistema escravista – com a conseqüente perda de importância da atividade cafeeira e o afluxo de imigrantes estrangeiros – promoveu uma crise habitacional no Rio de Janeiro, com a mão de obra escrava sendo obrigada a procurar os espaços subsidiados pelos trens para sua morada, já que eram mais desvalorizados. Portanto, ocorre um adensamento de cortiços e, sobretudo, de condições higiênicas péssimas no centro do Rio de Janeiro, para abrigar toda esta população que vinha às cidades procurar melhores condições de renda e vida.

A Reforma Passos, que aconteceu no início do século XX, agravou ainda mais a condição de espaço segregado do núcleo metropolitano *versus* os espaços da região metropolitana, principalmente os periféricos: com fins de adequar a forma urbana às necessidades de criação, concentração e acumulação do capital, a reforma promoveu a expulsão dos trabalhadores que habitavam os cortiços e dependiam de uma morada

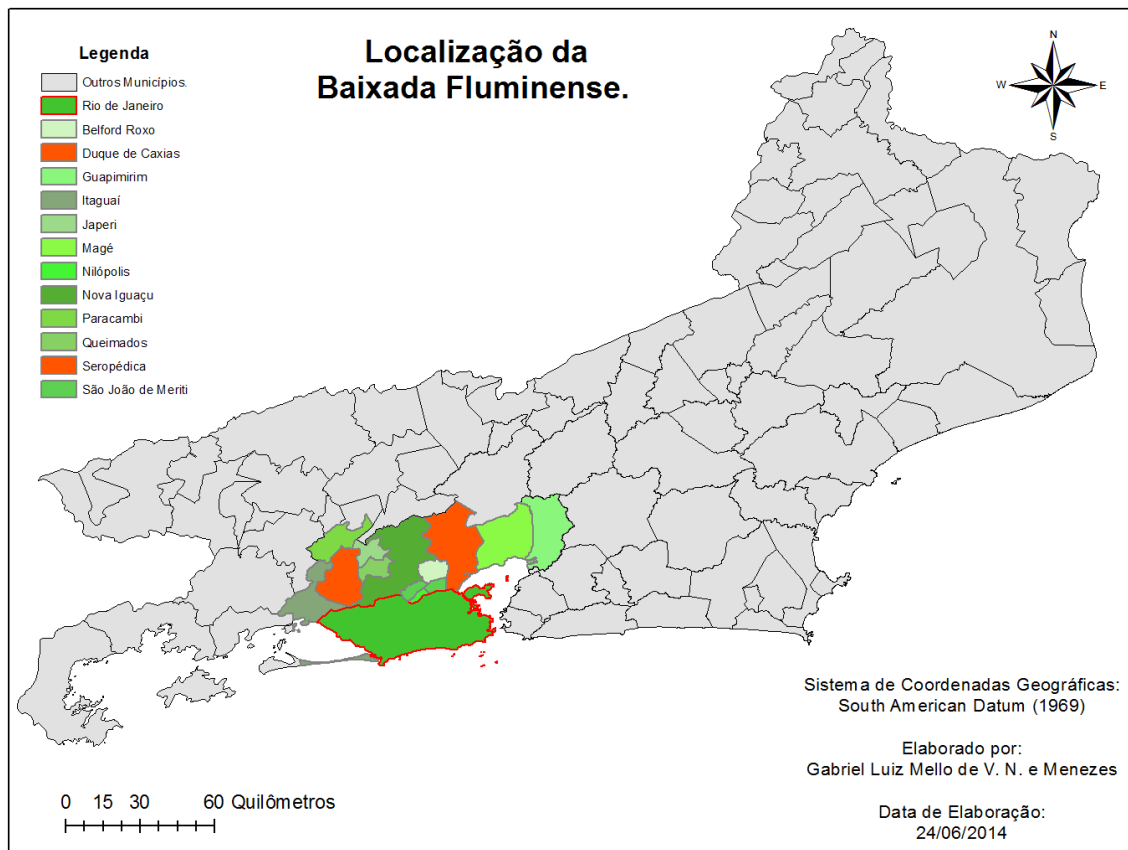
centralizada para que realizassem suas funções laborais. Expulsos tanto pela valorização do solo urbano como pela destruição dos antigos lotes habitacionais, estes moradores se viram com duas possibilidades: as favelas, que lentamente iam se tornando uma viabilidade para milhares de migrantes e antigos escravos que não possuíam renda, assim como para a região metropolitana, em municípios como Nova Iguaçu, Nilópolis, Duque de Caxias e Seropédica, que se tornaram cidades-dormitório.

4.4.2 BAIXADA FLUMINENSE E A PERIFERIA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

Para entendermos como se dá as migrações laborais entre os municípios da Baixada Fluminense – especificamente Duque de Caxias e Seropédica - e a cidade do Rio de Janeiro é importante compreender a dependência destas cidades econômica e culturalmente.

Primeiramente, é preciso compreender o que é a Baixada Fluminense e sua correlação com a periferia. Para Geiger (1956), a concepção de Baixada Fluminense era uma concepção geomorfológica da paisagem onde as cidades estão contidas. Nessa época, a Baixada ainda não tinha um contexto sociocultural tão arraigado, em razão de suas poucas ligações estruturais e culturais com os outros municípios. No entanto, na análise de Simões (2006) a Baixada Fluminense é fruto dos municípios que se originaram de Nova Iguaçu, tendo Duque de Caxias e Nova Iguaçu como municípios referências, e Belford Roxo, São João do Meriti, Nilópolis, Mesquita, Queimados e Japeri como municípios que derivaram dinâmicas socioeconômicas semelhantes.

Como o contexto da Baixada Fluminense não é fixo e varia de análise para análise, concordamos em utilizar a concepção de Barreto (2006), cuja construção da Baixada Fluminense vai muito além da condição produtiva, mas também simbólica, e leva em conta os 13 municípios já citados na introdução deste trabalho, cuja localização é registrada no mapa a seguir:



MAPA 1. LOCALIZAÇÃO DA BAIXADA FLUMINENSE, COM ÊNFASE NO MUNICÍPIO CENTRAL – RIO DE JANEIRO, DELIMITADO DE VERMELHO. O SHAPE UTILIZADO NÃO CONSTA O MUNICÍPIO DE MESQUITA, TAMBÉM INTEGRANTE DA BAIXADA FLUMINENSE. ORGANIZADO POR MENEZES, G.L.M.V.N.E,(2014)

Todavia, a Baixada foi se redefinindo com a ligação das estradas de ferro e estradas rodoviárias que foram abastecendo seus fluxos, principalmente tendo a Estrada de Ferro Central do Brasil como principal desenvolvedora desse sentido de Baixada. Concomitantemente, a ausência de estruturas em geral e a constante necessidade de migrar – se configurando como uma periferia – também ajudaram na definição da Baixada Fluminense enquanto local precarizado de moradia.

Kowarick (1983); Ribeiro e Lago (1992) explicam a periferia e seu significado na metrópole:

“A noção de periferia (...) qualifica um determinado território na metrópole pelo conjunto de carências ali observadas e não encontrado em outro lugar: carência de serviços públicos básicos, de urbanização das áreas públicas, de titularidade da propriedade e de proximidade do mercado de trabalho, entre outras” (LAGO, 2006, p.133).

A concepção mostrada acima caminha nos mesmos passos que o processo de periferação, que amplia a periferia espacialmente, utilizado por Abreu (2008):

“(…)Entenda-se por “periferação” mais do que a localização distante do centro metropolitano. O conceito inclui também a não acessibilidade ao consumo de bens e serviços que, embora produzidos socialmente pelo Estado, localizam-se apenas nas áreas mais privilegiadas da metrópole, beneficiando, portanto, principalmente aqueles que aí residem” (ABREU, 2008, p. 15).

Portanto, impulsionada através da criação da Estrada de Ferro Pedro II – hoje conhecida como Estrada de Ferro Central do Brasil – que favoreceu a mobilidade dos trabalhadores que a formaram – em geral, migrantes de outros estados e trabalhadores que foram expulsos do Centro do Rio de Janeiro devido ao aumento do valor do solo urbano e das obras de sanitarismo – acabou dando origem a diversos eixos demográficos que formaram diversos municípios, como Duque de Caxias e Nova Iguaçu, onde as pessoas residiam pela falta de moradia acessível no centro do Rio de Janeiro, onde trabalhavam, pela falta de oportunidades de emprego nas áreas de moradia. Pode-se dizer, inclusive, que a identidade da Baixada em muito está relacionada à formação ferroviária que interliga seus municípios e a condição de trabalho de seus moradores.

Através desta análise, podemos entender como a Baixada Fluminense se configura perante todo o espaço urbano do Rio de Janeiro – um local de precarização perante a falta de investimentos públicos em equipamentos sociais e infraestrutura básica para seus moradores. Evidentemente, a Baixada Fluminense é mais complexa que apenas este resumo classificatório; porém; para fins didáticos, usaremos esta definição para podermos aplicar melhor os seus estudos e nossa pesquisa.

O processo de ocupação da Baixada Fluminense, sobretudo nos bairros periféricos da RMRJ, sempre foram marcadas pela informalidade e precarização das formas de acesso e de mobilidade devido à omissão e à negligência do estado para com essa área, havendo uma ausência de equipamentos sociais (hospitais, escolas, creches, etc.) e infraestrutura em geral (transportes, saneamento básico, etc.).

Abreu (2008, p.107) aponta quatro fatores responsáveis para a expansão da Baixada:

- as obras de saneamento realizadas na década de 30 pelo DNOS (Departamento Nacional de Obras e Saneamento);
- a eletrificação da Central do Brasil, a partir de 1935;
- a instituição da tarifa ferroviária única em todo o Grande Rio (que beneficiou sobretudo os subúrbios afastados e os municípios da Baixada), e;
- a abertura da Avenida Brasil, em 1946, que aumentou sobremaneira a acessibilidade dos municípios periféricos.

Primeiramente, as obras de saneamento realizadas pelo DNOS favoreceram a expulsão de moradores que habitavam em construções irregulares, conduzindo-os aos subúrbios e municípios periféricos; a eletrificação da Central da Brasil permitiu a ampliação da capacidade dos trens para estes novos locais de moradia:

“Segundo engenheiros da Central do Brasil, os resultados iniciais da eletrificação para o sistema foram “altamente significativos”, pois no segundo semestre de 1937 obteve-se um aumento de 30% no volume de passageiros no trecho eletrificado, que passou de cerca de 12 milhões no ano anterior para 16 milhões. “Em termos de receita, enquanto a tração a vapor tinha um déficit de Cr\$ 1.534.848,57, a tração elétrica resultava um saldo de Cr\$4.456.536,72”. Em fevereiro de 1938 uma parte da primeira etapa do projeto de eletrificação foi concluída, com a chegada da rede a Bangu, no ramal de Santa Cruz, e em Nova Iguaçu, na linha em direção à Barra do Pirai, São Paulo e Minas Gerais. Em 1937 o movimento diário de passageiros foi de 80 mil pessoas, no ano seguinte este número saltou para a impressionante média diária (em dias úteis) de 240 000 passageiros, o que é quase a metade da média diária de hoje em dia! Em 1938 os trens elétricos transportaram 55 milhões de passageiros e, em 1943, o dobro: 112 milhões (CBTU, op. cit.: 8)” (FERNANDES, 2011, p.11).

A colocação de uma tarifa única, diminuindo os custos para o trabalhador, também permitiu que o deslocamento diário fosse feito sem maiores revezes entre os municípios da Baixada Fluminense e o centro do Rio de Janeiro; e por fim, a Av. Brasil também foi um grande impulso a ocupação desta área pela grande capacidade flexível que a rodovia traz em sua acessibilidade.

Como essas cidades eram distantes do centro, logo receberam o apelido de “cidades-dormitório”, explicado devido ao tempo em que o trabalhador passava fora de casa, tanto pelo deslocamento para o trabalho como pelas horas de trabalho realizadas

fora de seu município de origem, onde este saía no turno da manhã e apenas voltava no turno da noite, tendo nestas cidades apenas sua própria residência e dormitório; não há o compromisso efetivo com a cidade, nem a reprodução de sua territorialidade. Lago (2010, p.133) explica que “A noção de “cidade-dormitório” surgiu como síntese dessas carências e das enormes distâncias a serem percorridas diariamente entre o lugar da moradia e do trabalho. Portanto, a “periferia” como lugar do trabalho romperia com a definição em uso”.

Com o passar do tempo, a Baixada Fluminense, com seus respectivos municípios, sofreu um enorme aumento em sua população, e concomitantemente a esse fato, teve seu potencial político, econômico e cultural elevado. Seu mercado de trabalho foi ampliado, com uma reestruturação econômica na década de 80, que permitiu a redistribuição de inúmeras indústrias e serviços locais, assim como um mercado informal mais amplo, que dinamiza as economias locais. Porém, a problemática da mobilidade persiste até os dias de hoje, ainda havendo um forte laço com o Município do Rio de Janeiro no sentido de uma dependência econômica e social, fruto de uma segmentação da cidade causada pela desigualdade de investimentos em diferentes áreas do espaço urbano.

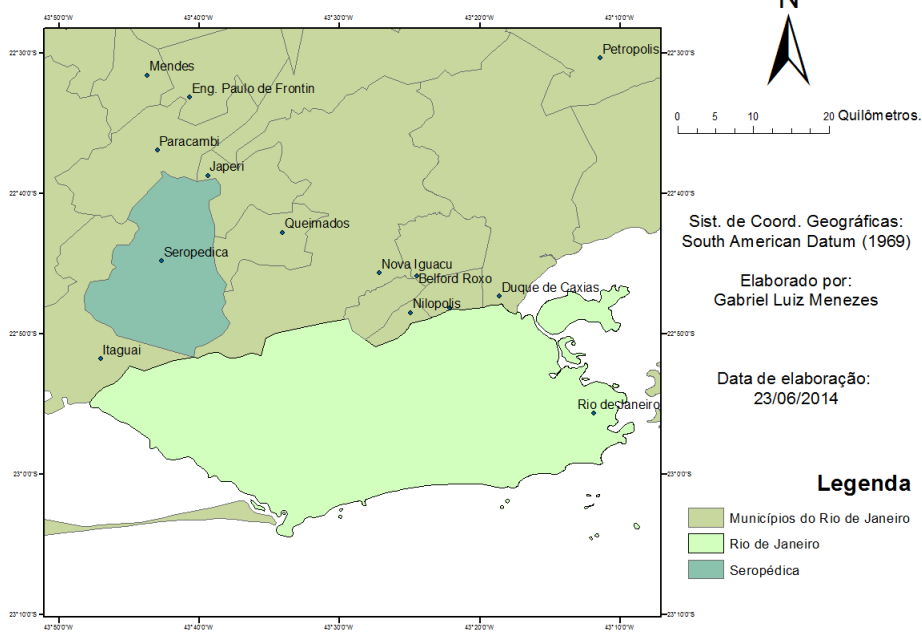
5.RESULTADOS

5.1. DESCRIÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE SEROPÉDICA E DUQUE DE CAXIAS.

5.1.1 DESCRIÇÃO DO MUNICÍPIO DE SEROPÉDICA.

Seropédica, município que foi emancipado há cerca de 20 anos, se localiza a 75 quilômetros da cidade do Rio de Janeiro no que podemos chamar de extrema zona oeste do Rio de Janeiro, ao pé da Serra das Araras, e conta com uma população de aproximadamente 80 mil pessoas (segundo o censo de 2010 do IBGE). O mesmo censo destaca que cerca de 25.000 pessoas se deslocam diariamente para trabalharem; ou seja, aproximadamente 31,25% da população se deslocam para trabalhar em outros municípios (o censo não revela exatamente quais os municípios a polarizarem a mão-de-obra), o que pode ser considerado um percentual bastante significativo de migrantes para o município.

Localização do município de Seropédica.



MAPA 2. LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SEROPÉDICA REFERENTE AO RIO DE JANEIRO. ORGANIZAÇÃO: MENEZES, G. L. M. V. N. E. (2014).

A cidade foi se expandindo através da BR- 465, conhecida como Antiga Estrada Rio – São Paulo, e seu núcleo urbano é todo pautado nesta rodovia, inclusive os principais meios coletivos de transporte sendo baseados na mesma.

Apesar da BR-116, conhecida como Via Dutra, cortar o município e apresentar uma distância menor ao Rio de Janeiro, é regulada por uma operadora privada e apresenta pedágios em seu trajeto, dificultando o livre movimento de ida e vinda destes trabalhadores, e levando a natural preferência do transporte público para utilização da BR-465. Como município que faz parte da Baixada Fluminense – apesar deste não estar dentro do padrão da Baixada, cuja característica está associada à passagem da Estrada de Ferro em seus municípios - suas condições também são precárias de transporte, onde as altas tarifas e a grande distância do centro urbano fazem este município ter grandes problemas de logística para qualquer outra área no Rio de Janeiro.

Há apenas três linhas de ônibus que ligam o **centro** do Rio de Janeiro à Seropédica: Linha 441-B Seropédica-Central (parador; via km 32, Av. Brasil e ponto final no terminal Américo Fontenelle; valor da passagem: R\$ 6,30); Linha 441-B Seropédica – Central (Expresso; via km 32, Av. Brasil e ponto final no terminal Menezes Cortes; valor da passagem : R\$ 6,30) e a linha 712 Seropédica – Coelho Neto (parador; via km 32, Av. Brasil e com ponto final em Coelho Neto, próxima a estação de metrô do bairro; valor da passagem : R\$ 3.05), realizados por uma só empresa, cujos

traçados são parecidos e realizados através da Avenida Brasil no município, interligando-o com o núcleo da (RMRJ).

LINHAS	<i>Linha 441-B</i>	<i>Linha 712-C</i>	<i>Linha 441-B (Exp.)</i>
PREÇO	<i>R\$ 6,30</i>	<i>R\$ 3,05</i>	<i>R\$ 6,30</i>

TABELA 1. ÍNDICE DE PREÇOS DE TRANSPORTES NO MUNICÍPIO DE SEROPÉDICA. FONTE: PESQUISA DE CAMPO(2011, 2012).



FOTO 1. O ÔNIBUS CENTRAL (CASTELO) X SEROPÉDICA PARADO NO TERMINAL MENEZES CORTES, ENQUANTO A FILA COM PASSAGEIROS IA SE FORMANDO. (FONTE: PESQUISA DE CAMPO, 2011).



FOTO 2. TERMINAL AMÉRICO FONTENELLE, LOCAL DE ONDE SAI A OUTRA LINHA CENTRAL X SEROPÉDICA (441-B). NA FOTO, É POSSÍVEL ANALISAR O MOVIMENTO DE VOLTA DOS MIGRANTES PARA SEUS MUNICÍPIOS DE ORIGEM. (FONTE: PESQUISA DE CAMPO, 2012).

Durante o levantamento de dados, o grupo tentou obter informações e dados com a Prefeitura Municipal de Seropédica (PMS) e a Real Rio sobre o tempo de deslocamento, quantas pessoas se deslocavam diariamente, quantidade de ônibus operando, etc. Obtivemos, por fim, alguns dados com a prefeitura de Seropédica, que revelou estar realizando um Plano Estratégico para a cidade, aos moldes de um planejamento urbano de microescala, cujo objetivo também aborda a reestruturação viária. Há intenções de construir rodoviárias e reformar bairros, favorecendo com que a mobilidade externa e interna do município fosse favorecida, criando maiores oportunidades de destinos para quem fosse trabalhar fora – ou dentro – da cidade.

Em relação à empresa, houve uma tentativa de contato, mas não houve resposta alguma, o que sugere um descuido com relação ao usuário (nos itens que seguem apresentaremos uma descrição dos serviços prestados, relatados pelos entrevistados), tendo esta apenas indicadores que lhes favorecem economicamente, os quais procuram não divulgar, uma vez que são detentores de um monopólio de transportes bastante lucrativo em Seropédica. Após inúmeras tentativas, qualquer possibilidade de diálogo com a empresa nos foi afastada, o que dificulta outra análise sobre esta.



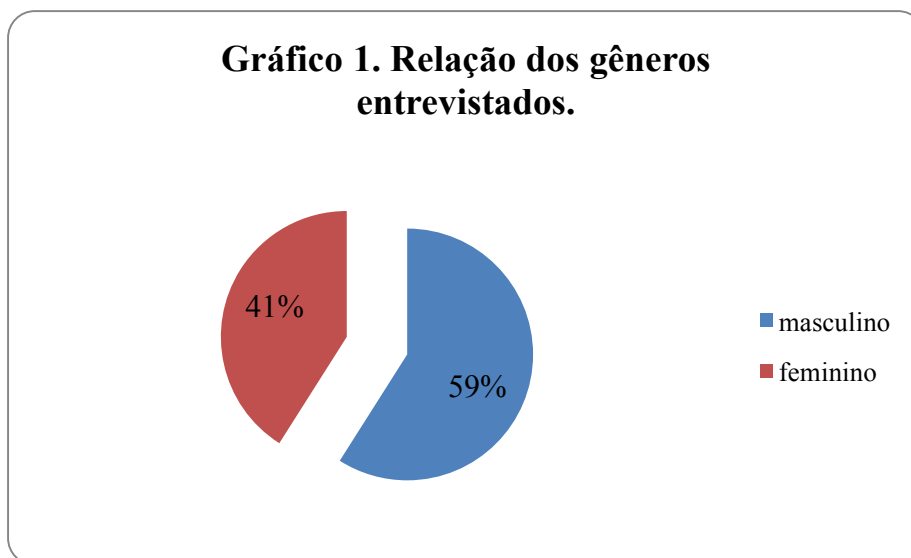
FOTO 3: O ÔNIBUS 441-B (CENTRAL X SEROPÉDICA) EM UM DOS SEUS MOMENTOS COM MAIOR LOTAÇÃO NO PERCURSO RIO DE JANEIRO X SEROPÉDICA. (FONTE: PESQUISA DE CAMPO, 2011)

No município, algumas vans atuam para cobrir a demanda que tal empresa não consegue suprir, e ligam principalmente o município de Itaguaí e o bairro de Campo Grande (RJ) até o município estudado. Estas são consideradas transportes alternativos, e em muitos bairros do Rio de Janeiro e municípios próximos, se configuram como um transporte principal na mobilidade entre os diversos locais que elas saem e o centro do Rio de Janeiro. No entanto, no presente estudo, não foram analisadas.

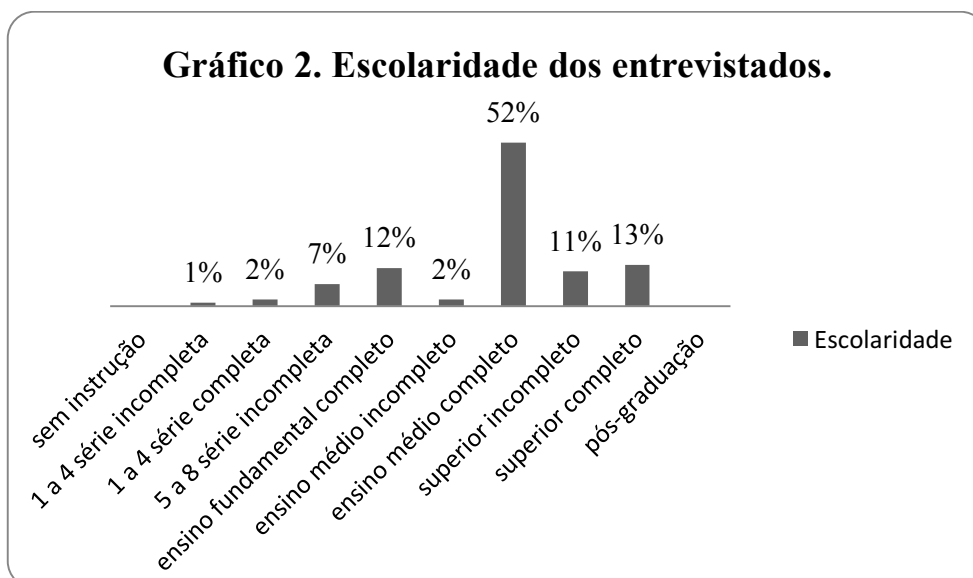
5.1.2 – PERFIL DOS ENTREVISTADOS.

Para analisar os municípios de Seropédica e Duque de Caxias, foram utilizadas 100 entrevistas em cada município, que representa uma pequena amostra do universo dos trabalhadores que migram da Baixada para o município do Rio de Janeiro. Esta análise é importante, pois só com um conhecimento de quem se desloca é possível afirmar as condições em que ocorre este processo; quem trabalha, como trabalha e no que trabalha. A partir daí, pode-se entender quem usa os transportes e como estes afetam a rotina destes trabalhadores. Primeiramente, analisar-se-á o sexo no gráfico 1,

onde mais homens foram entrevistados do que mulheres, sugerindo que podem ser os homens os mais afetados pela mobilidade do capital.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012)

Também foi analisada a escolaridade dos entrevistados; se até pouco tempo a Baixada Fluminense era sinônimo de lugar exclusivamente precário, com uma formação de um exército de mão de obra barata para as indústrias que eram instaladas na cidade do Rio de Janeiro (e que com sua reestruturação, passaram a se localizar no interior) constatou-se que esse nível de ensino vem mudando ao longo dos anos. Um pouco mais

que a metade dos entrevistados – gráfico 2 - (52%) possui ensino médio completo, que são índices formados prioritariamente pelos mais jovens, enquanto as pessoas com mais idade acabam formando os índices com menos escolaridade. Isso indica que a evolução da educação na Baixada vem se concretizando para além das teorias ao passar do tempo. 11% contam com um ensino superior incompleto, o que lhes caracteriza ao menos o acesso à Universidade, enquanto 13% já se formaram no ensino superior, mais uma vez confirmado esta hipótese.

5.1.3 – Relações de Trabalho

As relações de trabalho se tornam fundamentais no sentido de entender a identidade destes com o seu local de trabalho, e se os trabalhadores da Baixada Fluminense trabalham de forma precarizada no núcleo da RMRJ. Como é possível observar no gráfico 3 , a maior parte dos trabalhadores não exerce uma ocupação que exija formação específica, a qual denominamos de sem qualificação. Estes representam 73% dos trabalhadores entrevistados e, 78% destes recorrem aos setores flexíveis da economia, onde são usados como exército de mão de obra, como explica Harvey (20011):

“A acumulação perpétua a uma taxa composta depende da disponibilidade permanente de reservas suficientes de acesso à força de trabalho. O que Marx chama de “exército industrial de reserva” é, portanto, uma condição necessária para a reprodução e expansão do capital. Esse exército de reserva deve ser acessível, socializado e disciplinado, além de ter as qualidades necessárias (isto é, ser flexível, dócil, manipulável e qualificado quando preciso). Se essas condições não forem satisfeitas, então o capital enfrenta um sério obstáculo à acumulação contínua”.

(HARVEY, 2011, p.55)

Ainda, Harvey identifica a segmentação do mercado, e por sua vez, ao trabalhador ao qual iremos pesquisar que é este trabalhador marginalizado, sem acesso aos direitos básicos de qualquer cidadão, ocasionando a segmentação das ofertas de trabalho, levando à concentração de renda:

“Os mercados de trabalho são, no entanto, geograficamente segmentados. Uma viagem diária para o local de trabalho de quatro horas é como um limite externo para os trabalhadores no dia a dia. Claro que a distância percorrida em quatro horas de

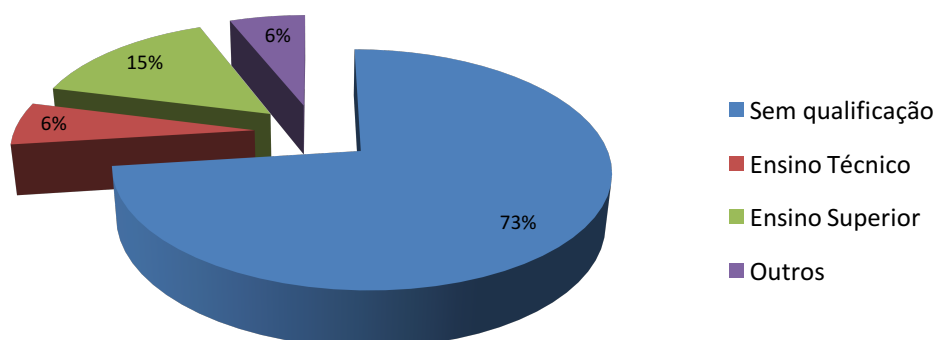
viagem depende da velocidade e do custo do transporte, mas a inevitável segmentação geográfica dos mercados de trabalho significa que as questões da oferta de trabalho se resumem numa série de problemas locais integrados nas estratégias regionais e estaduais, mitigada pelos movimentos migratórios (do capital e do trabalho).

(HARVEY, 2011. p.56)

Para estes trabalhadores, o transporte será só mais uma das ausências de preocupação pelas prefeituras e estados responsáveis; a educação, formação, saúde, regulamentação de trabalho e outros serão voltados para o desenvolvimento deste mercado de trabalho.

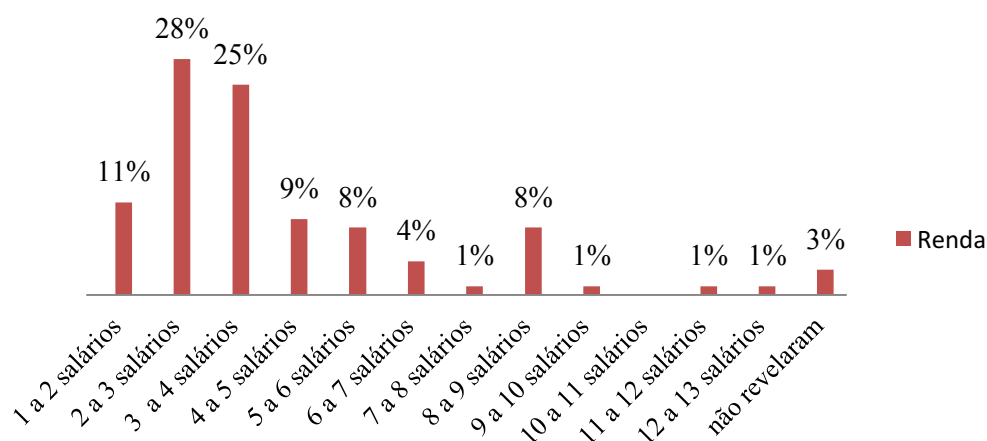
Nos transportes públicos, serão estes os mais comuns, pois serão tais trabalhadores que não poderão recorrer aos automóveis devido às grandes taxas impostas pela indústria automobilística e pelo estado para que o uso deste último seja possível, e irão recorrer ao transporte coletivo para o seu deslocamento, conforme irão mostrar as pesquisas.

Gráfico 3. Qualificação dos trabalhadores entrevistados.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

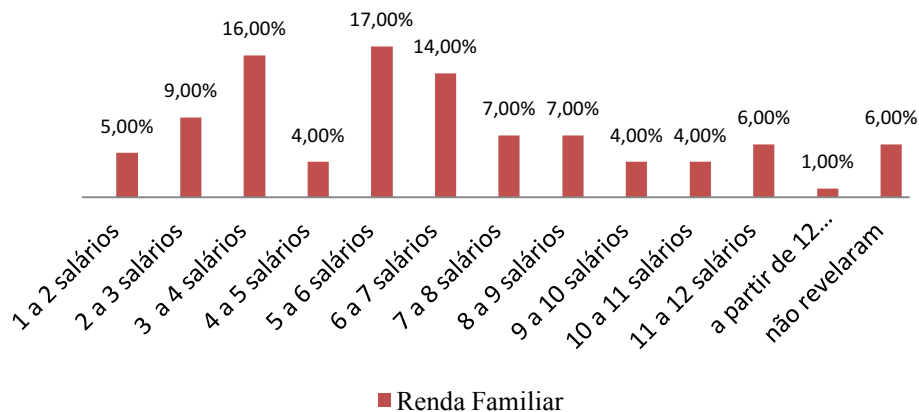
Gráfico 4. Renda individual dos trabalhadores entrevistados.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

No gráfico 4, foi utilizado o salário mínimo de 2012 – no valor de R\$ 620,00 – e, a partir daí, compreendeu-se o quanto o trabalhador desta área consegue extrair por mês da venda do seu trabalho para o mercado da capital, enquanto que no gráfico 5, foi comparado rendimento médio das famílias de tais trabalhadores. Pode-se perceber, analisando ambos os gráficos, que a maioria dos trabalhadores que utilizam estes transportes recebe de 2 a 4 salários mínimos, em muitos casos explicados pela falta de qualificação deste trabalhador. Durante as pesquisas, alguns trabalhadores optaram por não falarem sobre o quanto ganhavam.

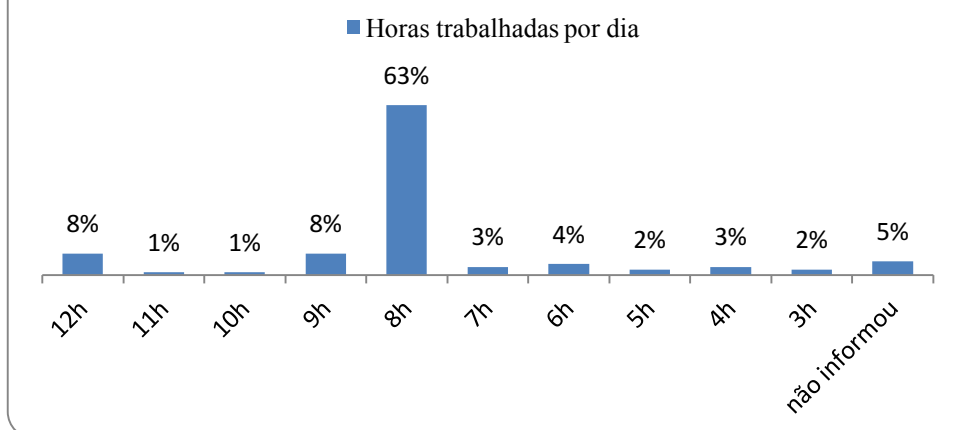
Gráfico 5. Análise do rendimento familiar dos entrevistados.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

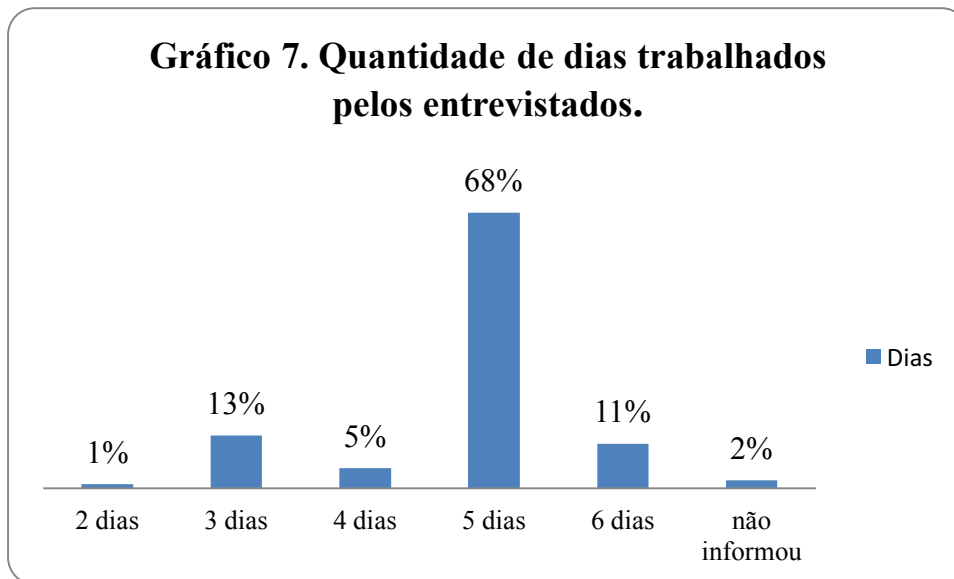
Também foram analisadas horas trabalhadas durante o dia para que fosse possível entender as questões do trabalho na Baixada Fluminense. No gráfico 6 é possível analisar que a maioria dos trabalhadores enfrentam condições regulares, com 63% destes enfrentando 8 horas de trabalho. Porém, há uma amplitude muito grande entre os outros resultados, onde alguns enfrentam até 12 horas de serviço enquanto outros trabalham somente 3 horas por dia. A flexibilidade do trabalho enfrentada por estas categorias variáveis podem ser uma resposta para tal amplitude.

Gráfico 6. Horas trabalhadas por dia dos entrevistados.

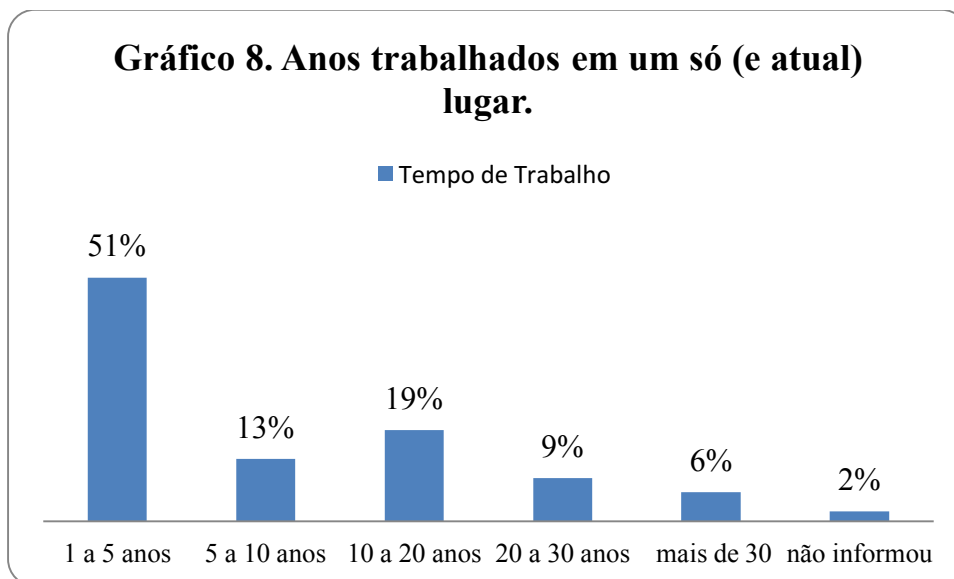


FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Os gráficos de dias trabalhados na semana e tempo de trabalho também reafirmam a questão das flexíveis condições de trabalho, conforme será possível analisar no gráfico 7 e 8, o que permite abrir espaço para um diálogo sobre a flexibilidade na condição da precarização do trabalho na Baixada Fluminense.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

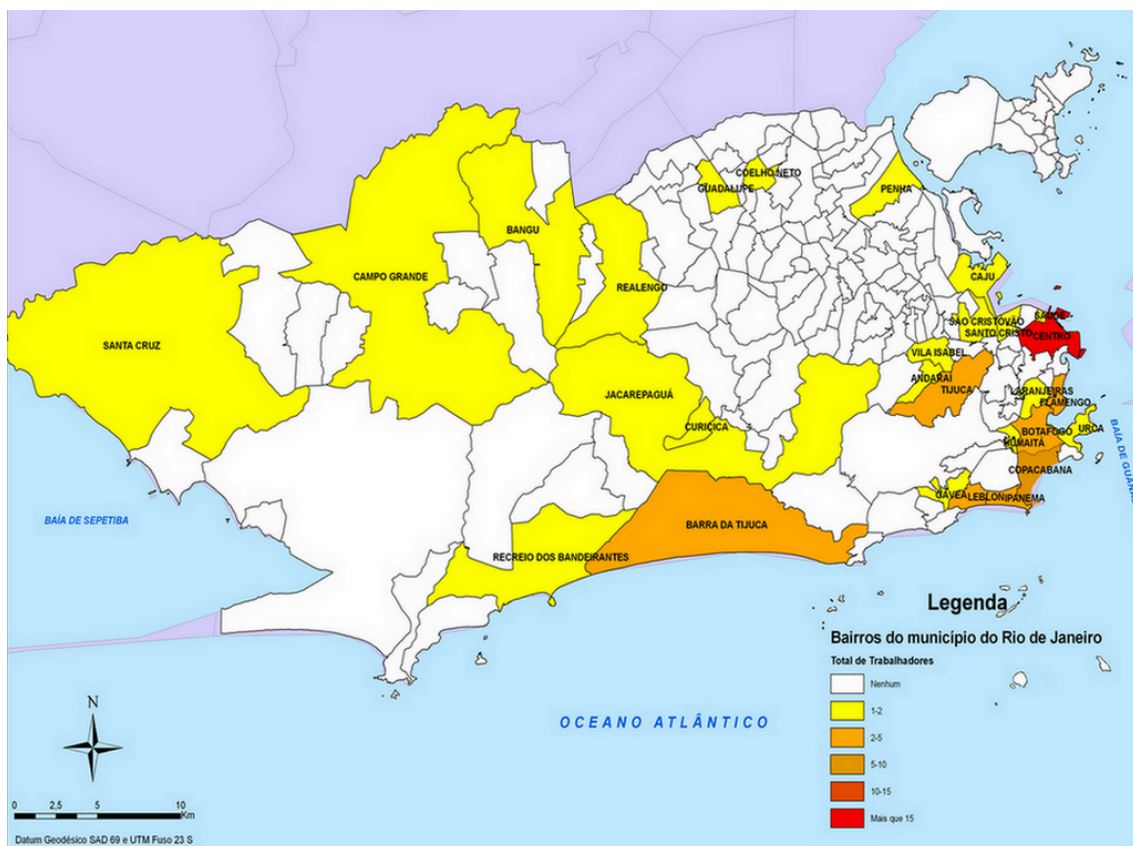


FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Analisando os gráficos de uma maneira ampla, é possível dizer que a maioria dos migrantes (68%) trabalham indo além do padrão do trabalho em 5 dias por semana. Ainda o mercado globalizado que demanda uma alta rotatividade e competitividade no seu *modus operandi* é demonstrado no gráfico 8, onde 51% dos trabalhadores – a metade – ficam trabalhando até 5 anos, e depois acabam mudando para outros empregos. Mais uma vez, a flexibilização das condições de trabalho pós-moderna entra como uma possível pauta para discussão entre as condições de trabalho na Baixada Fluminense.

Por fim, também foi analisado o destino dos migrantes e como se espacializavam na cidade do Rio de Janeiro. Com maiores concentrações na zona oeste – sobretudo na Barra da Tijuca – e na zona sul, o trabalhador de Seropédica costuma obter maiores ligações com tais áreas da cidade por dois motivos aparentes: primeiramente a sua situação geográfica, localizada na extrema zona oeste do Rio de Janeiro, favorece que a espacialização do trabalho aconteça sobretudo nesta área. Em segundo lugar, os transportes que ligam o município ao Rio de Janeiro são voltados em primeiro lugar para o centro, cuja integração com os ônibus que circulam na zona sul acontece com maior eficiência.

MAPA 3 . DESTINO DOS TRABALHADORES DE SEROPÉDICA.



MAPA 3. DISTRIBUIÇÃO DO TRABALHO DO TRABALHADOR DE SEROPÉDICA. FONTE: PESQUISA DE CAMPO(2011,2012). ORGANIZADO POR MATIAS, PATRICIA. (2013)

5.1.4 MOBILIDADE EM SEROPÉDICA.

Em entrevistas com os migrantes que se deslocavam para o Rio de Janeiro, 100% das pessoas utilizavam os ônibus para ir até o centro, enquanto 8% também utilizavam o metrô em conjunto com o ônibus e 2% das pessoas se utilizavam de linhas alternativas (vans, Kombi) para se deslocarem para o Rio de Janeiro³. Isso mostra uma grande dependência do ônibus como principal investimento em modal na cidade, devido as políticas de rodoviarização implementadas desde o governo Juscelino Kubitschek, que precarizaram e eliminaram o acesso das ferrovias em muitos municípios brasileiros, inclusive os da Baixada Fluminense.

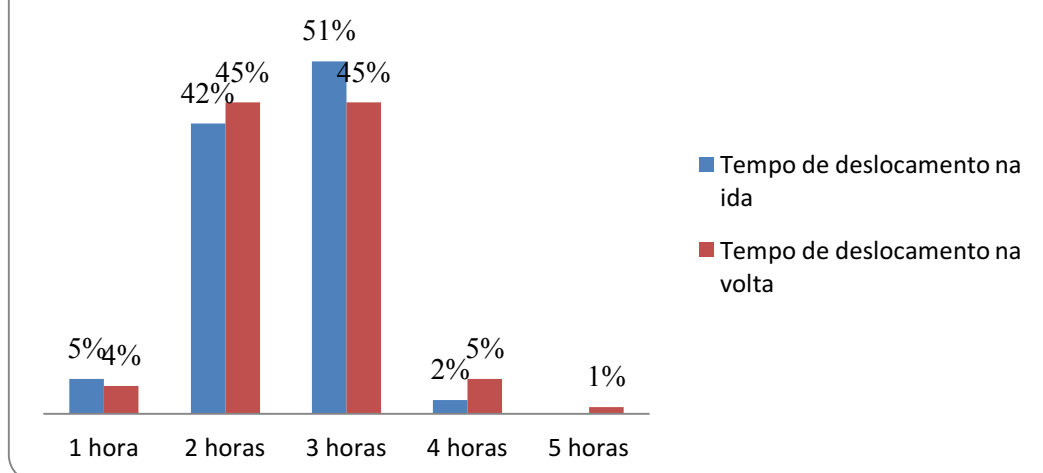
Em relação ao tempo gasto que os migrantes realizam para percorrer - ida e volta - o trajeto entre Seropédica e o Rio de Janeiro, 2% disseram ficar até 4 horas para chegar em seus municípios de destino, enquanto 51% disseram ficar 3 horas para chegar em seu local de trabalho; 42% responderam que demoram 2 horas, enquanto os restantes 5% demoram apenas uma hora para chegar em seus respectivos locais de trabalho. Na volta, o número das pessoas que chegam a ficar 4 horas dentro dos transportes para chegarem em seus domicílios dobram, indo para 5%; Já entre aqueles que demoram 3 e 2 horas, tivemos um valor igual de 45% para ambas as classes; 4% dos entrevistados demoram somente uma hora no caminho de volta, enquanto 1% dos trabalhadores levam até 5 horas para concluírem o trajeto.

“A inexistência de uma rede de transportes socialmente efetiva, isto é, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode infligir consideráveis gastos de tempo nos deslocamentos dos mais pobres. O tempo excedente nas viagens poderia ser aproveitado para outras atividades remuneradas ou para a satisfação de necessidades básicas, como de lazer, por exemplo. Além disso, as longas viagens são responsáveis por reduções na produtividade do trabalhador urbano.”

(GOMIDE, 2003, p. 14)

³ Os meios de transporte analisados podem ser simultâneos, onde o entrevistado muitas vezes pega mais de um modal para realizar seu deslocamento.

Gráfico 9. Tempo despendido entre o deslocamento de ida e volta para o Rio de Janeiro.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

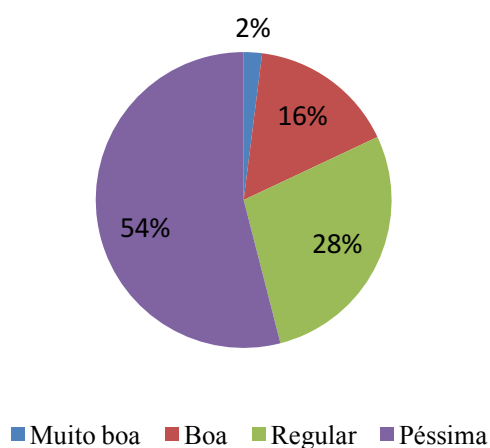
A demora, em que muitas vezes somam até 8 horas de deslocamento entre um local e outro, prejudica as relações de trabalho, assim como as relações sociais, culturais e políticas dos moradores de Seropédica. Por essa razão, acabam somente reproduzindo suas relações aos finais de semana, tempo que o capital lhes dispõe para o consumo de seus próprios produtos. Portanto, tais trabalhadores são obrigados a enfrentarem longas horas dentro de transportes para trabalharem, cujo esforço é resultante de um capital que, pelo seu modus operandi, concentra investimentos e melhores oportunidades em algumas áreas; serão nestas áreas que os melhores empregos estarão localizados, e para o trabalhador que procura uma melhor remuneração, terá de se sujeitar às demandas do capital: ou seja, optar pela grande distância para uma “grande oportunidade”, ou se sujeitarem aos empregos informais que dinamizam a economia destes municípios, sem regras e/ou direitos de trabalho.

“A relação entre a mobilidade e a “liberdade” da força de trabalho pode ser ainda precisada. No seu aspecto positivo, a “liberdade” conduz à possibilidade do trabalhador escolher o seu trabalho e o local onde exercê-lo; no seu aspecto negativo, ela conduz às exigências do capital e ao seu poder de despedir em qualquer altura um trabalhador, ou de transformar o seu trabalho assim como as condições em que ele o exerce(...) Além disso, o capital exige uma mesma fluidez ou mobilidade do trabalho, isto é, capacidade de aplicação da força de trabalho do operário.”

(GAUDEMAR, 1977, p.190)

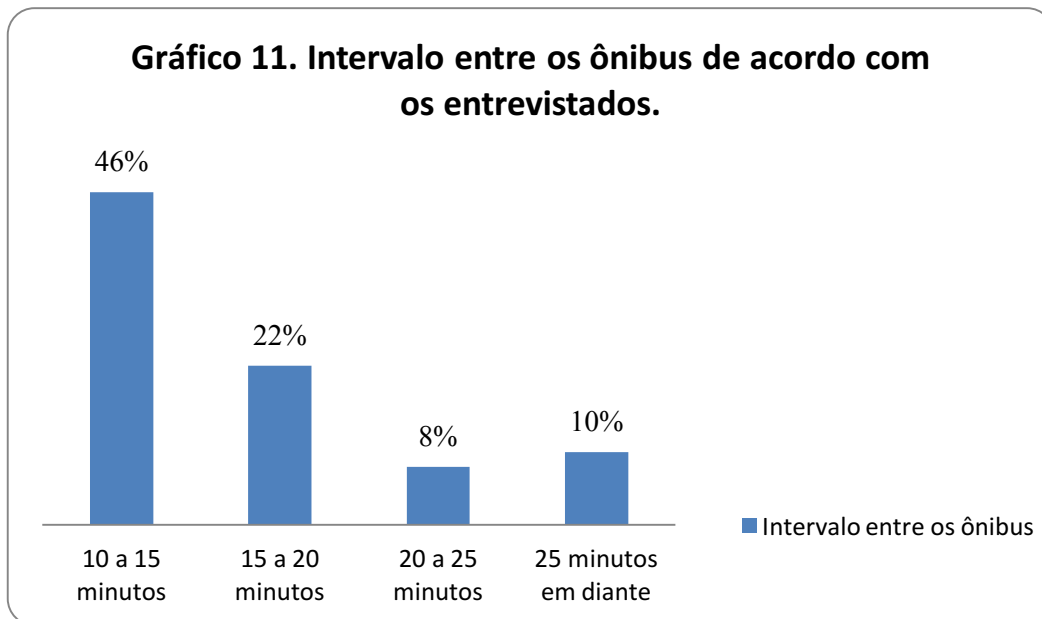
No sentido da qualidade dos transportes, 54% dos entrevistados alegaram serem péssimas as condições dos ônibus nos trajetos, sendo estas ineficazes em relação ao tempo de espera no ponto de ônibus, em relação ao tempo que levam para chegarem a seu destino e em relação às condições que o transporte se realiza – lotado, sem ar e devagar; 28% alegam serem regulares as condições, enquanto 16% e 2% se dividem entre boas e ótimas, respectivamente, o que evidencia a insatisfação da população com o transporte, que se mostra ineficaz e não atende às demandas do município.

Gráfico 10. Qualidade dos transporte através dos entrevistados em Seropédica.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

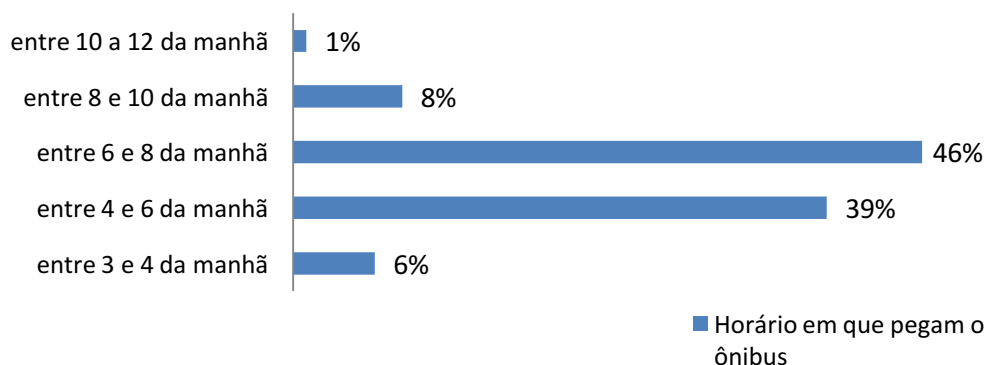
Como é possível observar no gráfico 11, o tempo de demora no ponto também pode ser considerado exaustivo para o trabalhador, e apesar do fluxo de ônibus variar conforme os horários, os entrevistados foram bastante enfáticos em relação à demora do ônibus nos pontos dos próprios; muitos entrevistados já chegavam na hora em que o ônibus costumava passar, já que o município só dispõe de uma empresa que oferece transporte intermunicipal para o Rio de Janeiro, e portanto, oferece sempre os mesmos horários que estes costumam sair da empresa para os usuários. Neste sentido, é difícil muitas vezes precisar a demora entre os ônibus através de suas opiniões.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Ainda, é interessante saber o horário em que costumam pegar os ônibus para chegarem a seus locais de trabalho; através de um grande tempo de deslocamento, de espera nos terminais de ônibus e da péssima qualidade destes transportes, os moradores de Seropédica costumam utilizar os transportes em um horário mais cedo, para que estes possam chegar na hora desejada no Rio de Janeiro. 85% dos entrevistados costumam pegar o ônibus entre 4 e 8 da manhã, enquanto 6% ainda o pegam na madrugada – entre 3 e 4 da manhã – e 9% dos entrevistados utilizam o ônibus a partir das 8 da manhã. Importante observar que, através da grande quantidade de perguntas do questionário utilizado, mais passageiros foram entrevistados entre o horário de 6 e 8 da manhã pois, depois deste horário a demanda de passageiros já diminuía, assim como a oferta de ônibus que passavam em seus pontos, então as entrevistas não poderiam ser concluídas, o que ocasionou o pesquisador à procurar realizar as entrevistas dentro do ônibus.

Gráfico 12. Horário em que costumam pegar o ônibus em Seropédica.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Foi identificada a relação que estes desenvolvem dentro dos transportes, observando se existe a construção de novas relações sociais no processo da migração pendular dos trabalhadores, e, portanto, se desenvolveriam alguma nova territorialidade dentro destes; 85% das pessoas afirmam pegar os ônibus com as mesmas pessoas diariamente, enquanto 15% dizem não ver os mesmos rostos neste processo. Porém, ao perguntarmos se, ao se deslocarem, desenvolviam ou já haviam desenvolvido algum tipo de amizade, 51% afirmaram que sim, que haviam desenvolvido alguma amizade dentro dos transportes, e 49% afirmaram não haver desenvolvido nenhum tipo de amizade neste processo. Neste sentido, existem sim a construção de eventuais relações sociais na migração, inclusive muitas delas nascendo com uma reclamação mútua dos transportes existentes na cidade, como é relatado por alguns entrevistados.

Portanto, reverbera-se a questão do migrante precarizado e marginalizado através das dificuldades que os transportes impõem na mobilidade entre a Baixada Fluminense e o centro do Rio de Janeiro.

“Entre os serviços urbanos, o transporte público seria o mais excludente, na medida em que o acesso ao serviço depende do pagamento antecipado – ou seja, mesmo a oferta ilegal do transporte coletivo não amplia a possibilidade de acesso sem rendimento. Esse seria um fator determinante da crescente imobilidade espacial dos mais pobres, fator esse que estaria bloqueando as possibilidades dos desempregados e autônomos que vivem na incerteza da renda diária de trabalharem fora do lugar de residência.”

Porém ainda é possível se pensar que por mais precarizados que sejam, os migrantes de Seropédica ainda são os trabalhadores mais capacitados e melhor remunerados, pois precisam arcar com as tarifas que as empresas de ônibus impõe aos passageiros, mesmo que esta seja cara e inacessível a uma boa parte dos trabalhadores e obrigue-os a gastar uma boa parte da renda que lhes é de direito. Sendo considerado o salário mínimo de R\$620 (ano de 2012) – e desconsiderando políticas como o Bilhete Único (BU) – o gasto diário seria em torno de R\$ 12,60, no movimento de ida e volta. Especulando sobre a migração pendular de um trabalhador durante a semana, podemos identificar qual seria o seu gasto médio por mês somente com os transportes. Portanto ao longo de um mês (considerando 21 dias úteis), o trabalhador obteria um gasto total de 42% de um salário mínimo somente com os transportes.

VALOR DIÁRIO	VALOR SEMANAL	VALOR MENSAL	TOTAL (%)
R\$12,60	RS63,00	RS264,60	42%

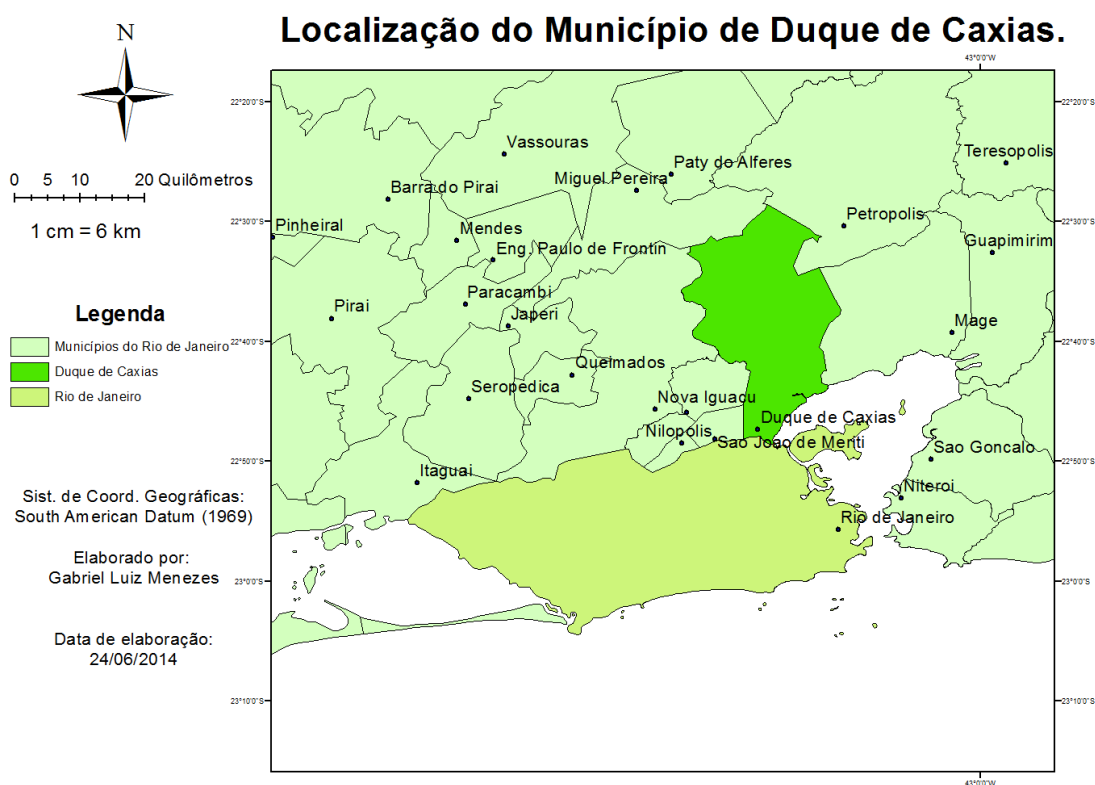
Tabela 2. Valor gasto para cada etapa, de acordo com o salário mínimo de 2012 (R\$620,00).

Assim, a necessidade do estado de reavaliar as cobranças realizadas sobre o transporte público, operado pelas companhias privadas, são de imperativa necessidade. Com um gasto reduzido por integração, políticas como o Bilhete Único permitem que o trabalhador ande com mais de um ônibus por um preço reduzido, inferior ao que pagaria em muitas vezes um só transporte. No entanto, somente o Bilhete Único não é o suficiente para melhorar o gasto econômico que os transportes representam para a população. Pensar na possibilidade dos transportes estarem longe da condição de capitalização, mas como serviço básico da cidade – com custeio estatal – se faz importante discussão para o acesso integral à cidade.

5.2 MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS

5.2.1 DESCRIÇÃO DO MUNICÍPIO.

Duque de Caxias é um dos principais núcleos da Baixada Fluminense, localizado aproximadamente 26 quilômetros da cidade do Rio de Janeiro, e conta com uma população de 855.000 pessoas segundo o IBGE (CENSO 2010). Assim como maior parte da Baixada Fluminense, foi crescendo com o advento da linha férrea, tendo seus núcleos de ocupação inter-relacionados com a estação ferroviária (sendo esta da Estrada de Ferro Leopoldina) (ABREU, 2008) e posteriormente, com a Avenida Brasil, a Rodovia Presidente Dutra e a Estrada Washington Luís.



MAPA 4. LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS, REFERENTE AO RIO DE JANEIRO. ORGANIZAÇÃO: MENEZES, G.L.M.V.N. E, (2014).

O censo realizado no ano de 2010 aponta aproximadamente 261.600 migrantes, ou seja, 30,59% da população se *deslocam* para outros municípios. Novamente, é possível visualizar um padrão comum entre as duas cidades da Baixada, com um percentual relativo de moradores que trabalham fora de suas cidades à procura de ofertas de trabalho. Neste trabalho, analisar-se-á as quatro principais linhas viárias e a

única linha ferroviária que liga o atual município ao Rio de Janeiro: a linha 112C [Duque de Caxias x Central (via Linha Vermelha / Avenida Brasil – Autoviação Limousine Carioca)], a linha 102 C [Duque de Caxias X Central (via Vigário Geral) – Autoviação Jurema S/A], a linha 101-C [Duque de Caxias X Central (via 25 de Agosto) – Autoviação Jurema S/A) e a linha 415-T [Duque de Caxias X Barra da Tijuca – Viação Vera Cruz S/A].

TARIFAS	101-C	102-C	112-C	Ferrovias	415-T
PREÇOS	3,30	3,30	3,30	2,95	3,05

TABELA 3. ÍNDICE COMPARATIVO DOS VALORES DE ÔNIBUS E TREM ANALISADOS NO ANO DE 2012. FONTE: PESQUISA DE CAMPO(2011, 2012).

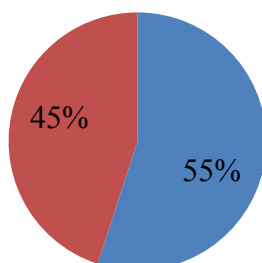
Apesar de contar com melhores aparatos sociais e infraestrutura do que Seropédica, Duque de Caxias também é muito ligada ao estado do Rio de Janeiro economicamente, politicamente e culturalmente – como as estatísticas do IBGE confirmam – e, por isso, também irão sofrer com problemas no âmbito dos transportes devido aos problemas viários que a ligação entre ambos os municípios apresentam. A análise, através da aplicação dos questionários para os migrantes em Duque de Caxias, revelarão análises mais esclarecedoras sobre tal questão.

5.2.2 – PERFIL DOS ENTREVISTADOS

Em Duque de Caxias, percebe-se algumas pequenas diferenças e semelhanças no nível das pessoas que migram diariamente para o Rio de Janeiro. Em relação ao sexo dos entrevistados, há uma pequena predominância masculina, assim como em Seropédica, o que não afirma, mas possibilita pensar em uma predominância masculina na condição de migração para o Centro do Rio de Janeiro.

Gráfico 13. Relação dos gêneros entrevistados.

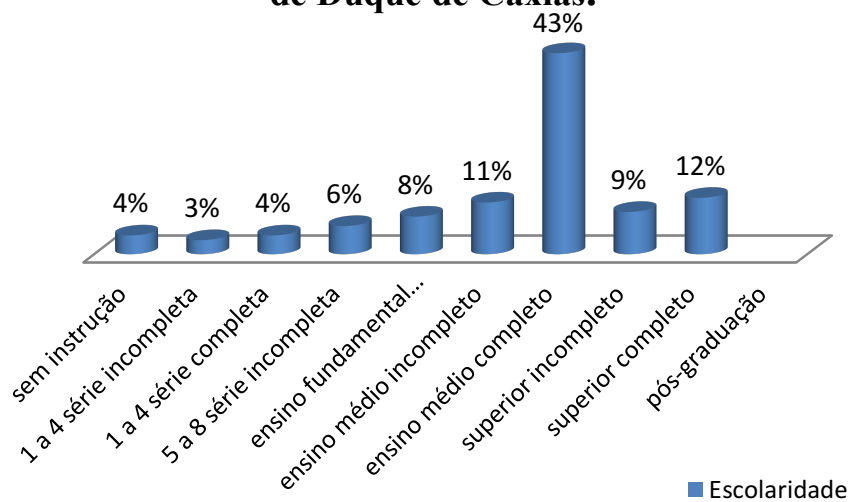
■ masculino ■ feminino



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

A escolaridade apresenta algumas diferenças em relação a Seropédica; apesar do município conter o mesmo padrão que o outro, com um nível de ensino médio completo relativamente alto e algum acesso às Universidades, o nível dos trabalhadores sem instrução alguma ou pouca instrução aumentam, como é possível observar no gráfico 15.

Gráfico 14. Escolaridade dos trabalhadores de Duque de Caxias.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Através destes gráficos, é possível a análise de perfis parecidos em dois diferentes municípios, o que pode sugerir que a Baixada possui condições de mão-de-

obra semelhantes entre um município e outro devido aos seus processos de ocupação semelhantes em sua maioria.

“O circuito moderno tende mais a criar a conjuntura do que a adaptar-se a ela. Ele o faz com diversas possibilidades de sucesso, pois sempre há uma margem de distorção entre as decisões das grandes firmas e o comportamento do mercado. Ao contrário, o circuito inferior só pode funcionar através de uma adaptação estreita às condições conjunturais. Nisso ele é favorecido pela divisibilidade e a mobilidade tanto da mão-de-obra como do capital, que permitem aos empresários seguir com mais flexibilidade as variações quantitativas e qualitativas da demanda, e assim, melhorar os rendimentos marginais da empresa.”

(SANTOS, 2008, p.253)

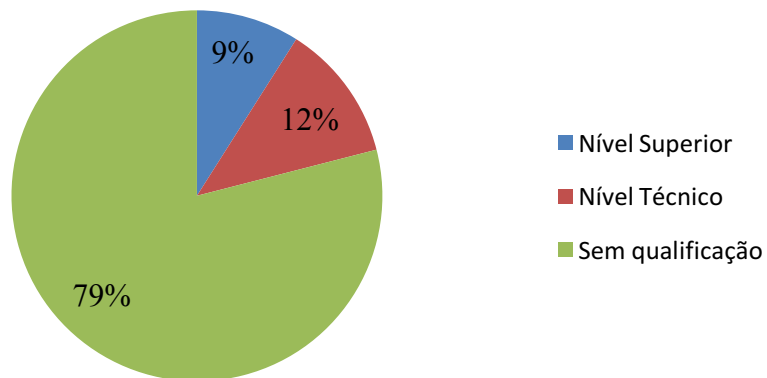
(Grifos nossos.)

No caso de Duque de Caxias e Seropédica, apesar do diferente histórico de ocupação, a necessidade de adaptação do trabalhador da Baixada Fluminense, que em sua maioria é desqualificado e precarizado, resultam em um semelhante perfil de trabalho local, que para Milton Santos, é o típico circuito informal da economia, que funciona baseada no circuito superior, e utiliza dos trabalhadores deste outro circuito para reproduzir o *modus operandi* do capital.

5.2.3 – RELAÇÕES DE TRABALHO.

Pode-se identificar também, em Duque de Caxias, a qualificação profissional dos moradores da Região Metropolitana. Observou-se que 71% das pessoas entrevistadas não possuíam nenhuma especificidade de estudo ou grau técnico, enquanto 21% dos entrevistados possuíam algum tipo de qualificação técnica ou de nível superior. Isso demonstra, comparados com os dados sobre qualificação profissional dos entrevistados em Seropédica, o baixo nível de qualificação dos moradores de tal região, sendo estes então os formadores do “exército de mão de obra” da metrópole.

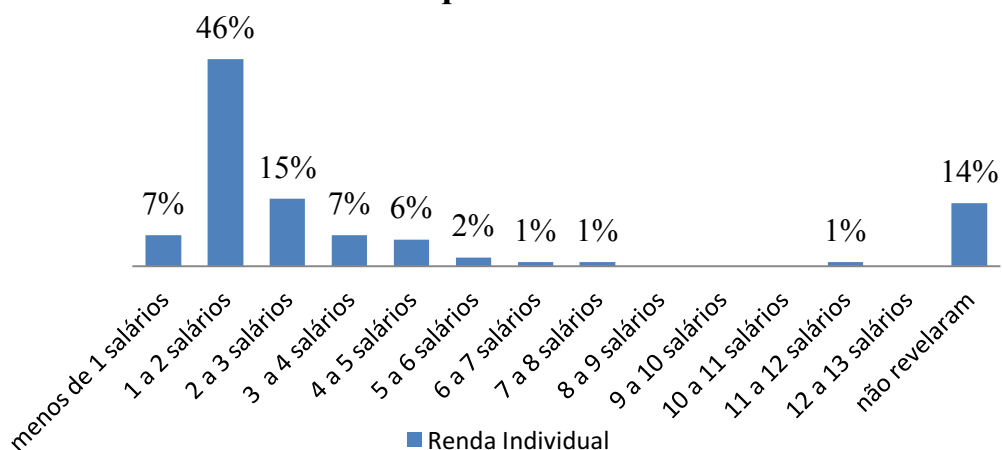
Gráfico 15. Qualificação Profissional dos entrevistados em Duque de Caxias.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

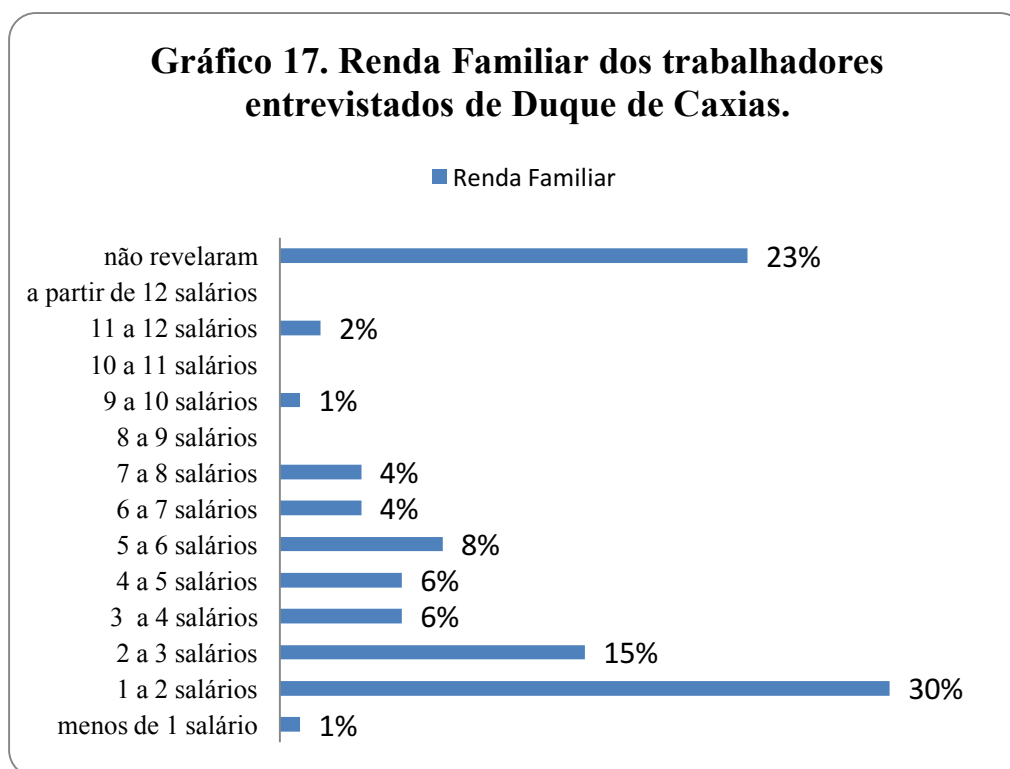
A renda individual dos trabalhadores (gráfico 16) entrevistados é semelhante com àqueles entrevistados em Seropédica; 46% dos usuários dos transportes recebem até 2 salários mínimos de renda mensal, o que significa uma precarização muito grande do trabalhador da Baixada Fluminense – ou ao menos, aqueles que utilizam os transportes.

Gráfico 16. Renda Individual dos entrevistados de Duque de Caxias.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

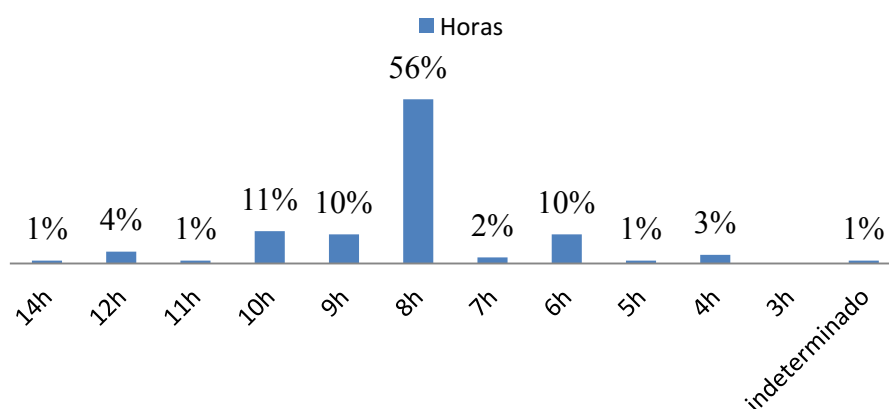
A renda familiar, no entanto, apresenta uma variação significativa relativa à Seropédica: a maior parte dos entrevistados afirmam que a renda familiar está entre 1 e 2 salários mínimos (30%). Com uma análise mais apurada, é possível perceber que o migrante de Duque de Caxias – com opções mais baratas e acessíveis de transportes do que Seropédica – possui, mesmo com menos dinheiro, de se locomover para o Rio de Janeiro.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

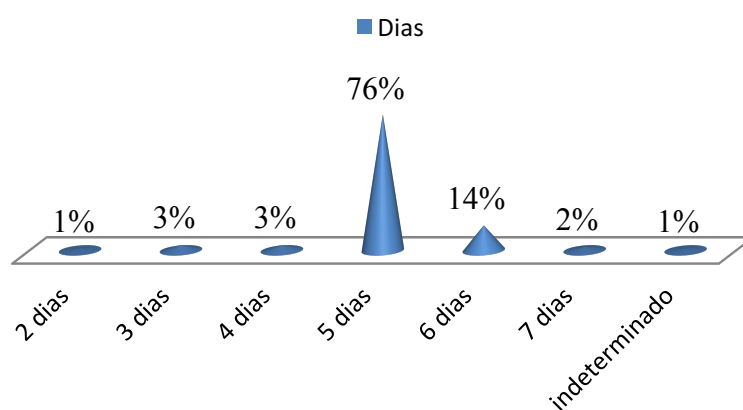
A seguir, alguns gráficos que informam à respeito das horas, dias da semana e tempo de trabalho dos migrantes de Duque de Caxias na cidade do Rio de Janeiro; são dados semelhantes aos que foram analisados no município de Seropédica, com a maioria dos trabalhadores atuando 8 horas por dia, 5 dias por semana e de 1 a 5 anos trabalhando em um mesma atividade.

Gráfico 18. Quantidade de horas trabalhadas em um dia pelos entrevistados.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

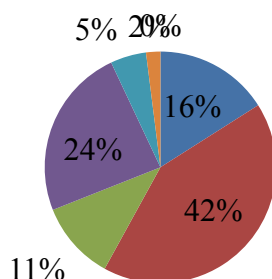
Gráfico 19. Dias trabalhados na semana pelos entrevistados.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Gráfico 20. Tempo de trabalho no local atual de trabalho.

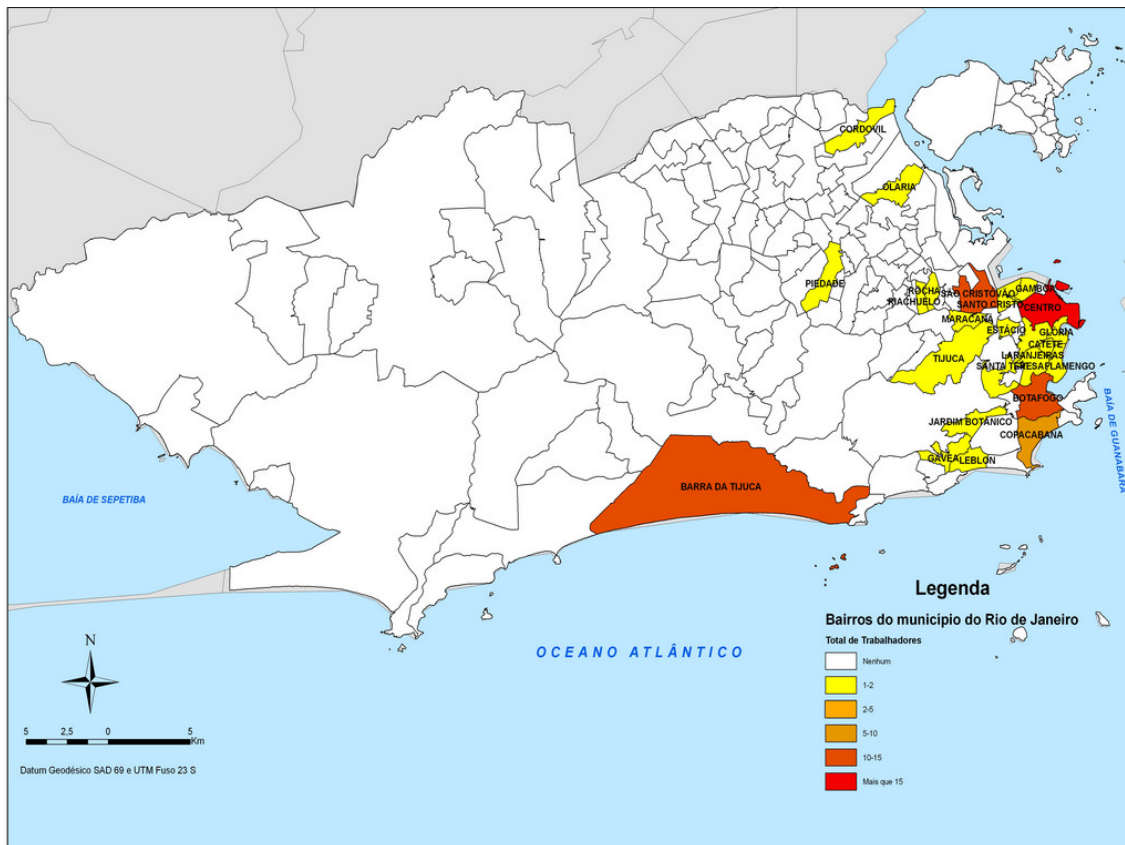
■ menos de 1 ■ 1 a 5 anos ■ 5 a 10 anos ■ 10 a 20 anos
■ 20 a 30 anos ■ mais de 30 ■ não informou



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Em Duque de Caxias encontra-se números mais diversificados da quantidade de horas trabalhadas por dia (gráfico 18), quantos dias na semana (gráfico 19) e tempo de local trabalho no local atual de trabalho (gráfico 20), até pela maior amplitude de profissões entrevistadas. Apesar disto, é possível observar o mesmo padrão nestas profissões, afirmando um senso comum na Baixada Fluminense: o trabalhador é flexível, apresentando alta rotatividade em seus empregos – que evidencia a relação fugidia e efêmera dos empregos adotados – e de certa forma, obedecem às leis do trabalho impostas pela CLT.

No mapa a seguir, visualizam-se os principais destinos de trabalho dos trabalhadores de Duque de Caxias; é possível perceber que a maior parte dos destinos estão concentrados na zona norte e na zona oeste.



MAPA 5. MAPA COM DESTINO DOS TRABALHADORES DO MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS. ORGANIZADO POR MATIAS, PATRÍCIA. (2013)

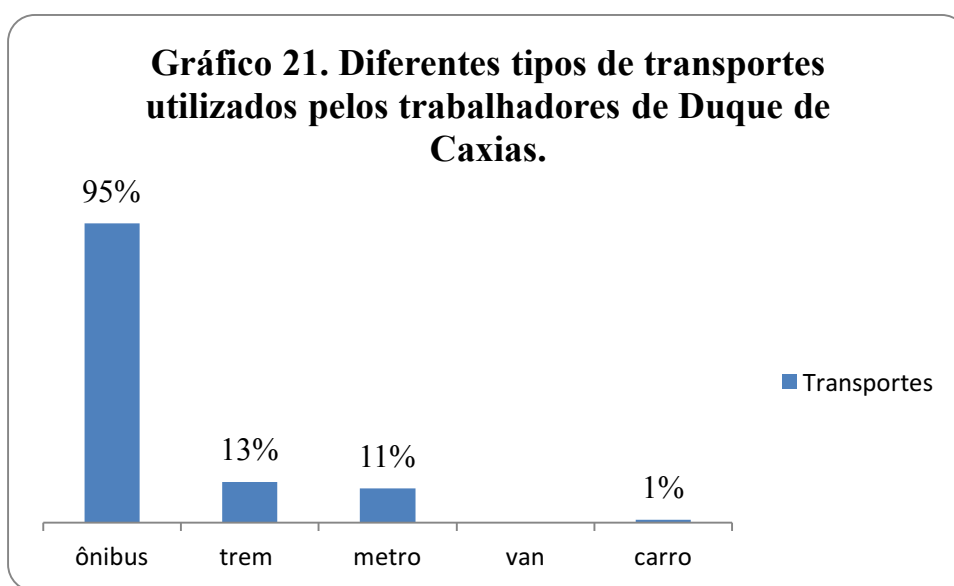
É possível afirmar que a ligação ferroviária e rodoviária do município, com foco principalmente ao centro do Rio de Janeiro, favorece a espacialização do trabalho em torno dessas regiões. No entanto, é possível também encontrar muitos trabalhadores na Barra, já que uma das grandes ligações que o município possui em termos de transporte favorece esse laço.

5.2.4 – MOBILIDADE EM DUQUE DE CAXIAS.

Duque de Caxias, assim como os outros municípios periféricos na cidade do Rio de Janeiro, que apresentam problemas com relação à mobilidade, conta com uma infraestrutura viária com problemas de ir e vir para a metrópole do Rio de Janeiro. No entanto, há uma grande diferença entre Duque de Caxias e Seropédica, pois este conta com mais vias de acesso, modais mais diversos de transporte e mais empresas atuando neste processo, o que resulta em menores intervalos entre os ônibus e melhores serviços, para que a competitividade entre as diversas empresas seja menor. Ainda assim, a

distância de 26 quilômetros da cidade é formada por empecilhos nos transportes, mesmo que estes se configurem de forma diferente na mobilidade dos trabalhadores, como as pesquisas mostram a seguir.

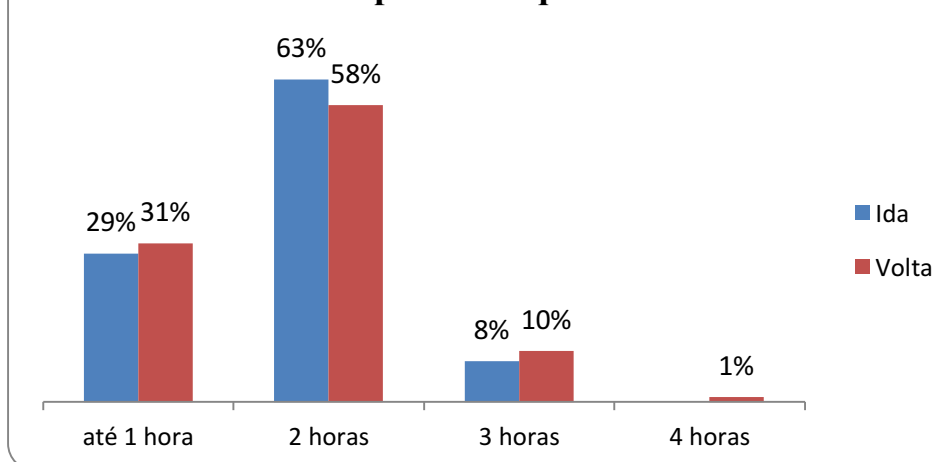
Neste sentido, Duque de Caxias é um município mais acessível no que tange aos transportes; no gráfico 21, é possível analisar a maior diversidade de transportes para se chegar ao centro do Rio de Janeiro, lhes possibilitando uma melhor escolha de como se dará esse deslocamento, e qual lhes será mais vantajoso.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

O tempo de deslocamento é também um pouco menor tanto na ida quanto na volta; principalmente nos trens, com alguns entrevistados dizendo que bastavam apenas 40 minutos para chegar ao centro do Rio de Janeiro. No entanto, a maior parte dos entrevistados – que foram abordados nos terminais de ônibus – afirmam demorar 2 horas para ir e voltar, com 63% destes afirmando demorar 2 horas na ida, e 58% afirmando demorar 2 horas na volta. Ainda, é válido lembrar que esta demora também está relacionada com os diversos transportes que estes pegam para chegarem nos terminais de ônibus e trem, pois, para saírem de suas casas, recorrem a ônibus ou vans para chegarem até os terminais e assim pegarem os transportes coletivos que os ligarão até o centro do Rio de Janeiro, e muitas vezes utilizarem outro ônibus para chegarem perto de seus locais de trabalho.

Grafico 22. Análise do tempo de deslocamento no município de Duque de Caxias.



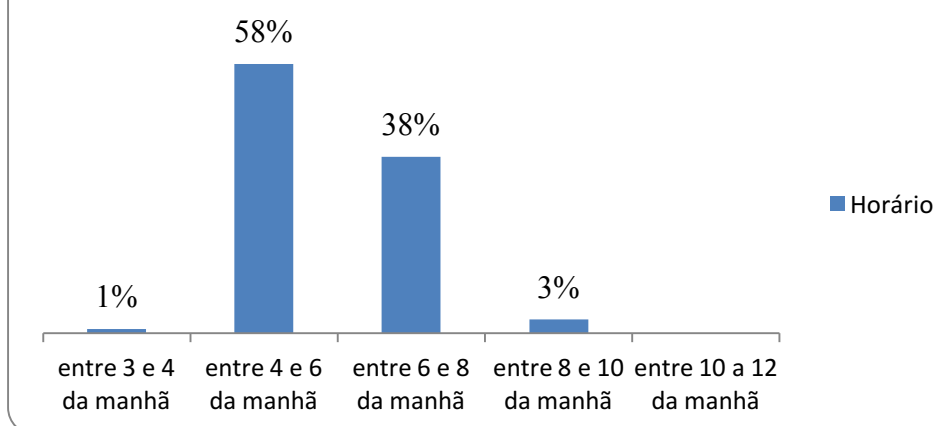
FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

Com um pequeno acréscimo no tempo de retorno para o próprio município, diversas formas de transporte, a menor distância em relação à Seropédica e uma melhor acessibilidade viária acabam resultando tempo que o trabalhador levará para chegar ao seu município, sendo o transporte um importante fator nesta migração laboral.

A questão da distância e a localização regional dos municípios não lhes caracteriza como únicos locais que sofrem com a mobilidade: segundo estatísticas fornecidas pelo IBGE, a metrópole fluminense obtém os piores índices de mobilidade urbana, sendo a capital onde as pessoas perdem mais tempo para se deslocar entre o trabalho e casa. No entanto, serem distantes e se configurarem como locais de “reserva de mão de obra” são empecilhos maiores para um melhor planejamento da mobilidade destas áreas, já que o estado e a iniciativa privada costumam realizar seus principais investimentos em áreas que já possuam uma boa localização relativa.

No gráfico 23, identificou-se o horário em que as pessoas costumam pegar estes ônibus no período da manhã, indicando que em ambos os municípios o horário de 4 às 6 é o mais comum, para que não cheguem atrasados aos seus respectivos locais de trabalho.

Gráfico 23. Horário em que os entrevistados costumam aguardar seus transportes.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

O gráfico 24 também mostra que além dos transportes, o ponto de ônibus se configura como mais um problema na migração pendular. Apesar de uma grande maioria (46%) afirmar demorar entre 10 e 15 minutos para aguardar o ônibus, o que podemos considerar como algo “razoável”, alguns levam mais de 20 minutos, o que pode ser preocupante se pensar em maiores escalas.

Nesta demora, acaba predominando nos pontos e terminais viários o comércio informal, com muitos vendedores ofertando produtos tais como cafés, salgados, doces, pequenos produtos eletrônicos e outros, que acabam se utilizando desse problema para gerarem uma pequena renda diariamente, naquilo que Milton Santos retrata como o Circuito Inferior.

“O circuito inferior constitui, portanto, um mecanismo de integração permanente, que interessa em primeiro lugar a toda uma massa de migrantes insolventes e não qualificados. Fornece uma quantidade de empregos máxima para uma imobilização mínima de capital. Responde, ao mesmo tempo, às necessidades do consumo e à situação geral do emprego e do capital.”

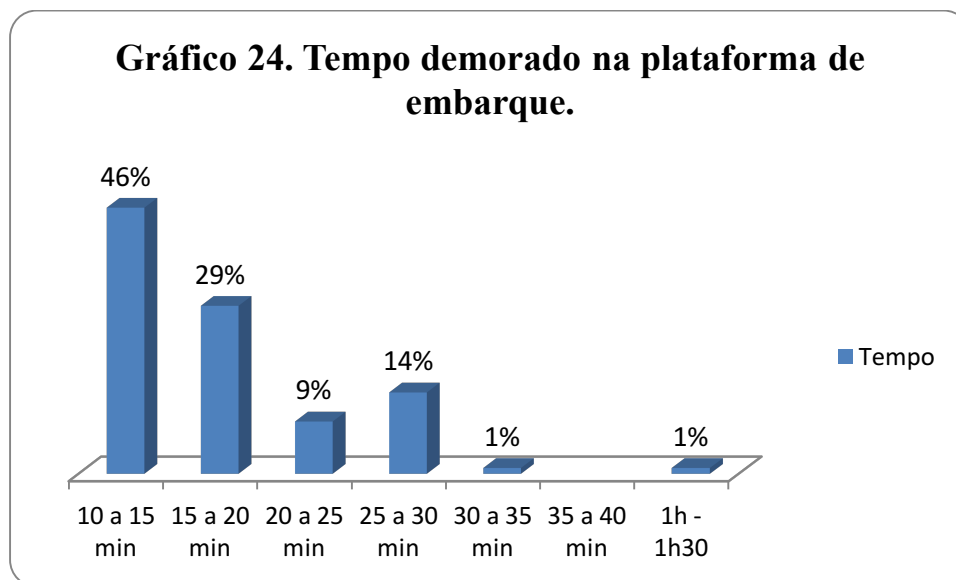
(SANTOS, 2008, p.260)

É interessante observar que apesar de ser informal, ou seja, algo que não é considerado formal ou que não é o “certo”, esses empregos dinamizam a economia de certa camada de moradores tanto do município de origem como dos municípios de

destino, sendo um sistema perfeitamente racional e que promove a integração entre o circuito superior e circuito inferior da economia. (SANTOS, 2008).



FOTO 4. FILA DE ÔNIBUS PARA O MUNICÍPIO DE DUQUE DE CAXIAS, COM FORMAÇÃO DO CIRCUITO INFERIOR AO LADO ESQUERDO DA FOTO. FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

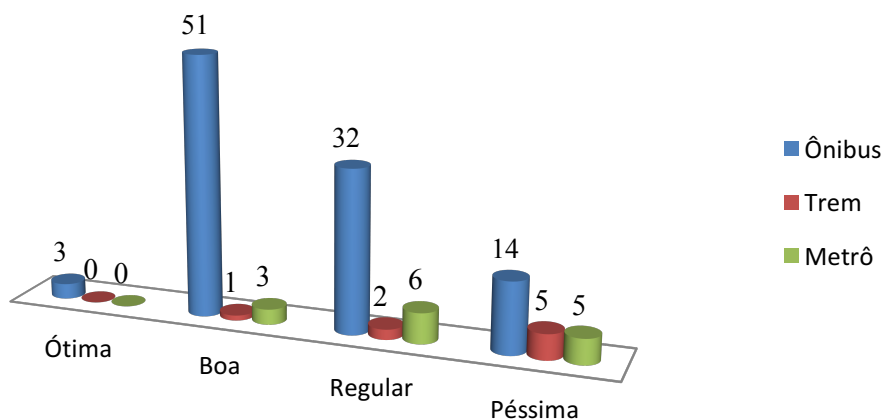
Por fim – porém não menos importante – foram questionados sobre as condições estruturais que os transportes oferecem a estas pessoas; divididas entre quatro

categorias “ótima”, “boa”, “regular” e “péssima”, as pessoas avaliaram os 3 tipos de transportes nos quais iremos nos preocupar nesta pesquisa : trens, ônibus e metrô.

Enquanto em Seropédica apresenta apenas uma empresa que interliga ambos os municípios, Duque de Caxias apresenta praticamente cinco empresas – quatro destas divididas no setor viário e uma no setor ferroviário - que significa uma maior competição entre as empresas, e por consequência, maior preocupação com a eficácia e a disponibilidade destes serviços para conquistarem a “clientela”, sem contar com as vans, que atuam onde o sistema de transporte legalizado e coletivo não alcança com excelência seus deveres.

Neste sentido, percebe-se uma melhor avaliação dos transportes do que aquela apresentada em Seropédica, onde 51 pessoas das 100 entrevistadas em Duque de Caxias julgaram este tipo de transporte viário de boa qualidade. Em relação aos trens, das 8 pessoas que analisaram este transporte, 5 pessoas disseram ser de péssima qualidade, o que podemos concluir que é um transporte mal avaliado pela população de Duque de Caxias. O metrô é avaliado com menos unanimidade, afirmando este serviço como regular 6 pessoas, enquanto 5 pessoas avaliaram o metrô como péssimo, e 3 pessoas avaliando tal serviço como bom. Importante lembrar que o uso de modais diferentes de transportes está implícito nessa questão, com mais de uma opção de transporte escolhida pelos entrevistados; por exemplo, o caso do metrô não foi analisado diretamente pois este não faz uma ligação direta com o município de Duque de Caxias, embora haja linhas que são próximas de suas estações e acabam servindo de ligação direta ao mesmo.

Gráfico 25. Qualidade dos transportes pelos entrevistados em Duque de Caxias.



FONTE: PESQUISA DE CAMPO. (2011, 2012).

A ferrovia na Baixada Fluminense sofre com a precarização de seu transporte a algum tempo, desde que o estado começou a investir fortemente na rodoviarização do país. Com linhas à margem do sucateamento, trens antigos, despreparados e lotados, a ferrovia ficou largada por muito tempo no Rio de Janeiro. No entanto, com a retomada econômica do setor no início do século XXI, a Supervia conseguiu modificar um pouco este quadro, atualmente trabalhando com trens mais confortáveis e melhores condições ferroviárias. Ainda assim, a qualidade de nosso transporte público em muito deixa a desejar para outros tipos de sistemas públicos de transportes ferroviários de massa. A mobilidade através dos trilhos é uma opção que remete à rapidez pela ausência de trânsito no caminho entre os municípios da Baixada Fluminense e o centro do Rio de Janeiro, mas também oferece desconforto pela lotação que os vagões costumam oferecer e pelos trens que costumam apresentar avarias em sua estrutura. Já o metrô, como em todas as capitais brasileiras, é voltado para um pequeno público na cidade, e dificilmente integra estes municípios com o centro do Rio de Janeiro; indiretamente, existem algumas integrações feitas entre empresas de ônibus e a Metrô Rio - a concessionária que administra o transporte metroviário no Rio de Janeiro - que possibilitam o uso deste, mas o número destas integrações não são grandes e são voltadas para a mobilidade intraurbana do Rio de Janeiro. Também contam com problemas estruturais como ramais de linhas singelas para um trecho relativamente

grande percorrido - o que dificulta a formação de composições que atendam a demandas específicas – causando a lotação desenfreada dos vagões, a mais cara tarifa de todo o país, de modo que acaba segregando os usuários deste modal, e outros motivos que acabam não encaixando estes trabalhadores da Baixada neste sistema de transporte.

6 – Análise do Planejamento Urbano acerca dos transportes nos municípios de Seropédica e Duque de Caxias.

O planejamento urbano é uma das ferramentas do estado para promover a melhoria social, com base na melhor organização das formas de produção, estruturação e apropriação do espaço, procurando por excelência a equidade social das classes sociais inclusas no tecido urbano. Assim, a ideia de planejar está intimamente relacionada ao fato de reordenar os problemas do momento, assim como a prevenção de dificuldades posteriores em virtude dos diversos usos das políticas de organização socioespacial.

Na análise dos transportes voltados para a condição dos trabalhadores, que coincidem no movimento pendular, foi também importante estudar os planos que as esferas federais, estaduais e municipais tem pensado para a questão da problemática da mobilidade e acessibilidade para as regiões metropolitanas, a partir dos transportes.

Em relação à esfera federal, é possível encontrar a Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana (SEMOB) cuja atuação é voltada para a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados. Entre as suas ações, estão a elaboração de planos referenciais para as cidades que possuem uma política de planejamento dos transportes, com base em artigos escritos por especialistas em transportes, assim como financiamentos e preparação de equipes para que possam implementar políticas planejadoras nos municípios.

Na esfera estadual, é possível encontrar o PDTU – Plano Diretor dos Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro – organizado pela Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL), associado à Secretaria do Estado de Transportes do Rio de Janeiro

(SETRANS), cujo objetivo está relacionado ao planejamento de diversas modalidades de transporte no Rio de Janeiro, visando à fluidez dos fluxos econômicos e sociais do estado.

“O plano diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em fase final de desenvolvimento pela Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro e pela Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL é um importante instrumento para a orientação das ações executivas para os investimentos em infraestrutura, tanto do sistema viário, como dos sistemas de transporte coletivo, em especial dos de maior capacidade (trem e metrô). Como tal será um poderoso instrumento de ação governamental para a orientação e condução do processo de desenvolvimento dos sistemas de transporte (independente do nível de governo). (PDTU, 2006, p. 1)

No atual projeto, é possível encontrar, por exemplo, o zoneamento e diversas análises sobre “origem-destino” dos habitantes da RMRJ. A maior parte dos estudos são análises dos movimentos convergentes para o centro do Rio de Janeiro, e se destinam a compreender o fluxo populacional e também o vetor de expansão populacional e produtivo, à fim de atender com estes espaços um transporte coletivo de massa.

Nas esferas municipais, encontramos o plano diretor municipal. De acordo com o Estatuto da Cidade, o plano diretor é obrigatório para cidades que apresentem quatro requisitos básicos:

- *Com mais de 20 mil habitantes;*
- *Integrantes de Regiões Metropolitanas;*
- *Áreas de interesse turístico;*
- *Situados em áreas de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental na região ou no país.*

Assim, Seropédica e Duque de Caxias possuem seus respectivos planos diretores, em função da região que estão configuradas e de seus índices populacionais. Ambos foram aprovados em 2006, e estão em atuação desde a seguinte data até os dias atuais.

Primeiramente, o que é interessante analisar em ambos os planos diretores é que possuem versões diferentes sobre a acessibilidade: distante do que conceitua Vasconcellos (2000), a acessibilidade no município de Seropédica e Duque de Caxias está relacionada à possibilidade de inserção de pessoas deficientes nos espaços públicos. Em ambos os planos diretores, a análise da acessibilidade se diferencia principalmente porque não só é pensada a mobilidade interurbana, mas, sobretudo, a necessidade de que o município atenda às demandas intraurbanas de transporte e trabalho. É prioritário o pensamento sobre o desenvolvimento interno do município, ficando em segundo cargo a pretensão em melhorar os fluxos para a cidade do Rio de Janeiro.

Em segundo lugar, ambos os planos possuem artigos que consideram necessária a integração entre as esferas federais, estaduais e municipais de planejamentos sobre os transportes. Contudo, somente o Plano Diretor de Duque de Caxias retrata a necessidade do diálogo com o PDTU, que é o principal instrumento para pensar a construção do espaço metropolitano integrado. Desta forma, os objetivos do planejamento em Seropédica não parecem incluir a necessidade de mobilidade para o Rio de Janeiro, se concentrando na criação de algumas novas atividades no município ao invés de melhorar a fluidez do seu trânsito para permitir uma melhor acessibilidade à metrópole em geral.

Em terceiro lugar, o município de Duque de Caxias possui uma preocupação com a ligação intermodal dos transportes de passageiros, incluindo aí a preocupação com o sistema ferro-metro-viário, rodoviário e também hidroviário já que seu município possui acesso à Baía de Guanabara. No município de Seropédica, porém, tal reflexão não é realizada, inclusive demonstrando ligações de transportes às quais o município não possui; o artigo 14 de seu texto indica os componentes de mobilidade do município:

“Art. 14. Os principais componentes do Sistema de Mobilidade do Município são:
I - as rodovias federais BR465 e BR 116; II - a rodovia estadual RJ 099; III - estradas municipais e vicinais; IV - o anel rodoviário interligando estas rodovias a ser construído brevemente; V - via férrea.” (Plano Diretor do Município de Seropédica, 2006)

Embora de fato haja uma ferrovia que perpassa o município, cuja operação é de controle da “MRS Logística S.A.” com objetivos de escoamento de *commodities* como minério de ferro e cimento, não há nenhum terminal de cargas ou de passageiros que

faça a ferrovia ter uma conexão com a cidade. Portanto, é passível de discussão se a ferrovia pode ser incluída em um conceito de mobilidade municipal de Seropédica.

Estudos sobre a implantação do plano diretor no município de Seropédica, realizado pelo Observatório das Metrópoles em 2006, realiza críticas sobre a construção do capítulo sobre transportes no plano diretor.

“IV. O Plano Diretor e a Política de Mobilidade e Transporte

1. A existência de diagnóstico identificando a situação do município na área da mobilidade e do transporte, com ênfase nas desigualdades sociais no acesso as áreas centrais (trabalho, escola e lazer). O diagnóstico de mobilidade urbana é precário, não havendo a identificação da situação da mobilidade urbana e do transporte no município. **Crítica:** o isolamento de alguns bairros do município (são citados os bairros de Carretão, Santa Alice, Coletivo e Nazaré); o serviço prestado pela empresa detentora do monopólio do transporte por ônibus no município; a necessidade da criação de novas linhas e expansão dos horários das linhas já existentes, principalmente em direção à cidade do Rio de Janeiro. (...)

O mesmo estudo foi realizado para o município de Duque de Caxias. No entanto, análises não foram realizadas em virtude da ausência de dados durante a confecção do relatório do Observatório das Metrópoles (2006), cabendo somente ao relatório apontar também que as metas utilizadas pelo plano diretor são muito genéricas e amplas.

Por fim, a Prefeitura de Seropédica se dispôs a conversar sobre a questão do planejamento e os transportes. A entrevista, concedida pelo Secretário de Planejamento, indicou que a cidade vem pensando na reorganização de sua função urbana, com acolhimento de novas indústrias para que exerça uma nova centralidade na sua região, com investimentos em cursos de qualificação técnica e novas infraestruturas. Isso, diretamente, afetaria a mobilidade do município, possibilitando aos moradores da cidade se candidatarem a trabalhar no local aonde vivem.

Esse investimento em uma nova centralidade não viria sozinho: a modernização da estrutura de transportes da cidade também acontecerá com a instalação de uma rodoviária central no município de Seropédica, visando melhorar tanto o transporte intra quanto interurbano, e inclusive a possível instalação de um *Bus Rapid Transit* (BRT) que ligasse o município de Seropédica ao bairro de Santa Cruz, no Rio de Janeiro; todos estes investimentos fazem parte do chamado Plano Estratégico do Município de Seropédica.

No entanto, o secretário também expõe que para serem pensados grandes projetos, é necessária a realização destes para serem aprovados pelo governo federal, e através da falta de documentação ou até mesmo devido à inadimplência sobre as contas públicas, a prefeitura acaba não conseguindo realizar os seus projetos de planejamento, inclusive na área de transportes.

Ainda, segundo ele, há o fórum da Baixada⁴, que é um fórum recentemente criado entre pesquisadores e gestores municipais desta região – inclusive Seropédica – e que visa a integração regional entre seus municípios e também o município do Rio de Janeiro, visando sua emancipação política e também estrutural. No sentido dos transportes, podem ser uma boa harmonia para que projetos integrando as diversas cidades – e fomentando novas conexões laborais, assim como diminuindo a dependência da cidade do Rio de Janeiro – aconteçam com maior rapidez e facilidade.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos transportes a partir do movimento pendular esclarece como é importante a necessidade de repensar o modelo urbano vigente nos países subdesenvolvidos, principalmente no Rio de Janeiro. Com durações de até 9 horas, trabalhadores passam muitas vezes mais tempo dentro do transporte do que fora dele, dificultando inclusive a inserção no mercado de trabalho formal, já que o empregador procura cortar despesas através de trabalhadores que não gastem tanto no deslocamento para o trabalho. No mercado informal, a condição de inserção é muito mais complexa, já que o alto custo deste processo nem sempre possibilita o movimento de ir e vir diariamente. Ambos os municípios mostram o alto preço do ir e vir à metrópole do Rio de Janeiro, embora Seropédica indique uma maior dificuldade.

A qualidade do transporte que é utilizado também é importante questão da acessibilidade destes municípios: Em Seropédica, a exclusividade de uma empresa sugere a obrigação de se submeter às condições que a empresa oferta para o município. Não somente pelo índice de deslocamento – pois isso nos diz também da estrutura viária – mas a demora nos pontos de ônibus, a qualidade que os entrevistados atribuíram a empresa e também a falta de intermodalidade acabam comprometendo a mobilidade destes trabalhadores, ao passo em que Duque de Caxias a avaliação possui melhor

⁴ Sítio na internet: www.forumbaixadarj.org/

avaliação de alguns modais, como por exemplo o ônibus, e possui menores taxas de esperas no ponto. Portanto, o monopólio da empresa em um espaço pode comprometer a iniciativa de se melhorar o serviço, como é possível analisar no caso de Seropédica e Duque de Caxias.

A distância percorrida também não é delimitador do tempo da mobilidade: Seropédica está a 75 quilômetros do centro, ao mesmo tempo em que Duque de Caxias está a 26 quilômetros, e no entanto possuem taxas de demora no deslocamento muito próximas. A maior parte dos entrevistados em ambos os municípios demora entre duas e três horas para realizar o deslocamento, o que afirma dizer que a acessibilidade destes municípios não é somente dependente da distância do centro do Rio de Janeiro, mas sim da estrutura urbana que possibilita a fluidez dos transportes. No entanto, no município de Duque de Caxias, foram nos trens onde foi perceptível menores tempos de demora, com uma espera máxima de 1 hora neste deslocamento. Assim, o deslocamento intermodal é uma questão aberta na discussão sobre mobilidade no Rio de Janeiro, pois somente a rodoviarização não possui capacidade de atender às demandas dos migrantes.

Sobre o planejamento, percebe-se que os municípios não aplicam verdadeiras soluções no que diz respeito à problemática da migração pendular. Possuem planos diretores que cobrem a temática da mobilidade, mas fazem pouco ao dissertar em sobre essas questões, sendo genéricos no que o plano diretor contribui para a gestão municipal. Portanto, o pensar sobre esse tema continua sendo uma discussão importante, porém pouco refletida na prática nas regiões metropolitanas. É na falta desses recursos que está sendo desenvolvido um projeto entre o Governo do Rio de Janeiro e a RMRJ, denominado “Governança Metropolitana da Região Metropolitana Do Rio de Janeiro”. Destinado a aumentar o poder gestor dos municípios da região, além de incentivar a descentralização dos serviços do núcleo da RMRJ, é uma política pública que desde o ano de 1989, com a extinção da FUNDREM (Fundação Para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro) visa à melhoria da condição política, estrutural e social dos municípios da Baixada. Outras iniciativas também ganham destaque, como o Fórum da Baixada, com fins de melhorar a sua emancipação econômica e social. E pensar a redistribuição das questões urbanas nesta escala é repensar, concomitantemente, na função dos transportes no processo da migração laboral.

A discussão sobre a privatização dos transportes, embora não tratada anteriormente na pesquisa, é significativa para a resolução de futuros problemas na mobilidade urbana. A necessidade de atender à diferentes demandas de mercado, como é o caso de Duque de Caxias e Seropédica, é o principal motor do desenvolvimento das redes de transporte no espaço urbano. Contudo, nem sempre a necessidade de mobilidade vem atrelada ao mercado, e é aí que a necessidade de se reavaliar as formas de investimento nos transportes da Baixada Fluminense. Será papel do estado investir na autogestão dos transportes, ao invés de terceirizar a gestão do transporte público? A condição de PPP (Parceria Público-Privada) como temos visto em políticas como o Bilhete Único impulsionam a melhoria da condição dos transportes? É necessário realizar a seguinte reflexão, se a necessidade do tecido urbano se integrar verdadeiramente for imperativa.

Os dados, em fim, revelaram o quão difícil é a acessibilidade para o morador da região metropolitana. Mais estudos ainda são necessários para se compreender o efeito segregacional ou integrador dos transportes na construção do espaço urbano entre as diversas cidades que orbitam o centro do Rio de Janeiro. No entanto, a pesquisa realça que ainda há muito a ser feito para a integração destas regiões com o município do Rio de Janeiro, também evidenciando que os transportes não se configuram como a única questão na mobilidade intraurbana, cabendo também a redistribuição dos serviços e o déficit habitacional como problemas de ordem primária no caráter da localização, mas ainda assim sendo um importante fator para a realização deste processo.

8. BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 2008. 156p. 4ª Ed.

BARRETO, Alessandra Siqueira. *Cartografia Política: as faces e fases da política na Baixada Fluminense*. Programa de pós-graduação em antropologia social do Museu Nacional/UFRJ (Tese de Doutorado), 2006.

CASTELLO BRANCO, Maria Luiza, FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas e MOURA, Rosa. Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador. In: *Anais do XI Encontro Nacional da associação nacional de Pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional - ANPUR*, Salvador/BA, 2005

CORRÊA, Roberto Lobato. *Interações Espaciais*. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa da; CORRÊA, Roberto Lobato. *Explorações Geográficas*. Rio de Janeiro. 1997. Bertrand Brasil.

----- *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. (3ª. ed.)

CUNHA, José Marcos Pinto. *A mobilidade intra-regional na metrópole: consolida-se uma questão*. In: *Revista Travessia*. São Paulo, Ano VIII, nº 23, Set/Dez – 1995

FERNANDES, Nelson Nóbrega. *Eletrificação do sistema suburbano da Estrada de Ferro Central do Brasil e a política urbana do Rio de Janeiro*. In: *Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas em América y Europa, 1890-1930*. 2012.

GARNIER, J. Beaujeu. *Geografia de População*. São Paulo: Editora Nacional, 1974.

GAUDEMAR, Jean-Paul de (1977). *Mobilidade do trabalho e acumulação do capital*. Lisboa: Editora Stampa, 1977.

GEIGER, Pedro Pinchas & MESQUITA, Myriam Gomes Coelho. *Estudos Rurais da Baixada Fluminense*. Rio de Janeiro, IBGE, 1956

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. IPEA nº960, 2003.

HAESBAERT, Rogério. *Descaminhos e perspectivas do território*. In : RIBAS, A.D; SPOSITO, E. S.; SAQUET, M.A.; *Território e desenvolvimento: diferentes abordagens*. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

----- *Desterritorialização e Mobilidade*. In: HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. *O enigma do capital: e as crises do capitalismo*. São Paulo, SP. Boitempo, 2011.

- ITRANS. *Mobilidade e pobreza: Relatório final*. [s.n], 2004.
- JARDIM, Antonio de Ponte. *Mobilidade intrametropolitana no Rio de Janeiro*. In: PÓVOA-NETO, Helion. FERREIRA, Ademir Pacelli. (orgs). *Cruzando fronteiras disciplinares: um panorama dos estudos migratórios*. Rio de Janeiro: Revan, 2005
- LAGO, Luciana Corrêa do. *A “periferia” metropolitana como lugar do trabalho : da cidade-dormitório à cidade plena*. In : SANTOS, Angela Moulin S. Penalva. MARAFON, Glaucio José. SANT’ANNA, Maria Josefina Gabriel. (orgs.) Rio de Janeiro : *Um olhar socioespacial*. Rio de Janeiro: Gramma, 2010.
- LAGO, Luciana Corrêa do. *Desigualdades e segregação na metrópole : o Rio de Janeiro em tempos de crise*. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LOBO, Carlos. *Movimentos migratórios e a dispersão espacial da população brasileira*. [s.n][s.d]
- LOURENÇO, Alice. *Quem tem direito à cidade ? Lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005)*. Rio de Janeiro: [s.n], 2006.
- KOWARICK, Lucio. *A espoliação urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 1983.
- KHOENIG, G. *Theorie economique de l’accessibilite urbaine*. Revista Revue economique (25). p. 275-297. 1974
- MELCHIOR, Lirian. *Redes sociais e migrações laborais: múltiplas territorialidades : a constituição da rede nipo-brasileira em Ourinhos (SP) e no Japão*. Presidente Prudente : [s.n], 2008.
- MOBILIDADE urbana é pior em São Paulo e Rio de Janeiro. *Observatório das Metrôpoles*. 21 de Agosto de 2013.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Cartilha sobre Mobilidade Urbana*. [s.n], 2007.
- NETO, Helion Póvoa; FERREIRA, Ademir Pacelli (orgs.). *Cruzando fronteiras disciplinares: um panorama dos estudos migratórios*. Rio de Janeiro: Revan, 2005.
- PINI, Giuseppe. La géographie des transports. In: BAILLY, Antoine S. (Coord.). *Lés Concepts de la géographie humaine*. Paris, Milan, Barcelone: Masson, 1995, p. 139-144.
- PLANO Diretor do Município de Seropédica. Fonte: Prefeitura de Seropédica. [sine loco] [s.n], 2006.
- PLANO Diretor do Município de Duque de Caxias. Fonte: Prefeitura de Duque de Caxias. [sine loco] [s.n], 2006.

PLANO Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Secretaria do Estado do Rio de Janeiro. [sine loco] [s.n], 2005

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: Os dois circuitos da Economia Urbana dos países desenvolvidos*. São Paulo: Edusp, 2008, 2ªEd.

----- . *Manual de Geografia Urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 3ª. Ed.

----- . [Et.al.] *Território, Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro : Lamparina, 2007, 3ª Ed.

SILVEIRA, M. R. *Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas*. In: SILVEIRA, M. R. (org.). *circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SIMÕES, Manoel Ricardo. *A Cidade Estilhaçada: Reestruturação Econômica e Emancipações Municipais na Baixada Fluminense*.

SMITH, Neil. *Desenvolvimento Desigual: Natureza, Capital e a Produção de Espaço*. São Paulo: Bertrand Brasil, 1988

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Capitalismo e Urbanização*. 16.ed. – São Paulo : Contexto, 2012.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano nos países em desenvolvimento : reflexões e propostas*.3. Ed – São Paulo : Annablume, 2000

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

9 - ANEXO

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO

PESQUISA: MIGRAÇÕES E IDENTIDADES. ANÁLISE ESPACIAL DOS MOVIMENTOS PENDULARES NA BAIXADA FLUMINENSE

Responsável pelas informações: () Antônio () Gabriel

QUESTIONÁRIO nº.: _____

Nome _____ do
entrevistado _____

A - PERFIL:

1. Sexo: (1) Masculino (2) Feminino

2. Escolaridade:

(1) sem instrução (2) 1ª a 4ª série incompleto (3) 1ª a 4ª série completo (4) 5ª a 8ª série incompleto. (5) Ensino fundamental completo.. (6) Ensino médio incompleto (7) Ensino médio completo (8) superior incompleto (9) superior completo (10) pós-graduação.

3. Idade: (1) até 18 anos (2) de 19 a 29 anos (3) de 30 a 39 (4) 40 a 49 (5) 50 a 59 (6) 60 a 69 (7) 70 ou mais

4. Município _____ de Origem _____ (Estado):

() área urbana () área rural

5. Ainda tem família e/ou amigos no município de origem? Mantém contato com eles? Você ou alguém de sua família tem vontade de voltar para lá?

6. Tem filhos () Sim () Não Quantos: _____
(caso tenha filhos, verificar a idade, se estudam ou trabalham)

7. Quantas pessoas moram em sua casa com você? _____
Município _____ e Bairro _____ onde reside? _____

B - RELAÇÕES DE TRABALHO

8. Qual é a sua profissão (de formação ou original) _____

9. Onde você trabalha?

Município/Bairro _____

Qual o tipo de atividade exercida? _____

10. _____ Rendimento
(reais): _____

(caso more com esposa (o), filhos, parentes, verificar qual a renda familiar): _____

11. Qual a sua jornada de trabalho? (N. de horas e dias da semana) _____

. Há quanto tempo trabalha neste emprego?

12. Como você classificaria sua relação com o trabalho? (Sem relações salariais)

() Está satisfeito () não está satisfeito () não está satisfeito nem insatisfeito () está insatisfeito

() gostaria de exercer outro tipo de atividade. Qual?

13. Quais tipos de serviços/políticas/programas(municipal; estadual ou federal) participa? (descrever e discriminar) (bolsa família etc)

C – RELAÇÃO COM O MUNICÍPIO QUE TRABALHA:

14. Tirando o trabalho, o que costuma fazer no Rio de Janeiro (em dias de semana)

() compras () pagamento de contas () passeios em lugares públicos () procura não sair do ambiente de trabalho para evitar gastos () almoçar em restaurantes

15. Costuma freqüentar o Rio de Janeiro nos finais de semana? Onde vai?

() shoppings () praias () cinemas () teatros () bares e restaurantes () casas noturnas () centros culturais

16. Tem amigos no Rio de Janeiro? Costuma visitá-los?

17. Gostaria de morar no Rio de Janeiro?

() Sim () Não Por

quê? _____

D – QUANTO AO TRANSPORTE UTILIZADO

18. Tipos de transportes utilizados: () ônibus () trem () metrô

Se _____ trem, qual linha
utilizada _____

Se _____ metrô, qual linha
utilizada _____

Se _____ ônibus, qual linha
utilizada _____

19. Tempo de deslocamento

Na ida () 1 hora () 2 horas () 3 horas () 4 horas () 5 horas () 6 horas

Na volta () 1 hora () 2 horas () 3 horas () 4 horas () 5 horas () 6 horas

20. Horário em que pega o ônibus:

() entre 3 e 4 da manhã () entre 4 e 6 da manhã () entre 6 e 8 da manhã () entre 8 e 10 da manhã

21. Tempo médio de espera no ponto

() 10 a 15 min () 15 a 20 min () 20 a 25 min () 25 a 30 min () 30 a 35 min () 35 a 40 min () 40 a 45 min

() 45 min a 1 hora () 1 hora a 1:30 min () 1:30 a 2 horas () mais de 2 horas

22. Costuma pegar o ônibus com as mesmas pessoas? () sim () não

Existe uma relação de amizade com estas? () sim () não

21. Condições estruturais das linhas de ônibus: () ótima () boa () regular () péssima

Condições estruturais das linhas de trem : () Ótima () Boa () Regular () Péssima

E - RELAÇÃO COM O MUNICÍPIO QUE RESIDE

22. Costuma sair aos finais de semana em sua cidade? () sim () não

Quais são os locais de preferência: () Bares () Shopping () Centros Culturais () Casas Noturnas

23. Gosta do município onde reside? (...) sim () não

O _____ que é preciso para melhorá-lo? _____

24. Costuma participar da vida política de seu município? ()sim ()não

25. Costuma assistir ou ouvir programas de rádio e televisão regionais? () Sim () Não

Quais? _____
