



GT – 14: Mobilidade, migração e espaço urbano

DAS REMOÇÕES À PENDULARIDADE

Os efeitos da segregação socioespacial na mobilidade urbana da RMRJ

Autor: Mateus Sampaio Freinkel Rodrigues¹

Filiação institucional: UFRJ

E-mail: mateussfr@gmail.com

RESUMO: Este artigo explora a relação entre a política de remoções e o movimento pendular na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), analisando o processo histórico de segregação socioespacial e suas consequências na mobilidade urbana. A metodologia adotada inclui: (I) uma pesquisa bibliográfica histórica, que articula os conceitos de resistência e exílio, para investigar as remoções como um reflexo do modelo de segregação socioespacial, destacando seu processo histórico na estruturação da RMRJ; e (II) uma análise cartográfica a partir de dados secundários, integrando as informações obtidas para observar o movimento pendular, bem como suas características atuais.

Palavras-chave: Remoções, Pendularidade, Segregação Urbana, Resistência e Exílio.

1. INTRODUÇÃO

A remoção da população de baixa renda dos centros urbanos do Rio de Janeiro é um processo presente desde o início do século XX. Começando pela reforma Pereira Passos, passando pelo governo de Lacerda e chegando no governo do prefeito Eduardo Paes. Os processos de remoções são configurados por políticas urbanas e por atos administrativos. Se em um momento, contata-se historicamente, a localização da moradia de baixa renda migrando para periferia, em outro, percebe-se, grandes deslocamentos de parte da população periférica

¹ Orientado pelo Dr. Mauro Kleiman no trabalho final da especialização em Política e Planejamento Urbano do IPPUR-UFRJ.

para regiões centrais cotidianamente. Até que ponto pode-se estabelecer e observar uma relação de causa-efeito onde o movimento pendular é o reflexo da política de remoções?

Portanto, busca-se entender o arranjo sobre a qual se desenvolveu a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), sua gênese e seu “modelo” de segregação socioespacial, afim de trazer uma reflexão teórica para auxiliar na compreensão dos processos de políticas que promoveram remoções, e assim, condicionaram uma nova localização das moradias da população de baixa renda. Nesse sentido, revela-se uma dualidade entre a resistência das populações de baixa renda nas zonas centrais, lutando para permanecer em áreas de maior oportunidade, e o exílio das mesmas nas periferias, enfrentando longos deslocamentos e maior exclusão socioespacial.

Além disso, produz-se uma análise a partir da articulação de mapas da RMRJ produzidos pelo instituto “Casa Fluminense”, pelo IBGE e pelo PDUI, sob o ponto de vista do movimento pendular². Dessa forma, é possível espacializar o movimento pendular a partir de dados de renda, de tempo de deslocamento, de oferta de empregos e de centralidades. É com essa dimensão de análise que se pretende abordar a questão da pendularidade na RMRJ. Como se materializam atualmente os fluxos da RMRJ? Podemos entender que os movimentos pendulares, são em parte, efeitos da segregação socioespacial, que tem como um traço, a política de remoções?

2. REMOÇÕES NA RMRJ

Para entender como se deu a política de remoções na RMRJ é necessário discutir o conceito de segregação socioespacial, como ponto fundamental para entender a mudança da

² O termo movimento pendular refere-se aos deslocamentos regulares que as pessoas fazem entre sua casa e seu local de trabalho, estudo ou outras atividades. Esse movimento é entendido por grandes deslocamentos populacionais cotidianos, caracterizados por um padrão espacial, seja nas escalas municipal ou metropolitana. São chamados de pendulares porque envolvem um movimento de ida e volta, como um pêndulo, com as pessoas retornando ao seu ponto inicial após suas atividades diárias.

dinâmica urbana. Roberto Lobato Corrêa (2001) afirma que a segregação parece constituir-se em uma projeção espacial do processo de estruturação de classes, sua reprodução, e a produção de residências na sociedade capitalista. Segundo o geógrafo, pode-se referir a autosegregação aquela que é voltada à segregação da classe dominante, e de segregação imposta, aquela voltada aos grupos sociais cujas opções de como e onde morar são pequenas ou nulas.

A classe dominante segrega os outros grupos sociais na medida em que controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando seletivamente a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano e atuando indiretamente através do Estado (Corrêa, 1989, p. 69).

Por um lado, sem acesso a terra urbanizada, a população mais pobre se aglomera em terras desvalorizadas, construindo seu próprio espaço. Por outro lado, a população mais abastada, cuja condição de possuir propriedades privadas faz com que se possa gerar renda fundiária, dá origem a uma disputa econômica silenciosa. Segundo Maricato (2010, p.10), enquanto “alguns lutam pelo direito à cidade, outros lutam por ganhos advindos de atividades especulativas, na maior parte das vezes”.

Segundo Abreu (2013), diferentemente do modelo de segregação norte americano, onde as camadas mais abastadas se localizam nas regiões periféricas, onde podem gozar das amenidades da urbanização moderna, as classes altas situam-se no centro das cidades. No Brasil, na sua maioria, a elite vive em zonas centrais altamente densas pois é onde localizam-se a maior parte dos recursos infraestruturas e serviços. Como consequência a isso, a classe de baixa renda é levada a morar nas áreas periféricas.

No caso da RMRJ, desde o final do século XIX, encontram-se deliberadas políticas públicas promovidas pelo estado, no sentido de remover a população de baixa renda de áreas valorizadas. A relação dos governantes do Rio de Janeiro com as áreas mais pobres da cidade no século passado tem um histórico de comportamento oscilante: ora fazendo “vista grossa” ao crescimento e consolidação de áreas desassistidas, ora optando pela política de remoção.

Vale ressaltar que a segregação socioespacial nas cidades brasileiras, como no caso da RMRJ, também segue um padrão de segregação racial. Exceto algumas exceções, o acesso a

terra e ao mercado residencial privado é historicamente da parte da população branca, relegando aos espaços menos requeridos a população negra.

Histórias como a destruição dos cortiços no centro, como o “cabeça de porco” (demolido em 1893), do desmonte do morro do castelo (demolido em 1922), a retirada total de algumas favelas, entre elas a favela do Esqueleto (removida em 1960), no Maracanã, a favela do Morro do Pasmado (removida em 1964), em Botafogo, a Praia do Pinto (incendiada e removida em 1969), no Leblon, da Catacumba (incendiada em 1967, removida em 1970), na Lagoa, e o parque proletário da Gávea (removido em 1970) são um retrato mais antigo da política de remoções.

Primeiro, o prefeito Pereira Passos (1902–1906), por motivos sanitários e urbanísticos, colocou abaixo diversos cortiços e desalojou seus moradores na grande reforma que promoveu no Centro. Sem ter para onde ir, muitos desabrigados acabaram iniciando um processo de favelização, iniciado no morro da Providência e do morro de Santo Antônio. (Prefeitura do Rio, 2015)

A partir daí, temos diversos exemplos de políticas que resultaram na remoção de parte do contingente populacional de baixa renda. Nos anos 20, o aterramento do morro do Castelo, por motivos semelhantes ao daqueles apontados pelo prefeito Pereira Passos. Entre os anos de 1941 e 1943, durante a abertura da Avenida Presidente Vargas, a elaboração de um projeto de higienização das favelas pelo então prefeito Henrique Dodsworth. (Prefeitura do Rio, 2015)

E segue:

Os anos 60 foram emblemáticos dessa “política de remoções”. Junto com o governo federal, o poder público na cidade do Rio de Janeiro, colocou em prática uma grande operação para remover todas as favelas da cidade e transferir seus moradores para conjuntos habitacionais na periferia. O governador Carlos Lacerda, entre os anos 1962 e 1965) removeu 41.958 moradores de 27 áreas, e, seu sucessor, Negrão de Lima, de 1966 a 1971, removeu mais 70.595 pessoas. Isso representava, à época, cerca de 12% da população dessas comunidades em toda a cidade. Os moradores eram, na grande maioria, enviados para conjuntos habitacionais localizadas em regiões distantes do centro, nas Zonas Norte e Oeste ou na periferia, sem transporte eficiente (Prefeitura do Rio, 2015).

Sérgio Magalhães (2007) cita casos de conjuntos habitacionais criados nos anos 60, como o da Cidade de Deus, em Jacarepaguá, Antares e Vila Kennedy, em Santíssimo. Esses novos assentamentos urbanos se tornaram destino de grande parte do contingente de pessoas removidas na época:

A política de remoções compulsórias de favelas na cidade do rio de janeiro, no início de anos 1960, teve como modelo hegemônico a construção de grandes conjuntos residenciais em terrenos localizados muito além da mancha ocupada pela cidade. Os dois mais conhecidos são a cidade de Deus, em Jacarepaguá, e a Vila Kennedy, em Santíssimo. Pelo isolamento em que essas áreas se encontravam, as dezenas de quilômetros de distância do centro, e talvez, pelos novos assentamentos serem destinados a famílias pobres, sem maiores possibilidades de atração de equipamentos e serviços privados, tais assentamentos mais propriamente, de forma irônica, poderiam ser designados como uma “expansão exilada” (Magalhães, 2007, p. 173).

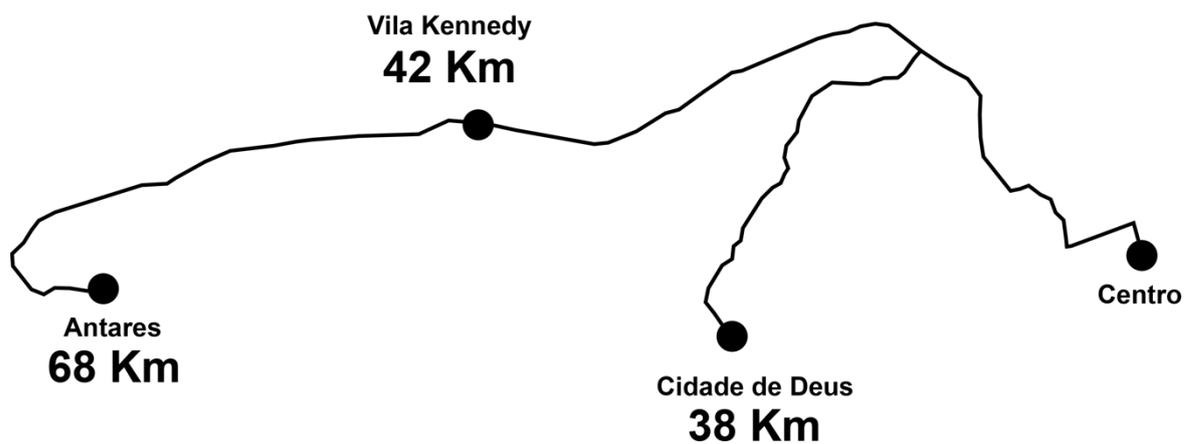


Figura 01: Esquemas de distância entre conjuntos residenciais promovidos pelo governo e o centro do rio de janeiro nos anos de 1960. Fonte: Magalhães, 2007, p.173.

Magalhães (2007) discute o impacto das políticas de remoção urbana adotadas no Brasil. A época, o Banco Nacional de Habitação (BNH) promoveu a construção de conjuntos habitacionais que, em muitos casos, foram localizados em áreas distantes do núcleo urbano, em terrenos com características mais rurais. Somada à intenção de promover a expansão urbana, muitas vezes resultaram em uma forma de exílio interno para as famílias afetadas. Ele aponta que essas famílias experimentaram um isolamento significativo dentro de suas próprias cidades, situação que persistiu até que o crescimento urbano gradualmente alcançasse essas áreas

remotas. As críticas a essa abordagem levaram o BNH a adotar uma postura mais cautelosa na autorização de novas construções isoladas.

O artigo citado acima, “A política de remoção de favelas no passado”, escrito pela Prefeitura do Rio em 24 de Julho de 2015, sustenta que a postura do poder público mudou completamente nos últimos anos. Segundo a prefeitura, “se antes a política era de remoções, agora é de integração delas ao resto da cidade”. Citam a Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, que em seu artigo 429, VI, prevê que a “urbanização, regularização fundiária e titulação das áreas faveladas e de baixa renda, sem remoção dos moradores”.

No entanto, no livro “SMH 2016: Remoções no Rio de Janeiro olímpico”, de Lucas Faulhaber e Lena Azevedo, descreve com detalhes os processos de remoções ocorridos durante a época das Olimpíadas na RMRJ. O livro é fruto de uma pesquisa que aponta política de remoções feitas pelo estado no contexto da preparação para a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016. Baseados em dados da própria prefeitura, os autores chegam ao número de 60 mil pessoas removidas. Grande parte delas foram para conjuntos habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida, localizados nas periferias da RMRJ.

3. DESTINOS: ENTRE RESISTÊNCIA E EXÍLIO

A mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) é marcada por profundas desigualdades socioespaciais que se refletem nas diferentes formas de ocupação do território pelas populações de baixa renda. Nesse contexto, podemos entender os destinos dessas populações através dos conceitos de resistência e exílio.

Nas zonas centrais da cidade, a população de baixa renda enfrenta uma série de desafios para se manter em áreas que, historicamente, têm sido associadas a melhores oportunidades de emprego, serviços e infraestrutura. A resistência dessa população pode ser entendida como uma luta constante para preservar seu espaço em meio a processos de gentrificação e pressões imobiliárias que visam expulsar os moradores mais pobres em favor de empreendimentos voltados para classes mais abastadas.

Logo, percebe-se que ostensiva tentativa de apagamento realizadas pelo modelo de adoção de políticas de remoção não prosperou integralmente, como podemos observar a partir das favelas em regiões centrais da cidade. Podemos avaliar que os territórios de habitações de baixa renda que ainda permanecem nos centros urbanos até os dias atuais, embora segregados, são verdadeiros “*territórios de resistência*”.

Diversos trabalhos apontam a importância da permanência das camadas de baixa renda nos espaços centrais, onde o trabalho está próximo a moradia, como na pesquisa etnográfica "Morar, Trabalhar e Viver no Centro" de 2018, promovido pelo “Observatório das Metrôpoles” a respeito dos cortiços do Centro do Rio de Janeiro. Em “Por uma geografia em movimento”, Timo Bartholl (2015) usa o termo para designar todas as favelas, independente de sua localização.

Essa resistência se manifesta de diversas formas, desde a organização comunitária para lutar contra despejos e remoções, até a busca por legalização de moradias em assentamentos informais. A presença dessas comunidades nas áreas centrais é, portanto, um ato de resistência contra a exclusão socioespacial, permitindo que essas populações tenham acesso a uma rede mais ampla de oportunidades e serviços urbanos.

Por outro lado, as populações de baixa renda que residem nas zonas periféricas da cidade podem ser vistas como vivendo em um estado de exílio. Essas áreas, frequentemente distantes dos centros econômicos e de decisão, carecem de infraestrutura adequada, serviços públicos essenciais e oportunidades de emprego. Esse "exílio" é uma consequência direta das políticas urbanas que empurram os mais pobres para as margens da cidade, promovidos em parte, pelas políticas de remoções.

Na constituição da cidade de produção capitalista, no processo de segregação socioespacial, acabam sendo criados “estranhos limbos nas cidades”: as periferias, que segundo Milton Santos (1990), poderiam ser consideradas “*zonas de exílio*”. Santos se refere especialmente dificuldade de crianças e adolescentes acessarem as condições que existem nos centros por conta do seu afastamento geográfico. Segundo ele, alguns moradores periféricos vivem imobilizados dentro dos seus bairros pobres.

As regiões periféricas da RMRJ são caracterizados como espaços urbanos de maior precarização, onde há menor oferta de infraestruturas que prestam serviços públicos. Hoje, se encontram na expansão das periferias, estruturas urbanas dispersas e fragmentados constituída por grandes infraestruturas urbanas, como por exemplo shoppings e indústrias, e conjuntos habitacionais.

Segundo Maricato (2010, p. 11), nas periferias encontra-se “o modelo disperso de bairros pobres e sem urbanização...bairros murados que seguem modelos principalmente americanos”. As periferias cariocas, no geral, são unidades urbanas incompletas e, em face de sua estrutura funcional relativamente simples, exibem uma estrutura espacial predominantemente monofuncional, seja ela residencial ou industrial.

Legitimado, em parte, pela lógica do planejamento que promoveu remoções, esse modelo de segregação socioespacial criou uma dinâmica de deslocamentos em escala metropolitana no Rio de Janeiro, fazendo com que o ato de percorrer grandes distâncias seja, atualmente, parte do cotidiano de muitos dos habitantes, de regiões periféricas para regiões centrais.

A mudança nos padrões de emprego também influenciou onde as pessoas trabalham, estudam e moram. Durante a década de 1980, pode-se observar, o processo de desindustrialização, que impactou fortemente a dinâmica e o crescimento urbano. A transição rápida e desorganizada de áreas industriais para outros usos cria desafios no planejamento urbano. Isso pode incluir problemas como a falta de infraestrutura adequada de transporte, congestionamentos e dificuldades de acessibilidade nas periferias.

Ou seja, se em um momento, pode-se observar a migração de trabalhadores e o estabelecimento de moradia nas regiões periféricas, por conta dos empregos oferecidos pelas indústrias, em outro momento, observou-se o aumento da necessidade de grandes deslocamentos, por conta do declínio industrial e o retorno ao setor de serviços.

A segregação socioespacial imposta leva essas populações a enfrentar longos deslocamentos diários para acessar trabalho, educação e serviços básicos. A pendularidade torna-se uma realidade inevitável, exacerbando a desigualdade ao consumir tempo e recursos

que poderiam ser investidos em outras áreas da vida dos moradores. Assim, o exílio não é apenas geográfico, mas também social e econômico.

4. PENDULARIDADE NA RMRJ

O movimento pendular é comum em regiões metropolitanas, onde as pessoas podem morar em um lugar e trabalhar ou estudar em outro. Isso pode gerar fluxos de tráfego concentrados em determinados horários do dia, como durante as horas de pico da manhã e da tarde, afetando o trânsito e os sistemas de transporte público.

Desenvolve-se uma análise dos movimentos pendulares na metrópole do Rio de Janeiro a partir de cartografias. Para isso, serão utilizados mapas que usaram como base dados do Censo 2010, do IBGE, feitos pela Casa Fluminense, do próprio IBGE e do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI/RMRJ), chamado de “Modelar a Metrópole”.

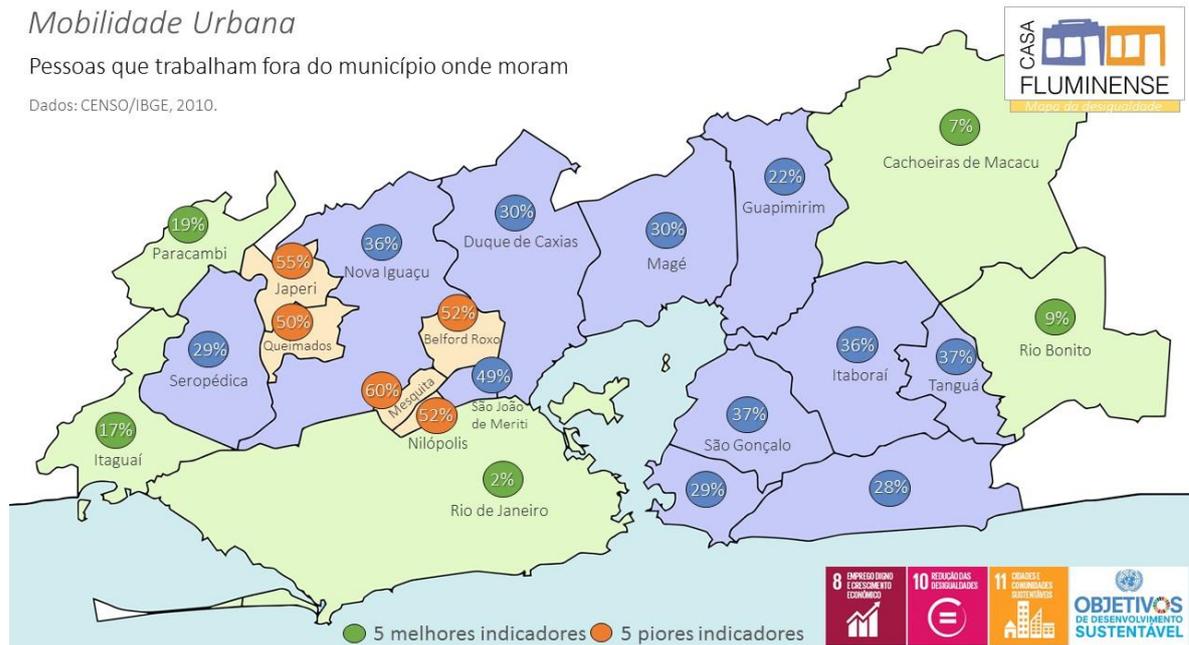
O instituto Casa Fluminense produziu uma série de mapas chamados de “mapas da desigualdade” com base no Censo 2010 do IBGE. Os Mapas da Desigualdade agregam 23 indicadores sobre sete temas-chave da realidade metropolitana do Rio de Janeiro, com o propósito de “promover um olhar metropolitano para questões transversais e entender a situação de cada território neste cenário”.

Dentre esses, o que vale para a análise em questão é o mapa sobre a pendularidade. Ele mostra o percentual da população residente ocupada que trabalha em outro município e volta para casa diariamente:

Mobilidade Urbana

Pessoas que trabalham fora do município onde moram

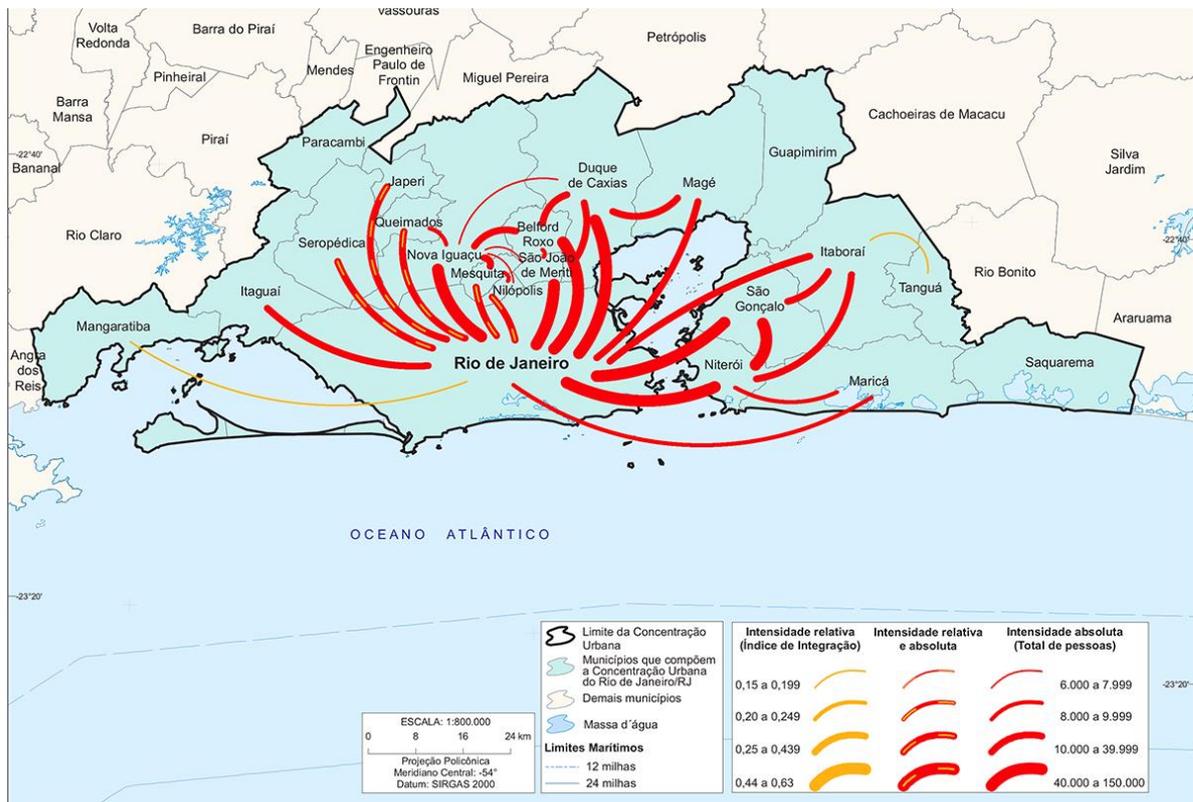
Dados: CENSO/IBGE, 2010.



Mapa 01: Mobilidade urbana do Rio de Janeiro: Pessoas que trabalham fora do município onde moram. Fonte: Casa Fluminense, 2010.

Ao se analisar os dados do Censo de 2010, verificou-se que 862.604 pessoas que residem em algum município da região metropolitana do Rio de Janeiro, trabalham em outro município. Como se percebe pelos dados apresentados no mapa, constata-se a grande dependência das cidades periféricas a outras localidades quando o assunto é trabalho. Isso revela que uma parcela significativa da população realiza o movimento pendular, ou seja, necessita se deslocar para outras cidades diariamente.

A cidade do Rio de Janeiro é a que mais atrai trabalhadores e recebe um grande contingente de pessoas vindas de outros municípios, tornando-a a cidade mais influente da RMRJ, devido a grande concentração da oferta de funções urbanas (trabalho, saúde, educação, lazer, comércio e serviços), em especial no centro e zona sul, o que faz com que 60% dos fluxos de transporte tenham como origem/destino (ou ambos) a capital. (Ferreira, 2017).



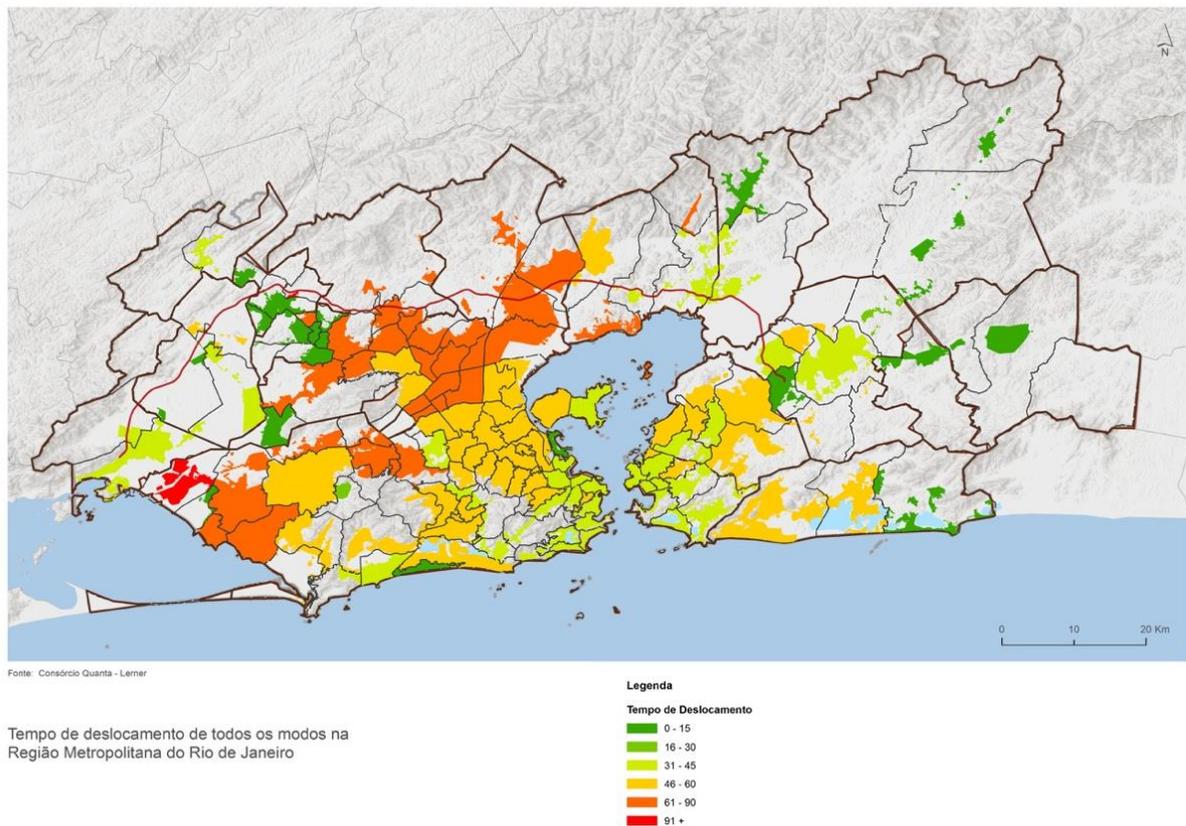
Mapa 02 - Deslocamentos urbanos na RMRJ. Fonte: IBGE, 2010

Nesse outro mapa, produzido pelo IBGE, com os dados do Censo de 2010, se apresenta a intensidade dos deslocamentos para trabalho e estudo na Concentração Urbana de Rio de Janeiro. Na RMRJ, os principais fluxos de deslocamento diário de moradores são entre as cidades do Rio de Janeiro e Duque de Caxias, 119 mil pessoas, e Niterói e São Gonçalo, 120 mil pessoas. Como as pessoas possuem horários muito próximos de demanda por deslocamento, estabelece-se uma concentração em determinados períodos de tempo, gerando grande impacto sobre a mobilidade. (Ferreira, 2017)

Os fluxos demonstrados no mapa evidenciam um direcionamento de maior intensidade de trabalhadores vindos tanto da Baixada Fluminense quanto do Leste Metropolitano, dos municípios de Niterói, São Gonçalo, Duque de Caxias, Belford Roxo e Nova Iguaçu para o Rio de Janeiro. No entanto, os mapas apresentados não consideram os fluxos internos, dentro da cidade do Rio de Janeiro. Se considerarmos a dimensão intramunicipal, podem haver outros grandes deslocamentos, da zona oeste e norte ao centro.

Para um estudo mais aprofundado, é colocado o Plano Estratégico orientando o desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio, o “Modelar a Metrópole”, elaborado entre 2015 e 2018. Segundo pesquisadores, o modelo de planejamento urbano vigente, que constantemente produz infraestrutura e serviços de transportes, além de consumir o pouco recurso econômico disponível, estimula ainda mais a expansão urbana de baixa qualidade.

Para desenvolver o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2018) foi elaborado um “atlas metropolitano”. Para a confecção dos mapas, utilizaram-se UMIs (unidades metropolitanas de informação) agregadas por macrorregiões de Planejamento, baseado em dados do Censo de 2010, IBGE. Vale para análise em questão, os mapas sobre o Tempo de deslocamento, Renda per capita, Distribuição de empregos e Centralidades:

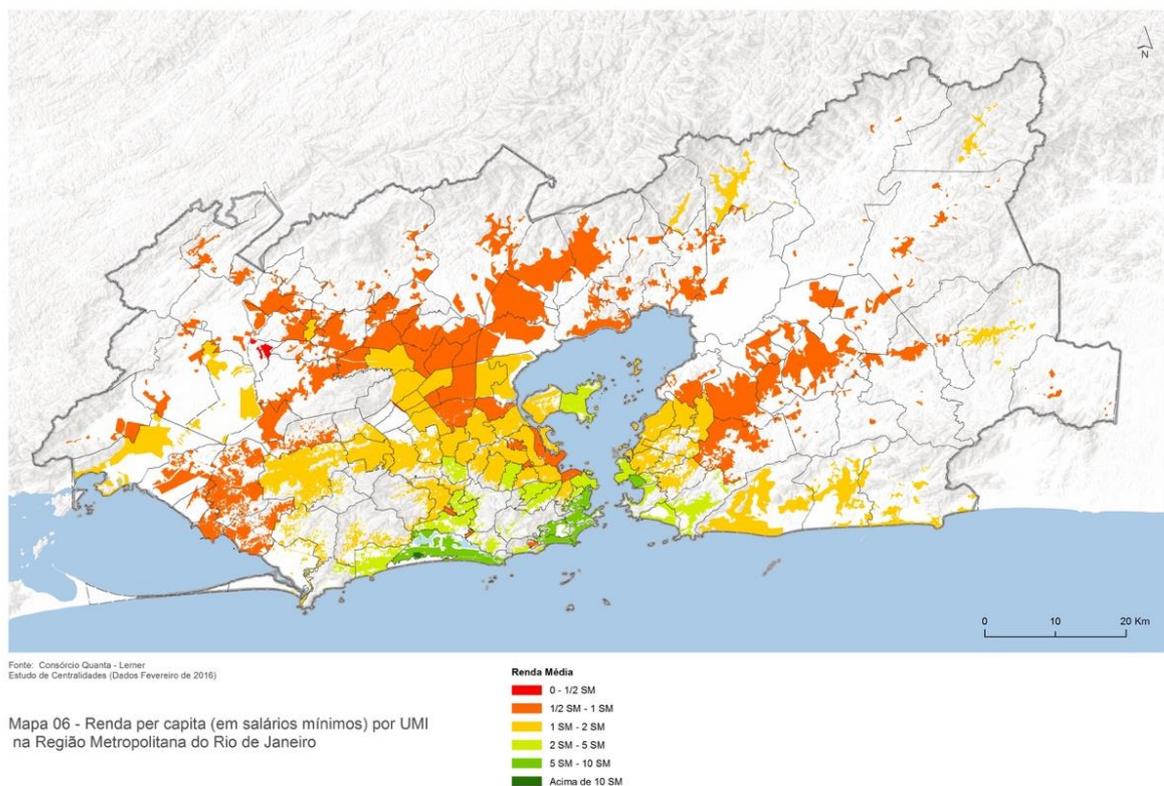


Mapa 03 - "Modelar a Metrópole": tempo de deslocamento na RMRJ. Fonte: PDUI, 2018.

Sobre o mapa de tempo de deslocamento, conclui-se que há uma grande diferença no padrão de tempo entre viagens partindo da Zona Sul (RJ) e viagens partindo da Baixada

Fluminense. A primeira concentra viagens até 30 minutos, enquanto o outro conjunto de municípios em acima de uma hora. A Zona Norte e o Extremo Oeste apresentam distribuição intermediária.

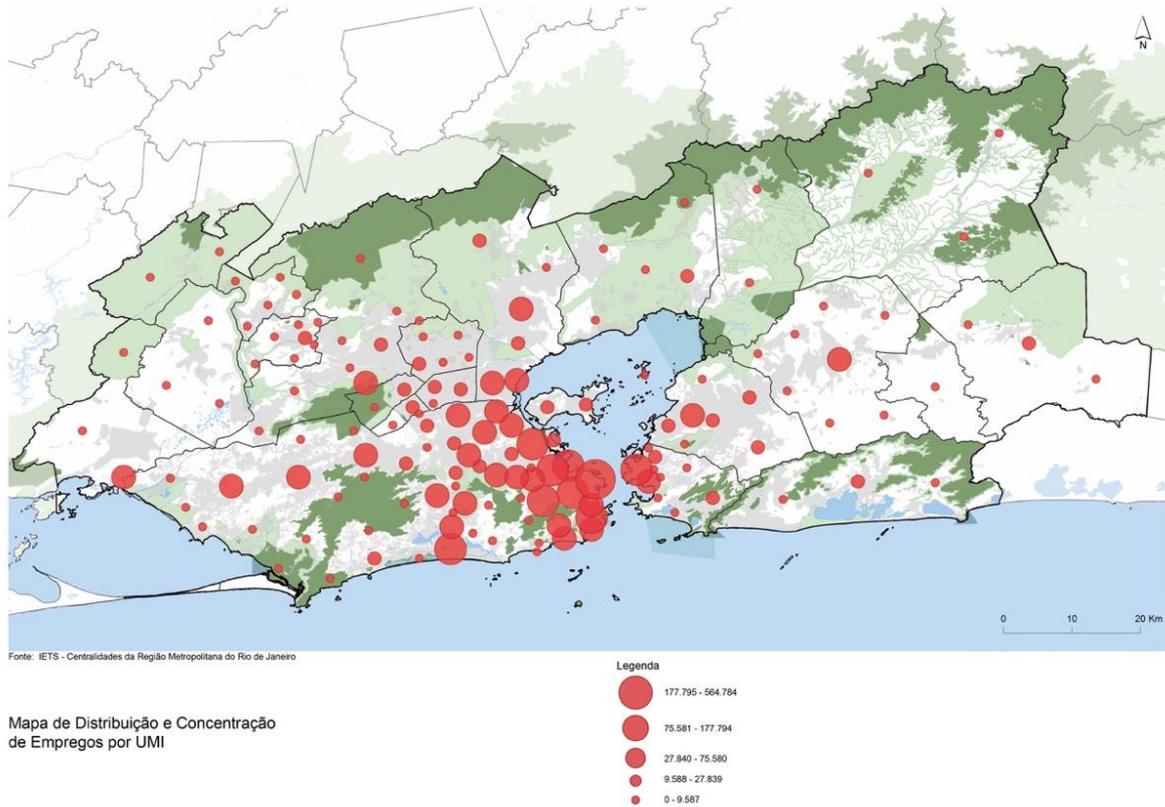
Apesar do grande percentual de viagens com mais de uma hora de duração ter, em grande parte, como destino a cidade do Rio de Janeiro, o problema também ocorre na escala regional. Deslocamentos com origem ou destino em Nova Iguaçu e São Gonçalo apresentam elevado volume de viagens acima de uma hora, mesmo entre municípios próximos. Essa distribuição de tempo também é observada na relação entre vários outros municípios da RMRJ.



Mapa 04 - "Modelar a Metrópole": Distribuição de renda per capita na RMRJ. Fonte: PDUI, 2018.

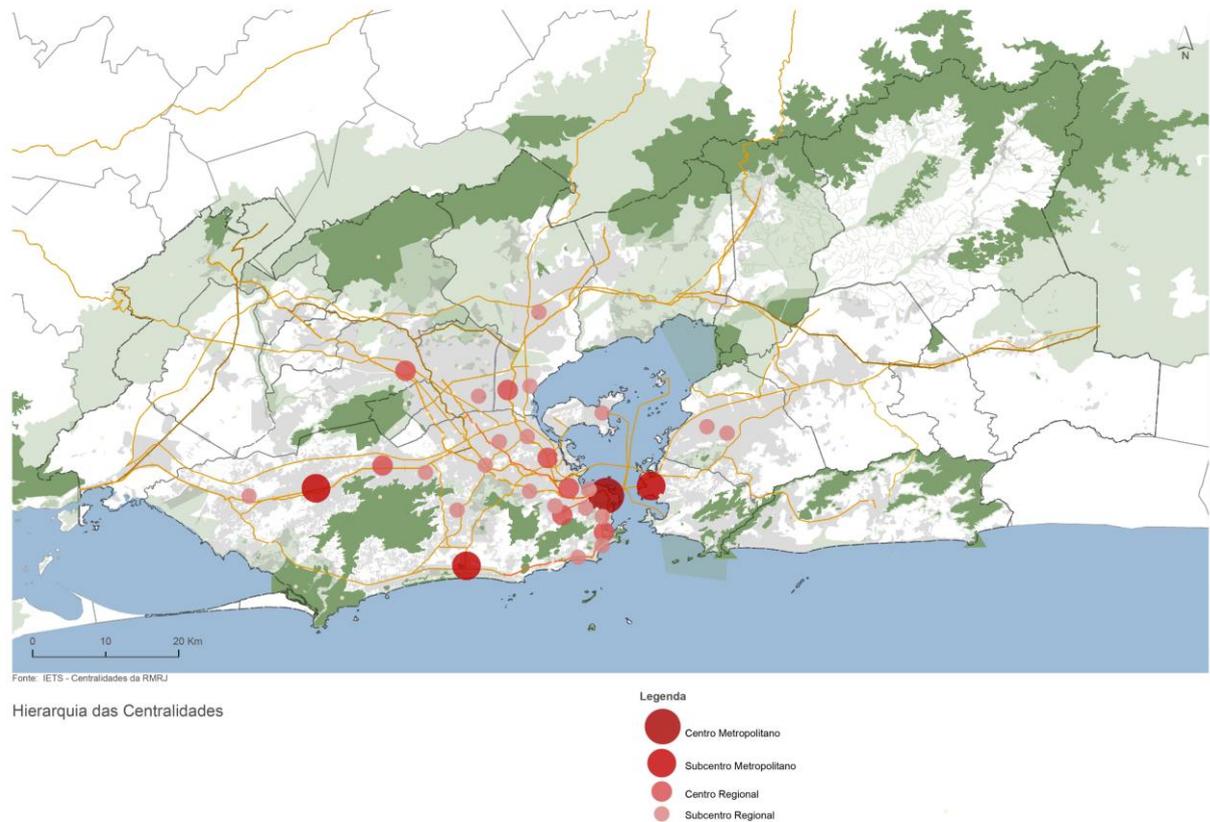
Sobre o mapa de distribuição da renda, se percebe que, na região central e da barra da Tijuca se concentram a maior faixa de renda, assim como parte litorânea de Niterói (em verde). Quanto mais afastado, menor a renda (laranja e vermelho). O mapa de distribuição da renda segue aproximadamente o mesmo padrão do mapa de tempo de deslocamento. A partir da sobreposição desses dois mapas pode inferir que: a. quanto maior a distância do centro, mais

baixa é a renda (exceto barra da tijuca) e b. quanto maior a distância do centro, mais tempo leva para se deslocar.



Mapa 05 - "Modelar a Metrópole": distribui o e concentra o de empregos na RMRJ. Fonte: PDUI, 2018.

Sobre o mapa de distribui o de empregos, se conclui que, há uma concentra o de atividades de trabalho nessas centralidades em contraponto   espacializa o de habita o, em grande parte precária, no entorno metropolitano. Segundo apontado pelo plano, o modelo de crescimento urbano vigente gera longas conexões, em especial com os principais centros metropolitanos (Centro do Rio de Janeiro e Barra da Tijuca, que se consolida como centro em expansão).



Mapa 06 - "Modelar a Metrópole": Hierarquia das Centralidades na RMRJ. Fonte: PDUI, 2018.

Seguindo um padrão similar ao mapa de distribui o de empregos, o seguinte mapa coloca hierarquias entre as centralidades, que as diferenciam em termos de oportunidades e abrangência no território. O território nesse contexto   composto por espaços privilegiados e suas áreas de influência imediata. Percebe-se uma distribui o de centros e subcentros metropolitanos, sendo estes: Centro da Cidade, Niterói, Campo Grande e Barra da Tijuca. No entanto, a distribui o de centros e subcentros regionais se localizam majoritariamente no núcleo da cidade, com uma certa expressividade nos bairros da zona norte, e diminuindo a partir da .

Cada um desses subcentros pode ter sua própria dinâmica econ mica, social e cultural. O resultado por tr s do mapa pode remeter ao conceito de "arquipélagos de subcentros". Podemos reconhecer essas áreas menores dentro da cidade, em vez de se concentrar apenas no centro principal. Essa abordagem pode contribuir para uma melhor distribui o de empregos,

serviços, habitação e infraestrutura, reduzindo a dependência de um único centro principal e melhorando a acessibilidade e qualidade de vida em diferentes regiões da cidade.

A partir da sobreposição desses dois mapas e considerando o vetor de deslocamento apontado pelo mapa de deslocamentos urbanos na RMRJ (mapa 02), pode-se concluir que o maior fluxo da RMRJ é destinado às áreas de maior concentração de empregos, que, conseqüentemente, coincidem com as centralidades, já que estão correlacionadas. Longo, pode-se aferir que pendularidade ocorre majoritariamente pela população de baixa renda, que se desloca por longo tempo, com origem de cidades e regiões periféricas e destino para os centros urbanos.

Portanto, o modelo de segregação socioespacial que ocorreu na RMRJ permitiu que diversas classes sociais trabalhassem juntas nas áreas centrais, mesmo que uma parcela da população de baixa renda residisse a longas distâncias. Atrelado a isso, a incipiente construção de políticas urbanas que fortaleçam economicamente as regiões periféricas mantém um sistema de dependência a grandes deslocamentos. Em contraste, a população que mora nas áreas centrais tende a realizar deslocamentos diários mais curtos.

É importante ressaltar que, durante a pandemia de COVID-19, muitas pessoas adotaram o home office como forma de continuar trabalhando sem a necessidade de deslocamentos, tendo impacto significativo nos padrões de movimento, refletido até hoje. No entanto, os deslocamentos ainda ocorrem para aqueles que não podem trabalhar remotamente, muitas vezes envolvendo trabalhadores de baixa renda, que geralmente se deslocam pendularmente e dependem mais do transporte público.

Além disso, há o peso significativo das tarifas do transporte público. De acordo com o Mapa da Desigualdade, elaborado pela Casa Fluminense em 2023 (Geração Cidadã de Dados), o percentual da renda média comprometido com a compra de 44 passagens de ônibus municipais por mês é alarmante. De 2020 a 2023, doze municípios aumentaram suas tarifas, com o maior aumento registrado em Guapimirim, onde a tarifa subiu R\$ 1,20. Em municípios como Nova Iguaçu, Mesquita, Duque de Caxias e Belford Roxo, mais de 25% da renda média é destinado ao pagamento do transporte público, evidenciando a pressão financeira adicional sobre as populações de baixa renda.

Ademais, deve-se considerar a ideia de múltiplas pendularidades e temporalidades ao analisar os deslocamentos. Em um contexto mais amplo, ao longo do ano, podem ocorrer variações sazonais nos padrões de movimento pendular. Portanto, os padrões de deslocamento não são estáticos e podem variar de acordo com diferentes momentos. Nesse sentido, desconsiderar a ampla gama de viagens realizadas por diferentes motivos e por diversas pessoas gera, inevitavelmente, um sistema de transporte deficitário, pois não consegue se manter sem crescentes subsídios, dada a pouca eficiência dos modos e do próprio serviço. Isso impõe aos usuários longas viagens, transbordos desnecessários e superlotação (Kleiman, 2014).

Kleiman (2014) discute que, na década de 2010, as políticas públicas municipais voltadas para o sistema de transporte não levavam em consideração a diversidade e a variabilidade dos padrões de deslocamento da população. Ao focar em um modelo baseado em viagens pendulares fixas, negligencia-se a complexidade dos itinerários diários, que incluem não apenas deslocamentos por motivos de trabalho, mas também atividades diversas que variam conforme a faixa etária dos indivíduos, sugerindo a necessidade de um olhar mais abrangente sobre as práticas de mobilidade urbana.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse trabalho traçou uma análise entre a política de remoções e o movimento pendular na RMRJ, destacando a importância de refletir sobre relações nem sempre tão evidentes na discussão sobre a cidade, especialmente no que tange às consequências das políticas na mobilidade urbana. A segregação urbana, manifestada através das remoções, frequentemente força a população de baixa renda a um exílio urbano.

A desigualdade de acessibilidade entre diferentes espaços na RMRJ impulsiona um grande contingente populacional a se movimentar pendularmente. Observa-se que o movimento pendular é, dentre outros, um reflexo da periferização, que tem como um de seus processos, a política de remoções que “exilam” as populações de baixa renda. É crucial considerar os efeitos

nocivos desses deslocamentos, devido à precariedade dos meios de transporte, ao tempo gasto e aos altos custos envolvidos.

Nesse sentido, pode-se afirmar que há uma relação de causalidade sobre as políticas de remoções e a pendularidade, especialmente quando as remoções resultam em realocações para áreas mais distantes dos centros de emprego e serviços. Contudo, a relação entre estes fenômenos é mediada por uma série de outros fatores urbanos e socioeconômicos, sendo complexo e multifacetado.

Podemos considerar que há uma relação de causa e efeito: a) a partir do aumento da distância casa-trabalho, quando populações são removidas e realocadas em periferias ou áreas mais distantes, há um aumento natural na pendularidade e, b) na desigualdade e acessibilidade urbana: as remoções forçam a população de baixa renda a se deslocarem para áreas com menos infraestrutura e menos opções de transporte, exacerbando as dificuldades de mobilidade.

Embora a remoção possa levar ao aumento na pendularidade, é importante reconhecer que a relação pode não ser linear ou exclusiva. Outros fenômenos como a especulação imobiliária e a gentrificação também influenciam significativamente na pendularidade, assim como fatores relacionados ao planejamento urbano, políticas de transporte público e políticas habitacionais.

Além disso, o trabalho identificou a necessidade de mapeamentos mais recentes sobre a pendularidade e migração residencial, especialmente, no contexto das remoções, utilizando dados e fontes atualizados, como as do Censo de 2022 do IBGE. Para diminuir os grandes deslocamentos, é essencial considerar as disparidades socioeconômicas ao planejar políticas públicas e avaliar como essas estratégias podem impactar o transporte futuro, evitando grandes trajetos.

Para isso, devem-se criar políticas públicas que evitem a expansão urbana descontrolada: a fim de realocar a população próxima aos centros urbanos, ao fortalecer os territórios de resistência e ao criar sistemas de transporte eficientes para as subcentralidades, considerando múltiplas formas e tempos de pendularidade.

6. REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

BARTHOLL, Timo. **Territórios de resistência e movimentos sociais de base: uma investigação militante em favelas cariocas**. Niterói: Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense, 2015.

CORRÊA, Roberto L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

FAULHABER, Lucas; LENA, Azevedo. **SMH 2016: remoções no Rio de Janeiro olímpico**. Rio de Janeiro: Mórula, 1. Ed: 2015.

FERREIRA, Ulisses. **Movimento Pendular, principais destinos e tempo de deslocamento para o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. São Paulo: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017.

MARICATO, Ermínia. **O Estatuto da cidade periférica**. O estatuto da cidade comentado. São Paulo: Ministério das cidades: Aliança das cidades, 2010.

MAGALHÃES, Sérgio. **A Cidade na Incerteza: Ruptura e contiguidade em urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2007.

PREFEITURA DO RIO. **A política de remoção de favelas no passado**. Medium. Jul 24, 2015. Disponível em: <<https://medium.com/explicando-a-pol%C3%ADtica-de-habita%C3%A7%C3%A3o-da-prefeitura/a-pol%C3%ADtica-de-remo%C3%A7%C3%A3o-de-favelas-no-passado-9297ee02457f>>. Acesso em: 15 set. 2019.

KLEIMAN, Mauro. **Reordenação das formas e meios dos movimentos de deslocamentos na Metrópole do Rio de Janeiro com a implantação de Corredores Expressos**. Chão Urbano, Ano XIV, no 2, mar./abr. 2014.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel/Secretaria de Estado da Cultura, 1990.