

Deslocamentos Pendulares e o Consumo do Espaço: explorando o tempo de deslocamento casa-trabalho

*Commuting And Space Arrangement Consumption:
exploring the back-and-forth commuting*

*Desplazamientos y Consumo del Espacio:
exploración del tiempo de viaje casa-trabajo*

Ricardo Ojima*, Felipe Ferreira Monteiro**, Tiago Carlos Lima do Nascimento***

RESUMO

O Brasil é um país já em estágio avançado de transição urbana e, recentemente, tem passado por uma expressiva expansão de sua frota de veículos, reflexo das facilidades de crédito, mas também de uma conjuntura demográfica favorável de distribuição, composição por idade e domiciliar da população brasileira, afetando o consumo de itens de mobilidade. Com isso, a vida nas grandes cidades tem-se tornado cada vez mais uma sequência de congestionamentos, sobretudo pela ausência de investimentos significativos em transporte coletivo. Nesse sentido, o tempo de deslocamento casa-trabalho torna-se um elemento central da vida urbana contemporânea e apresenta reflexos não apenas nas grandes metrópoles, mas que gradualmente se ampliam na direção do não metropolitano, com o aumento da que importância dos deslocamentos pendulares nesses contextos.

Palavras-chave: Urbanização. Deslocamentos pendulares. Tempo de deslocamento. Consumo do espaço. Planejamento urbano.

ABSTRACT

Brazil is a country already in an advanced stage of urban transition and has recently undergone to a significant expansion of its fleet of vehicles, reflected by credit release, but also by a favorable demographic vessel condition of distribution, age rating of the population and household mobility consumption increase. As a matter of fact, life in big cities has escalated to a sequence of traffic jams, mainly for the lack of significant investments on public transportation. From this scope, the back-and-forth commuting timeframe basis turns to the key element of contemporary urban life and presents reflections not only in big cities,

* Graduado em Ciências Sociais, mestre em Sociologia e doutor em Demografia pela Universidade Estadual de Campinas, Campinas, São Paulo, Brasil. Atualmente, é professor da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: ricardo.ojima@gmail.com

** Tecnólogo em Geoprocessamento pelo Instituto Federal de Ciência e Tecnologia do Piauí, Teresina, Piauí, Brasil. Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Piauí, Teresina, Piauí, Brasil. Mestrando no programa de pós-graduação em Demografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Rio Grande do Norte, Brasil. E-mail: felipefmonteiro@gmail.com

*** Geógrafo e mestrando em Demografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Rio Grande do Norte, Brasil. E-mail: tiago.tcln@gmail.com

Artigo recebido em março/2014 e aceito para publicação em fevereiro/2015.

but gradually is extended towards the non-metropolitan with the increasing importance of commuting in these contexts.

Keywords: Urbanization. Commuting. Timeframe shifts. Space arrangement consumption. Urban planning.

RESUMEN

Brasil es un país que ya está en una etapa avanzada de la transición urbana y ha sido objeto recientemente de una importante expansión de su flota de vehículos, lo que refleja las facilidades de crédito y también las condiciones demográficas favorables de distribución y composición por edad de la población y de los hogares, que afectan el consumo de artículos de movilidad. Con esto, la vida en las grandes ciudades se ha convertido cada vez más en una secuencia de embotellamientos, sobre todo por la ausencia de inversiones significativas en el transporte público. En este sentido, el tiempo de desplazamiento entre el hogar y el trabajo se convierte en un elemento central de la vida urbana contemporánea y presenta reflexiones no solo en las grandes ciudades, sino que se extienden poco a poco hacia la realidad no metropolitana, con la creciente importancia de los desplazamientos en estos contextos.

Palabras clave: Urbanización. Desplazamientos. Diferencia horaria. Consumo del espacio. Urbanismo.

INTRODUÇÃO

Às vésperas de grandes eventos esportivos no país, o tema da mobilidade urbana passou a ganhar mais evidência. Embora o Brasil seja um país em estágio avançado de transição urbana (MARTINE; OJIMA, 2013), mais recentemente passou por uma expressiva expansão de sua frota de veículos. Esta foi reflexo de um momento político e econômico com facilidades de crédito, mas também se deveu a uma conjuntura demográfica favorável pela distribuição, composição por idade e domiciliar da população brasileira, afetando o consumo também de itens de mobilidade. Entre 2000 e 2012, a frota de veículos brasileira dobrou, passando de 19,9 para 40 milhões (MARTINE; OJIMA; FIORAVANTE, 2012). Com isso, a vida nas cidades tem se tornado cada vez mais uma sequência de congestionamentos, sobretudo pela ausência de investimentos significativos em transporte coletivo.

Nesse contexto, o tempo de deslocamento entre a casa e o trabalho passou a ser um tema de estudo importante, mas também poderia ser um tema que se associa fortemente à organização social do espaço urbano (ALONSO, 1964; PEREIRA; SCHWANEN, 2013). Apesar de este ser um assunto caro a qualquer residente de regiões metropolitanas, sobretudo São Paulo, Belo Horizonte ou Rio de Janeiro, não é apenas o aumento da frota de veículos a causa do aumento do tempo de deslocamento. As viagens entre casa e trabalho estão mais longas. Além disso, os desafios de deslocamento, antes restritos aos contextos metropolitanos, hoje tendem a se expandir para realidades não metropolitanas. Isso ocorre por uma mudança no modelo de produção e consumo do espaço urbano, condicionado cada vez mais por uma sociedade baseada na mobilidade (URRY, 2007).

Assim, com o crescimento da mancha urbanizada a partir da conurbação, tradicionalmente o modo fundamental de ampliação do espaço de vida urbano cede lugar a espaços urbanos de convivência mais desconectados e fragmentados. Ou seja, a cidade que antes crescia expandindo-se dos núcleos polarizadores em direção às regiões periféricas, hoje passa a valorizar os espaços vazios e a fragmentação do tecido urbano. Trata-se de uma urbanização dispersa que valoriza o uso transporte individual e que aumenta as distâncias e o tempo do deslocamento das pessoas.

Os deslocamentos de pessoas que residem em município diferente daquele do trabalho (deslocamentos pendulares) evoluíram em um ritmo significativo, passando de 7,3 para 11 milhões de pessoas entre 2000 e 2010. Esses deslocamentos pendulares, embora ainda estejam concentrados basicamente na região Sudeste (53%), apresentaram grande expansão em outras regiões, como, por exemplo, a região Centro-Oeste, que teve uma variação positiva de 83% no volume de deslocamentos pendulares entre 2000 e 2010 (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012).

As pessoas estão ampliando seu espaço de vida, acompanhando o processo de desconcentração produtiva e reorganizando seu modo de usar e consumir o espaço (OJIMA, 2006). E isso não está restrito apenas à centralidade das grandes cidades ou regiões metropolitanas. Trata-se de um fenômeno mais amplo, que possui rebatimentos em diversas escalas de análise e afeta diretamente as condições de vida da população.

O objetivo deste trabalho, portanto, é analisar o tempo de deslocamento entre casa e trabalho tendo como pano de fundo os processos que concorrem para a reestruturação produtiva, com destaque para o padrão de urbanização disperso e fragmentado. Ou seja, a desconcentração das atividades econômicas conduziria a um modelo de urbanização disperso e fragmentado em contextos urbano-regionais que tendem a impactar e ser impactados pelo tempo de deslocamento.

Enfim, o artigo desenvolve, primeiramente, um debate teórico acerca da reestruturação produtiva e da ampliação dos espaços de vida urbanos para, em um segundo momento, discorrer sobre os principais impactos relacionados ao modelo de urbanização dispersa no tempo de deslocamento. Por fim, será elaborada, com base nos dados do Censo Demográfico 2010, uma análise do perfil do tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil. Assim, o trabalho encerra com alguns questionamentos sobre as transformações na urbanização brasileira recente que podem ser visualizadas a partir dessa análise preliminar e ampliadas com a análise do tempo de deslocamento no contexto brasileiro.

1 REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E O ESPAÇO DE VIDA

A sociedade urbana nasce da industrialização, sendo a sociedade constituída pelo processo de relações capitalistas que dominam e absorvem a produção. Assim, conforme se processa a descentralização das atividades industriais, rompe-se com a antiga concepção urbana das centralidades concentradoras e da dicotomia centro-periferia enquanto metáfora da riqueza-pobreza. Isto significa que, para pensar o espaço de vida urbano de hoje, é necessário entender as mudanças do sistema de acumulação produtiva.

O processo de acumulação capitalista, com o avanço tecnológico e a compressão do espaço pelo tempo, permite um maior fluxo de capitais no espaço (HARVEY, 2011), e é através do nexo Estado-finanças e de um complexo sistema de crédito que temos processos de especulação imobiliária condicionando uma expansão da mancha urbana em baixas densidades. Esse processo de dispersão urbana, associado à especulação imobiliária, impede a formação de residências nos principais centros e amplia o hiato entre o local de moradia da sociedade e o local da produção de riquezas.

O espaço urbano não se limita à concentração da população, é também a concentração do capital que se produz através de intensos fluxos. Ele é dotado de signos, de simbolismo e representatividade (LEFEBVRE, 2008). O urbano deveria ser o local de encontro das pessoas, da pluralidade cultural e formação de novas culturas, é um espaço livre. É o local da materialização de processos sociais, mas que ao mesmo tempo constrange outros processos.

Assim, a invasão dos automóveis nas ruas e a pressão da indústria automotiva, isto é, do *lobby* do automóvel, fazem dele objeto-piloto; do estacionamento uma obsessão, e da circulação um objetivo prioritário, destruidores da vida social e urbana (LEFEBVRE, 2008).

O urbano é um campo de tensões altamente complexo. Para pensarmos a política do espaço urbano é necessário transcender a mera logística da disposição dos objetos e serviços na mancha urbana e considerar os espaços do habitar (LEFEBVRE, 2008), espaços do conviver, interagir e se locomover que objetivem uma melhor qualidade de vida. Assim, a problemática urbana apresenta suas necessidades, estruturas e formas para atender às necessidades econômicas, de normas e valores (LEFEBVRE, 2008).

Essas relações tornam-se mais complexas com os processos de desconcentração, realocação e formas de produção que caracterizam o capitalismo no período recente (HARVEY, 2010; SOJA, 1993). O desenvolvimento da técnica que possibilita a fluidez da informação quase que instantaneamente no espaço transforma a informação em mercadoria e coloca em destaque o chamado ramo de “serviços”. Assim, emerge um modo de vida urbano que, ao mesmo tempo em que permite a formação de conexões sociais entre pessoas que estariam isoladas espacialmente, tornam seus vínculos cada vez mais dispersos e fragmentados (CASTELLS, 2010).

No caso dos países subdesenvolvidos, essas mudanças nas relações sociais de produção ocorrem de forma mais rápida e desigual. As antigas estruturas urbanas de produção convivem ainda com as mais recentes e, dentro desse complexo sistema urbano, somos chamados a analisar qual a forma de habitar seria necessária para esta sociedade urbana se reproduzir.

É necessário desfazer-se do habitat enquanto ideologia e prática que reprime as características elementares da vida urbana. O habitat centralizador e conservador busca a aplicação de um espaço global homogêneo que tende a enjaular, controlar e manter as desigualdades urbanas já existentes. O habitar, em contrapartida, possui as características elementares da vida urbana: a diversidade das maneiras de viver, dos tipos urbanos e dos modelos culturais. O habitar deve então ser pensado como funcionalidade essencial do modo de vida urbano (LEFEBVRE, 2008).

A cidade é o lugar onde se localiza a maior parte da população no mundo contemporâneo (UNFPA, 2007). Nesse espaço urbano de conflitos, a segregação torna-se mais latente, seja entre bairros, classes, profissões, idade, etnia, sexo ou gênero. O espaço ganha privilégio, torna-se artigo raro, luxuoso e adquire um imediato valor de uso e troca (LEFEBVRE, 2008). O direito à mobilidade nesse contexto urbano torna-se também uma necessidade da sociedade para reproduzir-se. Ou seja, muda-se o modo de produção e ao mesmo tempo se transfere para a sociedade uma maior complexidade de rotas e trajetos de deslocamento para atender à velocidade e desconcentração das atividades econômicas.

Portanto, a mobilidade espacial da população surgirá no contexto da separação e distanciamento dos meios de produção e da localização de residência da força de trabalho. Isto intermediado pelos processos de especulação imobiliária e uso de técnicas que permitam a compressão do espaço pelo tempo para que se viabilize a acumulação capitalista. De certa maneira, significaria dizer que neste novo contexto produtivo, as migrações (mudança de residência) dão lugar ao aumento da

mobilidade pendular cotidiana. Com um mercado de trabalho mais flexível e incerto, mudanças permanentes de residência ampliam a insegurança, portanto, manter-se no seu porto seguro e deslocar-se diariamente para trabalhar em outras localidades/municípios parece se tornar o melhor mecanismo de adaptação.

Mas a expansão desse amplo sistema urbano também se torna uma disputa por qualidade de vida. A reestruturação dos espaços urbanos representa muito mais do que impactos econômicos da globalização ou da reestruturação produtiva. Estamos falando de uma mudança mais ampla na esfera da reprodução social, no estilo de vida cotidiano, nas formas de habitar da sociedade (OJIMA, 2006). Entra em questão também neste jogo de relações a questão ambiental; a valorização do meio ambiente como um dos elementos norteadores das relações sociais, tornando-se uma variável importante quando analisamos as mudanças recentes na estrutura urbana (OJIMA, 2006). O ambiente ganha valor nos espaços urbanos na medida em que pessoas buscam residir nos espaços verdes da mancha urbana, abandonando o concreto da cidade para conquistar espaços que possuam características mais próximas possíveis do meio natural.

Considerando estas características do urbano, suas formas de habitar, o habitat, as relações com o Estado, com a produção capitalista e a problemática ambiental, consolidam-se diversas e novas espacialidades na produção do espaço urbano. Nesse contexto da produção do espaço urbano, com a formação de cidades-região e a conurbação de diversas cidades, a mobilidade espacial da população possui um papel fundamental para a compreensão das relações de produção e a malha urbana, pois ela interage dialeticamente com as relações de desenvolvimento regional desigual, geradas pelo modelo de desenvolvimento econômico da sociedade atual.

Portanto, seriam as mudanças no modo de produção que conduzem a uma nova forma de consumir o espaço urbano. E nesse contexto emerge e ganha fôlego um padrão de urbanização disperso, onde o aumento no tempo de deslocamento passa a se tornar consequência inerente do desenvolvimento produtivo. Deslocar-se cotidianamente para trabalho em longas distâncias aumenta o tempo, mas também cria novas necessidades de planejamento urbano para além do local.

2 O CONSUMO DO ESPAÇO NO URBANO CONTEMPORÂNEO

A urbanização dispersa tem ocupado, nos últimos anos, lugar de grande destaque nos debates sobre o urbanismo mundial e é tema de estudos de urbanistas e pesquisadores do crescimento das cidades. Entende-se como dispersão urbana a expansão horizontalizada e não compacta do tecido urbano, gerando uma cidade dispersa ou espalhada. Em linhas gerais, “o consenso sobre o debate sobre a urbanização dispersa é o descompasso entre o crescimento populacional e a expansão física do espaço urbano, isto é, a condução para baixas densidades urbanas” (OJIMA, 2007a).

A origem da dispersão urbana na América Latina reside em sua estreita relação com o fenômeno das “urbanizações fechadas”, espaços de segregação das elites em

sociedades profundamente marcadas pelas desigualdades sociais. O capital imobiliário se inclui como agente das novas formas urbano-regionais, oferecendo novas tipologias construtivas com grandes empreendimentos, muitas vezes separados fisicamente do tecido urbano e que alteram a paisagem urbana tradicional (TELLA, 2000).

Para o Brasil, a dispersão urbana é uma característica intrínseca a um processo de urbanização que ocorre sem regulamentação estatal e onde prevalecem os interesses de proprietários de terras e dos incorporadores imobiliários. Com a especulação imobiliária, a maioria das cidades brasileiras apresenta grande extensão e baixas densidades de ocupação, além dos grandes vazios urbanos à espera de especulação. Os loteamentos das elites, loteamentos fechados (padrão Alphaville), são determinados pelos grupos de maior poder aquisitivo que decidem sua localização no espaço urbano, buscando os maiores benefícios das infraestruturas de transporte e as maiores fatias da renda do solo (VILLAÇA, 1998).

O novo padrão de ocupação urbana tem o pressuposto da alocação fragmentada da malha urbana e o desenvolvimento urbano não conurbado, promovendo a formação de áreas urbanas na periferia de algumas cidades, em descontinuidade ao tecido já existente, e a formação de novos núcleos, com múltiplas formas de utilização, em pontos mais isolados, características que correspondem à urbanização dispersa (REIS FILHO, 2006).

A tendência da dispersão urbana está associada ao descompasso entre o crescimento demográfico e o crescimento da área urbanizada, gerando uma acelerada expansão urbana. Até mesmo as aglomerações urbanas nordestinas que tradicionalmente apresentavam características de uma urbanização compacta (OJIMA, 2007b) estão passando pelo processo de expansão e mudança na ocupação urbana, com implantação de empreendimentos imobiliários construídos em locais cada vez mais distantes das áreas centrais, ou até mesmo em relação à malha urbana já consolidada, ocupando municípios vizinhos (PIMENTEL *et al.*, 2013). Isso vem causando impactos diretos na mobilidade intraurbana, pela necessidade crescente de grandes deslocamentos populacionais, em geral na rota casa-trabalho.

Assim, o fenômeno da dispersão urbana estaria diretamente ligado ao uso do automóvel, e as vias possuem grande vínculo com a expansão urbana, pois garantem a acessibilidade aos lugares atuando sobre o arranjo territorial do crescimento urbano, influenciando a sobrevalorização da terra e a estruturação urbana (VILLAÇA, 1998). As mudanças de escala de urbanização têm consequências na vida cotidiana do usuário do espaço urbano, assim como amplia os processos de mudança. O progressivo deslocamento das áreas residenciais para os subúrbios tem sido acompanhado pelo deslocamento dos setores de serviços e atividades urbanas, caracterizando uma fragmentação e expansão dos espaços de vida urbanos.

Tal processo se torna mais evidente com a disseminação da viabilidade dos deslocamentos pendulares não apenas em grandes centros urbanos ou regiões metropolitanas (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012). Como podemos ver na figura 1, a quantidade de pessoas que se deslocam do seu município de residência para trabalhar

em outro município assume uma proporção significativa em diversos municípios pelo país adentro. Podem-se perceber algumas concentrações, em que mais de 10% dos residentes do município trabalham em outro município; entretanto, surpreende o fato de que em muitos casos são municípios menores fora de regiões metropolitanas.

FIGURA 1 - PROPORÇÃO DE DESLOCAMENTOS PENDULARES PELO TOTAL DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE RESIDÊNCIA - 2010



FONTES: IBGE, Censo Demográfico (2010), Ojima e Marandola Jr. (2012)

Essa desagregação leva a altos custos de instalação e manutenção da infraestrutura, constantes investimentos em sistema viário que tornam o transporte coletivo caro e ineficiente e impõem grandes deslocamentos à população (MANCINI, 2008; REIS FILHO, 2006). A infraestrutura já instalada nas regiões centrais passa a ser desprezada, surgindo a demanda de construção e ampliação para atender novas áreas. As redes de distribuição de água e coleta de esgoto, a extensão das linhas de transporte coletivo, a coleta de lixo, a distribuição de postos de saúde adquirem dimensões gigantescas, sobrecarregando a máquina pública e elevando o custo da instalação de infraestrutura básica de saneamento (MANCINI, 2008; OJIMA, 2007a; 2008).

Há uma preferência das elites por ocupar não mais as áreas centrais, mas as novas áreas abertas pelo capital imobiliário nas regiões periféricas onde predominam condomínios horizontais fechados, com residências unifamiliares individuais ou de serviços. Porém, essa forma de apropriação do espaço tem consequências para o ambiente. A busca por regiões mais afastadas leva à degradação de ambientes ainda preservados e causa uma maior pressão ambiental sobre o vazio urbano gerado pela implantação do novo núcleo (OJIMA, 2008).

As mudanças de urbanização afetam a vida cotidiana, pois esse afastamento das áreas residenciais implica na necessidade de maiores deslocamentos dos usuários desse espaço, ampliando o tempo gasto para se conseguir chegar a qualquer lugar na cidade ou fora dela. Portanto, entender o tempo gasto pelos habitantes possibilita compreender como ocorrem as dinâmicas do espaço urbano (PEREIRA; SCHWANEN, 2013). Assim, cada vez mais os vetores espaciais da ordenação do território se articulam com a dimensão tempo (GUASCH, 2011).

O tempo se torna uma nova dimensão para análise do espaço e da vida urbana, pois as diferentes formas de mobilidade se modificam de acordo com a pessoa e isso tem impacto direto nas possibilidades de usufruir do espaço urbano. A configuração física do espaço e das infraestruturas de suporte condiciona as dinâmicas territoriais uma vez que condicionam os tempos de deslocamento (MUCKENBERG, 2009).

Os elementos que definem a dinâmica urbana e metropolitana, como são as políticas territoriais e urbanísticas, infraestrutura de transporte e localização dos equipamentos públicos, a dinâmica sociodemográfica e os deslocamentos pendulares são fatores decisivos na organização dos tempos de deslocamento. Em parte, vê-se a ampliação da cidade real, por sua descentralização territorial e especialização funcional fragmentada do espaço urbano, levando a uma maior abertura e à intensificação da relação da cidade com o seu entorno imediato. Enfim, gera-se com isso um aumento das distâncias a serem percorridas.

3 O TEMPO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO: o intra e o intermunicipal

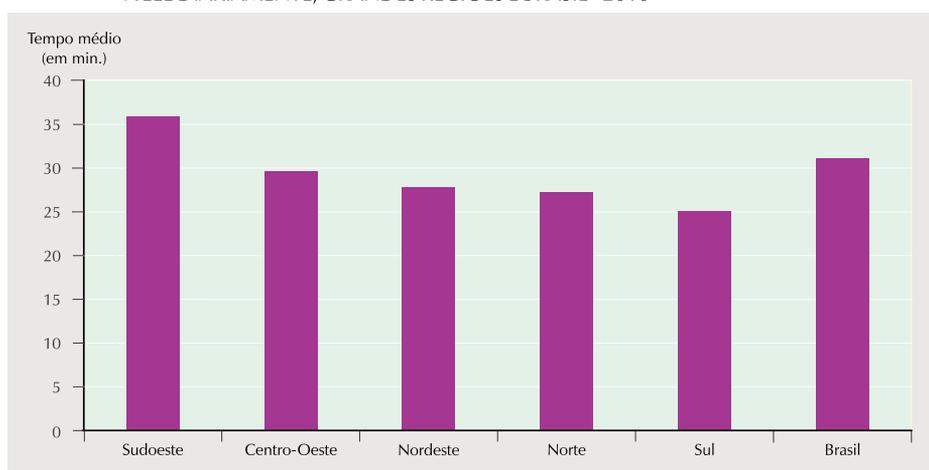
A informação sobre deslocamentos pendulares nos Censos Demográficos já está presente desde 1980 e, apesar de uma lacuna no Censo de 1991, constitui uma série histórica importante. Fenômeno que ganha mais fôlego ao longo dos últimos anos do século 20, no Censo de 2010 a informação se torna mais detalhada, ao separar os deslocamentos para trabalho e estudo, e ainda incorpora informações adicionais, entre elas o tempo do deslocamento entre casa e trabalho.¹ Essas informações são fundamentais para o planejamento de políticas públicas voltadas ao setor de

¹ A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) também se constitui como uma fonte para pesquisas que busquem analisar o tempo de deslocamento casa-trabalho. Como utilizado por Pereira e Schwanen (2013), os dados da PNAD não permitem um nível de desagregação mais detalhado, no nível dos municípios, por exemplo. Por essa razão, apesar da série histórica anual que a PNAD permite analisar, não nos deteremos nesses dados.

transportes, mas também são importantes pois a interação intermunicipal e o tempo de deslocamento apresentam estreitas relações com a oferta e o uso de serviços como saúde pública, educação, acesso ao meio ambiente, qualidade de vida, entre outros.

Entretanto, vale destacar que, embora o quesito censitário seja uma importante ferramenta de análise para entender os processos de mobilidade urbana, este apresenta uma limitação metodológica, pois identifica espacialmente apenas os deslocamentos quando o município de residência é distinto do município de trabalho. De toda forma, entende-se que as vantagens analíticas derivadas da cobertura nacional e da regularidade da pesquisa sobrepõem-se às suas limitações, uma vez que pesquisas específicas para a análise dos deslocamentos populacionais intraurbanos são restritas a poucas pesquisas origem-destino, empreendidas em algumas regiões metropolitanas e sem regularidade.

FIGURA 2 - TEMPO MÉDIO HABITUAL DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO DAS PESSOAS, NA SEMANA DE REFERÊNCIA, QUE TRABALHAVAM FORA DO DOMICÍLIO E RETORNAVAM A ELE DIARIAMENTE, GRANDES REGIÕES E BRASIL - 2010



FONTES: IBGE, Censo Demográfico (2010), Ojima e Marandola Jr. (2012)

A maior parte da população (56%) que realizava deslocamentos diários para trabalho em 2010 consumia entre 6 e 30 minutos do seu dia entre casa e trabalho. O destaque fica para a região Sudeste, que apresenta maiores proporções de pessoas com gasto de tempo maior. Ou seja, na região Sudeste a proporção de pessoas com gasto de tempo acima de uma hora era da ordem de 16%, e nas demais regiões a proporção era bem inferior. Assim, como podemos ver na figura 2, o tempo médio gasto nos deslocamentos casa-trabalho na região Sudeste é de 36 minutos, ficando acima da média do Brasil como um todo. A região Centro-Oeste é o destaque, pois apresenta um tempo médio acima das outras regiões do país.

A informação de tempo de deslocamento, incluída apenas no Censo 2010, permite uma análise intraurbana e interurbana dos deslocamentos para todo o território

nacional (tabela 1) e, ainda, dos movimentos realizados dentro do mesmo município. Como já mencionado, cerca de 11 milhões de pessoas trabalham em município distinto daquele onde residem, considerando município ou país estrangeiro, o que corresponde a cerca de 13% da população ocupada e com dez anos e mais no Brasil, no momento do Censo Demográfico de 2010.

TABELA 1 - LOCAL DE EXERCÍCIO DO TRABALHO PRINCIPAL DA POPULAÇÃO COM 10 ANOS E MAIS OCUPADA - BRASIL - 2010

LOCAL DE TRABALHO	N.º	%
No próprio domicílio	19.995.953	23,16
Apenas neste município, mas não no próprio domicílio	55.271.671	64,01
Em outro município	10.146.741	11,75
Em país estrangeiro	35.984	0,04
Em mais de um município ou país	903.541	1,05
TOTAL	86.353.889	100,00

FONTE: IBGE, Censo Demográfico (2010)

Excluindo as pessoas que realizam deslocamentos pendulares para país estrangeiro e para mais de um município ou país (1,1%, somados), retornam para casa diariamente cerca de 8,1 milhões de pessoas. Em relação ao quesito de retorno diário para casa, podemos destacar o fato de que cerca de 3,3% das pessoas que trabalham no mesmo município de residência não retornam diariamente. Além disso, entre os que realizam deslocamentos pendulares para outros países, 48% deles retornam diariamente para casa, o que pode refletir o intenso fluxo de pessoas nas regiões de fronteira, reflexo de políticas regionais e dinâmicas particulares (BARCELLOS; JARDIM, 2012).

Como era de se esperar, o tempo de deslocamento casa-trabalho apresenta uma concentração maior de pessoas em trajetos mais demorados entre aquelas pessoas que trabalham em município diferente daquele onde residem. Cerca de 75% das pessoas que realizam deslocamentos casa-trabalho em municípios distintos gastam mais do que meia hora no trajeto, enquanto que para os que trabalham no mesmo município esse mesmo tempo é resposta frequente apenas para 29% das pessoas (tabela 2). Isso significa, em termos de minutos médios gastos no trajeto casa-trabalho, que aqueles que trabalham no mesmo município em que residem gastam cerca de 27,5 minutos no trajeto, enquanto para aqueles que trabalham em outro município, esse tempo é de mais de 55 minutos.

Entretanto, destaca-se o fato de que, entre os que se deslocam entre municípios diferentes para trabalho, 25% gastam menos de meia hora no trajeto. Esta proporção deve se justificar em casos de municípios de regiões metropolitanas ou de aglomerações urbanas com áreas urbanas conturbadas, onde o município vizinho está a uma distância mais próxima do que outras regiões do mesmo município. Nesses casos, o deslocamento pendular tende a ser mais provável, uma vez que a infraestrutura urbana favorece que o indivíduo amplie seu espaço de vida cotidiano para outro município ao invés de manter as relações de afinidade com o município de residência, configurando o que se costuma denominar “cidades-dormitório”.

TABELA 2 - PROPORÇÃO DE PESSOAS OCUPADAS NA SEMANA DE REFERÊNCIA, QUE TRABALHAVAM FORA DO DOMICÍLIO E RETORNAM A ELE DIARIAMENTE SEGUNDO TEMPO HABITUAL DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO E LOCAL DE TRABALHO - BRASIL - 2010

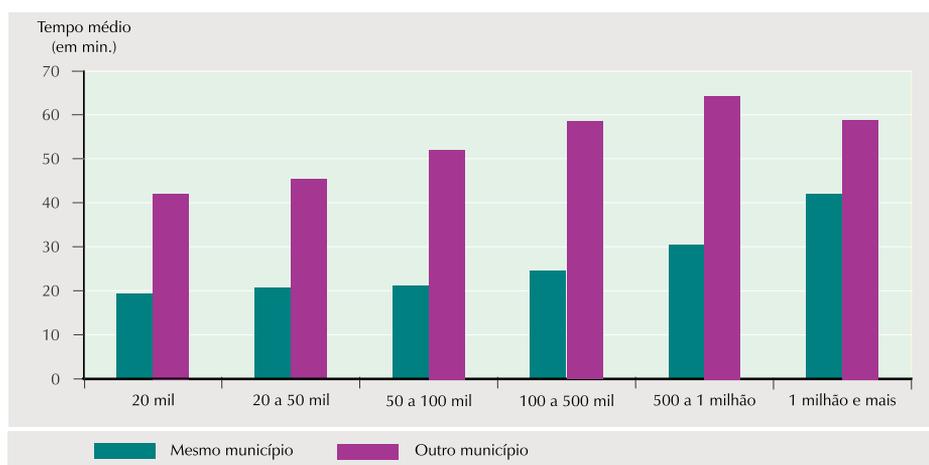
TEMPO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO	LOCAL DE TRABALHO			
	No Próprio Município		Em Outro Município	
Até cinco minutos	7.962.462	14,9	83.890	1,0
De seis minutos até meia hora	30.177.948	56,4	1.978.724	24,4
Mais de meia hora até uma hora	11.110.984	20,8	3.256.468	40,1
Mais de uma hora até duas horas	3.574.751	6,7	2.349.356	28,9
Mais de duas horas	639.568	1,2	454.342	5,6
TOTAL	53.465.713	100,0	8.122.780	100,0

FONTE: IBGE, Censo Demográfico (2010)

Considerando o tamanho do município como recorte de análise, nos municípios com mais de 1 milhão de habitantes, a distribuição do tempo de deslocamento habitual casa-trabalho tende a ser mais parecida entre as pessoas que realizam deslocamentos pendulares e os que trabalham no mesmo município de residência. A figura 3 permite perceber essa convergência em relação ao tempo de deslocamento; conforme aumenta o tamanho populacional do município, diminui a diferença no tempo gasto entre aqueles que trabalham no mesmo município e em outro.

É importante destacar que, entre aqueles que trabalham no mesmo município, o tempo de deslocamento varia pouco entre os municípios com até 20 mil habitantes e até os de 100 mil, passando a aumentar este tempo médio a partir dos municípios com mais de 100 mil habitantes. É praticamente o dobro de tempo gasto no deslocamento dentro dos municípios maiores se comparado aos menores (figura 3).

FIGURA 3 - TEMPO MÉDIO HABITUAL DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO DAS PESSOAS OCUPADAS NA SEMANA DE REFERÊNCIA POR CONDIÇÃO DE TRABALHO NO MESMO MUNICÍPIO OU OUTRO MUNICÍPIO SEGUNDO TAMANHO DO MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA - BRASIL - 2010



FONTE: IBGE, Censo Demográfico (2010)

Mas, entre aqueles que residem em municípios com 500 mil a 1 milhão de habitantes e se deslocam para trabalhar em outros municípios, o tempo médio gasto é superior comparado àqueles que residem em municípios com mais de 1 milhão de habitantes. De fato, há pouca diferença no tempo de deslocamento médio para outros municípios considerando os residentes naqueles com mais de 100 mil habitantes. Esta situação pode refletir a condição dos municípios do entorno de regiões metropolitanas, que sofrem com os desafios de mobilidade urbana dos contextos metropolitanos, embora residam em municípios menores e não centrais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O aumento dos deslocamentos pendulares no Brasil é uma tendência que pode ser identificada pela disseminação e aumento de sua participação em diversos municípios até mesmo fora de regiões metropolitanas (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012). Portanto, as evidências apontam para o fato de que a urbanização assume novos contornos quando se pensa na expansão dos espaços de vida que a população efetivamente vivencia no seu dia a dia. Quando analisamos o tempo de deslocamento casa-trabalho, associado à condição de pendularidade (trabalho em município diferente daquele em que reside) ou não dos indivíduos constata-se que para aqueles que precisam sair do seu município de residência para trabalhar, o tempo gasto no trajeto diário não muda muito conforme o tamanho do município, sobretudo nos maiores. Assim, seria importante analisar casos de municípios em particular para entender melhor quais são as implicações dessas mudanças na qualidade de vida da população.

De maneira agregada, não podemos identificar vantagens comparativas em termos de tempo de deslocamento para aqueles que viajam cotidianamente entre municípios distintos, mas podem-se encontrar situações particulares que justifiquem essas trocas, como, por exemplo, casos onde o deslocamento entre um município conurbado ao polo econômico da região apresente para o indivíduo mais facilidades no tempo de deslocamento do que para quem reside em uma região oposta, dentro da mesma mancha urbana, mas com um fluxo de trânsito pior e vias de acesso mais congestionadas e lentas.

Assim, se a reestruturação do modo de produção apresenta reflexos no esgarçamento do modo de vida urbano, expandindo os limites do espaço de vida cotidiano, por outro lado, parece que há um aumento significativo no tempo de deslocamento entre casa-trabalho que torna o deslocamento em si parte integrante do dia a dia do indivíduo. O reflexo da urbanização dispersa no território urbano e no modo de vida da população também incentiva que os deslocamentos se tornem mais longos. Portanto, o planejamento urbano e regional deve ser integrado de maneira a incorporar as demandas intermunicipais como elementos fundamentais para a qualidade de vida. Mas não apenas nas regiões metropolitanas, pois esse processo se expande para outras regiões fora dos principais eixos urbano-industriais, haja vista o tempo de deslocamento aumentado mesmo para as pessoas que residem em municípios pequenos.

Podemos perceber com essa primeira exploração que os dados sobre tempo de deslocamento contidos no Censo Demográfico de 2010 podem trazer importantes reflexões acerca do modo de vida urbano. Se há uma tendência cada vez mais visível de que os modos de produção se tornem menos centralizados em outras regiões do país, pode-se esperar que o tempo de deslocamento apresente diferenciais importantes também no interior do país, longe das principais aglomerações urbanas e regiões metropolitanas. Assim, pensar o metropolitano não deve se limitar ao que é definido institucionalmente como tal, pois a dispersão urbana, o urbano-regional e o deslocamento pendular não são exclusividades desses contextos. O metropolitano, enquanto modo de vida reflexo das mudanças nos modos de produção e consumo do espaço urbano, pode ser sentido nas características do tempo de deslocamento.

É evidente que ainda restam muitas análises a serem desenvolvidas a partir da leitura mais pormenorizada desses dados. Entretanto, cabe destacar que ainda são raros os estudos que fazem uso dessa informação censitária. Mais importante ainda é salientar que a ampliação e o aprofundamento desses estudos são possíveis para todo o território nacional, podendo-se identificar particularidades e especificidades em contextos e etapas distintas dos modos de produção econômica.

REFERÊNCIAS

- ALONSO, W. **Location and land use**. Cambridge: Harvard University Press, 1964.
- BARCELLOS, T. M.; JARDIM, M. L. T. Movimentos populacionais na fronteira meridional do Brasil. **Anais do XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, Águas de Lindóia, SP: ABEP, 2012.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2010.
- GUASCH, C. M. **Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad**. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo. *Anales de Geografía*. 2011. vol. 31, núm. 1 125-145.
- HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2010.
- HARVEY, David. **O enigma do capital**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- MANCINI, G. A. **Avaliação dos custos da urbanização dispersa no Distrito Federal**. 2008. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Universidade de Brasília, Brasília, 2008.
- MARTINE, G.; OJIMA, R. The challenges of adaptation in an early but unassisted urban transition. In: MARTINE, G.; SCHESUL, D. (Org.). **The Demography of Adaptation to Climate Change**. 1.ed. New York: UNFPA, 2013.
- MARTINE, G.; OJIMA, R.; FIORAVANTE, E. F. Transporte individual, dinâmica demográfica e meio ambiente. In: MARTINE, G.; OJIMA, R.; BARBIERI, A. F.; CARMO, R. L. (Org.).

População e sustentabilidade na era das mudanças ambientais globais: contribuições para uma agenda brasileira. 1.ed. Campinas: ABEP, 2012. V.1, p.175-186.

MÜCKENBERG, H. **Família, política del temps i desenvolupament urbà:** L'Exemple de Bremen. Barcelona: IERMB, 2009.

OJIMA, R. ; MARANDOLA JR., E. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, ANPUR: Rio de Janeiro, v.14, n.2, 2012.

OJIMA, R. A produção e o consumo do espaço nas aglomerações urbanas brasileiras: desafios para uma urbanização sustentável. **Anais do XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, 18 a 22 de setembro de 2006, Caxambú, MG: ABEP, 2006.

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

OJIMA, R. Dimensões da urbanização dispersa e proposta metodológica para estudos comparativos: uma abordagem socioespacial em aglomerações urbanas brasileiras. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v.24, p. 277-300, 2007b.

OJIMA, R. Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de urban sprawl e os desafios para o planejamento regional e ambiental. **GEOgraphia (UFF)**, v.10, p.46-59, 2008.

PEREIRA, R.H.M.; SCHWANEN, T. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil:** (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Brasília: IPEA, 2013. (Texto para discussão).

PIMENTEL, D. E. M.; SILVA, L. C.; NASCIMENTO, T. C. L.; OJIMA, R. Urbanização dispersa e vulnerabilidade no contexto metropolitano de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida. **Anais do XV Encontro da ANPUR**. Recife: ANPUR, 2013. Em CD-ROM.

REIS FILHO, N. G. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas:** a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

TELLA, G. La modernización tardía de la metrópoli semiperiferica: el caso de Buenos Aires y su transformación socioterritorial reciente. **Scripta Nova**. v.4, n.60-70, 1 ago. 2000. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn-69-70.htm>>. Acesso em: maio 2013.

UNITED NATIONS POPULATION FUND (UNFPA). **State of world population 2007:** unleashing the potencial of urban growth. New York: UNFPA, 2007.

URRY, J. **Mobilities**. London: Polity, 2007.

VILLAÇA, F. **Espaço intra urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1998.