

# ELEMENTOS TEÓRICOS PARA A COMPREENSÃO DA MOBILIDADE PENDULAR NA PERSPECTIVA GEOGRÁFICA

**Gleyce Assis da Silva  
Barbosa<sup>i</sup>**  
Mestranda em Geografia  
Pontifícia Universidade Católica  
do Rio de Janeiro (PUC-Rio)

## Resumo

Este ensaio decorre das discussões e leituras feitas ao longo da disciplina Teoria e Epistemologia da Geografia, inserida no Programa de Pós Graduação em Geografia da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. A mobilidade é um dos elementos centrais na escala global e local. Os fluxos de pessoas, mercadorias e serviços ditam os ritmos das cidades. Pretende-se aqui debater a mobilidade pendular da força de trabalho baseando-se na concepção da dialética sócio-espacial. Compreendendo o espaço como produzido e organizado historicamente pelo homem, através de sua força de trabalho em um movimento dinâmico com a natureza que resulta em marcas e transformações concretas, nota-se o caráter multidimensional deste, sendo principalmente estudado pela Geografia. Nesse sentido, é na esfera do cotidiano que se encontra a realização das práticas sociais e, portanto, da produção do espaço. Para isso, faz-se necessário explicitar a problemática da mobilidade no espaço urbano sob o olhar geográfico do espaço a partir de sua matriz conceitual.

**Palavras-chave:** Espaço, Geografia, Força de trabalho, Mobilidade.

## THEORETICAL ELEMENTS FOR THE UNDERSTANDING OF PENDULAR MOBILITY IN THE GEOGRAPHICAL PERSPECTIVE

## Abstract

This essay arises from the discussions and readings made along the discipline Theory and Epistemology of Geography, inserted in the Postgraduate Program in Geography of the Pontifical Catholic University of Rio de Janeiro. Mobility is one of the central elements on a global and local scale. The flows of people, goods and services dictate the rhythms of cities. It is intended here to debate the pendulum mobility of the workforce based on the conception of socio-spatial dialectic. Understanding the space as produced and historically organized by man, through his workforce in a dynamic movement with nature that results in concrete marks and transformati-

<sup>i</sup> *Endereço institucional: Rua Marquês de São Vicente, 225 - Gávea, Rio de Janeiro - RJ, 22451-*

900- Rio de Janeiro  
Endereço eletrônico:  
[geogleyce@gmail.com](mailto:geogleyce@gmail.com)

ons, one can notice its multidimensional character, being mainly studied by Geography. In this sense, it is in the sphere of everyday life that social practices and, therefore, the production of space are found. For this, it is necessary to make explicit the problem of mobility in urban space under the geographical view of space from its conceptual matrix.

**Keywords:** space, Geography, workforce, mobility

### Introdução

Nos últimos cinquenta anos assistimos à diversas transformações estruturais no que se refere às formas de produção do espaço, à organização do trabalho e à circulação. Como resultado da crise do modelo de acumulação fordista que perpetuou até meados do século XX surge o modelo flexível articulando o espaço, conectando cidades em todo mundo e tendo como principal característica os grandes fluxos de capitais, mercadorias e pessoas (Harvey, 2002).

Antunes (2000) afirma que passou-se a difundir um capitalismo integrado que resulta na busca por estratégias de reestruturação dos processos de trabalho. Sobre isso Santos (1992, p.51) afirma que a divisão do trabalho (internacional, nacional e local) redefine o espaço em todos os seus níveis de organização e em todas as escalas. Além disso, reitera ele que é a primeira vez ao longo da história que essa organização do trabalho se deu de forma deliberada, pré-determinada e fruto de intencionalidades, onde organismos internacionais influem na particularidade e nos modos de vida de cada país, por exemplo.

A partir disso, temos as novas tecnologias surgidas com o avanço da globalização e da produção cada vez mais acelerada criando novas relações laborais, de um lado trabalhadores cada vez mais flexíveis, e de outro os precarizados e excluídos por não acompanharem as inovações.

Portanto, o trabalho se torna um dos elementos mais importantes no mundo atual para se entender a expansão geográfica do capital e suas crises, o que Harvey (2005) denomina de ajuste espacial. Embora seja um consenso que tal crise não é

algo recente na história capitalista, o modelo atual resultou em impactos significativos no espaço em diversas escalas e conforme a especificidade dos diferentes territórios condicionados à ação dos agentes políticos e econômicos.

Portanto, se o espaço está submetido à ação do Estado e das instituições supranacionais e estes organizam e definem o ritmo das cidades, pode-se dizer que a velocidade põe-se a serviço das políticas engendradas por estes agentes, ditando os padrões de deslocamento dos corpos (SANTOS, 2006), transformando esses fluxos no que Gaudemar (1979) denomina de mobilidade forçada ou mobilidade da força de trabalho. Vale esclarecer que o conceito de mobilidade a ser trabalhado aqui é o de mobilidade espacial pendular, descrito por Becker (2006) como deslocamentos intra-urbanos de caráter pendular, que são expressão do rearranjo no tecido urbano em função das mudanças no tecido social.

Esta percepção difere da concepção neoclássica que pressupunha a mobilidade como sendo um ato decorrente exclusivamente das escolhas individuais. Nota-se que a questão é bem mais complexa quando percebemos uma estreita ligação entre o papel da mobilidade da força de trabalho e das mudanças no mundo trabalho, onde estes encontram-se submetidos cada vez mais à sujeição e são capturados pela alienação em seu cotidiano.

Desse modo, a mobilidade compreendida nessa dinâmica da velocidade é portanto um processo socioespacial, no qual insere os indivíduos em uma lógica que favoreça extração da mais-valia. Nesse sentido, ela funciona como uma qualidade essencial do capital e fundamental para compreendermos a produção do espaço.

Ao pensarmos o espaço urbano percebemos que a circulação de bens, pessoas e ideias formam os movimentos que caracterizam a cidade, onde a mobilidade é parte integrante do processo de urbanização e sob a emergência da metropolização – processo que acentua a homogeneização do espaço, amplia sua fragmentação e torna os lugares hierarquizados, acaba por maximizar as desigualdades. Em outras palavras, estes trabalhadores tornam-se cada vez mais dependentes de deslocamentos o que resulta em uma precarização da vida.

Tais deslocamentos não são uniformes, possuem perfis, seguem padrões, sazonalidades, particularidades sociais e espaciais, e até mesmo mostram a imobilidade em

diversas situações, indivíduos que são privados de percorrer o espaço ou submetidos à situações degradantes por conta dessa necessidade de mover-se. Estudos acerca desses perfis corroboram para embasamento das políticas públicas por mergulhar nas especificidades locais ou de cada categoria de trabalhadores. Porém, mais importante do que a aparência ou a forma do processo é a sua natureza, nesse sentido, faz-se necessário para além do estudo técnico e somente empírico uma discussão teórica acerca do que é essa mobilidade, dos processos que a ocasionam e que dela são ocasionados.

A partir do exposto, pretende-se aqui debater o sentido da mobilidade na concepção socioespacial (geográfica) levando em consideração a influência da metropolização na ampliação e na complexificação desses deslocamentos. Para corroborar com esse debate faz-se presente a diferenciação entre mobilidade e migração, entre as correntes teóricas dentro da ciência geográfica, os tipos de mobilidade e a discussão da escala para compreender as diversas dimensões da problemática.

### **Elementos para compreensão da mobilidade: definição, tipologia e modelos de análises**

Antes de partirmos para a teorização geográfica, faz-se necessário a diferenciação do termo migração, mobilidade e movimento. Sabemos que o ato de mover-se é uma condição latente no ser humano. A ideia de migração remete muitas vezes à permanência, mudança de localidade (residência, cidade, estado, país), envolve a materialidade, processos de desterritorialização e reterritorialização, que não são necessariamente sucessivos nem ordenados (BRUMES, 2010, p. 24). Quando tratamos os deslocamentos pendulares, também podemos enquadrá-los nos movimentos migratórios, embora não impliquem a transferência para outro lugar e sim a ideia de fluxo de pessoas no território. Visitando a bibliografia clássica sobre a Geografia da População temos BEAUJEU-GARNIER (1980) denominando os movimentos pendulares de “migrações oscilatórias”, que ocorrem no cotidiano. Em literaturas estrangeiras o termo era tratado como *commuting* ou *navettes* em francês, ambos simbolizando o deslocamento da população.

se reconhecermos que, de fato, há enorme número de pessoas envolvidas nesse movimento diário, comumente realizado duas vezes por dia, poderemos restringir o uso do termo 'commuting' a movimentos que encerram três características: apreciável extensão, uso de alguns meios de transporte mecânicos e certo grau de convergência (BEAUJEU-GARNIER 1980, p. 292-293)

A própria autora alerta que naquele momento haviam poucos conhecimentos sobre o assunto e isso dificultava até mesmo a representação cartográfica desses fluxos. Contemporâneos a ela, como Ravenstein (1980) chamou de "migrantes temporários". Embora com diferentes nomenclaturas, a essência era a mesma, populações que se deslocavam pelas cidades, as perspectivas da origem do movimento que mudavam. Para Becker (2006, p. 323) o termo migração pode ser definido "como mobilidade espacial da população", seriam portanto, migração e mobilidade sinônimos?

Apesar de possuírem a mesma natureza que é a do movimento, são diferentes. Conforme a conceituação de Marandola (2008) o movimento ou deslocamento é o processo que leva corpos de A para B. Já a mobilidade é mais ampla, pois é social, envolve estruturas, meios, cultura e significado, envolve lazer, trabalho, compras e as diversas motivações que ocorram no cotidiano. Portanto, ao pensarmos o movimento não podemos separá-lo da mobilidade.

O movimento, portanto, descreve a idéia de um ato de deslocamento que permite que as pessoas se desloquem entre os locais ponto A e ponto B nas discussões abstratas e positivistas da migração). Movimento é o fato geral do deslocamento antes do tipo, estratégias, e das implicações sociais desse movimento serem consideradas. (CRESSWELL, 2006, p.3)

Ela exprime a característica da vida da urbe atual, inclui também os meios pelos quais a população se desloca, como os diversos tipos de transportes. Na literatura não há muito consenso sobre a terminologia, alguns denominam de *migração pendular* e outros *movimento pendular*, com sentidos iguais: a regularidade cotidiana que percorre municípios diferentes ou longas distâncias impulsionadas pelo trabalho ou estudo. No entanto, o termo mais utilizado nas literaturas recentes ao tratar a questão é a *mobilidade pendular*, uma vez que a migração remeteria aos movimentos definitivos, assim ficariam excluídos desta classificação os movimentos sazonais, o nomadismo e os pendulares, optamos assim por usar o termo mobilidade, uma vez que ele inclui não só o movimento, mas também os fatores externos à ele e que o

produziram ou que dele derivam, é a partir dele que podemos entender a metropolização e a extensão da circulação de pessoas em uma determinada área.

Segundo Cresswell (2006, p.1) no mundo ocidental a mobilidade tem vários significados que circulam a vida moderna: a mobilidade como progresso, como liberdade, como oportunidade, modernidade, desvio ou resistência.

Como afirma Balbim (2016, p.27) o conceito de mobilidade é amplo e supera a noção de movimentar-se como uma ação isolada, mas sim abrange a integração da ação física ou virtual com a posição que os indivíduos ocupam na sociedade. Essa mobilidade pode estar atrelada à escolhas individuais, esperanças, limitações, imposições, mas sempre está em função o espaço onde a vida se concretiza. Em geral, ela está fortemente atrelada ao espaço urbano onde a rápida circulação é uma das diversas condições de diferenciação da cidade e do campo, como apontado por Sorre (1984, p.116 apud Balbim, 2016, p. 26). Para este geógrafo, a circulação é a característica desses espaços nas sociedades modernas. Ela é possível graças ao desenvolvimento do chamado gêneros de vida, que nas palavras do autor significam: “é a combinação de técnicas empregadas em determinado lugar, por determinada sociedade organizada, para assegurar sua reprodução.”

Portanto, esta mobilidade ocorre na dimensão espacial do cotidiano, ou seja, na dimensão o espaço vivido, que trata-se do espaço percorrido pelas pessoas. Para Santos (2006), a ampliação dos fluxos tem haver com o avanço das técnicas na era da globalização que encurtam as distâncias e impõem um novo paradigma, se antes a relação da difusão global das técnicas era local-local agora é local-global. A categoria lugar torna-se fundamental para entender as subjetividades que o permeiam e das emoções. É nele que recorremos nossas necessidades existenciais sejam localização, posição, mobilidade, culminando na interação com os objetos e/ou com as pessoas.

Para Souza (2013, p.36) o lugar é o abstrato da localidade, dotado de carga simbólica que possui uma imagem conflituosa positiva ou negativa. É o espaço vivido na qual mora e trabalha pessoas cotidianamente. Sua imagem pode ser criada também de fora para dentro com base na vivência, mas esporádica. Massey (2008, p. 24 e 25) afirma que para alguns, é na esfera do cotidiano onde as práticas são reais e

valorizadas, e que se tem a fonte geográfica de significados, no entanto, a autora também afirma que esse local está sob influência de escalas geográficas superiores, diz ela: “o global tece suas teias, cada vez mais poderosas e alienantes.” Para ela é esse espaço é sempre aberto, contínuo, e sempre mutável.

Nesse sentido, a mobilidade ocorre nos espaços da vida, como afirma Marandola (2011, p. 98) ela tem relação direta com a trama socioespacial das aglomerações urbanas contemporâneas, revelando dinâmicas globais, regionais e locais num mesmo plano. Para além das técnicas, onde o conceito muitas vezes é associado aos meios de transportes, ele também envolve a esfera social, na qual geralmente está atrelada ao esgotamento da vida metropolitana, o que o autor chama de esgarçamento da teia social (Ibidem, p.104). Uma vez que os fluxos tornaram-se tão intensos que perdemos a ideia de localidade fechada, o que se tem hoje é uma metrópole fragmentada, alienante e espraiada. Os fluxos tornaram-se obrigatórios e suprimem às escolhas individuais, sobretudo no que tange sua relação com o trabalho. Nesse ponto, a ideia de movimentar-se não se refere de fato à mobilidade no sentido positivo da palavra, ou seja, como uma mobilidade que permite ver e conhecer o mundo e o espaço, a mobilidade que tem hoje nas metrópoles é da supressão, da obrigação. Nesse ponto, completa Balbim:

Uma pessoa pode, por exemplo, considerar que tem baixa ou pouca mobilidade, ainda que seu índice de mobilidade – ou seja, o número de deslocamento por dia –, seja relativamente alto. Essa sensação pode resultar da constância e da repetição dos seus deslocamentos, que, em vez de libertar essa pessoa, a encerram. Ou poderia ser o resultado de baixa renda, que impõe ao sujeito um padrão de deslocamento cotidiano e uma apreensão reduzida do espaço da cidade, o que inviabiliza inclusive sua expectativa de ascensão ou mobilidade social, que – caso se concretizasse – geraria mobilidade residencial, nova condição de urbanidade, novas estratégias de deslocamento etc. E é essa a característica que se quer aqui ressaltar, o conceito de mobilidade, além de polissêmico, é sistêmico. (BALBIM, p.27)

Portanto, essa mobilidade sistêmica não envolve apenas os fluxos de um ponto a outro no espaço, mas também o produto desses fluxos, as intencionalidades que o geraram, a mobilidade social ou a imobilidade produzidas no espaço urbano. Nesse sentido, Balbim nos ajuda a sistematizar o conceito para melhor apropriação e delimitação do objeto de estudo, dividindo a mobilidade em duas correntes: a mobilidade sob o ponto de vista social que refere-se a ascensão de classes, esta também

inclui a mobilidade profissional - atrelada à mudança de funções no trabalho - e a mobilidade do trabalho, quando se refere à escolha individual de onde trabalhar, geralmente tratando-se de uma mesma empresa ou setor. Também temos o outro aspecto da mobilidade que é determinada pelos deslocamentos físicos, o que Max Sorre (1955 apud Balbim, 2016, p.28) chama de mobilidade essencial do ser humano. Nela se encontram a locomoção como característica própria do homem, a mobilidade sob a dimensão dos deslocamentos do cotidiano (fluxos pendulares casa-trabalho, por exemplo), e por fim a mobilidade sem deslocamento que geralmente se relaciona aos fluxos financeiros, de moda, informações, entre outros.

A partir disso, podemos pensar a mobilidade cotidiana ou geográfica, na qual inclui as dimensões temporal e espacial do movimento, divididas em movimento recorrente, na qual se tem o retorno em um curto espaço de tempo ou o oposto com o movimento não recorrente, quando não há retorno breve. Já a dimensão espacial está fundamentada nos dos deslocamentos internos do espaço vivido, dos deslocamentos para espaços desconhecidos, como migração internacional, regional, temporal e outros (Ibidem, p.29). Sintetiza o autor:

Como resultado, têm-se quatro tipos de mobilidade geográfica. São estes: mobilidade cotidiana (movimentos interno e cíclico); mobilidade residencial (movimentos interno e linear); o turismo, tanto de lazer quanto de negócios, ou até mesmo os deslocamentos para trabalhos sazonais (movimentos externo e cíclico); e as migrações (movimentos externo e linear) (Ibidem, p.29).

Cada um desses tipos estabelece conexões entre si, tanto de causalidade, quanto de incompatibilidade, compatibilidade, complementaridade e outros (Ibidem, p.30). Cresswell (2010) considera que exista não apenas uma mobilidade, mas várias mobilidades e que este conceito resguarda um paradigma, o primeiro é que qualquer estudo de mobilidade corre o risco de sugerir que o (supostamente) imóvel - noções como limites e fronteiras, local, território e paisagem - é do passado e não é mais relevante para o mundo dinâmico do século XXI. Seria um equívoco, pois as 'imobilidades' seriam tão importantes quanto 'mobilidades' no estudo da mobilidade. O segundo paradigma às diferentes formas pelas quais 'novas mobilidades' podem ser lidas, sugerindo que velhos paradigmas foram sobre os imóveis ou sedentários. Ele completa que esta última não se sustenta, pois embora os movimentos este-

jam no centro de debate da Geografia desde de sua criação, estes também aparecem em outras ciências sociais, e nessas novas mobilidades é que tem surgido a possibilidade de tratar o tema de forma interdisciplinar, estudando os grupos que se deslocam e outras variáveis.

Ele afirma que as abordagens tratadas acima raramente eram enquadradas como mobilidade. Abordava-se o movimento como um espaço vazio em que na teoria da migração empurrou as pessoas para fora de um lugar e atraiu outras. Então, apesar de ser sobre movimento, falava-se sobre lugares. Do mesmo modo, os estudos de transporte muitas vezes pensaram no tempo no trânsito como "tempo morto", no qual nada acontece - um problema que se acreditava ser resolvido tecnicamente. Dessa forma, os estudos de mobilidade recentes começaram a levar a sério o fato real do movimento (Ibidem, p. 18). Pensar a mobilidade na relação trabalho, espaço e indivíduo faz-se necessário para compreensão multidimensional do problema.

A dimensão temporal tem grande importância nesse processo, uma vez que os avanços da técnicas proporcionaram grandes compressões do espaço e do tempo. Para Paul Virilio (1993) a velocidade passou a dissolver a cidade. Esse "tempo morto" ou esse tempo da viagem tornou-se um lugar. Para ele, uma cidade não é simplesmente um lugar onde se vive é acima de tudo uma encruzilhada. Desse modo, a cidade não é apenas um lugar, mas também são as experiências em que se produz subjetividade. Completa Augé (2010, p.102):

Pensar a mobilidade no espaço, mas ser incapaz de concebê-la no tempo, essa é finalmente a característica do pensamento contemporâneo preso na armadilha de uma aceleração que o entorpece e o paralisa. Mas, por isso mesmo, é no espaço que ela denuncia inicialmente sua imperfeição.

Acerca disso, Cresswell (2010, p.19) afirma que a mobilidade possuiria três aspectos: o movimento físico; de um lugar para outro; as representações de movimento que lhe conferem significado compartilhado; e, finalmente, a prática experiente e incorporada do movimento. Na prática estariam em uma teia tão interdependentes que não poderiam desembaraçar esses três. Embora dependentes, ao ser utilizado com objeto de pesquisa é provável que uma das facetas seja mais explorada que outras, como aqueles que pesquisa transportes e focam na frequência do movimento, na velocidade, sobre quem se move e como essa identidade pode fazer diferença.

Porém, tais pesquisas muitas vezes não conseguem aprofundar as representações e os significados no nível social ou individual, nem falam sobre como a mobilidade é realmente incorporada e praticada, mas ao buscar as subjetividades presentes no problema, tem-se a possibilidade de uma pesquisa mais integrada.

Os corpos reais em movimento nunca estiveram em tope da agenda em estudos de transporte. Entender a mobilidade holisticamente significa prestando atenção a todos esses três aspectos. O movimento físico é, se você preferir, a matéria-prima para a produção de mobilidade. As pessoas se movem, as coisas se movem, as idéias se movem. O movimento pode, dado o equipamento certo, ser medido e mapeado. Essas medições podem ser passadas através de equações eles podem ser derivadas deles. Essa análise positivista do movimento ocorre em todos as maneira de domínios. O movimento físico do corpo humano foi extraído de órgãos reais e usados para desenvolver mobilidades modelo para, entre outras coisas, estudos de terapia esportiva, animação e movimento de fábricas (Price, 1989; Yanarella e Reid, 1996). Nas cidades, os planejadores de transporte estão criando infinitamente modelos de movimento físico auxiliado, a fim de tornar o transporte mais eficiente ou menos ambientalmente prejudicial (Eliasson e Mattson, 2005). Nos aeroportos e estações ferroviárias modeladores usaram análise de caminho crítico para medir o tempo necessário para dois pontos e depois reduzi-lo (Adey, 2004a). Entendendo o movimento físico é um aspecto da mobilidade. Mas isso não diz quase nada sobre o que essas mobilidades são feitas para significar ou como são praticadas. (CRESSWELL, 2010, p.18, tradução nossa).

Para o autor, a mobilidade existe para o movimento assim como o lugar existe para a localização e ao envolver a tríade: movimento, representação e prática mostra um emaranhado de relações, histórias e geografias amplamente rastreáveis, existindo em uma *constelação de mobilidade* (Ibidem, p. 19) que são as formas, os padrões, as representações dos movimentos que fazem sentidos juntos. Além disso, implicaria em políticas de mobilidades particulares imersas em produção e reprodução de poder nas cidades. Sendo assim, as múltiplas mobilidades tenderiam a apresentar ritmos e velocidades diferenciadas. Portanto, podemos pensar o desafio do trabalho na esfera do cotidiano, é nesse espaço que se realiza a mobilidade da força de trabalho, na qual o indivíduo realiza um deslocamento constante, com a finalidade de maximizar ganhos e minimizar gastos. É nesse mesmo espaço de condicionamento que se têm também a possibilidade de superação a lógica alienante e precarizante, e que se pode pensar na construção de um humano-genérico consciente. Uma vez que é característica dominante da vida cotidiana a espontaneidade, e é por meio dela que o ritmo fixo, a repetição, a rigorosa regularidade da vida cotidiana se rompe.

### Correntes Teóricas da Mobilidade

Como observado anteriormente, as inúmeras formas, ritmos e escalas da mobilidade variam nos diversos tempos e lugares. O estudo da mobilidade espacial encontra-se discriminado na literatura com dois enfoques principais: os neoclássicos e os neomarxistas. Nos estudos clássicos e neoclássicos, em geral anteriores a 1970, a visão era positivista e descritiva, a análise estatística, a ideia de fluxos, volume e distância no espaço físico eram metodologias utilizadas para analisar a mobilidade como fruto de decisão individual de acordo com propensão natural ao movimento, onde a busca por maximização de ganhos em termos de remuneração do trabalho ou investimentos é o grande motivador desses deslocamentos. Toma-se o espaço como uniforme e sem relação com os fatores de ordem econômica externa, como aponta Becker (2006). O espaço era analisado como equilibrado ou não de acordo com um padrão pré-determinado de migração. Os nomes clássicos dessas pesquisas eram desenvolvidos por Ravenstein e outros, ficaram conhecidos por enfatizarem os traços característicos dos migrantes e pontuarem determinados fatores que condicionaram a migração. Sobre isso, completa Póvoa-Neto (1997, p.16):

O migrante como portador do fator trabalho, a busca o máximo retorno para seu "investimento" em um dado ponto de espaço... Tal imagem se assemelha a uma caricatura da primazia do econômico na análise social. Sucede, porém, que a concepção neoclássica é também portadora de um determinado entendimento do papel do indivíduo. Ele é entendido como movido por escolhas racionais que comparam a área de origem do futuro movimento migratório com às potenciais áreas de destino, a partir de características como nível de urbanização, existência de emprego, remuneração média... Não importa, no momento, o quão enganosa possa ser esta avaliação, que corre o risco de culminar em uma escolha equivocada. Interessa sublinhar que, por trás de um modelo que parece enfatizar a liberdade de escolha individual, o que temos é uma concepção de que a única vontade racional é a vontade do mercado.

Como aponta o autor (1997, p.16), a preocupação deste teóricos era com a questão da manutenção do equilíbrio econômico no espaço e a função do trabalho. Desse modo, a mobilidade deveria buscar a perfeição na mesma lógica da circulação

de mercadorias na perspectiva de um espaço homogêneo. Todavia, os problemas quanto as discontinuidades e a imperfeição sistêmica eram notórios. Assim, a natureza desses estudos tinha como objetivo a eliminação dos obstáculos à mobilidade, tratando a questão como essencialmente política e ideológica, o que acaba por anular a dimensão histórica das migrações, tendo como base a busca natural por melhores condições de vida, visto na época como melhores salários. (Ibidem, p. 17). Vale ressaltar que estes estudos tomavam a dimensão do homem estático para o homem que migra pelo trabalho, nota-se a centralidade do trabalho na produção de capital.

Sobre a corrente neomarxista ou histórico-estrutural destacavam-se Singer, Gaudemar, Santos, Harvey, entre outros. Segundo Póvoa-Neto (1997, p. 17) a migração é encarada como fenômeno social, onde os grupos sociais passam a sofrer pressão das estruturas sociais proporcionando maior ou menor vulnerabilidade à migração. Becker (2006) afirma que para Gaudemar a mobilidade é essencialmente a mobilidade do trabalho, termo criado por ele para referir-se a concepção da força de trabalho como mercadoria, setorizado de forma espacial e profissional. Tal movimento estaria atrelado ao processo de acumulação capitalista e estaria subordinada ao capital em sua circulação e produção. Portanto, a racionalidade do sistema econômico-social articulava os processos migratórios.

Na análise de Gaudemar, os corpos dos trabalhadores, as localizações da produção, os ritmos exprimem a máxima produção de valor, onde não se refere meramente à deslocamentos, mas a chave mestra de toda a estratégia do desenvolvimento capitalista, nas palavras dele (GAUDEMAR, 1979, p.51). Nota-se aqui a ligação com a nossa corporeidade e, a partir dela, o nosso lugar no mundo.

Na verdade, a globalização faz também redescobrir a corporeidade. O mundo da fluidez, a vertigem da velocidade, a frequência dos deslocamentos e a banalidade do movimento e das alusões a lugares e a coisas distantes, revelam, por contraste, no ser humano, o corpo como uma certeza materialmente sensível diante de um universo difícil de aprender e de tamanha velocidade (SANTOS, 2006, p.212).

Sennett (2008, p. 15) afirma que a civilização ocidental não tem respeitado a dignidade dos corpos humanos. O ritmo acelerado das grandes cidades e os fluxos de locomoção corroboram para cada vez mais para perda de sentidos, onde as pes-

soas tornam-se inconscientes e mais individualistas. Essa falta de contato físico segundo o autor, expressa a desordem do espaço urbano, pois atualmente ordem é expressa justamente pela impessoalidade. O ato de deslocar-se amplia a desconexão do espaço, pois a velocidade retira a atenção dada à paisagem.

O viajante, tanto quanto o telespectador, vive uma experiência narcótica; o corpo se move passivamente, anestesiado no espaço, para destinos fragmentados e descontínuos. Tudo isso acontece porque essa transferência só é viável graças a uma outra experiência física - a experiência da velocidade. Hoje em dia, viaja-se com uma rapidez que nossos ancestrais sequer poderiam conceber. A tecnologia da locomoção - dos automóveis às grandes rodovias - permitiu que as pessoas se deslocassem para áreas além da periferia. O espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela felicidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele (SENNETT, 2008, p. 17).

Segundo Harvey (2013), isto teria haver com uma dualidade presente na liberdade da força de trabalho, de um lado positiva que se refere à livre possibilidade de percorrer os espaços, e uma negativa de não dominar os meios de reprodução, logo essa liberdade torna-se moeda de troca, a circulação é livre em busca de compradores da sua força de trabalho que se torna a sua única mercadoria.

[...] como sujeitos criativos, os trabalhadores perambulam eternamente pelo mundo e procuram escapar das depredações do capital evitando os piores aspectos da exploração, sempre lutando com frequência, com algum sucesso, para melhorar seu destino. O capital precisa se ajustar a esse processo, e na medida em que isso ocorre os trabalhadores moldam tanto a história como a geografia do capitalismo (HARVEY, 2013, p. 486).

Desse modo há uma dupla mobilidade, a do capital que busca extração máxima de mais-valia e da força de trabalho que se movem pelo mundo buscando valorização de sua mercadoria, isso derivaria os diversos tipos de migração e mobilidade, assim como os meios e técnicas que surgem para ampliar esse processo. Visão essa diferente da corrente anterior em que colocava a liberdade do trabalhador no centro das questões migratórias, partindo da escala do indivíduo em um sistema em perfeição, sem considerar as crises e os ajustes espaciais. O foco que havia nas matérias-primas e nos bens de capital como se fazia nas fases anteriores do capitalismo agora torna-se nos fluxos graças ao desenvolvimento da informação e dos transportes, a mobilidade, a migração do capital e do trabalho refletem novas espacialidades na economia mundial, escolhendo perfis e tornando-se subjetivas aos indivíduos que trabalham.

Designa-se, com o conceito de mobilidade do trabalho, um processo abrangente, no qual os homens tornam-se crescentemente disponíveis para a utilização compulsória de sua força de trabalho nos moldes capitalistas. O deslocamento no espaço seria, segundo tal perspectiva, apenas uma dimensão daquele processo. O mesmo implicaria, em primeiro lugar, população, na *produção da força de trabalho*, momento da aquisição de sua mobilidade por parte do trabalhador, designado por Marx como sendo o da acumulação primitiva; em seguida, na *utilização da força de trabalho*, onde se aprofunda a divisão do trabalho; finalmente, na *circulação da força de trabalho*, momento da submissão do trabalhador às forças de mercado, deslocando-se (espacial e/ou setorialmente) entre os diversos ramos da atividade econômica (GAUDEMAR, 1979, 193-195)

A ideia de mobilidade do trabalho segundo Gaudemar (1979) não só refere-se a mudança espacial, mas também de funções, de empregos, que podem se traduzir nas mudanças espaciais, decorrentes das crises estruturais, conjunturais e da precarização do trabalho. E isto relaciona-se às condições de desenvolvimento local, que se refere à localização das áreas produtivas, de acordo com os determinantes geográficos como clima, aspectos políticos, aspectos naturais, entre outros e que acabam por determinar os movimentos espaciais para além da vontade dos indivíduos. Desse modo, ao pensarmos nas migrações internas é necessário pontuar o Estado como grande articulador desses fluxos, uma vez que os investimentos, o planejamento seguirá às intencionalidades deste agente, que muitas vezes encontra-se submetido a pressões externas.

Para Becker (2006), Gaudemar com sua terminologia “mobilidade forçada” refere-se ao processo histórico de obrigar o trabalhador a aceitação das condições de trabalho existentes, onde a migração passa a ser vista como uma sujeição do trabalho ao capital. desse modo, ele caracteriza a mobilidade em um sentido duplo: espacialmente também vista como horizontal e a mobilidade social também chamada de vertical, onde a primeira a expansão do trabalho para formar o mercado de trabalho e a segunda a fluidez entre os setores e funções da produção. Santos(1992, p. 55) chama isso de horizontalidade, referindo-se a espaços diferentes e verticalidade, abordando às classes sociais. Ambos possuem grande relação com a expansão urbana vistas nas últimas décadas a fim de ampliar o consumo e absorver a mão de obra em massa. Assim, a história urbana também é a história das migrações, uma vez que os espaços de aglomeração se misturam aos espaços produtivos e a partir disso derivam-se novas formas de mobilidade, como a pendularidade.

### Mobilidade, Geografia e a Teoria Socioespacial

Um dos pioneiros dos estudos de migração é Friedrich Ratzel em suas abordagens políticas e antropogeográficas levantou questionamentos acerca da migração. Levava em conta em sua obra as categorias, as classificações e as intensidades dos movimentos nômades e dos caçadores. Mesmo sendo apontado por muitos como determinista existe um grande consenso acerca de sua contribuição para a abordagem da migração como temática da Geografia. Sua preocupação com os seres vivos, inclusive o homem derivado de uma corrente darwinista, o colocou em caráter de relação entre a migração e o clima, por exemplo, uma vez que para a realidade das sociedades primitivas, isto era elemento crucial na fixação e na movimentação dos povos.

Embora hoje se utilize a dimensão econômica para explicar as migrações humanas frutos da produção capitalista, foi de extrema riqueza para a ciência geográfica a abordagem ratzeliana agregando outros sentidos, conforme momento histórico. A etnografia era um elemento central em suas obras, uma vez que se concentrava nas diferenças, na origem, na direção dos povos, nota-se que a ideia de movimento abordada anteriormente também de fazia presente nessa corrente tradicional.

Nessa corrente teórica, o espaço não era o conceito central para qual se pensava esses movimentos, a localização dos indivíduos e seus fluxos ficava em segundo plano. Ratzel desenvolve portanto, um pensamento calado no território e no que ele denomina de espaço vital. O primeiro uma área apropriada por um dado grupo primitivo e o segundo referente aos meios de subsistência dessas sociedades conforme seu desenvolvimento técnico, conforme a disponibilidade de recursos naturais e de acordo com o tamanho de sua população. Nesse sentido, sua contribuição para pensarmos o território atual.

Já na fase da Nova Geografia ou Geografia teórico-quantitativa, surgida com a ascensão dos Estados-Nacionais e preocupada com a quantificação dos fenômenos, na elaboração de modelos matemáticos e estatísticos para explicar a realidade, o

espaço não só se refere à combinação dos elementos naturais com a ocupação humana, mas também ligado à economia criando análises locais, surge por exemplo a ideia de redes, hierarquias e movimentos, passa a ser sistematizado. Demógrafos, economistas e geógrafos passam a se interessar pelo estudo das migrações.

Já na corrente mais recente da geografia conhecida como Geografia crítica, o espaço toma papel de destaque, pautados nos estudos de Marx para explicar a dominação da natureza e a construção do espaço. O espaço é sempre aberto e passível de imprevisibilidades, também chamado de espaço do vivido. Tenta-se superar a ideia de Geografia idiográfica de Hartshorne da descrição das coisas e nomotética de antecipar resultados e criar padrões. Como aponta Corrêa (2007), essa perspectiva preocupa-se reprodução das relações sociais de produção, ou seja, a reprodução da sociedade.

Para essa corrente, o espaço não é um epifenômeno, existe uma produção social deste. Milton Santos se destaca nesses estudos afirmando este conceito é central para a geografia, e o define como um como um “conjunto indissociável de sistemas de objetos e ações” (SANTOS, 1992, p.52) e que atual mundialização, onde a existência de um modelo técnico uniformizante se sobrepõe à multiplicidade dos recursos naturais e humanos (Ibidem, p.150). Para ele, a expansão tecnológica que vemos nos dias atuais integra cada vez mais espaços e pessoas e tais fluxos são percebidos, concebidos e vividos na dimensão espacial do lugar, ou seja, aquele que remete significação próxima aos sujeitos sociais.

No que se refere a produção do espaço trata-se de uma relação dialética entre produto e produtor que estabelece as relações econômicas e sociais vivenciadas na esfera do lugar (LEFEBVRE, 1994, apud FERREIRA, 2007, p.2). Assim o espaço possui múltiplas dimensões, nas quais as técnicas se sobrepõem aos recortes escalares. As técnicas segundo Santos (2006), correspondem um conjunto de meios instrumentais e sociais nas quais o homem realiza a sua vida, produz e ao mesmo tempo cria espaços. A influência da técnica sobre o espaço se exerce de duas formas principais: a ocupação do solo pelas infraestruturas das técnicas modernas e as transformações impostas pelo uso da máquina e execução dos novos métodos de produção.

O espaço interfere no fenômeno técnico e este na produção e nas transformações do espaço geográfico. As técnicas são uma medida do tempo, tempo de circulação, tempo da divisão territorial, tempo do trabalho, da cooperação. Além disso, Ciavatta (2014, p. 199) afirma que é de fundamental importância considerar tempo e espaço como categorias centrais para evitar esta compreensão equivocada do real. Sobre isto, ela completa que a mediação entra como categoria central na concepção dialética, pois é a especificidade histórica do fenômeno, assim “situa-se no campo dos objetos problematizados nas suas múltiplas relações no tempo e no espaço, sob ação dos sujeitos sociais” (Ibidem, p.209).

Assim, compreender o espaço a partir da historicidade dos fatos implica na negação da ideologia dominante, uma vez que abordam como natural o que é histórico, fundamentam isso para uma aceitação coletiva, e onde o permanente torna-se passageiro, reificando o real e separando o movimento e a contradição. Diz ela: “A história é o mundo das mediações. E a história, enquanto movimento do próprio real, implica o movimento das mediações. Assim, elas são históricas e, nesse sentido, superáveis e relativas” (CURY, 1985, p.43 apud CIAVATTA, 2014, p.211). Completa Massey (2008, p. 94):

Conceber o espaço como um recorte estático através do tempo, como representação, como um sistema fechado, e assim por diante, são todos modos de subjugar-los. eles nos permitem ignorar sua verdadeira relevância: as multiplicidades coetâneas de outras trajetórias e a necessária mentalidade aberta de uma subjetividade espacializada. Se o tempo deve ser aberto para um futuro do novo, então o espaço não pode ser equiparado com os fechamentos e horizontalidades da representação. De um modo mais geral, se o tempo deve ser aberto, então o espaço tem de ser aberto também. Conceituar o espaço como aberto, múltiplo e relacional, não acabado e sempre em devir, é um pré-requisito para que a história seja aberta e, assim, um pré-requisito, também, para a possibilidade da política (Massey, 2008, p. 94).

Mc Master e Shepard (2004, p. 16, tradução nossa) nos impõe uma pergunta essencial: “se o espaço não é um dimensão exógena e fixa, mas é moldada por processos sociais, como podemos explicar a construção do espaço e da escala em nossas explicações da sociedade?”

Para responder ele recorre ao conceito de "glocalização:" que seriam forças econômicas que impulsionam a globalização e que se referem a essa escala macro,

mas também em regiões metropolitanas subnacionais que tornam-se escalas geográficas mais importantes nas mudanças econômicas do que a escala nacional. A escala, portanto, é um elemento de grande valia para esta discussão.

A globalização como momento histórico atual, detém a vontade de associação entre as organizações e a tecnologia cegamente utilizada, ela introduz novas técnicas em lugares distintos objetivando a homogeneização. Mas a realidade dos territórios impede essa homogeneização. Assim, a tendência de homogeneização é confrontada pelo local onde a técnica foi implementada e sua historicidade. Há uma relação implícita de poder na qual a homogeneização nunca se completa, porque contraditoriamente há uma permanente desigualização.

Pode-se inferir que se o espaço intervém no modo de produção, ao mesmo tempo como efeito causa e razão, ele muda com esse modo de produção, muda com as sociedades, por isso a historicidade do espaço. O modo de produção organiza, produz ao mesmo tempo que as relações sociais o seu espaço. Não se pode dizer que o modo de produção capitalista tenha desde o início ordenado a sua extensão espacial na qual ao nosso tempo se estende ao planeta inteiro. Segundo Santos (2006), houve, primeiramente, utilização do espaço existente por exemplo, as vias hídricas, depois as estradas, depois ferrovias e auto estradas, entre outros. Não houve um desaparecimento, nem da caminhada a pé, nem a cavalo, nem das viagens de trem, assim o espaço é uma sobreposição de tempos que ocorre de forma inacabada e contínua. A homogeneidade mata o tempo e por tabela mata o espaço - porque o espaço é o acúmulo de tempos que o tornam heterogêneo - onde as diferenças não são privilegiadas. Assim, alguns espaços teriam mais acúmulo de tempos do que outros. Nesse sentido o espaço consistiria em um sistema de objetos, ações, integrados pelas técnicas e intencionalidades ligados pela hibridez dos lugares.

Outra abordagem de espaço de Santos (2006) o sistematiza como um conjunto de fixos e fluxos que redefinem cada lugar, onde os fixos estão cada vez mais artificiais e mais fixados no solo e os fluxos por ter ação essencial de modificação dos fixos estão cada vez mais diversos, numerosos e rápidos. Além disso há o espaço relacional que implica na ideia de relações internas, onde um evento não pode ser compreendido como isolado mas sim independente de tudo que ocorre no entorno, é o es-

paço das sensações, dos sonhos, dos desejos.

Lefebvre (apud Harvey, 2002) define outras formas de ler o espaço, através da materialidade (aquele constituído da experiência e da percepção física), pela representação do espaço (aquele que é concebido e representado) e também pelo o espaço da representação (aquele que é vivido, sentido e possui significados). No espaço concebido e absoluto é que se tem o valor de uso do trabalho concreto, ou seja, a propriedade privada, as exclusões de classe, e os desenvolvimentos geográficos desiguais. E no espaço concebido e relativo a representação se dá pelo valor de troca, ou seja, circulação do capital, pessoas, formação do mercado mundial, redes, relações geopolíticas.

Esta análise representa a experiência espacial orgânica, perceptiva e simbólica correspondem às múltiplas relações contidas no espaço. Na experiência orgânica as formas biológicas e materiais são privilegiadas. Enquanto que o espaço perceptivo refere-se às maneiras pelas quais processamos a experiência física e biológica e registramos em nosso pensamento. E o espaço simbólico designa o que é abstrato e submetidos às leituras e interpretações de mundo.

Ainda segundo o autor, as três categorias coexistem em uma tensão dialética na qual a experiência física e material da ordem espacial e temporal é mediada pela maneira que o espaço e tempo são representados. Os espaços e os tempos da representação que nos envolvem e nos rodeiam na vida cotidiana afetam tanto as experiências diretas quanto nossa interpretação e compreensão de mundo (ibid., p.20). Assim os espaços construídos possuem dimensões materiais concebidas e vividas. Desse modo, é na esfera do espaço relativo que se tem os deslocamentos e a mobilidade urbana. E é na esfera do espaço de representação que se tem os sentimentos derivados dessa mobilidade como aponta o autor, a ansiedade por não chegar no horário, a frustrações no engarrafamento, às tensões ou divertimentos resultantes da compressão do espaço-tempo da velocidade e do movimento.

A mobilidade intra-urbana ou pendular nessa dinâmica do espaço urbano, ocorreria mais intensamente em áreas de maior concentração da população, que direciona sua organização e alocação das atividades econômicas mediante os interesses dos agentes de transformação do espaço urbano, que deriva em grande parte da

expansão, da ocupação pela população e da distribuição das funções urbanas. Aqui vale resgatar a relação entre território e população que é dada pela apropriação do espaço, pelo seu uso, tornando o local o ponto pela realização concreta de ações cotidianas que o modificam, como trabalho, moradia, estudos, lazer.

Compreender a mobilidade populacional dentro do processo de produção do espaço é levar em consideração as questões de assentamento urbano desigual, concentração e descentralização espacial, sítio urbano, planejamento urbano, gestão pública, entre outras problemáticas abordadas na análise geográfica.

Nesse sentido, é de fundamental importância, levar em consideração as intencionalidades dos agentes que determinam nas esferas globais as ações que serão efetivadas em práticas sociais em escala local. Conforme Rua (2007, p.161), o espaço assim como o território necessita ser percebido como político e pleno de relação de poder, que é exercido através de discursos de dominação e resistência.

Assim, as representações do espaço convergem para projeção das potências hegemônicas sob as culturas dominadas, e ao mesmo tempo se criam oposições a estas representações hegemônicas na forma de resistência e conflitos que promovem o processo de reterritorializações. Ideia essa disseminada pela concepção de território e territorialidade defendida por Haesbaert (2014 apud RUA, 2007, p.161), ao qual relaciona-se o espaço ao poder político que exerce estratégia de dominação através da apropriação. Logo, a territorialidade torna-se uma estratégia para se experimentar o mundo e torná-lo significativo visando a manutenção do espaço geográfico (Ibidem). É no vivido que às práticas espaciais cotidianas impõem a agressividade multiescalar das transformações criadora de representações.

Como afirma Rua (2007), se o território é marcado por relações de poder, explícitas ou simbólicas, exercidas por atores diversos, numa arena de confronto de visões de mundo. Territorializar-se (transformar o espaço em território) por apropriação (valor de uso) ou por dominação (valor de troca), significa participar de conflitos que expressam a mudança e portanto, o desenvolvimento.

É importante frisar que essas relações de poder não se dão somente pelo Estado ou pela influência econômica na vida local. Para Elden (2017), o território é um processo, não um resultado, possui relações entrelaçadas de produção, transformação e

contestação. Sob a atuação de alguns grupos políticos pode-se gerar migrações em massa como assistimos atualmente árabes e magrebinos refugiados. No entanto, na escala local isso também acontece com os territórios marcados pela violência, que não necessariamente expulsam as pessoas, mas dominam suas liberdades, inclusive a de ir e vir.

Acerca da “desterritorialização”, Haesbaert(2007) aponta que esta poderia dissolver e enfraquecer o controle de fronteiras, aumentando assim a mobilidade de pessoas, mercadorias e capital.

(...) um dos fenômenos mais freqüentemente ligados à deterritorialização diz respeito à crescente mobilidade das pessoas, seja como novos nômades, vagabundos, viajantes, turistas, imigrantes, refugiados ou como exilados – expressões cujo significado costuma ir muito além de seu sentido literal, ampliando-se como poderosas (ou ambivalentes, assim, controvertidas) metáforas. Toda uma cultura das viagens e mesmo uma travelling theory passou a se desenhar a partir da crescente mobilidade pós-moderna. Entretanto, até que ponto a mobilidade geográfica pode ser vinculada à desterritorialização (HAESBAERT, 2007, 237).

Para o autor, os territórios não estariam desaparecendo, mas sim novos territórios são criados a partir destes movimentos. Levando em conta alguns movimentos de migração, para estas pessoas a perda do território é inegável, fazendo com que se sintam sem lugar no mundo, mas ao mesmo tempo, ocorre a busca pela integração ao novo território. Para além disso, a categoria território nos ajuda a pensar as transformações que mudanças na localização dos circuitos produtivos podem causar.

Sobre isso, Lefebvre (1974, p.32 apud RUA, 2007, p.162) explica que o espaço apresenta simbolismo aparentes e ocultos característicos do cotidiano do singular, e do vivido, nas quais transmite as mensagens de dominação, concebidas e aceitas como a única alternativa. Tais estratégias de dominação se materializam em relações e modos de produção que envolvem representações ideológicas e científicas.

A representação não é apenas aparência e acaba se tornando concreta, pois ganha o poder de bloquear, de fazer acreditar no que não é. A realidade se dissimula, logo se translúcida e se modifica, representando-se como uma mediação, um determinado olhar. O estudo das representações permite compreender o processo pelo qual a força do representado é suplantada pelo seu representante por meio das representações, e como estas representações se distanciam do vivido e se multiplicam manipulando o vivido (Lutfi et al. , 1996, p.89). Quando falarmos em espaço de representação e representação dos espaços, bem como em práticas espaciais, estaremos nos reportando a essa construção de Lefebvre, da relação espaço sociedade e as suas implicações com poder e hegemonia, no exercício da dominação e re-

sistência.

Nesse sentido, para compreendermos as contradições expressas no vivido é necessário recorrer à compreensão de desenvolvimento geográfico desigual apresentado por Lefebvre (apud RUA, 2008, p. 8) na qual há uma relação entre espacialidade e Estado, periodização do capital e seus efeitos no espaço. Na qual haveria uma dupla tendência do capital tanto para homogeneizar quanto para diferenciar os lugares. .

Assim, diante da imposição das ordem hegemônicas, o fenômeno da mobilidade se constitui tanto como produto quanto produtor do e no espaço urbano, como causa e efeito, uma vez que trata-se de um intencionalidade do processo de construção das redes urbanas, como resultado do processo de ampliação das técnicas. Milton Santos (2006, p.220), coloca em questionamento a relação tempo-mobilidade diante de um processo de flexibilização que exige agilidade, mobilidade no cotidiano laboral das pessoas.

Durante séculos, acreditáramos que os homens mais velozes detinham a inteligência do Mundo. [...] Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos. Na grande cidade, hoje, o que se dá é tudo ao contrário. A força é dos “lentos” e não dos que detém a velocidade elogiada por um Virilio [...]. Quem, na cidade, tem mobilidade – e pode percorrê-la e esquadrinhá-la – acaba por ver pouco, da cidade e do mundo.”(SANTOS, M., 2006, p.220).

Nesse sentido, o discurso hegemônico imposto cada vez mais corrobora para uma ideia de mobilidade positiva. Porém o andar pela cidade, as distâncias percorridas, os transportes ofertados em determinados lugares são diferenciados conforme acesso das classes sociais. Os atores que planejam e controlam o processo de deslocamento urbano em geral não levam em conta os indivíduos e suas necessidades, mas sim as necessidades dos atores hegemônicos.

### **Metropolização e mobilidade**

Como exposto anteriormente, é na cidade que a tirania do movimento se faz presente. Para além da cidade, o que se tem hoje é um processo de metropolização dos espaços. Como aponta Ferreira, Rua & Mattos (2015, p.15) este fenômeno está

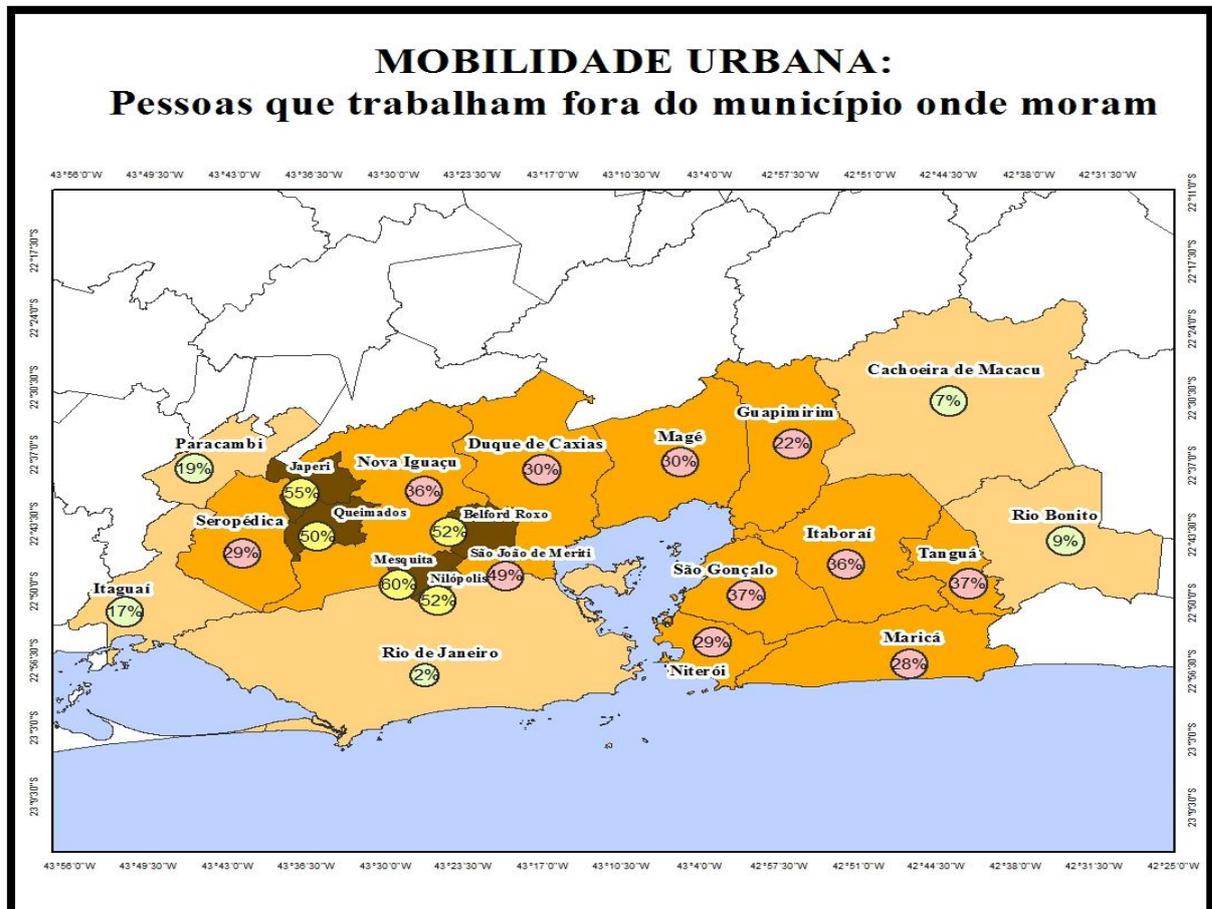
intimamente ligado à desindustrialização, à desconcentração e a explosão das metrópoles, que ultrapassam os limites das regiões metropolitanas delimitadas, incorpora as cidades médias e o chamado “mundo rural” (grifo dos autores). A mobilidade possui papel central nessa expansão. Como aponta os autores, a metropolização incorpora como principal característica o intenso fluxo de pessoas, mercadorias e capitais.

Os adensamentos urbanos, o espraiamento da metrópole e as operações urbanas de construção e reconstrução, associadas a grandes investimentos de capital financeiro geram nas cidades enormes espaços de desigualdade. A homogeneização das formas também é característica desses espaços e o ímpeto empreendedor toma conta das políticas de planejamento urbano e especulação. As chamadas parcerias-público-privadas dominam às diversas dimensões dos serviços públicos com a intenção de fomentar a competitividade e a produtividade para se inserirem no mundo globalizado (Ibidem, p.18). Este processo é caracterizado por obedecer à lógica de acumulação capitalista, a mesma adotada pelo modelo fordista. Assim, a hierarquização dos espaços e dispersão dos circuitos produtivos para às áreas interioranas geram a desconcentração metropolitana. Como vimos, para Santos(1992) e para Soja (1993), a mola propulsora para esse processo que causa a diferenciação espacial é a divisão do trabalho. Portanto, suas crises são inevitáveis, e elas aparecem no cotidiano das pessoas que ali habitam.

Com aponta Soja (1993), a metrópole apresenta diferentes feições conforme localidade. Segundo ele, em países de economia avançada, os núcleos urbanos terciários tornam-se crescentes sedes para as empresas. Esses núcleos são rodeados por eixos urbanos residenciais da classe trabalhadora e extravasam às unidades político-administrativas. Este processo se caracterizou pela crescente fragmentação das unidades que já existiam. Podemos pensar com isso a expansão da rede urbana fluminense, seus processos de emancipação e fragmentação municipal.

Com isso, os deslocamentos pendulares para o trabalho assumem grande importância, integrando núcleos urbanos atrás da relação das áreas centrais com as áreas residenciais. A mesma lógica acontece na escala global, com a centralidade de alguns cidades em relação à outras, favorecendo fluxos internacionais. O mapa abaixo,

elaborado com dados do Censo Brasileiro de 2010 realizado pelo IBGE, mostra um exemplo dessa desigual distribuição do trabalho nas cidades. O mapa revela a porcentagem de trabalhadores que necessitam deslocar-se para outros municípios com a finalidade de trabalho. Divididos em três cores criamos três padrões de para diferenciar esses espaços, na cor clara temos os índices considerados positivos, na coloração amarela temos os índices intermediários e na coloração marrom, os piores índices. Os dados do IBGE foram coletados de forma amostral, mas já evidenciam a questão da mobilidade na região.



Os números referem-se ao equivalente absoluto dos trabalhadores, ou seja, às porcentagens foram calculadas em cima do total da população que trabalha de cada município, embora saibamos que 2% dos trabalhadores do Rio de Janeiro equivale a um número maior que os 35% dos trabalhadores de Japeri, por exemplo, devido ao respectivo tamanho da população desses locais, ainda assim, os números exprimem que esses fluxos não são iguais e estão submetidos à hierarquia urbana, como elucidada Ana Fani A. Carlos (2013, p.38 apud BARBOSA, 2015, p, 174):

O processo de metropolização acompanha e realiza o movimento constitutivo da metrópole como momento diferenciado do processo de acumulação e em função de suas exigências, o que explicita o desenvolvimento do tecido urbano que, a partir do centro, desenvolve-se até a periferia com conteúdos diferenciados em seu processo de extensão.

Outro ponto importante a destacar no mapa é a percepção destes deslocamentos. Embora pareça que para moradores de outro município que trabalham na Cidade do Rio de Janeiro, o tempo de deslocamento seja maior do que um que percorre trajetos dentro da mesma cidade, isto pode ser variável na medida em que se dispõem as localidades, os transportes e as distâncias, embora saibamos que pela trajetória histórica da região e pela concentração de investimentos em uma cidade, as demais acabam por vivenciar cotidianos exaustivos e degradantes devido à ausência de políticas canalizadas a estender o direito à mobilidade. Os investimentos percorrem os fluxos que lhes oferecem vantagens, anulando pessoas nesse planejamento.

Barbosa (2015, p.174) chama isso de economia dos fluxos, indispensáveis para acumulação do capital. Segundo ele, ruas, avenidas, linhas férreas e rodovias construíram uma morfologia urbana para dar suporte às máquinas circulantes que carregam bens, serviços e trabalhadores, onde energia, matéria e informação estão diretamente envolvidas nesse processo (Ibidem, p. 176). Tais movimentos carregados de significações para estas pessoas em todas as escalas, são produto e produtores das relações de poder entre movimento e mobilidade como aponta Cresswell (Ibidem, p.177).

Isto portanto, diferencia a circulação da mobilidade conforme aponta o autor, enquanto que a primeira se refere ao campo das trocas, da realização de valor, marcadas que pela obediência do tempo e definidas por centralidades, a mobilidade permite o afrontamento a essa lógica. Assim, pensar a mobilidade na cidade vai além das premissas articuladas para circulação da mão de obra somente, como se pensam hoje os investidores capturando o termo para qualificar o investimentos em transportes a fim da maximização e perfeição desse processo de circulação da força de trabalho.

Santos (2006, p.222) afirma que a circulação atualmente se tornou praticamente uma regra. “O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora

que a produção.” Os homens se deslocam de lugar tanto como turistas quanto imigrantes, assim como os produtos, as mercadorias, as imagens e as ideias, isso gera tanto a desterritorialização quanto desculturalização. Isso se deve a um descompasso entre ordem local e a ordem global.

A rede técnica mundializada atual é o instrumento da produção, da circulação e da informação mundializadas. Nesse sentido, as redes são globais e, desse modo transportam universal ao local. É assim que, mediante telecomunicação, cria-se espaços globais unindo pontos distantes numa mesma loja produtiva. É o funcionamento vertical do espaço geográfico contemporâneo. Mas às redes também são locais e, nessa condição, constituem às condições técnicas do trabalho direto, ao mesmo modo que as redes globais asseguram a divisão do trabalho e a cooperação, mediante as instâncias não-técnicas do trabalho - a circulação a distribuição e o consumo. (SANTOS, 2006, p.227)

A luta pelos usos do espaço coloca atores globais e locais em uma situação conflitante. “Quanto mais desigual a sociedade e a economia, tanto maior é o conflito” (ibid., p.228). Dessa forma, a velocidade em si mesma é um conflito, pois o interesse das grandes empresas em economizar tempo aumenta a velocidade de circulação, enquanto o interesse da comunidade local é frequentemente o oposto. “A ordem global busca impor a todos os lugares uma única racionalidade. E os lugares respondem ao mundo segundo os diversos modos de sua própria racionalidade.” (ibid., 230).

Portanto, a mobilidade pode ser pensada como mobilidades, levando-se em conta as características locais, o contexto de poder local, os lugares, os territórios e o direito à cidade, como definiu Lefebvre.

O direito a produzir espaço ultrapassa em muito a capacidade de circular no interior de um mundo espacialmente estruturado pré-organizado. Significa, além disso, o direito de reconstruir relações espaciais (formas, recursos de comunicação e regras territoriais) que transformem o espaço em um arcabouço absoluto de ação nem aspecto mais maleável e relativo da vida social (HARVEY, 2004, p.329 apud BARBOSA, 2015, p.179)

### Considerações finais

Como vimos, na teoria social, o espaço é portanto uno e diferenciado, formado por um conjunto de homens cujo os valores pessoais são desiguais no qual o uso é disputado a cada instante, gerando o fenômeno de escassez. Como afirma Santos (2006, p. 216) as cidades sobretudo as metrópoles, abertas ao mundo, não são menos

individualizadas. Tais lugares possuem uma rede densa de fluxos, onde muitas vezes os deslocamentos internos superam às viagens para outros espaços. “A cidade é o lugar onde há maior mobilidade, mais encontros.” Esse movimento sentido de forma diferenciada e mais precarizada nos países subdesenvolvidos, onde a situação de baixa renda atrelada aos problemas das metrópoles e ao menor planejamento para a área urbana geram um sistema de subproletarização do movimento urbano.

Conforme Santos (2006), diante da modernização contemporânea multidões são expulsas do campo para as cidades médias com o objetivo de se ter acesso a serviços, aumentando assim a quantidade de pobres na cidade e de diversidade sócio espacial. Isto ocasionado pela ampliação da divisão do trabalho. Pois, a variedade de ofícios culmina na proximidade e na comunicação entre as pessoas, uma vez que na cidade pessoas desconhecidas trabalham conjuntamente para alcançar resultados coletivos.

Vale ressaltar aqui o papel do público e privado no espaço. Strassburg (2014) coloca em questão o espaço como grande mercadoria, nesse sentido, ele não se configura abstrato, mas sim absoluto, relativo e relacional, produzido, apropriado de forma desigual, submetido à relações de poder nas quais torna-se palco de disputa de diferentes atores. É necessário, ao falar de espaço público que o conceba como também proprietário dos meios de produção e do espaço absoluto (delimitação administrativa), porém de modo aberto, mas não comum (ou seja, oposto à propriedade privada), ele pode ser apropriado e seus objetos utilizados por todos, mas há regras.

A ideia de bem comum e bem estar social torna-se submetida aos interesses dos grandes grupos empresariais. Inúmeros são os exemplos disso ao se pensar às empresas de ônibus que operam nas grandes cidades, com valores abusivos da passagem, em condições precárias e superlotações, sem contar aspectos caóticos do funcionamento das grandes metrópoles como congestionamentos que na esfera do espaço vivido, tornam às relações humanas cada vez mais degradadas submetidas à lógica de sobrevivência e disputa no espaço, como o duelo em horário de rush para se conseguir um assento no trem ou metrô, ou mesmo entrar nestes.

Porém a crítica a tais condições que perpassam o cotidiano não deve ser restrita e

esgotada aos objetos e aos indivíduos, pois fazer isso corresponde a uma análise rasa da problemática. Ao pensar a mobilidade pendular da força de trabalho faz-se necessário compreender os processos que a determinam a partir das ações que contribuem para diferenciação de classes e como podem percorrer o espaço. Pensar nos meios que transportam tais indivíduos, no tempo gasto, nas distâncias percorridas significa levar em conta a noção de bem estar que fora banalizada e substituída pelo discurso do consumo na sociedade atual. A condição para a cidadania na ordem hegemônica não se dá pela visibilidade das necessidades dos indivíduos, mas sim pela imposição à contribuição laboral deste como força de trabalho.

Pensar a mobilidade nas grandes cidades é ater-se às intencionalidades que comandam e envolvem o trabalho humano. Em tempos de flexibilização, a ampliação das necessidades de locomoção coloca o trabalhador em uma situação de naturalização das situações degradantes, nas quais favorecem o processo de alienação, vivenciado em um cotidiano opressor, onde as necessidades humanas o obrigam a sucumbir aos deslocamentos por vezes desgastantes no espaço urbano. Refletir tal processo não equivale se opor à mobilidade colocando a imobilidade do indivíduo como sacralizada, fechada, ou etnocêntrica.

A difusão das culturas, a ampliação das técnicas, das redes de solidariedade humanas, a socialidade humana por meio da revolução técnica propiciaram ao homem maior conhecimento de mundo, mas ao mesmo tempo limitaram outros a percorrer e conhecer este mundo. Ao pensarmos fluxos maiores populacionais, como a imigração e emigração, temos na Europa um sistema ferroviário, multimodal, e livre circulação de pessoas, mas ao mesmo tempo limitado para indivíduos advindos de países subdesenvolvidos ou os refugiados de guerra. Dessa maneira, o discurso sedutor da mobilidade como acessível a todos e que contempla a garantia da cidadania, esbarra em seu lado oposto, a imobilidade de determinadas pessoas.

Nas cidades, a mesma lógica é reproduzida, ao retirar a acessibilidade aos meios de transportes ou mesmo ao precariza-los em algumas regiões da metrópole, ou mesmo a obrigação das (longas ou demoradas) viagens para o trabalho ou estudo, funcionam como processos excludentes e amplificador da violência, e da divisão de classes. Nesse sentido, pensar em políticas de mobilidade que incluam tais indivi-

duos faz-se urgentes para a minimização destes problemas e para multiplicação de modelos democráticos de cidades.

### **Referências Bibliográficas**

ANTUNES, Ricardo. **Trabalho e precarização numa ordem neoliberal**. CLACSO, Consejo Latino Americano de Ciencias Sociales: 2000.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió. EDUFAL: UNESP, 2010.

BALBIM, R; KRAUSE, C; LINKE, C. **Cidade e Movimento? Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: IPEA: ITDP, 2016.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia de população**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980.

BECKER, Olga M. S. Mobilidade Espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In: CASTRO, Iná E. de, GOMES, Paulo Cesar da C., CORRÊA, Roberto L. **Explorações Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, p. 319-367. cap. 9.

BARBOSA, Jorge Luiz. A mobilidade urbana no processo de metropolização: um ensaio crítico sobre as condições da produção social do espaço urbano no contemporâneo. In **Desafios da Metropolização do Espaço**. 1ª ed. Ed. Consequência. 2015.

BRUMES, Karla R. Redes em espaços migratórios: Uberlândia – MG. **Tese(doutorado)**. Presidente Prudente: [s.n], 2010.

CIAVATTA, Maria. O conhecimento histórico e o problema teórico- metodológico das mediações. In: FRIGOTTO, Gaudêncio e CIAVATTA, Maria (org). **Teoria e Educação no labirinto do capital**. São Paulo: Expressão Popular, 2014, pp. 191- 229.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito-chave da geografia. In: CASTRO. Iná Elias de, GOMES, Paulo Cesar da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 10 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p. 15-47. cap. 1.

CRESSWELL, Tim. Towards a politics of mobility. In **Environment and Planning D: Society and Space**. Volume: 28 issue: 1, page(s): 17-31. Article first published online: January 1, 2010; Issue published: February 1, 2010

ELDEN, Stuart. Legal terrain: the political materiality of territory. **London Review of International Law**, v. 5, n 2, 2017: 199–224.

FERREIRA, Alvaro. Dominação e apropriação no espaço social: entre a ordem próxima e a ordem distante. **Anais do Encontro da UGI, 2007** - Buenos Aires.

\_\_\_\_\_, RUA, João, MATTOS, Regina Célia de. Metropolização do espaço, gestão territorial, relações urbano-rurais: processos e dinâmicas, Uma introdução. In **Desafios da Metropolização**. 1ª ed. Rio de Janeiro. Editora Consequencia, 2015.

HAESBAERT, R. Territórios e multiterritorialidade: um debate. **Revista GEOgraphia**, Rio de Janeiro, Ano IX, n.17, p.19-45, 2007.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução Carlos Szlak. Coordenação Antônio Carlos Robert Moraes. São Paulo: Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. A transformação político-econômica do capitalismo do final do século XX. In: \_\_\_\_\_. **Condição Pós-Moderna**. 15. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2006, p. 115-177. cap. 2.

\_\_\_\_\_. O espaço com palavra-chave. **Revista GEOgraphia**. Rio de Janeiro: UFF, v.14, n.28, p.8-39, 2002.

\_\_\_\_\_. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Grupo “As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea” do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: *La production de l’espace*. 4ª éd. Paris: Edition Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006, cap.

GAUDEMAR, J.-P. 1979. **Movilidad del trabajo y acumulación de capital**. México : Era.

MARANDOLA Jr., Eduardo. **Novos significados da mobilidade**. R. bras. Est. Pop., São Paulo, v. 25, n. 1, p. 199-200, jan./jun. 2008.

MASSEY, Doreen. **Pelo Espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008 [2005].

MCMMASTER, Robert e SHEPPARD, Eric. Introduction: Scale and Geographic Inquiry. In: Sheppard, Eric e McMaster, Robert (ed.). **Scale and Geographic Inquiry: Nature, Society, and Method**. Malden: Blckwell Publishing, 2004: 1-22.

PÓVOA-NETO, Helion. Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual: novos desafios para a análise. **Experimental**. nº 2. p. 11-24, março/1997.

RAVENSTEIN, E.G. As Leis da Migração. In: MOURA, Hélio A. de. **Migração Interna: textos selecionados**. Fortaleza: BNB/ETENE, 1980. tomo 1, p. 19-88. cap. 1.

RUA, João. Desenvolvimento, Espaço e Sustentabilidade. IN: RUA, João (org.) **Paisagem, Espaço e Sustentabilidade**. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2007.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Cap. 1, 2, 3, 14 e 15. 2006.

\_\_\_\_\_. **Objetos e Ações: dinâmica espacial e dinâmica social**. **Geosul**, v. 7, n. 14, 1992: 49-59.

\_\_\_\_\_. (1993/1998), **Técnica, Espaço, Tempo**. São Paulo, Hucitec; cap. A **Aceleração Contemporânea: Tempo-Mundo e Espaço-Mundo**.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Record, 2008, pp. 15-26.

SOJA, Edward. **A dialética sócio-espacial**. In: **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 1993 [1989]: 97-116.

SOUZA, Marcelo Lopes. Espaço geográfico, espaço social. Organização do espaço e espaço social. In: **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócioespacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013, p. 21-42.

STRASSBURG, Bernardo B.N. et al. **When enough should be enough: Improving the use of current agricultural lands could meet production demands and spare natural habitats in Brazil**. ScienceDirect. [www.elsevier.com/locate/landuseenv](http://www.elsevier.com/locate/landuseenv). 29 May 2014.

VIRILIO, Paul. **Espaço Crítico**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993

Recebido em 06 abr. 2019;

aceito em 07 mai. 2019.