

**MOBILIDADE URBANA  
E MERCADO DE TRABALHO  
NA REGIÃO METROPOLITANA  
DO RIO DE JANEIRO**

**ESTUDO ESTRATÉGICO**

Nº 06 | SETEMBRO DE 2013

 **Observatório  
Sebrae/RJ**

OS PEQUENOS NEGÓCIOS EM FOCO

**SEBRAE**

RIO DE JANEIRO

**SEBRAE/RJ Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado do Rio de Janeiro**

Rua Santa Luzia, 685 – 6º, 7º e 9º andares – Centro  
Rio de Janeiro – RJ – CEP: 20030-041

**Presidente do Conselho Deliberativo Estadual**

Jésus Mendes Costa

**Diretor Superintendente**

Cezar Vasquez

**Diretores**

Armando Clemente  
Evandro Peçanha Alves

**Gerente da Unidade de Conhecimento e Competitividade**

Cezar Kirszenblatt

---

**Equipe Técnica de Estudos e Pesquisas**

Responsável: Bernardo Pereira Monzo  
Juliana Cristina Carlos de Oliveira  
Norma Suely Cerqueira Mesquita  
Patrícia Reis Pereira  
Igor Thiers Leve

**Equipe do Instituto de Estudos  
do Trabalho e Sociedade - IETS**

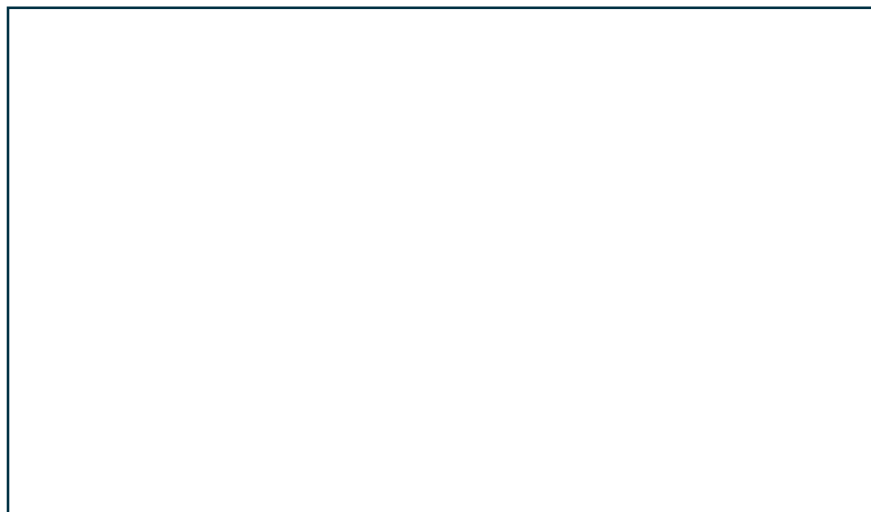
Adriana Fontes  
Fabrícia Guimarães  
Luísa Azevedo  
Samuel Franco  
Valéria Pero (IE-UFRJ)

**Elaboração de Conteúdo**



**Projeto Gráfico e Diagramação:**

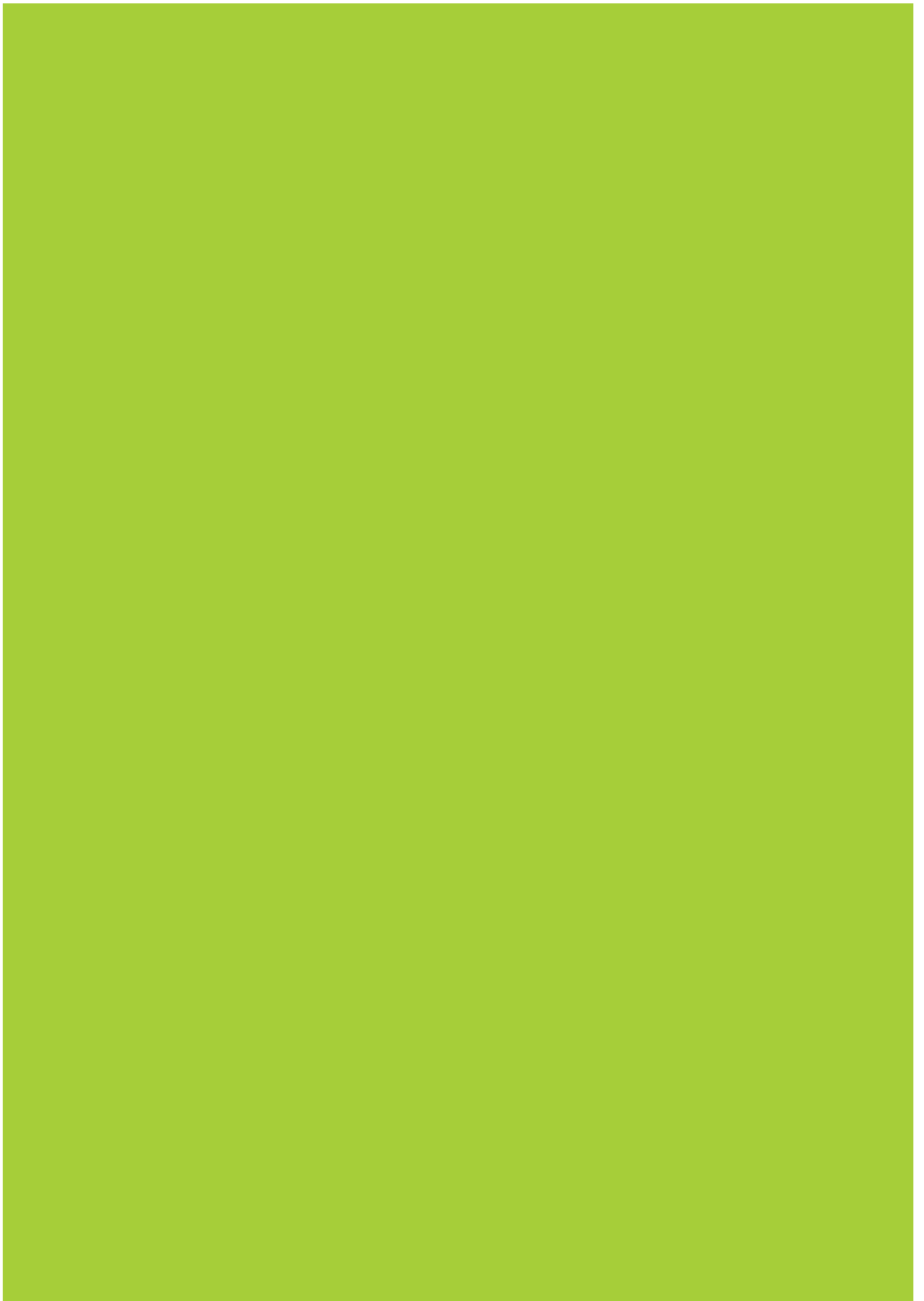
Maria Clara Thedim | [www.mathedim.com.br](http://www.mathedim.com.br)



# SUMÁRIO

## ESTUDO ESTRATÉGICO

INTRODUÇÃO	05
DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DOS TRABALHADORES E TEMPO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO	09
MOVIMENTO PENDULAR: O LOCAL DE TRABALHO	17
PARTICIPAÇÃO NO MERCADO DE TRABALHO E DESEMPREGO	25
CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36



# INTRODUÇÃO

MOBILIDADE URBANA E MERCADO DE TRABALHO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO\*

DANIELLE CARUSI MACHADO<sup>1</sup> • VITOR MIHESSEN<sup>2</sup>

O processo de urbanização ocorrido nas grandes cidades brasileiras teve um impacto significativo em termos de expansão territorial e de interligação entre as localidades próximas. O papel das regiões metropolitanas ficou mais evidente, tendo em vista que cidades vizinhas passaram a ser dinamicamente mais interligadas. Desta forma, a extensão, não somente das cidades, mas dos domínios a ela conectados, teve impacto em termos de aumento das distâncias e a crescente necessidade de formas de deslocamento mais eficazes. O sistema de transporte, neste contexto, passou a ter um papel fundamental.

Ademais, no caso do Brasil, especificamente, a consolidação do transporte rodoviário impôs a subutilização/extinção de mecanismos de transporte coletivo como trens/metrô. Esta opção, atrelada aos maiores incentivos ao transporte de cunho privado, gerou consequências em termos de desorganização do transporte público coletivo e congestionamentos/poluição (BALASSIANO, 2011). A escolha pelo transporte individual usualmente gera prejuízos sociais, repartidos de forma desigual pela população.

Como a mobilidade é parte integrante fundamental do funcionamento e da dinâmica de uma cidade, é um elemento importante para garantir a qualidade de vida, via acesso aos bens / serviços urbanos bem como ao mercado de trabalho. De acordo com CERVERO (2002); CRANE (2007) E FREY (2008), a mobilidade urbana envolve além de custos monetários, custos em relação a tempo e qualidade de vida. Constitui desta forma um indicador de exclusão social, sobretudo de segregação socioespacial (ABREU, 2006). Além disto, como o mercado imobiliário não está acessível a todos, as pessoas de classes inferiores, mais restritas ao crédito, acabam residindo em regiões cada vez mais distantes dos centros dinâmicos. Estas, por sua vez, acabam sofrendo mais com a desarticulação e inadequabilidade do sistema de transporte como um todo.

Para a maior parte da população assalariada dos grandes centros urbanos do Brasil, a viagem para o trabalho (movimentação pendular) é desdobrada em várias etapas, que envolvem o uso dos transportes coletivos de massa (ônibus, metrô, trem, etc). São estes trabalhadores, de classes mais baixas, por habitarem em locais mais afastados do centro, que incorrem em um ônus crescente com os congestionamentos, atrasos, baldeações e desorganização dos transportes. Para eles, o tempo de deslocamento

\*. Gostaríamos de agradecer aos participantes do Seminário Oportunidades do Rio, organizado pelo IETS e pelo SEBRAE, a Adriana Fontes e a Valéria Pero pelos comentários e sugestões a uma versão preliminar deste estudo.

1. Professor Adjunta da Faculdade de Economia da UFF e pesquisadora do CEDE/UFF. E-mail: dani\_carusi@hotmail.com

2. Aluno do Programa de Pós Graduação da Faculdade de Economia da UFF. E-mail: vitormihessen@gmail.com

casa/trabalho é perdido podendo ter impactos na sua qualidade de vida bem como na sua produtividade e predisposição para o trabalho. A partir do momento que o sistema de transporte não oferece as condições para acesso aos equipamentos de uso coletivo ou as localidades de maior dinamismo econômico (melhores ofertas de emprego), ampliam-se as situações de exclusão.

O caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é emblemático. Dos 16 milhões de habitantes do Estado do Rio de Janeiro, conforme dados do Censo Demográfico (IBGE, 2010), 74% (quase 12 milhões) residem na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Destes, 62% com idade entre 15 e 70 anos, trabalham na capital do estado. Por ser a unidade da federação mais metropolitana do país, o forte fluxo de pessoas entre as áreas periféricas e o centro da cidade do Rio, torna a questão da mobilidade urbana crucial para se discutir o mercado de trabalho e o desenvolvimento da região.

Ademais, sabe-se que a especulação imobiliária e o déficit habitacional (IPPUR, 2001; IPEA, 2010) bem como a desorganização do sistema de transporte urbano, problemas presentes no cotidiano do Rio de Janeiro (BALASSIANO, 2011; MIHESSEN E PERO, 2012) criam barreiras à inserção na atividade econômica dos cidadãos mais pobres.

Para muitos que não conseguem morar próximo ao local de trabalho, as privações em termos de locomoção afetam a participação no mercado de trabalho. O elevado tempo de deslocamento casa-trabalho gera custos à mobilidade dos trabalhadores de classes mais baixas, em termos de tempo e dinheiro, dificultando a alocação destes perfis dentro do mercado de trabalho formal. Deste modo, tem-se verificado de modo significativo no Grande Rio, uma maior opção pelas formas de ocupação que não demandam grandes fluxos pendulares, como os trabalhadores conta-própria e os postos informais, ou ainda, em pior medida, a decisão pela inatividade.

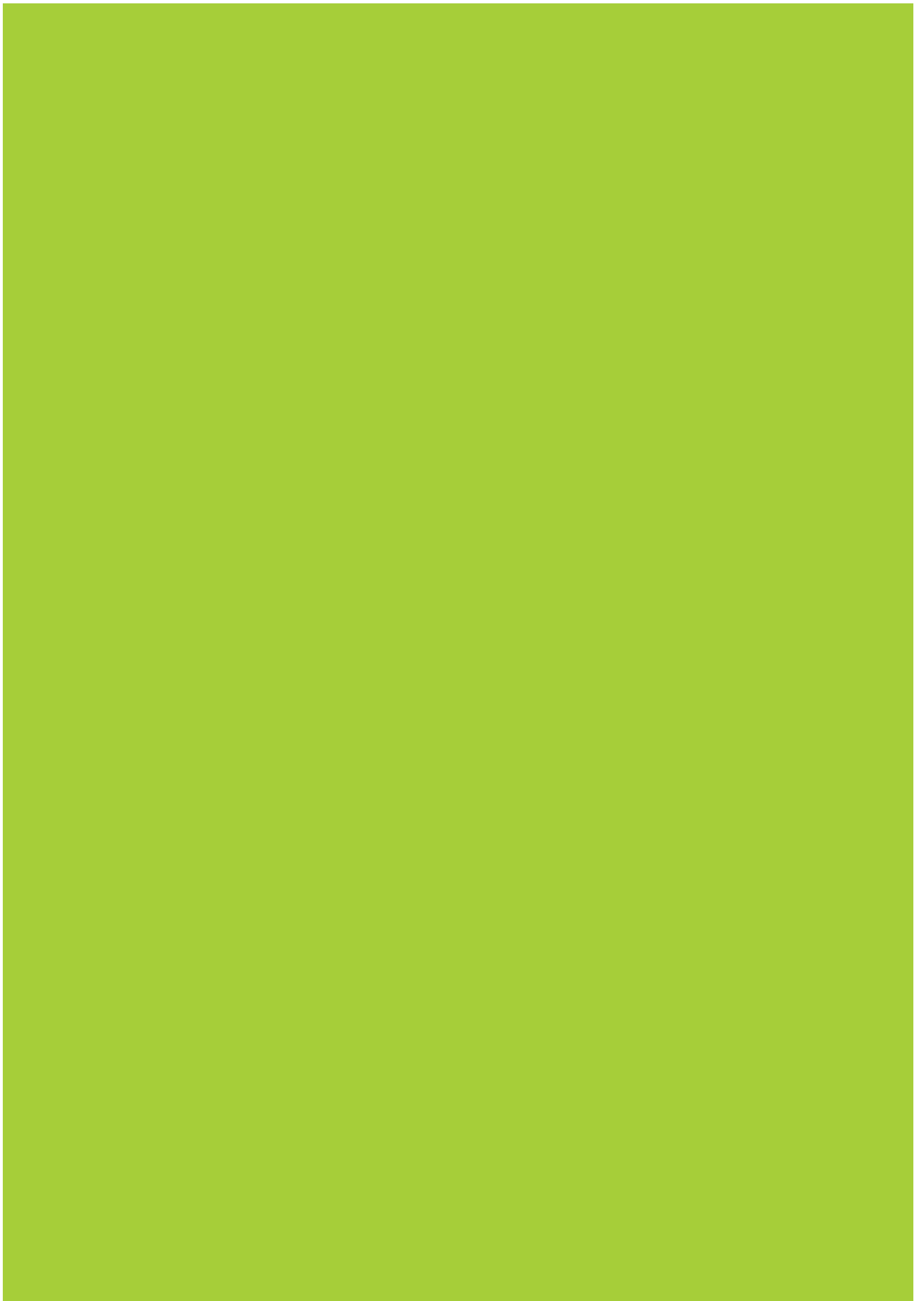
Por outro lado, para aqueles que optam por habitar em favelas, locais mais próximos dos eixos dinâmicos, a inserção no mercado de trabalho é mais comum. Entretanto, por serem moradores destas áreas, podem ser discriminados. A segregação espacial, portanto, também se refletiria em segregação no mercado de trabalho, com menores salários e piores condições de trabalho.

Neste presente estudo temos como objetivos descrever os movimentos pendulares da RMRJ, destacando o tempo de deslocamento nestes fluxos e os locais de destino e origem dos trabalhadores pendulares. A partir desta caracterização, será possível entender alguns aspectos relativos à forma de inserção dos trabalhadores nos municípios que compõem esta região e nos bairros da cidade do Rio. Podemos traçar alguma luz sobre o impacto que a mobilidade pode ter no desenvolvimento regional e se é possível pensar em novas formas de inserção no mercado de trabalho, que garantam, sobretudo, a acessibilidade dos indivíduos ao exercício de uma atividade econômica.

A base de dados utilizada é o Censo Demográfico de 2010, por ser a única do país que visita todos os domicílios brasileiros e com a qual se permite alcançar o recorte geográfico dos bairros da capital e dos municípios do entorno - através das áreas de ponderação. Além disto, para todos os trabalhadores ocupados, temos dados referentes ao tempo de deslocamento casa-trabalho bem como ao local de trabalho, se dentro do próprio domicílio, do município de moradia ou de outro município/país diferente do local de

residência. É possível, portanto, traçar um panorama do mercado de trabalho metropolitano e entender o fluxo diário dos trabalhadores<sup>3</sup> da Região Metropolitana do Rio de Janeiro através do mapeamento dos municípios receptores ou não de mão-de-obra.<sup>4</sup> Além da movimentação diária de trabalhadores, iremos analisar o tempo despendido no percurso casa-trabalho. Para os trabalhadores ocupados que retornam para casa diariamente, o Censo 2010 pergunta o tempo habitual gasto de deslocamento de casa até o trabalho: se até 5 minutos, se de 6 minutos até meia hora, se mais de meia hora até uma hora, se mais de uma hora até duas horas e se mais de duas horas.<sup>5</sup>

3. Eliminamos todos os trabalhadores que não voltam para casa diariamente e aqueles que trabalham em outro país. Também optamos por restringir a análise aos residentes de áreas urbanas e que não tinham problemas relativos à deficiência física ou mental, pois estes têm diferentes usos do tempo. Restringimos aos trabalhadores com idade entre 15 e 70 anos que estão em idade de trabalhar.
4. O movimento pendular analisado será apenas o intermunicipal dentro da RMRJ, pois conseguimos identificar apenas o município para qual o trabalhador se dirige diariamente quando trabalha fora do município de residência. Não temos como inferir movimentos pendulares no interior dos próprios municípios, como, por exemplo, nos bairros da cidade do Rio de Janeiro.
5. Como a informação do Censo para o tempo de deslocamento é fornecida por faixas, optamos por utilizar o ponto médio das categorias, medido em minutos, permitindo o cálculo aproximado do tempo médio de deslocamento por municípios da RMRJ e bairros da cidade do Rio. Para quem trabalha em casa, consideramos este tempo igual a zero, e, para as demais faixas, de forma crescente, consideramos 15, 45, 90 e 135 minutos gastos na ida ao trabalho.





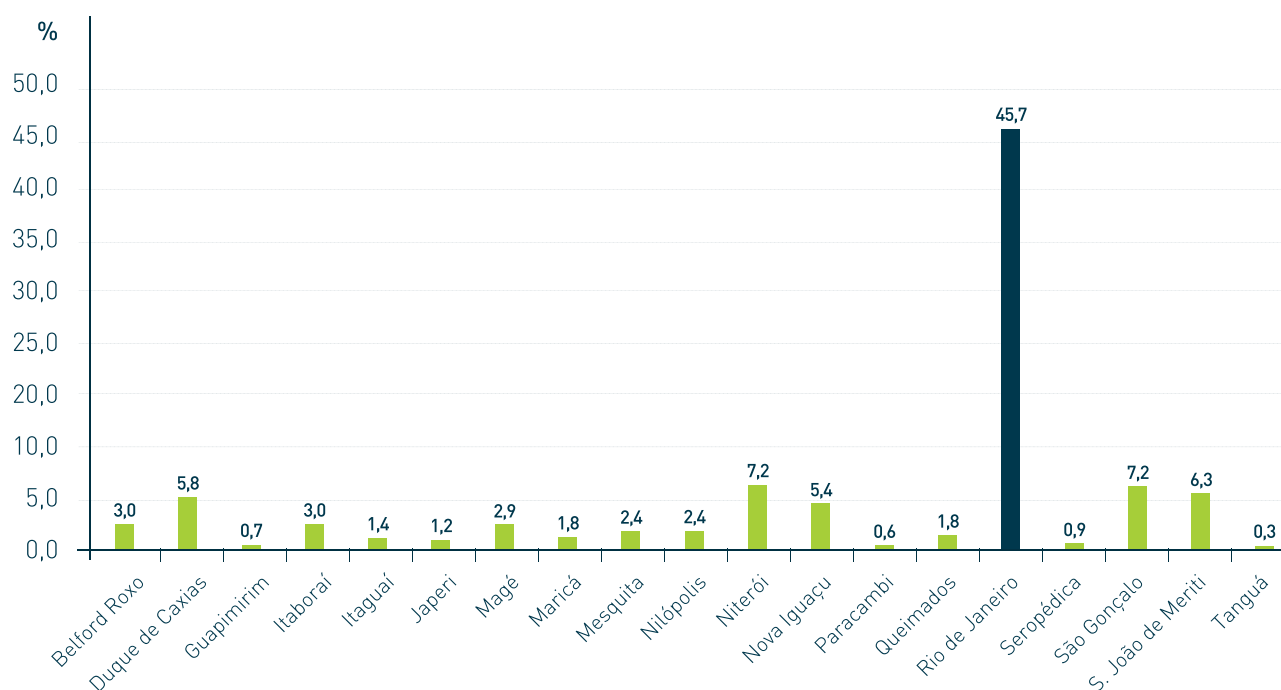
# DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA

## DOS TRABALHADORES E TEMPO DE DESLOCAMENTO CASA-TRABALHO

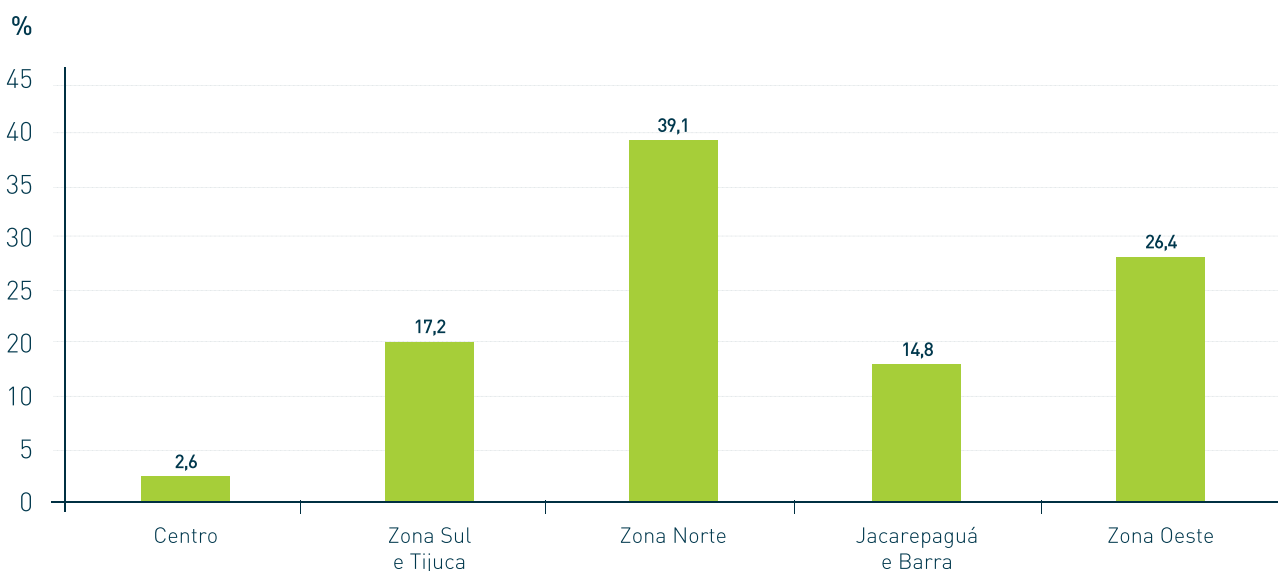
Do total de pessoas de 15 a 70 anos da RMRJ, 46% estão concentradas no município do Rio de Janeiro, 14,4% em São Gonçalo e Niterói, 6,3% em São João de Meriti e 5,8% em Duque de Caxias (Vide gráfico 1). As demais pessoas estão espalhadas pelos outros municípios que compõem a RMRJ.

Já para aqueles que são moradores da cidade do Rio de Janeiro, grande parte está na Zona Norte (39,1%) e na Zona Oeste (26,4%). Olhando detalhadamente, verificamos que os bairros mais representativos são Jacarepaguá (6,4% da população da cidade do Rio), Campo Grande (5,2%) e Bangu (3,7%). Por outro lado, bairros como Leme, Laranjeiras e Urca detêm menos de 1% da população da nossa amostra da cidade do Rio de Janeiro (gráfico 2).

**GRÁFICO 1 | DISTRIBUIÇÃO DOS INDIVÍDUOS POR LOCAL DE MORADIA** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



**GRÁFICO 2 | DISTRIBUIÇÃO DOS MORADORES DO MUNICÍPIO DO RIO POR LOCAL DE MORADIA** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



Estes dados mostram, portanto, que a distribuição espacial da residência dos trabalhadores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro não necessariamente segue a dinâmica econômica da cidade e da região. Apesar da Cidade do Rio e do Centro do Rio de Janeiro serem as áreas consideradas centrais, que aglutinam grande parte das ocupações e onde são tomadas a maior parte das decisões relativas ao desenvolvimento regional, existe um percentual considerável de pessoas que moram em outras localidades. Neste sentido, para este contingente de pessoas, questões relativas à mobilidade e acessibilidade são importantes, não apenas como garantia de inserção na atividade econômica, mas também como garantia de qualidade de vida.

Tendo em vista este total de pessoas que mora fora da cidade do Rio, durante o dia, entre 6 horas da manhã e 6 da noite, a capital recebe mais de 2 milhões de pessoas. Ocorre um aumento da população da cidade do Rio em aproximadamente 30%, já que poucos são os cariocas (ou moradores da cidade do Rio) que saem do município para trabalhar.

Dada a rigidez da jornada de trabalho da maioria dos postos de trabalho no Brasil -- três quartos da população analisada trabalha 8 horas por dia e a grande maioria durante os cinco dias úteis da semana -- os períodos de chegada e saída do local de trabalho de todo esse contingente são praticamente os mesmos. O intervalo dos horários de *rush* tem sido ampliado, começando cada vez mais cedo e terminando mais tarde. Uma parcela crescente do tempo dos trabalhadores tem sido alocada para os deslocamentos diários casa-trabalho.

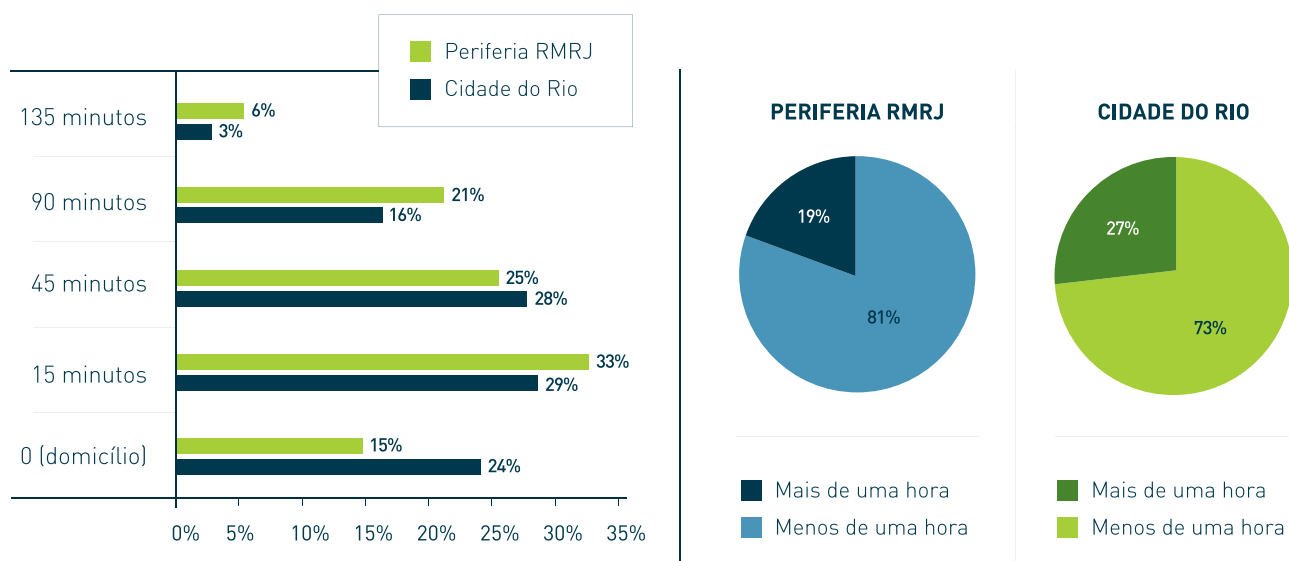
O gráfico 3 mostra a distribuição dos trabalhadores ocupados segundo o tempo de deslocamento para o trabalho. A maior parte dos trabalhadores ocupados, que mora na periferia ou na cidade do Rio, leva de 15 a 45 minutos, em média, para chegar ao trabalho (cerca de 57%). Por outro lado, existe um percentual mais alto de trabalhadores da periferia do Rio que leva de 90 minutos a 135 minutos, em média, para chegar ao trabalho (21% e 6%, respectivamente). Há uma parcela maior de trabalhadores moradores da cidade do Rio que trabalha no próprio domicílio (24%), não gastando tempo diário para deslocamento para o trabalho.

Para os trabalhadores moradores da periferia, o percentual de 15% trabalha dentro de casa.<sup>6</sup> Para estes trabalhadores, a inserção na atividade econômica não demanda grandes movimentações dentro da RMRJ. São trabalhadores por conta própria ou empregadores, na sua maioria, que tem acesso a economia do Rio, mas não dependem integralmente da mobilidade para exercerem suas atividades.

Dos trabalhadores moradores da cidade do Rio ocupados, 19% gastam mais de 60 minutos no trânsito para o trabalho.<sup>7</sup> Para os ocupados moradores da periferia do Rio, este percentual sobe para 27%. Este resultado é esperado, pois dentre os moradores da periferia que trabalham, 41% estão ocupados em municípios diferentes do município de residência.

Aqueles que gastam mais de uma hora no deslocamento para o trabalho e são moradores da periferia do Rio, estão ocupados em municípios diferentes do local de moradia (mais de 85%). Já para aqueles que gastam mais de uma hora no deslocamento e que são moradores do Rio, mais de 90% trabalha no próprio município do Rio, indicando, por sua vez, que os deslocamentos no interior da cidade também demandam muito tempo por parte dos indivíduos. Isto ocorre, não somente por conta das distâncias, mas, igualmente devido às possíveis ineficiências associadas à mobilidade urbana.

**GRÁFICO 3 | DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHADORES OCUPADOS PELO TEMPO DE DESLOCAMENTO NA IDA AO TRABALHO – MORADORES DA CIDADE DO RIO E DA PERIFERIA DA RMRJ** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.

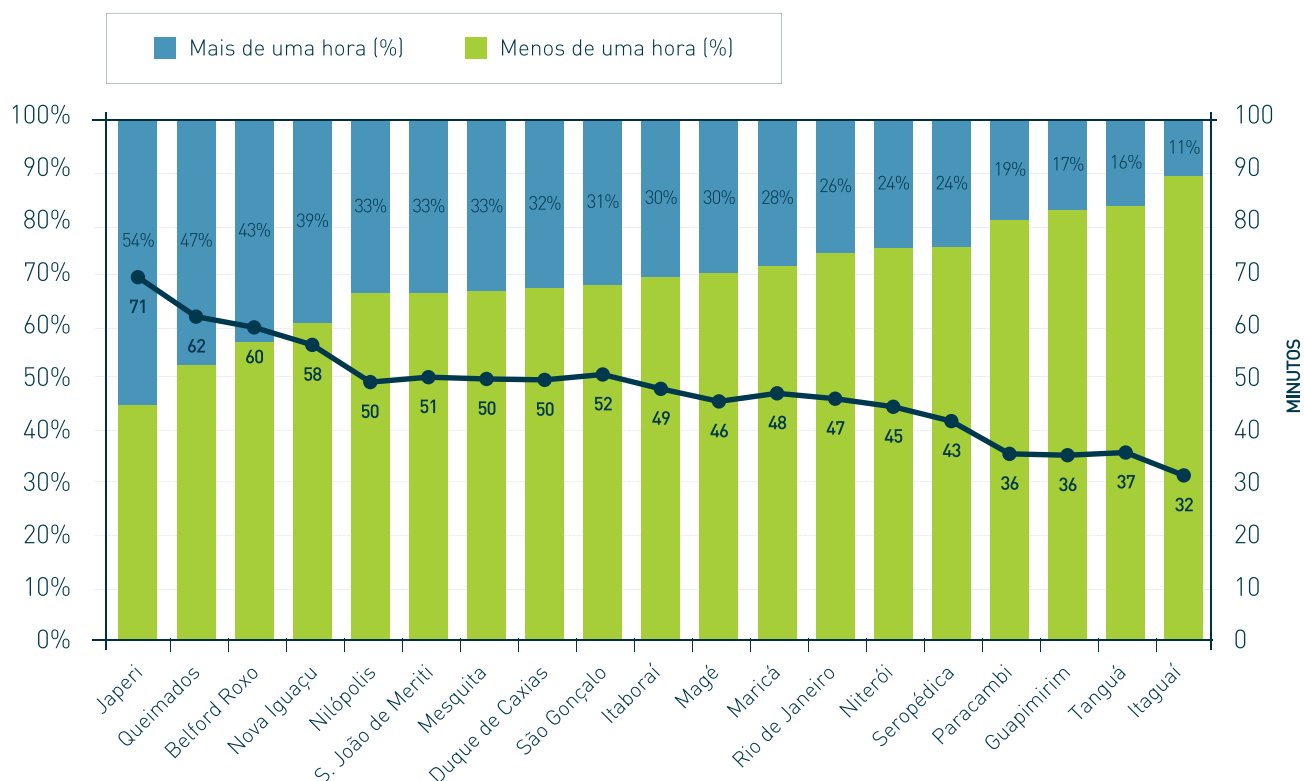


No gráfico 4, calculamos o tempo médio de deslocamento dos trabalhadores que saem de casa para trabalhar. Os trabalhadores moradores dos municípios da Baixada Fluminense, que contam com o sistema de trens urbanos, e, que em geral, trabalham na cidade do Rio, apresentam as maiores médias (em minutos) e também os maiores percentuais que passam mais de uma hora no percurso até o trabalho.

6. Optamos por manter estes trabalhadores ditos domiciliares na análise, tendo em vista que estes podem ter feito a escolha de não sair de casa como uma opção pelo não-deslocamento.

7. Este percentual é calculado em cima do total de trabalhadores, inclusive aqueles que trabalham no próprio domicílio.

**GRÁFICO 4 | DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHADORES OCUPADOS POR MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA SEGUNDO O TEMPO DE DESLOCAMENTO NA IDA AO TRABALHO** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



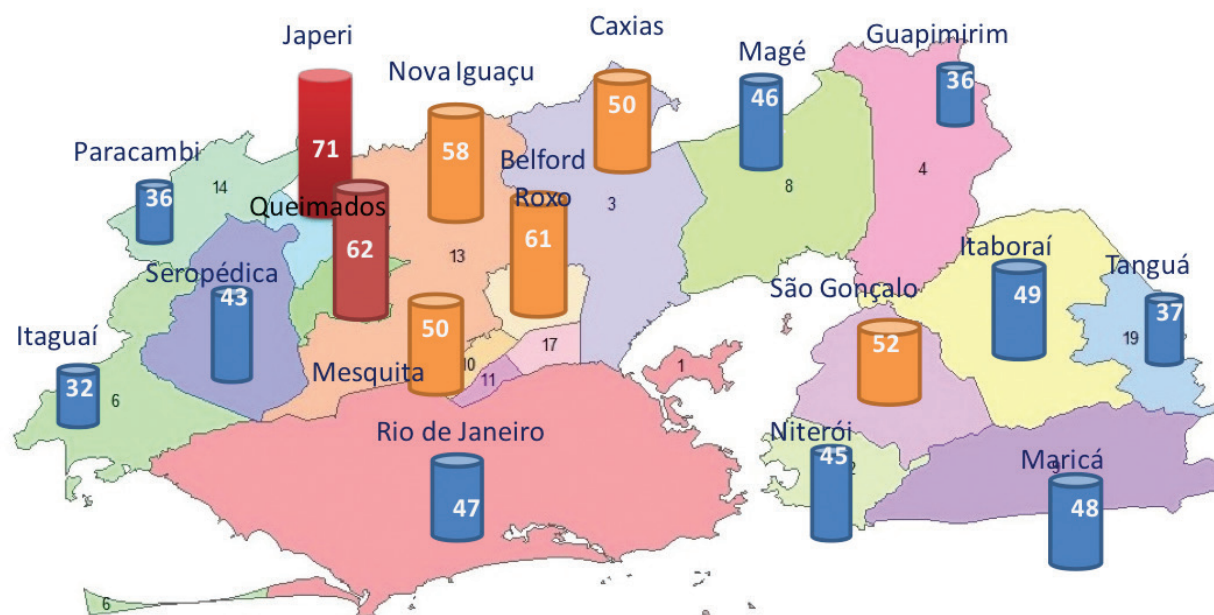
Os trabalhadores dos municípios do Leste Fluminense, cujo deslocamento se concentra na própria sub-região, ainda perdem muito tempo com o mesmo. Já no lado direito do gráfico 4, temos as localidades que apresentam a mais baixa oferta do sistema de transporte público, e que optam, certamente, pela imobilidade. Às exceções de Itaguaí e Seropédica, que podem ser consideradas centralidades na atração de empregos.

O mapa da figura 1 destaca o tempo médio de deslocamento para os municípios que compõem a RMRJ. Trabalhadores que moram em Japeri gastam, em média, 71 minutos na ida ao trabalho, seguidos pelos trabalhadores que moram em Queimados, cujo tempo médio de deslocamento chega a 62 minutos.

Para municípios mais afastados, como Guapimirim, o tempo médio de deslocamento foi apenas de 36 minutos. Isto é um indicativo que para trabalhadores deste município, a opção, dada a dificuldade de mobilidade, tem sido muitas vezes se inserir no mercado de trabalho local. Especificamente para este município, há um percentual alto de trabalhadores inseridos informalmente e nas atividades de comércio e serviços domésticos.

No extremo oposto, temos os trabalhadores que residem em Itaguaí, em que o tempo médio de deslocamento é de 32 minutos. Conforme já destacado acima, trabalhadores podem estar se inserindo no mercado de trabalho local não exclusivamente por questões de mobilidade, mas igualmente por ser uma região que concentra atividades ligadas ao porto.

FIGURA 1 | TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO (EM MINUTOS) DE ALGUMAS LOCALIDADES – REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



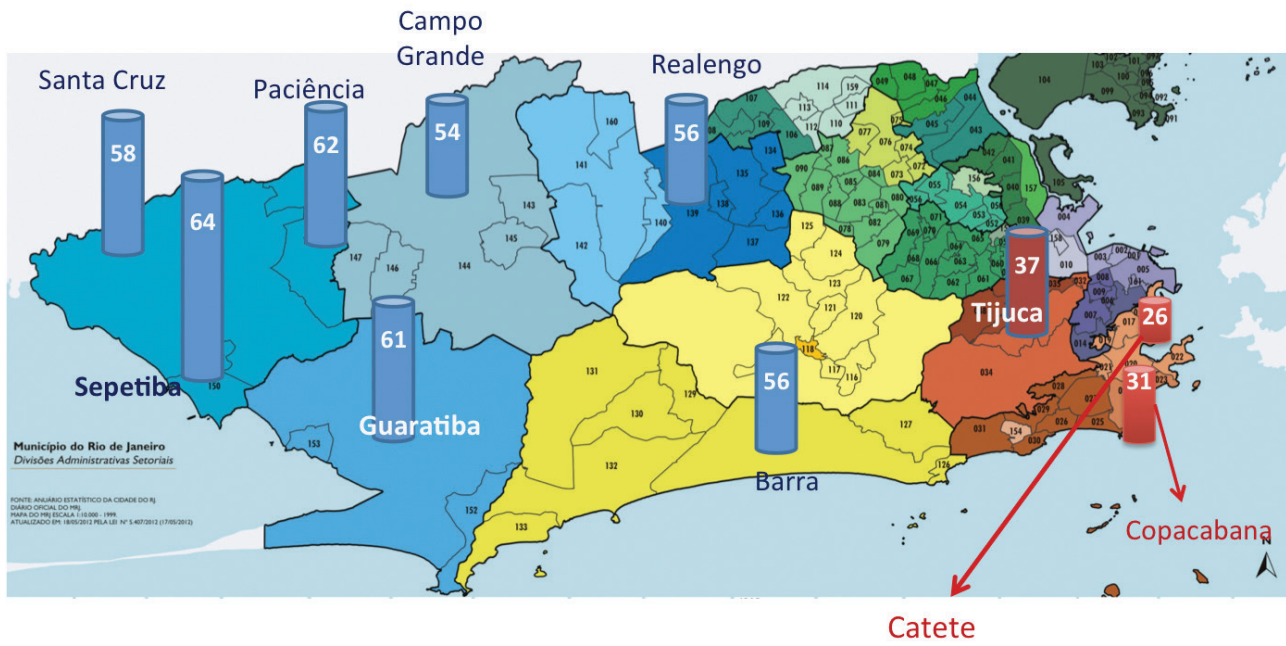
Assim, a imobilidade se apresenta de duas formas: naqueles que se dispõem a trabalhar e perdem longas horas de seu tempo livre presas no trânsito até o trabalho, e naqueles que deixam de participar do mercado de trabalho, sobretudo o mercado formal, seja pela ausência do transporte de qualidade, seja pelo custo de oportunidade envolvido neste deslocamento.

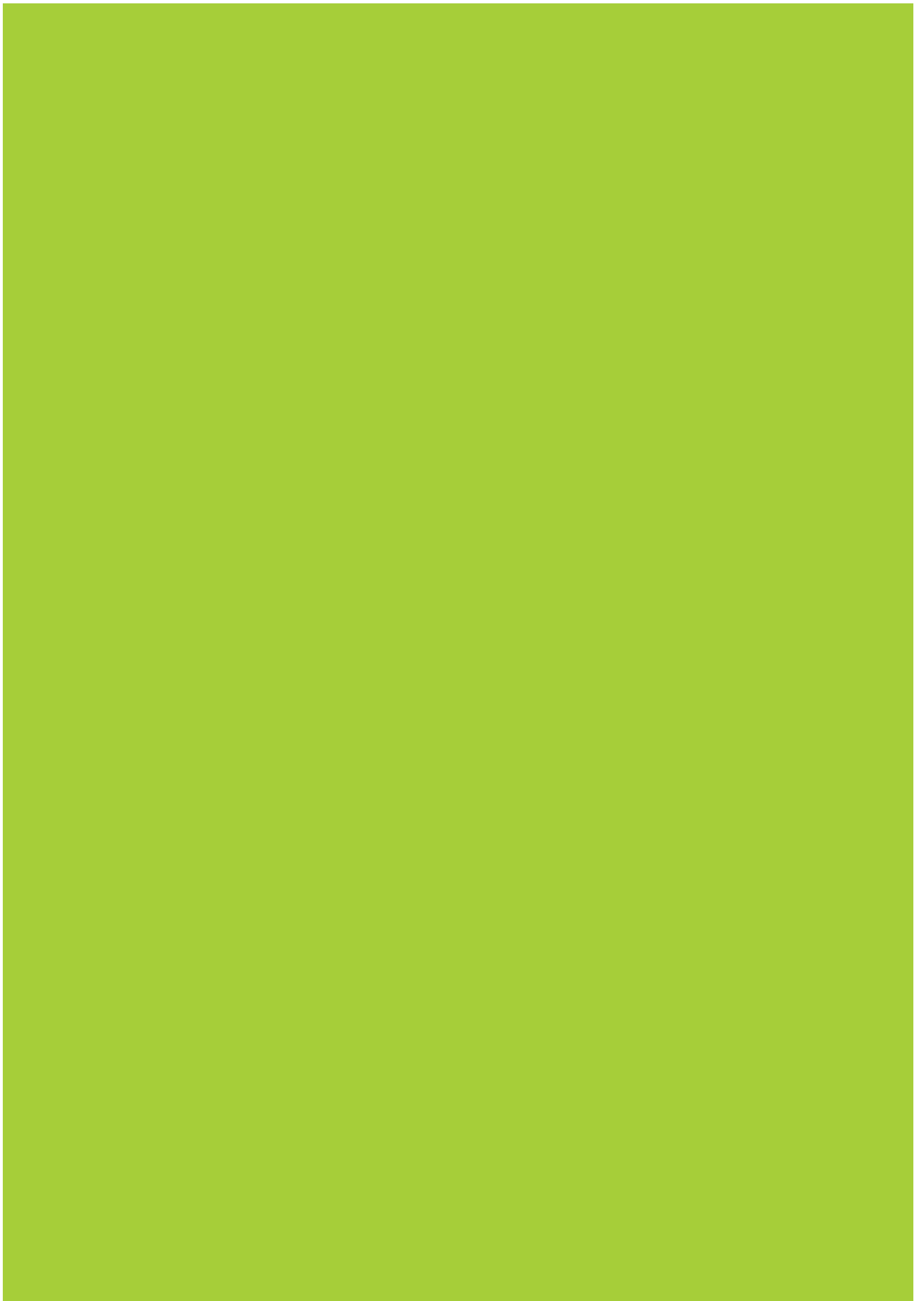
Com relação aos trabalhadores moradores da cidade do Rio, observamos que a média do tempo de deslocamento está abaixo de 1 hora (ver tabela 1 e mapa da figura 2). A média de deslocamento foi mais alta para os trabalhadores residentes nos bairros da zona Oeste, tais como Paciência e Guaratiba (cerca de 62 minutos). Este resultado está muito correlacionado com a estrutura de transporte destas regiões já que, nestas áreas, o transporte público é bastante precário, tanto em termos de opções quanto de itinerários. Nos locais onde o tempo de deslocamento trabalho-casa foi menor, tais como os bairros da Zona Sul do Rio, Catete, Laranjeiras e Flamengo, por exemplo, o serviço de transporte é mais diversificado, contando com o metrô e várias linhas de ônibus. Para trabalhadores residentes destas regiões, o deslocamento facilita a inserção no mercado de trabalho, trazendo mais oportunidades e uma melhor qualidade de vida. Vale destacar que nestas áreas moram as pessoas de classes mais altas, onde a opção pelo transporte privado muitas vezes também é uma opção, reduzindo ainda mais o tempo gasto no deslocamento casa-trabalho.

**TABELA 1 | TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO CASA – TRABALHO DOS TRABALHADORES OCUPADOS RESIDENTES NA CIDADE DO RIO** Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Censo de 2010.

ÁREA DE PONDERAÇÃO	MIN.	ÁREA DE PONDERAÇÃO	MIN.	ÁREA DE PONDERAÇÃO	MIN.
Sepetiba	64.14	Madureira	48.73	Complexo da Penha	41.72
Paciência	61.62	Coelho Neto	48.65	Del Castilho	41.61
Guaratiba	61.09	Marechal Hermes	48.62	Vidigal e São Conrado	41.57
Barros Filho	60.03	Oswaldo Cruz	48.49	Ilha do Governador	41.10
Ricardo de Albuquerque	59.81	Vila da Penha	48.32	Maré	41.05
Vila Kennedy	59.31	Vigário Geral	48.23	Rocinha	40.80
Santa Cruz	58.31	Brás de Pina	48.16	Paquetá	40.74
Senador Camará	58.02	Curicica	47.95	São Cristóvão	40.38
Cosmos	57.39	Cordovil	47.87	Bonsucesso	40.34
Bangu	56.93	Todos os Santos	47.69	Manguinhos	40.33
Senador Vasconcelos	56.52	Inhaúma	47.52	Cosme Velho	40.20
Barra da Tijuca	56.43	Abolição	47.50	Jardim Botânico e Gávea	40.04
Guadalupe	56.36	Jardim América	47.34	Andaraí	39.85
Realengo	56.15	Irajá	47.00	Vila Isabel	38.18
Inhoaíba	55.88	Lins de Vasconcelos	46.78	Jacaré	37.89
Santíssimo	55.07	Penha Circular	46.41	Jacarezinho	37.83
Anchieta	55.05	Rio das Pedras	46.36	Ipanema	37.66
Campo Grande	54.28	Tomás Coelho	46.14	Tijuca	36.65
Padre Miguel	53.80	Maricá	46.06	Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde	36.06
Honório Gurgel	53.72	Penha	46.03	Lagoa	35.56
Vila Valqueire	53.05	Itanhangá	45.91	Benfica	34.10
Praça Seca	52.77	Quintino Bocaiúva	45.48	Maracanã	33.22
Pavuna	51.75	Vicente de Carvalho	45.44	Santa Teresa	31.99
Magalhães Bastos	51.21	Deodoro	45.38	Centro	31.53
Rocha Miranda	50.63	Olaria	45.30	Praça da Bandeira	31.34
Bento Ribeiro	50.55	Colégio	44.92	Rio Comprido	31.13
Recreio dos Bandeirantes	50.30	Complexo do Alemão	44.85	Estácio	30.90
Parada de Lucas	50.06	Acari	43.82	Copacabana	30.71
Jacarepaguá	49.81	Cidade de Deus	43.65	Botafogo	29.53
Vaz Lobo	49.61	Grajaú	43.55	Humaitá	29.09
Méier	49.47	Engenho da Rainha	43.52	Leme	28.72
Cascadura	49.41	Vargem Grande	43.26	Urca	28.25
Engenho de Dentro	49.37	Cachambi	43.22	Flamengo	27.81
Pilares	49.29	Ramos	43.05	Laranjeiras	26.69
Vista Alegre	49.07	Engenho Novo	42.35	Catete	26.12
Piedade	49.01	Leblon	42.04		

FIGURA 2 | TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO (EM MINUTOS) PARA A CIDADE DO RIO – ALGUNS BAIRROS SELECIONADOS Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.







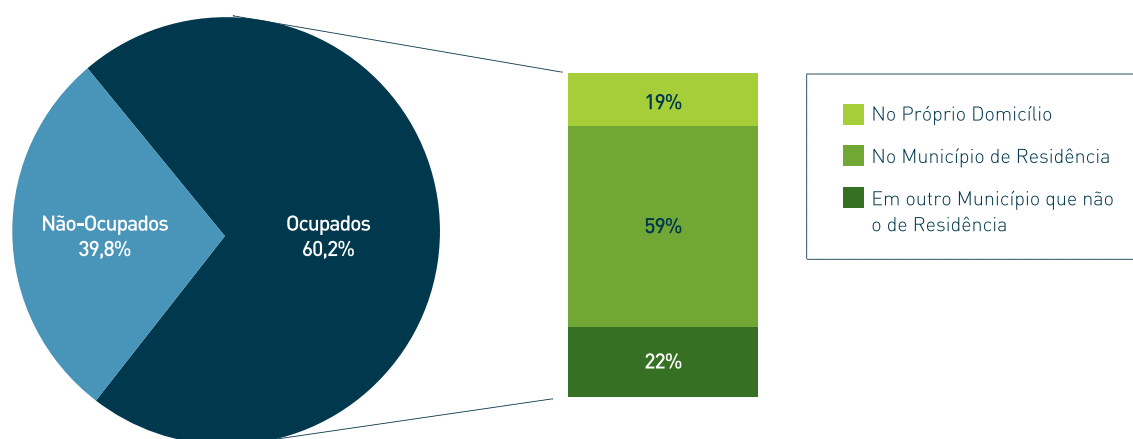
# MOVIMENTO PENDULAR:

## O LOCAL DE TRABALHO

O gráfico 5 mostra que do total de pessoas de 15 a 70 anos moradoras da RMRJ, 39,8% estão desempregadas ou inativas, e, cerca de 60,2% estão ocupadas. Deste total de ocupados, conseguimos obter informações sobre o local de trabalho e o tempo de deslocamento trabalho-casa através do questionário da amostra do Censo de 2010.

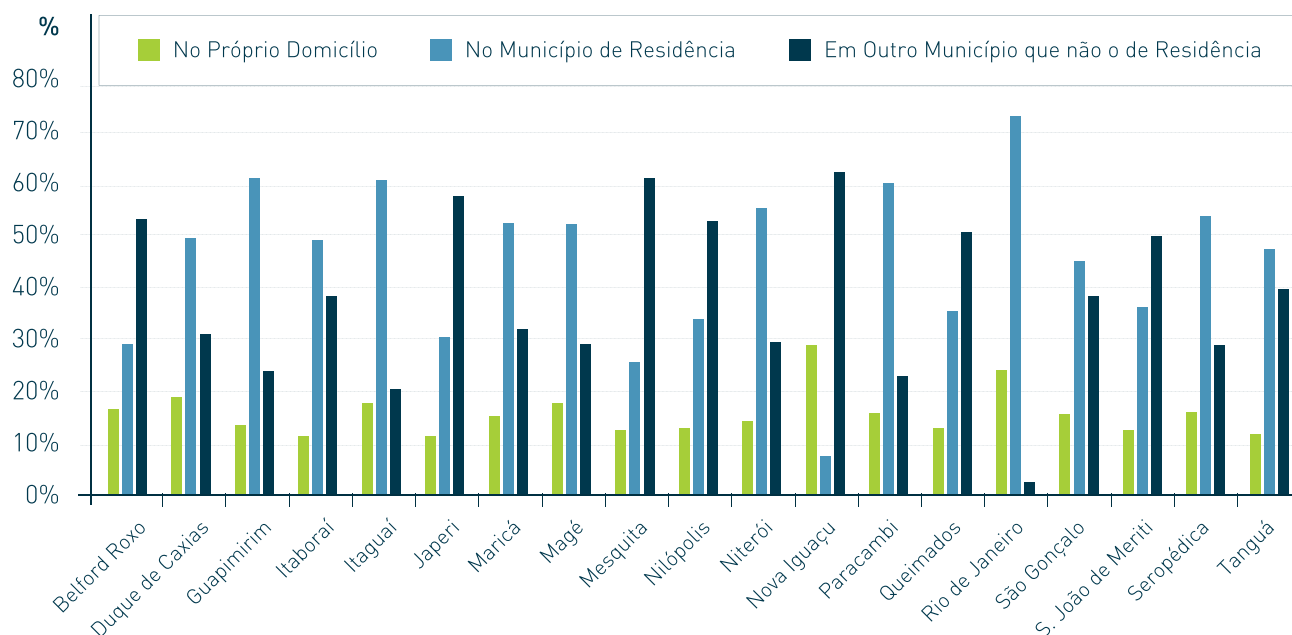
Como é ilustrado no gráfico 5, do total de ocupados, 19% trabalha no próprio domicílio, 59% trabalham no município de moradia, mas não no próprio domicílio e 22% trabalham em município diferente de onde moram. Ou seja, mais de 80% dos ocupados fazem algum tipo de deslocamento pendular diário, quer seja dentro da cidade em que mora ou com destino a algum município da RMRJ.

**GRÁFICO 5 | PORCENTAGEM DE TRABALHADORES OCUPADOS E NÃO OCUPADOS DA RMRJ E LOCAL DE TRABALHO DOS TRABALHADORES OCUPADOS NA RMRJ** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



O Gráfico 6 mostra a intensidade do movimento pendular intermunicipal pelo local de moradia dos trabalhadores da RMRJ. Por exemplo, mais de 90% dos trabalhadores que moram na cidade do Rio de Janeiro trabalham também no Rio, seja dentro do próprio domicílio (mais de 20%) ou não (mais de 70%). Isto acontece porque o Rio representa uma zona de atração de empregos, concentrando os postos em seu território. Dos trabalhadores moradores da cidade do Rio de Janeiro menos de 5% da população ocupada trabalha em outro município. Vale destacar que para alguns outros municípios que compõem a RMRJ, os trabalhadores também se inserem no mercado de trabalho do próprio município de residência.

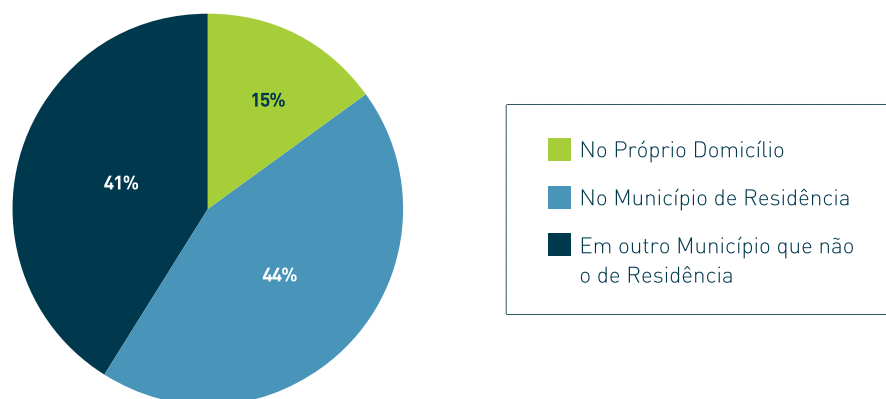
**GRÁFICO 6 | DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHADORES OCUPADOS POR LOCAL DE TRABALHO** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



Por outro lado, para alguns municípios, o mercado de trabalho local não parece ser suficiente para absorver parte da população residente. Cerca de 60% dos trabalhadores ocupados de 15 a 70 anos moradores de Nova Iguaçu trabalham em outros municípios. Percentual também elevado ocorre para trabalhadores residentes de Mesquita, Japeri, Belford Roxo, Nilópolis, São João de Meriti e Queimados.

Assim sendo, para vários municípios da periferia, entendida aqui como todos os municípios que compõem a região metropolitana do Rio, à exceção da capital, a parcela de trabalhadores cujo emprego está fora da cidade onde moram chega a 44%, conforme o gráfico 7.

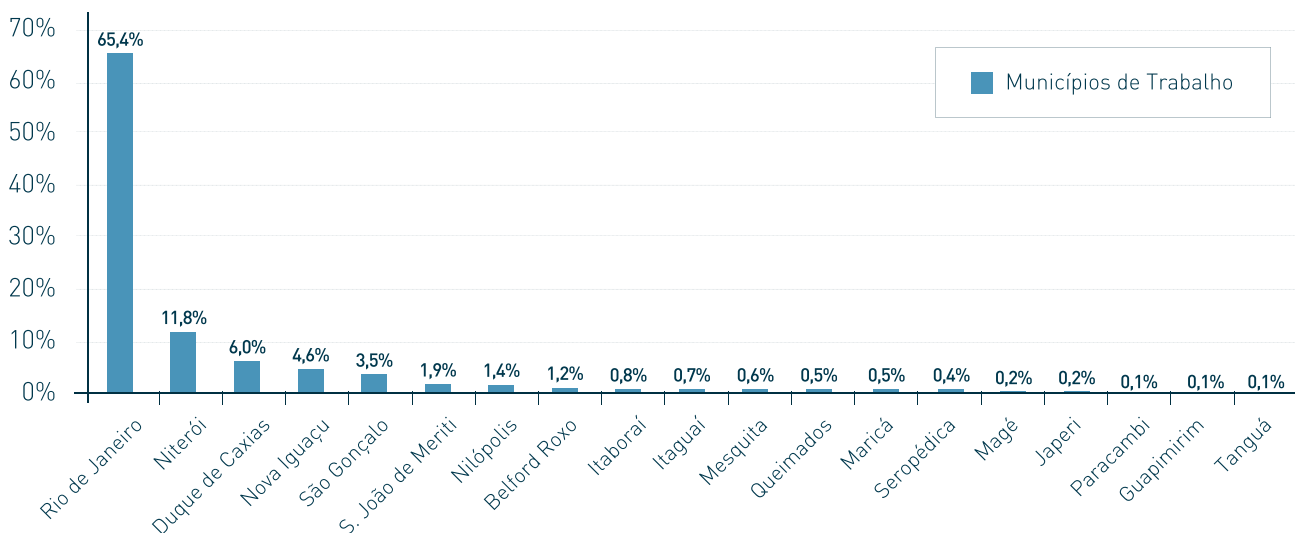
**GRÁFICO 7 | DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHADORES OCUPADOS DA PERIFERIA DA RMRJ POR LOCAL DE TRABALHO** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



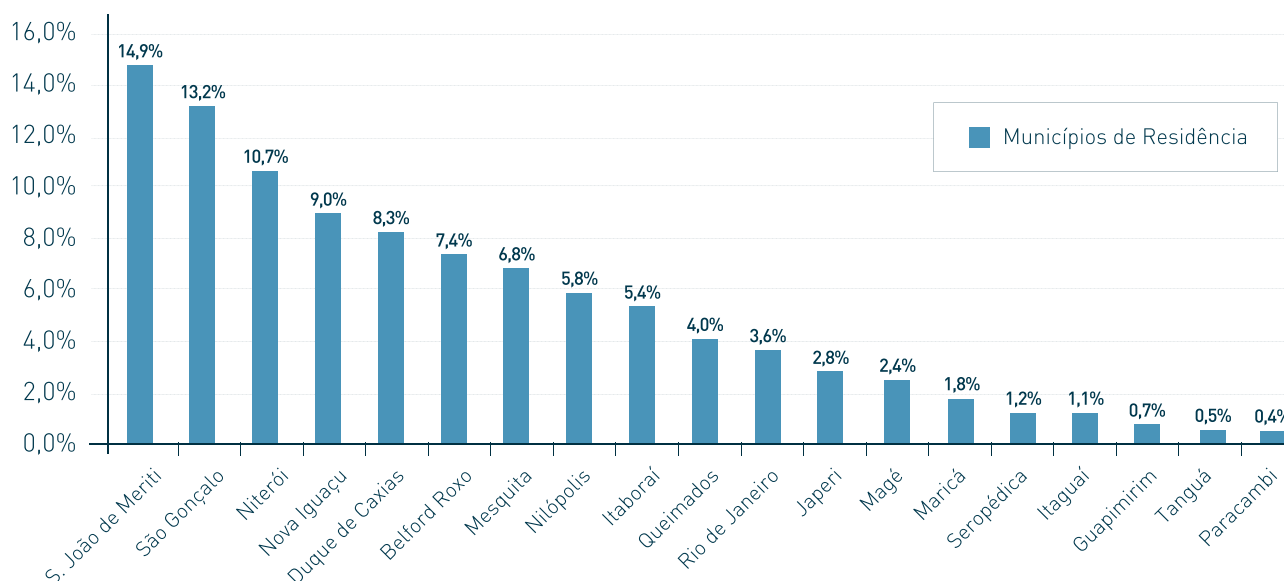
Já o Gráfico 8 mostra o destino dos trabalhadores de 15 a 70 anos da RMRJ que trabalham fora do município de residência. Este gráfico ilustra, portanto, as cidades da RMRJ que mais conseguem absorver mão-de-obra não residente. Como esperado, a capital fluminense atua como um pólo concentrador das oportunidades de trabalho. De todos os trabalhadores da RMRJ que saem do município de residência para trabalhar, 65,4% têm como destino a cidade do Rio de Janeiro. Niterói é o segundo município que mais absorve mão-de-obra (11,8%), seguido de Duque de Caxias (6%) e Nova Iguaçu (4,6%). Estes dois últimos municípios parecem servir como pólos da Baixada Fluminense, tendo em vista que atraem mão-de-obra de municípios vizinhos.

Estes dados mostram que o Rio de Janeiro certamente funciona como um dos eixos centrais de dinâmica do mercado de trabalho metropolitano. Por conta disto, o fluxo diário de pessoas para capital é fundamental para o entendimento da migração pendular. O município de Niterói também concentra um número não desprezível de residentes que atravessa a Baía de Guanabara todos os dias para trabalhar na capital. Aproximadamente 13,2% dos trabalhadores não residentes do Rio de Janeiro moram em Niterói (ver gráfico 8).

**GRÁFICO 8 | DESTINO DOS QUE TRABALHAM FORA DO MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



**GRÁFICO 9 | ORIGEM DOS MORADORES QUE TRABALHAM FORA DO MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



Já o gráfico 9 revela os municípios de origem dos movimentos pendulares mais expressivos. Os valores no gráfico mostram os percentuais dos trabalhadores pendulares por local de moradia sobre o total dos trabalhadores pendulares da RMRJ. O movimento pendular da RMRJ está circunscrito majoritariamente (mais de 60%) aos seguintes seis municípios, em ordem de magnitude: São João de Meriti (14,9%), São Gonçalo (13,2%), Niterói (10,7%), Nova Iguaçu (9%), Duque de Caxias (8,3%) e Belford Roxo (7,4%). O restante do movimento pendular está concentrado em Mesquita, Nilópolis, Itaboraí, Queimados e Rio de Janeiro.

Nos demais municípios, a participação no movimento pendular está abaixo de 3%. Em municípios, tais como Magé, Guapimirim e Paracambi, esta participação cai para 2,4%, 0,7% e 0,4%, respectivamente. Para estes municípios, este cenário pode ser reflexo das distâncias físicas existentes e das dificuldades associadas aos mecanismos de transporte urbano nos grandes centros urbanos, sejam na periferia ou na capital.

A distância física entre os centros urbanos parece também ser determinante nas decisões dos indivíduos relativas à inserção no mercado de trabalho. O percurso de ida-volta do trabalho pode representar uma barreira para os trabalhadores que moram longe dos locais mais dinâmicos da RMRJ, seja devido ao tempo alocado ao trajeto ou ao custo de mobilidade. Na verdade, existem dois tipos de custos relativos ao local de trabalho: custos explícitos de transporte/locomocão e custos implícitos decorrentes do tempo despendido nos trajetos, ou melhor, custo de oportunidade do tempo de deslocamento. Parte deste tempo poderia estar sendo usado em outras atividades que poderiam aumentar o bem estar do trabalhador ou a produtividade nos processos produtivos.

O transporte eficiente, portanto, pode também motivar a oferta de trabalho, na medida em que reduz distâncias, e, conseqüentemente, o tempo de deslocamento casa-trabalho. A existência de linhas férreas que ligam os municípios da Baixada Fluminense, e a presença das barcas que fazem o trajeto entre Niterói e Rio de Janeiro podem explicar, por exemplo, a maior participação dos trabalhadores de localidades como São João de Meriti, São Gonçalo, dentre outros, no movimento pendular da RMRJ.

Para algumas localidades, como Guapimirim, Paracambi e Magé, as linhas férreas que conduzem os residentes à estação “Central do Brasil”, no centro da capital do estado, constituem-se em linhas auxiliares, de menor frequência e estrutura, diferenciadas em relação às demais. Este fato possivelmente implica na menor disposição desta população para trocar de município no horário de trabalho.

Neste sentido, para uma análise ainda mais direcionada ao setor de transportes, o questionário do tipo Origem-Destino é uma ferramenta em pesquisa de tipo participante, de grande utilidade e constitui-se em uma importante fonte de informações para uma abordagem detalhada das necessidades de transporte de uma cidade ou região metropolitana (Gomide, 2006). Para o Rio de Janeiro, a última pesquisa realizada pelo governo do estado foi no ano de 2003, assim, uma alternativa para atualizar alguma das informações lá contidas, foi o uso do Censo. Todavia, ele não nos informa os modais utilizados, dentre outras questões mais específicas, mas ainda assim, a partir desses dados é possível estabelecer importantes correlações entre os locais de moradia e trabalho da população fluminense, e a influência do sistema de transportes neste contexto.

**TABELA 2 | ORIGEM E DESTINO DE TODOS OS TRABALHADORES OCUPADOS NA RMRJ** Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Censo de 2010.

RESIDÊNCIA / TRABALHO	Belford Roxo	Duque de Caxias	Guapimirim	Itaboraí	Itaguaí	Japeri	Maricá	Magé	Mesquita	Nilópolis	Niterói	Nova Iguaçu	Paracambi	Queimados	Rio de Janeiro	São Gonçalo	S. João de Meriti	Seropédica	Tanguá
Belford Roxo	46%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	35%	0%	4%	0%	0%
Duque de Caxias	0%	73%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	25%	0%	1%	0%	0%
Guapimirim	0%	2%	77%	0%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	9%	1%	0%	0%	0%
Itaboraí	0%	0%	0%	62%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	15%	0%	0%	0%	12%	11%	0%	0%	0%
Itaguaí	0%	0%	0%	0%	82%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	16%	0%	0%	1%	0%
Japeri	0%	1%	0%	0%	0%	42%	0%	0%	1%	1%	0%	6%	1%	2%	44%	0%	0%	1%	0%
Maricá	0%	8%	1%	0%	0%	0%	69%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	19%	1%	0%	0%	0%
Magé	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	71%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	14%	4%	0%	0%	0%
Mesquita	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	38%	6%	0%	10%	0%	0%	39%	0%	2%	0%	0%
Nilópolis	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	47%	1%	4%	0%	0%	42%	0%	2%	0%	0%
Niterói	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	71%	0%	0%	0%	24%	4%	0%	0%	0%
Nova Iguaçu	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	62%	0%	1%	30%	0%	1%	0%	0%
Paracambi	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	79%	1%	11%	0%	0%	3%	0%
Queimados	1%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	1%	8%	0%	49%	37%	0%	1%	0%	0%
Rio de Janeiro	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	98%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%
São Gonçalo	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	22%	0%	0%	0%	15%	61%	0%	0%	0%
S. João de Meriti	1%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	0%	0%	40%	0%	50%	0%	0%
Seropédica	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	19%	0%	0%	72%	0%
Tanguá	0%	0%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	6%	6%	0%	0%	67%

Nota: A diagonal soma quem trabalha no próprio domicílio ou no município de residência.

Sendo assim, devemos ler a tabela 2 da seguinte forma: - Dos moradores do município de Belford Roxo (*linha*), 44% trabalham em Belford Roxo (*coluna*), ou seja, estão entre aqueles que se dirigem a algum bairro dentro do município ou aqueles que trabalham no próprio domicílio. Os restantes 54% saem da cidade, tendo como sentido prioritário a capital (35%) e em segunda escala os municípios fronteiriços, Duque de Caxias (7%), Nova Iguaçu (6%) e São João de Meriti (4%), retornando diariamente a Belford Roxo.

Valores menores que 50% na diagonal indicam que a maioria dos trabalhadores precisa sair de sua cidade de residência para encontrar trabalho, o que indicaria o baixo grau de centralidade desta localização. Por outro lado, há lugares que apresentam valores mais altos no grau de permanência dos trabalhadores em seus próprios municípios, entretanto, este pode ser um indicativo da falta de oferta de transporte de qualidade, como comentado anteriormente, sobre os municípios de Guapimirim, Magé e Paracambi, todos com mais de 70% de absorção da força de trabalho local.

Quanto aos destinos, além da predominância da cidade do Rio de Janeiro, outros municípios que atraem mão-de-obra são também os de maior PIB, o que é esperado, mas há ainda a questão da vizinhança. A distância é também muito considerada na decisão de ofertar trabalho em uma localidade que não a de residência. As cidades que fazem fronteiras são exemplos diretos, como Itaboraí, que possui 11% de sua população trabalhadora se dirigindo a São Gonçalo e 15% a Niterói, não somente pelo maior PIB destas cidades, como também pelo fato de distância ser menor, o que em tese implicaria em menor tempo de deslocamento.

Um movimento similar parece ocorrer na Baixada Fluminense. Quando olhamos os dados, observamos que 10% e 8% dos trabalhadores residentes dos municípios de Mesquita e Queimados trabalham em Nova Iguaçu. Esta cidade, apesar de possuir um fluxo diário de trabalhadores que viaja para o Rio para trabalhar, também funciona com polo atrator de mão-de-obra das proximidades.

Como vimos acima, um percentual expressivo de trabalhadores da RMRJ exerce sua atividade econômica no próprio município de residência ou no local de moradia (mais de 75%). É claro que este percentual varia muito entre os municípios componentes da RMRJ e que o Rio é a cidade onde há mais trabalhadores residentes no total de ocupados. Além disto, vimos que algumas cidades são mais caracterizadas como periféricas, tendo o Rio de Janeiro ainda como eixo fundamental para a absorção de seus trabalhadores.

Na verdade, os dados confirmam que a dinâmica do mercado de trabalho de uma região metropolitana e de uma cidade na atualidade, particularmente do Rio de Janeiro, não pode ser explicada apenas pela tradicional configuração "núcleo-periferia", conforme destacado por diversos autores como Lago (2007) e Ribeiro e Lago (1992). Existem municípios fora do centro do Rio, bem como áreas de ponderação fora deste eixo que parecem ter uma dinâmica bem diferente do que caracteriza uma área periférica tendo em vista que eles contem um contingente importante de trabalhadores inseridos na atividade econômica.

A existência de possíveis/potenciais pólos de desenvolvimento fora do núcleo permite que, para algumas áreas, a situação do mercado de trabalho não seja determinada exclusivamente pelo dinamismo do centro da metrópole (no caso, a cidade do Rio). Assim um dos pontos-chaves é a determinação da existência de novas centralidades, que se aproveitam das potencialidades locais, dependendo cada vez menos do centro.

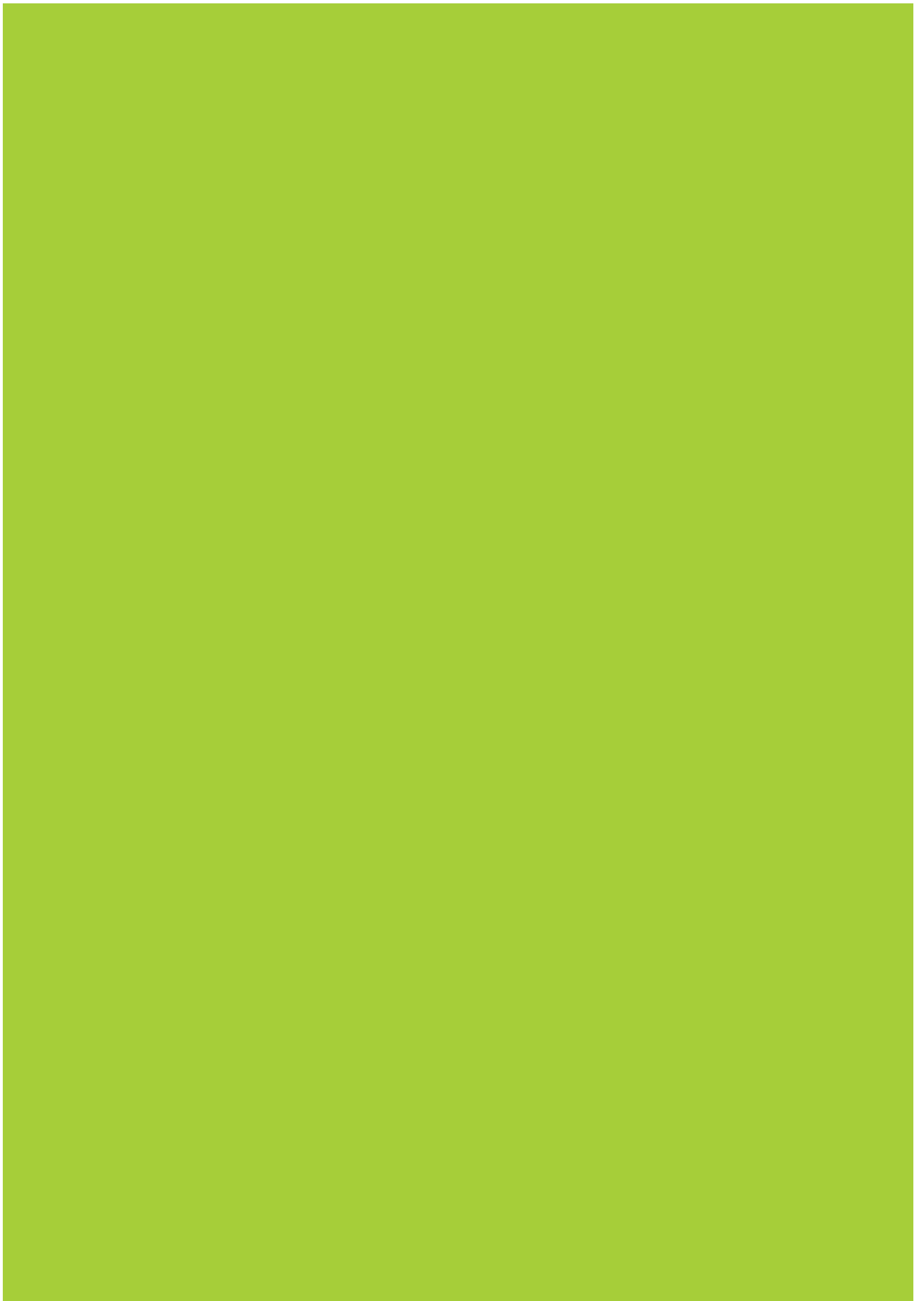
Outra questão que se coloca relaciona-se à mobilidade dos trabalhadores no interior da região metropolitana. Uma das perguntas principais é se a possível existência de *(i)mobilidade* dos indivíduos poderia induzir a criação destas novas centralidades. Ou seja, será que o custo do transporte e as ineficiências nos sistemas

de transporte urbano, induziram a um movimento de “internalização” em determinadas áreas... ou melhor, ampliou a segregação geográfica?

À medida que estes “novos centros” dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro são desprovidos de serviços básicos de infraestrutura e de equipamentos culturais, e não garantem a inserção não precária dos trabalhadores na atividade econômica, a existência de imobilidade pode ser perversa. Contudo, se a existência destas novas centralidades é um passo para o surgimento de novas potencialidades econômicas, a chamada imobilidade pode trazer benefícios para a região metropolitana do Rio de Janeiro como um todo.

Neste sentido, o que queremos destacar é que a garantia de mobilidade urbana,<sup>8</sup> ou seja, “a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro dentro das cidades” (CARDOSO, 2008), não pode ser uma barreira para o desenvolvimento. Caso se configure como uma barreira, as diferenças existentes entre as localidades podem caracterizar segregação geográfica.

8. Está relacionada com os deslocamentos diários (viagens) de determinada população no espaço urbano – não apenas a efetiva ocorrência, mas também a possibilidade ou facilidade destes. Compreende a “factibilidade do deslocamento das pessoas na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nela envolvidas” (GOMIDE, 2006). Na visão tradicional, ela é tida simplesmente como a habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas.





# PARTICIPAÇÃO NO MERCADO

## DE TRABALHO E DESEMPREGO

A RMRJ e a cidade do Rio de Janeiro comportam uma população bastante heterogênea. Além disto, as características econômico-produtivas das diversas localidades que compõem estas áreas são diversificadas. Neste sentido, o comportamento agregado dos principais indicadores de mercado de trabalho pode mascarar situações específicas. Dada a extensão da cidade e da RMRJ e os eixos centrais dinâmicos existentes, as formas de inserção na atividade econômica são influenciadas de alguma maneira pelas condições de mobilidade das pessoas. Logo, as distâncias aos centros econômicos e a desigualdade geográfica na eficiência do transporte certamente impactam nos resultados em termos de mercado de trabalho dos diferentes municípios que compõem a RMRJ e bairros do Rio de Janeiro.

Existem três canais, a saber, pelos quais a mobilidade pode afetar o mercado de trabalho.

i) Participação no mercado de trabalho, mensurado pela taxa de participação, que corresponde ao percentual de pessoas em idade ativa que estão economicamente ativas. É um indicador que reflete a oferta de trabalho, ou seja, o percentual de pessoas que está efetivamente pressionando o mercado de trabalho da região. À medida que a inserção no mercado de trabalho envolve custos monetários e não monetários (tempo), o indivíduo irá ponderar estes custos na sua decisão relativa a exercer ou procurar ativamente uma atividade econômica. Quanto maiores forem estes custos, menor a participação no mercado de trabalho.

ii) Desemprego, quanto menor a mobilidade de um trabalhador menor o leque de opções que terá no mercado de trabalho, pois sua busca por ocupação será restrita ao mercado de trabalho local ou mais próximo a sua residência. Desta forma, o desemprego pode ser mais prolongado e mais intenso.

iii) Informalidade, para alguns trabalhadores, os custos de deslocamento podem não compensar a escolha por determinadas ocupações. Em muitos casos, a saída para driblar estes custos é a inserção informal no mercado de trabalho, seja como trabalhadores autônomos ou sem carteira assinada.

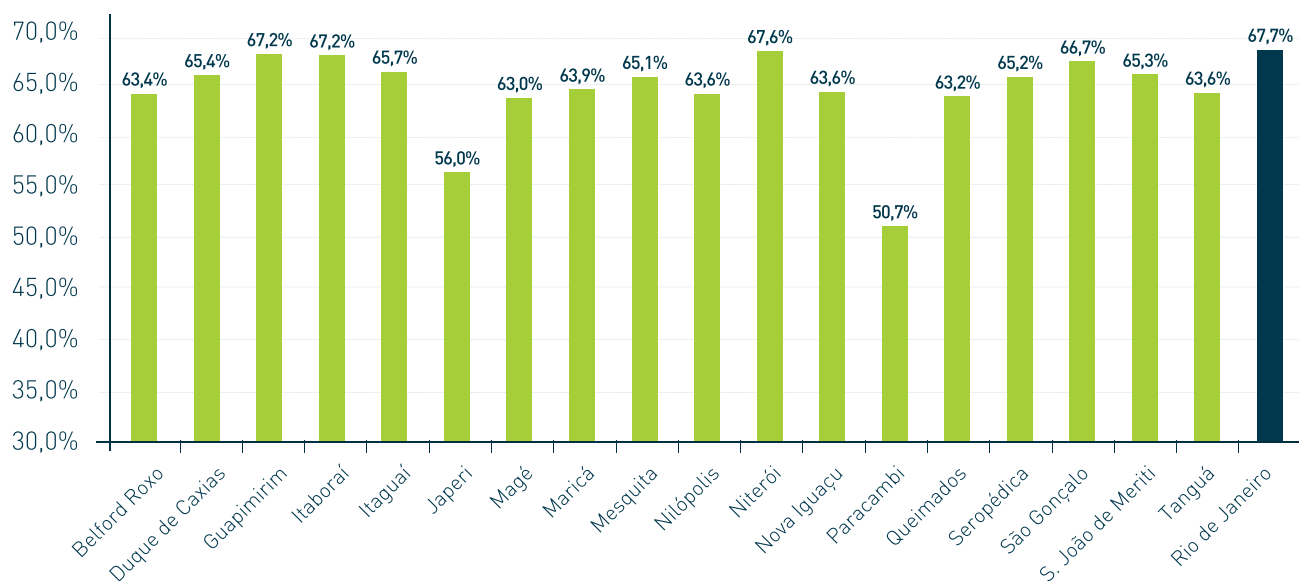
Com relação ao primeiro canal, destacamos que a taxa de participação nos dá um indicativo da atratividade do mercado de trabalho para os indivíduos. Uma baixa taxa pode ser um indicativo que os custos de entrada no mercado de trabalho são altos, devido, por exemplo, as questões relativas à imobilidade. A *(i) mobilidade* dos indivíduos pode se constituir uma barreira à entrada no mercado de trabalho à medida que aumenta os custos de busca de trabalho e de permanência no trabalho.

Em termos de participação no mercado de trabalho, os destaques são os municípios de Japeri e Paracambi, que registram as menores taxas de participação, 56% e 50,7%, respectivamente.

Nos demais municípios que compõem a RMRJ, a taxa de participação fica entre 63% e 67% da população. Os municípios com maiores taxas de participação são Rio de Janeiro (67,7%), Niterói (67,6%), Itaboraí (67%), Guapimirim (67%) e São Gonçalo (66,7%). No caso de Guapimirim, especificamente, a maior proporção de pessoas economicamente ativas reflete-se diretamente em maior taxa de desemprego, ao contrário do que ocorre, por exemplo, no Rio de Janeiro, onde esta taxa é bem menor.

Estes dados mostram que para áreas onde o tempo de deslocamento é maior, como Japeri, a participação é baixa relativamente a outros municípios. Este fato pode estar, de alguma forma, relacionado com os custos que o trabalhador tem de incorrer para exercer alguma atividade econômica. Se o tempo alocado para o movimento pendular é alto, a tendência é que diminua a participação no mercado de trabalho para estes trabalhadores. Em regiões mais dinâmicas, como esperado, a taxa de participação é maior. No outro extremo, em áreas onde o mercado de trabalho local parece ser importante canal absorvedor de trabalhadores residentes, tal como Guapimirim (serviços domésticos e comércio, principalmente) e o deslocamento é baixo, a taxa de participação tende a ser alta.

**GRÁFICO 10 | TAXA DE PARTICIPAÇÃO DOS MORADORES POR MUNICÍPIO DE MORADIA** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.

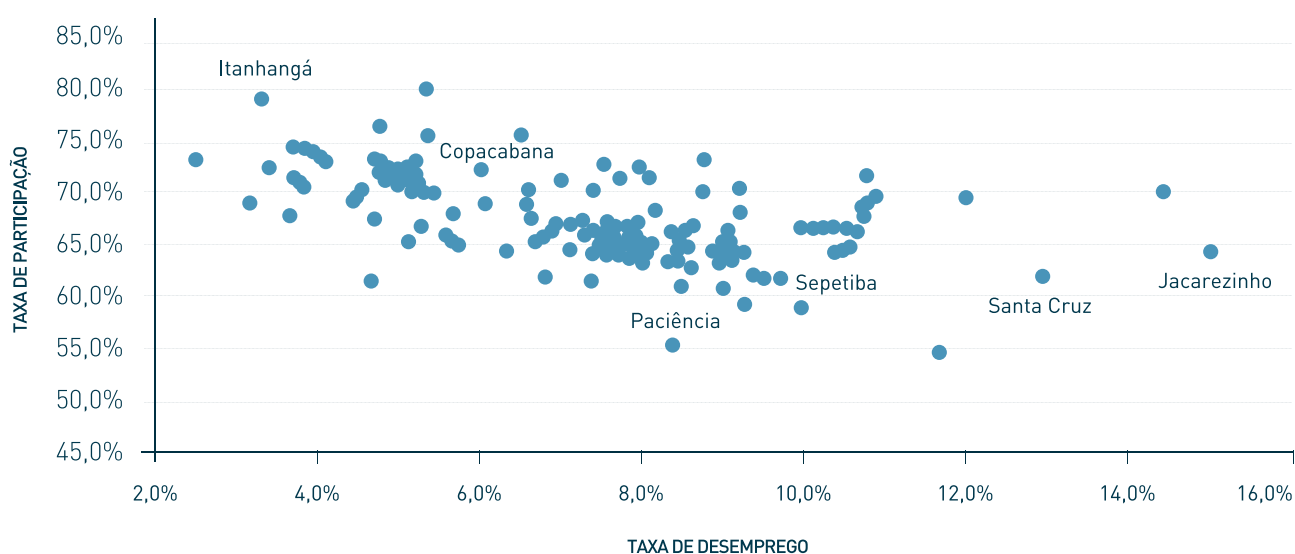


Para os moradores da cidade do Rio de Janeiro, a heterogeneidade em termos de desemprego e participação no mercado de trabalho é também grande. Para áreas de ponderação usualmente mais pobres e onde a inserção no mercado de trabalho é mais difícil, pois envolve mais tempo de deslocamento, a taxa de desemprego é mais alta.

Como pode ser visto no gráfico 11, a taxa de desemprego de Jacarezinho chega a 15% e de Manguinhos a 14%. Bairros afastados do centro, com Santa Cruz, Paciência e Sepetiba, que possuem alto tempo de deslocamento para o trabalho, possuem taxas de desemprego entre 8 e 12% e taxas de participação não tão elevadas. Em Paciência, apenas 55% de seus residentes em idade ativa estão pressionando o mercado de trabalho. A média da taxa de participação para a cidade do Rio de Janeiro é de 68%.

Regiões mais ricas dentro do Município do Rio, tais como Lagoa, Barra da Tijuca, Itanhangá, Jardim Botânico, Gávea, Ipanema, Urca e Vidigal possuem taxas de desemprego abaixo do valor de 4% (Vide gráfico 11). Estas regiões usualmente registram taxas de participação entre 70 e 80%. O destaque fica para Itanhangá, onde 80% das pessoas de 15 a 70 anos estão efetivamente participando do mercado de trabalho, seja como ocupadas ou procurando uma ocupação<sup>9</sup>. Por outro lado, esta taxa cai para 55% em Ricardo Albuquerque e Guadalupe.

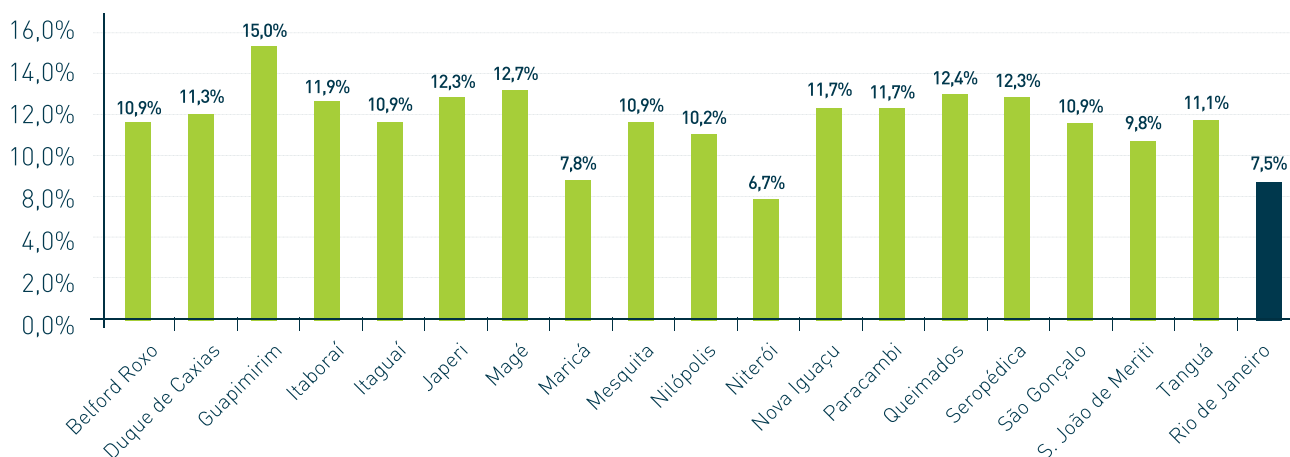
**GRÁFICO 11 | TAXA DE DESEMPREGO E TAXA DE PARTICIPAÇÃO POR ÁREAS DE PONDERAÇÃO: MORADORES DO RIO DE JANEIRO DE 15 A 70 ANOS DE IDADE** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



Como podemos ver no gráfico 12, a taxa de desemprego dos moradores da RMRJ difere muito dependendo do município de moradia. Este indicador é mais baixo para aqueles que moram nas cidades de Niterói, Rio de Janeiro e Maricá: 6,7%, 7,5% e 7,8%, respectivamente. Por outro lado, é mais alta nos municípios de Guapimirim (15%), Magé (12,7%), Queimados (12,3%) e Seropédica (12,2%). É interessante destacar que Guapimirim registrou a mais alta taxa de desemprego dentre os municípios que compõem a RMRJ, enquanto Paracambi, por outro lado, apesar de uma taxa de desemprego não tão reduzida (11%), teve a mais baixa taxa de participação no mercado de trabalho.

<sup>9</sup> A taxa de participação reflete o percentual de pessoas em idade de trabalhar que estão ocupadas, ou seja, exercendo alguma atividade econômica, ou que estão procurando efetivamente uma ocupação (desempregadas).

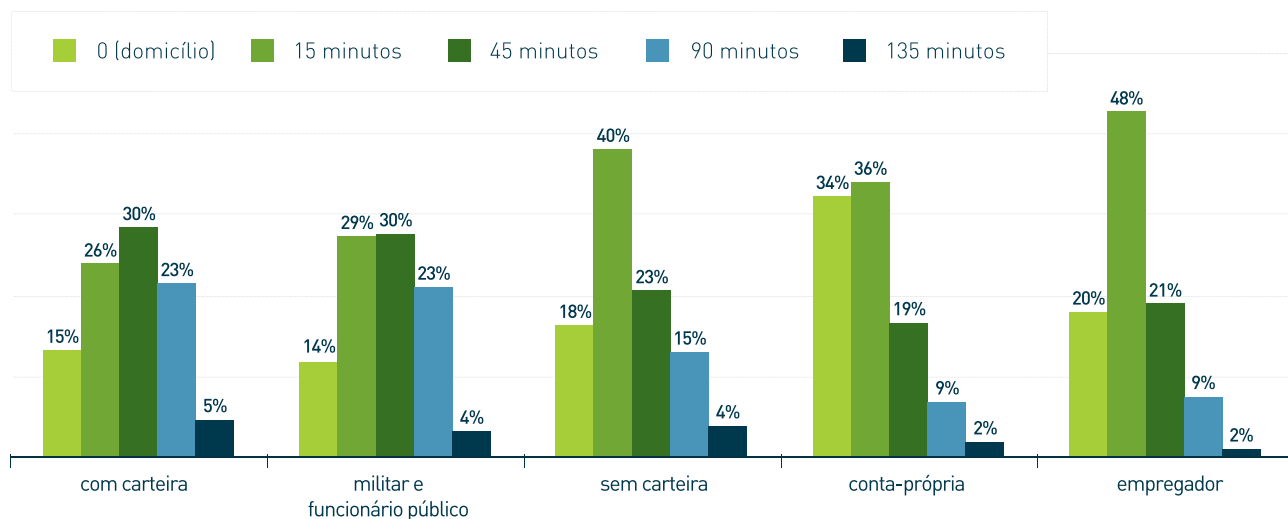
**GRÁFICO 12 | TAXA DE DESEMPREGO DOS MORADORES POR MUNICÍPIO DE MORADIA** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



Acerca da influência da posição que cada trabalhador tem em sua ocupação, o que vemos é a maior concentração de empreendedores, sejam autônomos ou empregadores, nas faixas de menor tempo de deslocamento. Por sua vez, dos empregados sem carteira, 40% levam em média 15 minutos em seu percurso diário, já os com carteira e funcionários públicos, detêm uma distribuição invariavelmente mais normalizada e apresentam os maiores contingentes daqueles que levam mais de uma hora, 28%, em média. Esses dados podem representar a decisão de cada grupo em sair de casa (ou do bairro), ou justamente a impossibilidade do enfrentamento destes longos percursos e a escolha pela informalidade (Ver gráfico 13).

O que temos aí é que o mercado de trabalho formal é menos flexível quanto à determinação da duração do deslocamento e que aqueles que podem optar, obviamente, não perdem tantas horas do dia no trânsito. Há ainda aqueles indivíduos cuja situação domiciliar ou pessoal torna o custo deste tempo muito alto para a decisão de ofertar sua força de trabalho.

**GRÁFICO 13 | TEMPO DE DESLOCAMENTO POR POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.

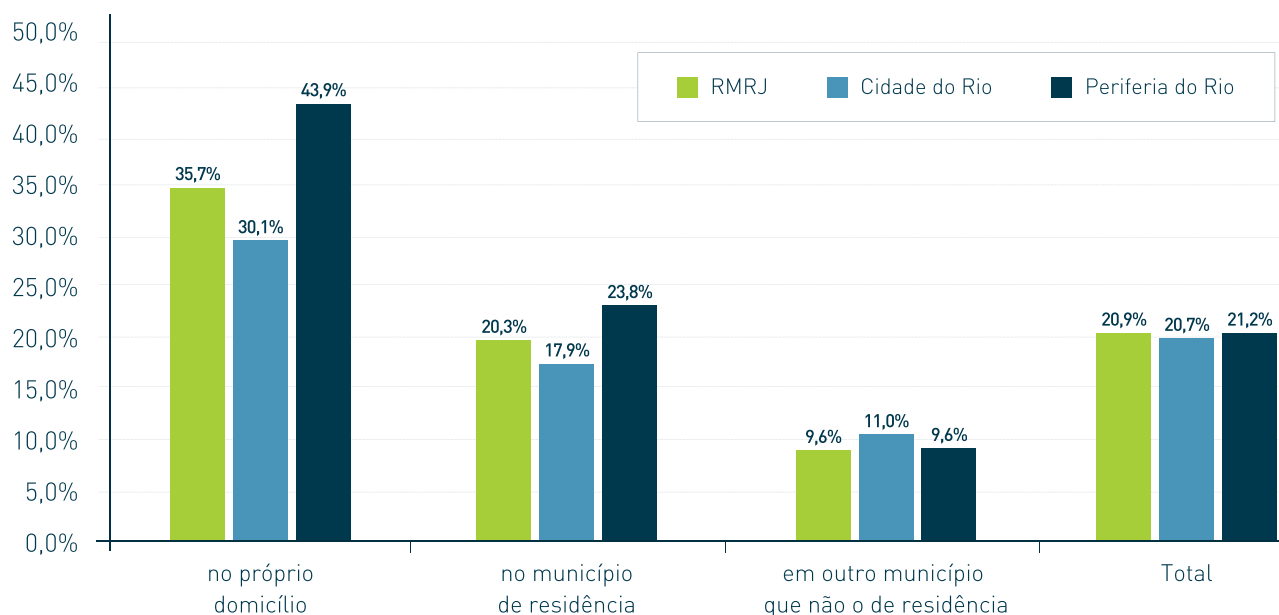


Vale destacar que a absorção dos trabalhadores no mercado de trabalho do local de residência pode estar associada aos transtornos causados pelos deslocamentos diários, seja em termos de custos quanto de desorganização do sistema de transporte. Para muitos, a alternativa pode ser não participar do mercado de trabalho ou se inserir informalmente em atividades locais. O aumento da imobilidade dos trabalhadores estaria possivelmente relacionado ao aumento de atividades informais ou autônomas nos municípios periféricos. Segundo Lago (2007), este movimento evidenciaria uma descentralização econômica perversa, pois significaria que moradores da periferia estariam reduzindo seu movimento ao centro tendo em vista as dificuldades de acesso aos mercados de trabalho.

De acordo com o gráfico 14, o percentual de trabalhadores autônomos ou empregadores que trabalham no próprio domicílio ou no município de residência é maior, seja na RMRJ como um todo, na cidade do Rio ou nos municípios da periferia do Rio. Entretanto, este percentual é mais alto para estes últimos. Nos municípios da periferia, 44% dos trabalhadores cujo local de trabalho é o próprio domicílio são empregadores ou trabalhadores por conta própria.

#### GRÁFICO 14 | PERCENTUAL DE TRABALHADORES AUTÔNOMOS E EMPREGADORES POR LOCAL DE TRABALHO

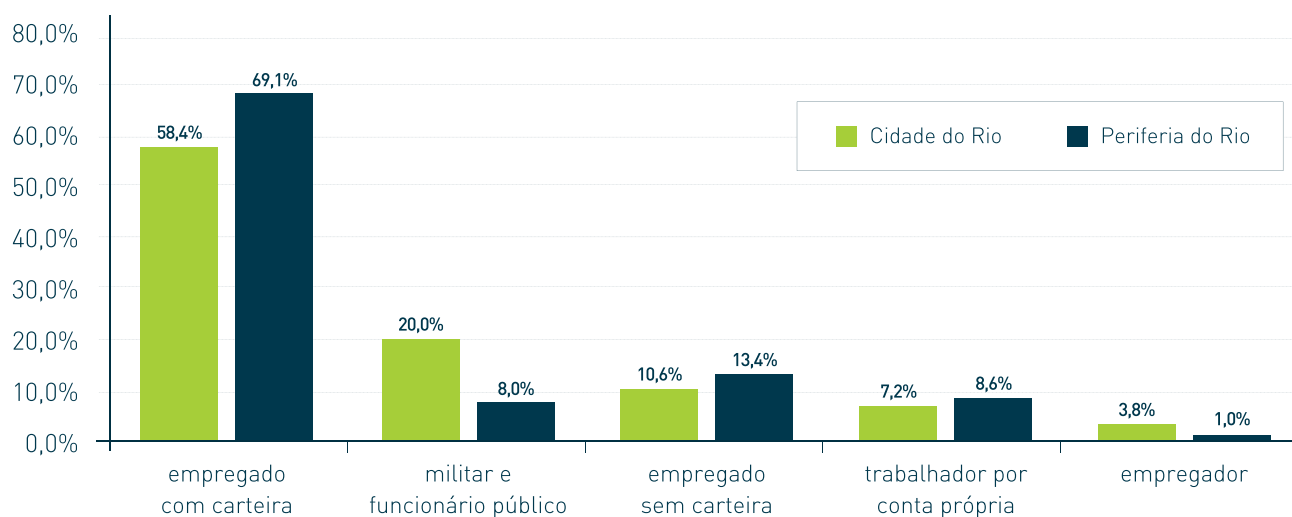
Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.



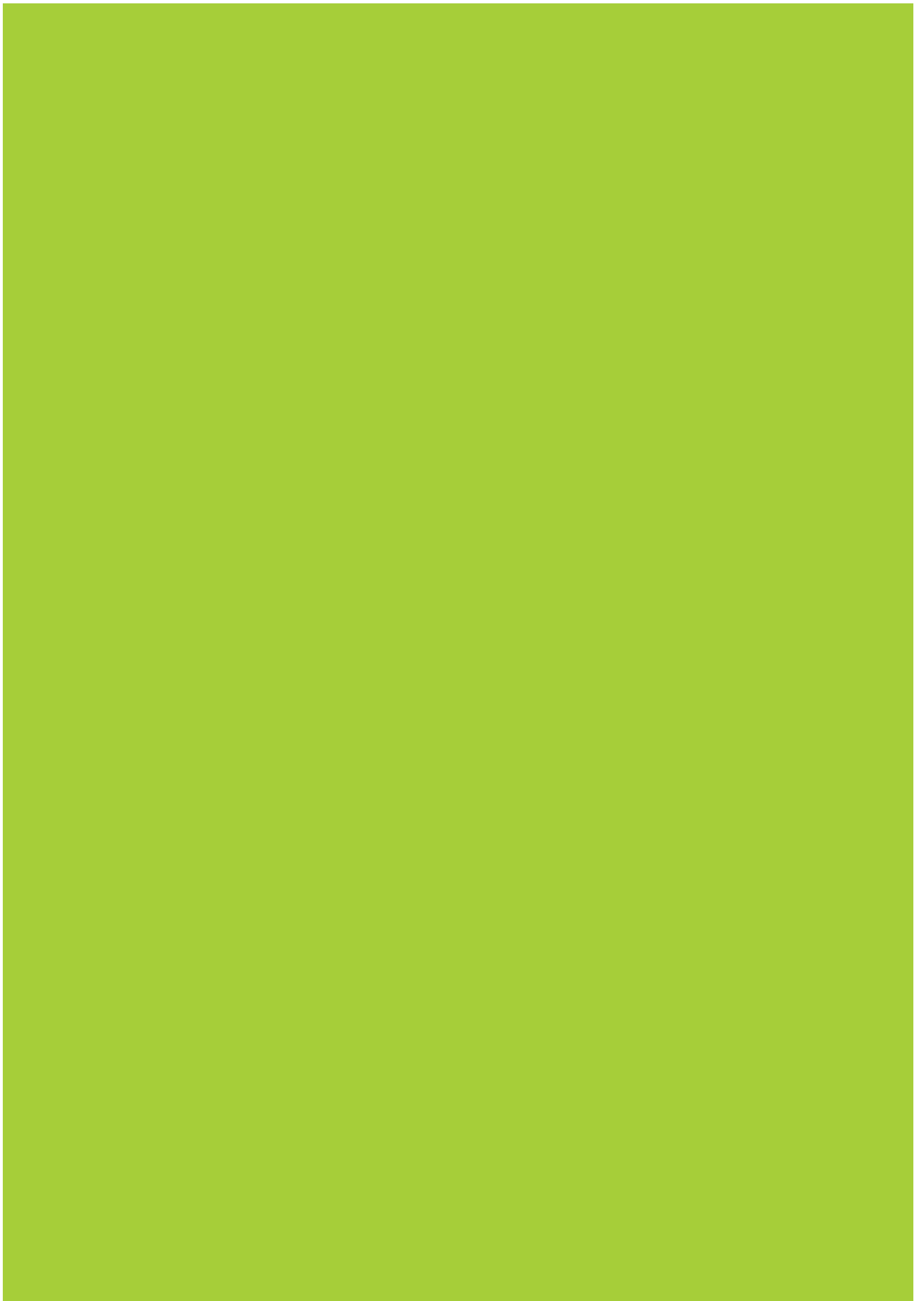
Os dados acima são um indicativo que nas áreas periféricas o empreendedorismo e o trabalho autônomo funcionam como canais de absorção de mão-de-obra local. Quando olhamos os dados setoriais, observamos que o comércio, por sua vez, é responsável por grande parte das ocupações geradas no próprio domicílio ou no município de residência (mais de 20% em cada um). Para aqueles trabalhadores que se movimentam entre municípios de residência/local de trabalho, parte também vai para comércio, mas também para os setores ligados à indústria de transformação e administração pública.

A distribuição dos trabalhadores que se movimentam diariamente por posição na ocupação está representada no gráfico 15. Os trabalhadores residentes na cidade do Rio de Janeiro que trabalham em outro município são empregados com carteira assinada (58,4%) ou funcionários públicos (20%). Este movimento é pequeno, como vimos anteriormente, contudo, quando ocorre, garante uma relação de trabalho formal e/ou estável. Já para os trabalhadores da periferia, observamos que 70% são empregados formalmente, embora, a porcentagem de 13,4% tem um emprego sem carteira assinada.

**GRÁFICO 15 | DISTRIBUIÇÃO DOS TRABALHADORES QUE TRABALHAM EM OUTRO MUNICÍPIO POR POSIÇÃO NA OCUPAÇÃO** Fonte: Elaboração própria a partir do Censo Demográfico de 2010.









# CONSIDERAÇÕES FINAIS

## CONCLUSÃO

O processo de urbanização ocorrido nas grandes cidades brasileiras teve um impacto significativo em termos de expansão territorial e de interligação entre as localidades próximas. O papel das regiões metropolitanas ficou mais evidente, tendo em vista que cidades vizinhas passaram a ser dinamicamente mais interligadas. A extensão, não somente das cidades, mas dos domínios a ela conectados, teve impacto em termos de aumento das distâncias e a crescente necessidade de formas de deslocamento mais eficazes. O sistema de transporte, neste contexto, passou a ter um papel fundamental. No caso do Brasil, especificamente, a consolidação do transporte rodoviário impôs a subutilização/extinção de mecanismos de transporte coletivo como trens/metrô. Esta opção, atrelada aos maiores incentivos ao transporte de cunho privado, gerou consequências em termos de desorganização do transporte público coletivo e congestionamentos/poluição.

Para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a questão da mobilidade urbana é crucial, tendo em vista que há um forte fluxo de pessoas entre as áreas periféricas e o centro da cidade do Rio. Neste caso, discutir políticas públicas de melhoria da inserção dos indivíduos no mercado de trabalho ou de desenvolvimento regional deve perpassar por ações na questão da mobilidade/ acessibilidade urbana. A mobilidade é parte integrante fundamental do funcionamento e da dinâmica de uma cidade, é um elemento importante para garantir a qualidade de vida, via acesso aos bens/serviços urbanos bem como ao mercado de trabalho. Constitui desta forma um indicador de exclusão social, sobretudo de segregação socioespacial.

Os dados mostram que a distribuição espacial da residência dos trabalhadores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro não necessariamente seguem a dinâmica econômica da cidade e da região. Apesar da Cidade do Rio e do Centro do Rio de Janeiro serem as áreas consideradas centrais, que aglutinam grande parte das ocupações e onde são tomadas a maior parte das decisões relativas ao desenvolvimento regional, existe um percentual não desprezível de pessoas que moram em outras localidades. Neste sentido, para este contingente de pessoas, questões relativas à mobilidade e acessibilidade são categóricas, não apenas como garantia de inserção na atividade econômica, mas também como garantia de qualidade de vida e participação ativa da dinâmica da cidade/região.

Mostramos que durante o dia, entre 6 horas da manhã e 6 da noite, a capital recebe mais de 2 milhões de pessoas, aumentando sua população em aproximadamente 30%, já que poucos são os cariocas (ou moradores da cidade do Rio) que saem do município para trabalhar.

A maior parte dos trabalhadores ocupados, que moram na periferia ou na cidade do Rio, leva de 15 a 45 minutos, em média, para chegar ao trabalho (cerca de 57%). Por outro lado, existe um percentual mais alto de trabalhadores da periferia do Rio que levam de 90 minutos a 135 minutos, em média, para chegar ao trabalho (21% e 6%, respectivamente) e uma parcela maior de trabalhadores moradores da cidade do Rio que trabalham no próprio domicílio (24%), não gastando tempo diário para deslocamento para o trabalho.

Dos trabalhadores moradores da cidade do Rio ocupados, 19% gastam mais de 60 minutos no trânsito para o trabalho. Para os ocupados moradores da periferia do Rio, este percentual sobe para 27%.

Aqueles que gastam mais de uma hora no deslocamento para o trabalho e são moradores da periferia do Rio, estão ocupados em municípios diferentes do local de moradia (mais de 85%). Já para aqueles que gastam mais de uma hora no deslocamento e que são moradores do Rio, mais de 90% trabalha no próprio município do Rio, indicando, por sua vez, que os deslocamentos no interior da cidade também demandam muito tempo por parte dos indivíduos. Isto ocorre, não somente por conta das distâncias, mas, igualmente devido às ineficiências associadas à mobilidade urbana.

Os trabalhadores moradores dos municípios da Baixada Fluminense, que contam com o sistema de trens urbanos, e, que usualmente trabalham na cidade do Rio, apresentam as maiores médias (em minutos) e também os maiores percentuais que passam mais de uma hora no percurso até o trabalho. Já para alguns municípios, onde o sistema de transporte é mais precário e as distâncias são maiores, como Guapimirim, a opção é pelo trabalho mais próximo do domicílio. Nestes casos, o percentual de trabalhadores que gasta mais de uma hora no deslocamento é inferior a 20%. Logo, o impacto das dificuldades de mobilidade urbana se refletem em duas frentes: na inserção precária no mercado de trabalho local e no tempo gasto no deslocamento pendular.

Para os trabalhadores residentes na cidade do Rio, a média de deslocamento foi mais alta para os trabalhadores dos bairros da zona Oeste, tais como Paciência e Guaratiba (cerca de 62 minutos). Nos bairros da Zona Sul do Rio, tais como exemplo, Catete, Laranjeiras e Flamengo, o tempo de deslocamento trabalho-casa foi menor (em torno de 20 a 30 minutos). Este resultado está muito correlacionado com a estrutura de transporte destas regiões. Nas áreas onde o deslocamento é mais custoso em termos de tempo, o transporte público é bastante precário, por outro lado, nas localidades com mais opções, ou onde o transporte é mais diversificado, e onde as pessoas conseguem igualmente ter uma opção privada de transporte, o tempo gasto no deslocamento casa-trabalho é menor.

A forma de inserção no mercado de trabalho afeta o deslocamento casa-trabalho. Como a inserção formal é mais rígida quanto a horários e jornada, para os trabalhadores com carteira assinada e funcionários públicos, o percentual de trabalhadores que gasta em média 45 minutos é de 30%. Já para os empreendedores e trabalhadores por conta própria, este percentual é mais baixo, grande parte gasta em torno de 15 minutos neste trajeto.

Em termos de participação na atividade econômica, observamos que a taxa de desemprego dos moradores da RMRJ difere muito dependendo do município de moradia. Este indicador é mais baixo para aqueles que moram nas cidades de Niterói, Rio de Janeiro e Maricá: 6,7%, 7,5% e 7,8%, respectivamente. Por outro lado, é mais alta nos municípios de Guapimirim (15%), Magé (12,7%), Queimados (12,3%) e Seropédica (12,2%). Em termos de participação no mercado de trabalho, os destaques são os municípios de Japeri e Paracambi, que registram as menores taxas de participação, 56% e 50,7%, respectivamente. Nos demais municípios que compõem a RMRJ, a taxa de participação fica entre 63% e 67% da população entre 18 e 70 anos. Os municípios com maiores taxas de participação são Rio de Janeiro (67,7%), Niterói (67,6%) e São Gonçalo (66,7%), igualmente municípios onde a mobilidade urbana é mais fácil para os eixos centrais da região, facilitando a inserção dos trabalhadores.

Do total de ocupados da RMRJ, 19% trabalha no próprio domicílio, 59% trabalham no município de moradia, mas não no próprio domicílio e 22% trabalham em município diferente de onde moram. Ou seja, mais de 80% dos ocupados fazem algum tipo de deslocamento pendular diário, quer seja dentro da cidade em que mora ou com destino a algum município da RMRJ.

Para alguns municípios, o mercado de trabalho local não parece ser suficiente para absorver parte da população residente. Cerca de 60% dos trabalhadores ocupados de 15 a 70 anos moradores de Nova Iguaçu trabalham em outros municípios. Percentual também elevado ocorre para trabalhadores residentes de Mesquita, Japeri, Belford Roxo, Nilópolis, São João de Meriti e Queimados.

Nos municípios da RMRJ, exclusive a capital, o empreendedorismo e o trabalho autônomo funcionam como canais de absorção de mão-de-obra local. Quando olhamos os dados setoriais, observamos que o comércio, por sua vez, é responsável por grande parte das ocupações geradas no próprio domicílio ou no município de residência (mais de 20% em cada um). Para aqueles trabalhadores que se movimentam entre municípios de residência/local de trabalho, parte também vai para comércio, mas também para os setores ligados à indústria de transformação e administração pública.

A centralidade da capital, enquanto polo concentrador do emprego formal, e o falho sistema de transportes metropolitano podem estar estimulando a imobilidade da população e gerando, como consequência, a informalidade. Há lugares que a centralidade determina o baixo tempo médio de deslocamento, em outros, é a falta de mobilidade que o faz.

No recorte por posição na ocupação, vemos que as categorias relacionadas ao empreendedorismo, autônomos e empregadores, são aquelas nas quais os trabalhadores perdem menos com deslocamento. Nesse sentido, incentivá-las pode ser um passo na “contramão” a tais gargalos. Nesta direção, estaríamos caminhando para uma ação permeada pelo que chamamos de critério de acessibilidade e, não mobilidade. O mais importante é que as pessoas se insiram na atividade econômica, ou seja, tenham acesso a estas oportunidades. A mobilidade não é condição básica para isto, sobretudo no mundo atual, onde novas formas de inserção no mercado de trabalho são mais proeminentes que antigamente.

Na verdade este breve panorama nos dá indicativos que a questão da mobilidade urbana, sobretudo no contexto de uma região metropolitana e de uma cidade de grandes extensões territoriais como o Rio de Janeiro deve ser considerada dentro de uma política que considere não apenas os deslocamentos pendulares e a eficiência no sistema de transporte público, mas igualmente as possibilidades de desenvolvimento locais. Apoio aos pequenos negócios locais e o desenvolvimento da oferta de serviços em todo o território metropolitano podem contribuir para absorção de mão-de-obra residente em locais mais distantes e garantir, sobretudo, a maior acessibilidade dos trabalhadores.

---

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---

**ABREU, M. (2006)** – *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. IPP – Rio de Janeiro.

**BALASSIANO, R (2011)** – *Estudo 22: Mobilidade Urbana Metropolitana – PIS - Perspectivas dos Investimentos Sociais no Brasil* – Cedeplar/UFMG. Belo Horizonte.

**GOMIDE, A. (2006)** – *Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais*. Boletim de políticas sociais: acompanhamento e análise. Fevereiro de 2006 – IPEA. Brasília.

**IPEA (2010)** – *Evolução das despesas com habitação e transporte público nas Pesquisas de Orçamentos Familiares (POF)* – Análise Preliminar - 2002-2009. Com 69. IPEA – Brasília.

**ITRANS (2004)** – *Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte. Mobilidade e Pobreza* – Relatório Final. Brasília.

**MIHESSEN, V. E PERO, V. (2012)** – *Mobilidade Urbana e pobreza no Rio de Janeiro*. BNDES e ANPEC – Working Paper 46. Rio de Janeiro.

**MORTENSEN, D. (1984)** – *Job search and labor market analysis*. Discussion paper, nº 594.

**PISSARIDES, C. (1990)** – *Equilibrium unemployment theory*. Mit-press, Cambridge. Massachusetts.