

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

COMMUTING TIME AND LABOR MARKET IN THE METROPOLITAN REGION OF RIO DE JANEIRO

Danielle Carusi Machado*
Valéria Pero**
Vitor Mihessen***

RESUMO

A região metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) tem o maior tempo médio de deslocamento de casa ao trabalho do país, segundo dados do Censo Demográfico de 2010. Diante da questão da mobilidade urbana para a qualidade de vida da população, este artigo tem como objetivos descrever os movimentos pendulares da RMRJ, considerando os recortes por município e bairro, destacando o tempo de deslocamento nesses fluxos e os locais de origem e de destino dos trabalhadores pendulares. A partir dessa caracterização, identificamos padrões diferenciados do tempo de deslocamento entre municípios afastados do centro, com efeitos sobre taxa de participação e informalidade no mercado de trabalho. Por exemplo, municípios da periferia com alto tempo de deslocamento e baixa taxa de participação e com baixo tempo de deslocamento e alta informalidade. Com essa análise, é possível traçar alguma luz sobre a relação entre mobilidade urbana e acesso ao mercado de trabalho, contribuindo para a reflexão de políticas públicas integradas ao desenvolvimento regional.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Mercado de Trabalho. Tempo de deslocamento pendular. Região metropolitana. Rio de Janeiro. Informalidade.

ABSTRACT

The metropolitan region of Rio de Janeiro (RMRJ) has the highest average commuting time from home to work, according to Census Data (2010). Faced with the relation between urban mobility and the quality of life, this article aims to describe commuting from RMRJ considering spatial criteria for districts and municipalities, highlighting the travel time in these flows and places of destination and origin of commuters. It was possible to identify, for example, different patterns of travel time between cities as far away from the center, with effects on turnout and informality in the labor market. Municipalities of the periphery have high travel time and low participation rate and low commuting time and high informality. With this analysis it is possible to draw some light on the relation between urban mobility and access to the labor market, thereby helping to think of the implications for public policy and regional development.

Keywords: Urban mobility. Labor market. Commuting time. Metropolitan Region. Informal sector. Rio de Janeiro.

1. INTRODUÇÃO

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. Dessa

* Professora Adjunta da Faculdade de Economia da UFF e pesquisadora do CEDE/UFF. E-mail: dani_carusi@hotmail.com

** Professora Associada do Instituto de Economia da UFRJ. E-mail: vpero@ie.ufrj.br

*** Mestre pelo programa de Pós-Graduação da Faculdade de economia da UFF e coordenador da Casa Fluminense. E-mail: vitormihessen@casافلuminense.org.br

forma, a extensão, não somente das cidades, mas dos domínios a ela conectados, teve impacto em termos de aumento das distâncias e da crescente necessidade de formas de deslocamento mais eficazes. O sistema de transporte, nesse 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 de massa como trens/metrô. Essa opção, atrelada aos maiores incentivos ao transporte de cunho privado, gerou consequências em termos de desorganização do transporte público coletivo, congestionamentos, poluição (BALASSIANO, 2011; VASCONCELOS, 2001). 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 e serviços urbanos, e ao mercado de trabalho. De acordo com Cervero, Sandoval e Landis (2002), Crane (2007), Stutzer e Frey (2008), a mobilidade urbana envolve, além de custos monetários, custos em relação a tempo e qualidade de vida. Constitui dessa forma um indicador de exclusão social, sobretudo de segregação socioespacial (ABREU, 2006; GLAESER, 1998). Além disso, como o mercado imobiliário não está acessível a todos, as pessoas de classes de renda mais baixa, com maior restrição ao crédito, acabam residindo em regiões cada vez mais distantes dos centros dinâmicos, e sofrendo mais com a desarticulação e a inadequação do sistema de transporte como um todo.

Para a maior parte da população assalariada dos grandes centros urbanos do Brasil, a viagem de casa ao trabalho (movimentação pendular) é desdobrada em várias etapas que envolvem o uso dos transportes coletivos (ônibus, metrô, trem, etc). São esses trabalhadores de classes mais baixas, por habitarem 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 casa/trabalho é perdido, podendo ter impactos na sua qualidade de vida bem como na sua produtividade e na predisposição para busca de trabalho e para o trabalho (VAN OMMEREN e GUTIÉRREZ, 2010; WASMER e ZENOU, 2002). A partir do momento que o sistema de transporte não oferece as condições para acesso aos equipamentos de uso coletivo ou às localidades de maior dinamismo econômico (melhores ofertas de emprego), ampliam-se 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). Desses, 62% com idade entre 15 e 70 anos, trabalham na capital do estado. Por ser a unidade da federação mais metropolitana, 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 (ABRAMO, 2001; LAGO, 2007) bem como a desorganização do sistema de transporte urbano e o peso das tarifas no orçamento familiar, problemas presentes no cotidiano do Rio de Janeiro (BALASSIANO, 2011; IPEA, 2010; MIHESSEN e PERO, 2013) criam barreiras à inserção dos cidadãos mais pobres na atividade econômica.

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 de casa ao trabalho gera custos à mobilidade dos

trabalhadores de classes mais baixas, em termos de tempo e dinheiro, dificultando a alocação desses perfis dentro do mercado de trabalho formal. Desse modo, tem-se verificado no Grande Rio, por um lado, uma maior opção pelas formas de ocupação que não demandam grandes fluxos pendulares, como os trabalhadores por 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 dessas 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 artigo, temos como objetivos descrever os movimentos pendulares da RMRJ, destacando o tempo de deslocamento nesses fluxos e os locais de origem e de destino dos trabalhadores pendulares. A partir dessa caracterização, será possível entender alguns aspectos relativos à forma de inserção dos trabalhadores nos municípios que compõem essa 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 é possível alcançar o recorte geográfico dos bairros da capital e dos municípios do entorno – através das áreas de ponderação. Além disso, para todos os trabalhadores ocupados, temos dados referentes ao tempo de deslocamento de casa ao trabalho, bem como se o local de trabalho é no próprio domicílio, no município de moradia ou em 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 trabalhadores¹ da Região Metropolitana do Rio de Janeiro por meio do mapeamento dos municípios receptores ou não de mão de obra.² 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 habitualmente gasto no 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.³

Assim sendo, este artigo apresenta mais três seções, além dessa introdução e as considerações finais. A seção 1 analisa a distribuição territorial dos trabalhadores e o tempo de deslocamento de casa ao trabalho na RMRJ, por municípios e bairros. A seção seguinte apresenta a relação do tempo de deslocamento com o local de moradia e, em

¹ 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 esses têm diferentes usos do tempo. Restringimos aos trabalhadores com idade entre 15 e 70 anos, em idade de trabalhar.

² 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.

³ 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 esse tempo igual a zero, e, para as demais faixas, de forma crescente, consideramos 15, 45, 90 e 135 minutos gastos na ida ao trabalho. PEREIRA e SCHWANEN (2013) adotam estratégia semelhante e, na comparação com outras metrópoles do mundo, RJ tem o 2º maior tempo de deslocamento, junto com SP e abaixo de Xangai.

seguida, com o acesso ao trabalho, a partir da análise da taxa de atividade, taxa de desemprego e grau de informalidade.

2. DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DOS TRABALHADORES E TEMPO DE DESLOCAMENTO DE CASA AO TRABALHO

A população da RMRJ com 15 a 70 anos de idade está concentrada na capital, onde residem 46% dos moradores nessa faixa. Em seguida, 14,4% moram em São Gonçalo e Niterói, 6,3% em São João de Meriti e 5,8% em Duque de Caxias. As demais pessoas estão espalhadas pelos outros municípios que compõem a RMRJ⁴.

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.

Esses 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 de a cidade do Rio e do centro do Rio de Janeiro serem as áreas consideradas centrais na dinâmica da região, onde são tomadas a maior parte das decisões relativas ao desenvolvimento regional e que aglutinam grande parte das ocupações, existe um percentual considerável de pessoas que moram em outras localidades. Nesse sentido, para esse contingente de pessoas, questões relativas à mobilidade e à acessibilidade são importantes, não apenas como garantia de inserção na atividade econômica, mas também como garantia de qualidade de vida.

Tendo em vista esse total de pessoas que mora fora do centro da cidade do Rio, durante o dia, no horário comercial, a capital fluminense recebe enormes contingentes de pessoas. No horário de trabalho, ocorre um aumento expressivo da população da cidade do Rio, o que se reflete em maior demanda por serviços públicos, tais como os transportes, por exemplo.

Dada a rigidez da jornada de trabalho da maioria dos postos de trabalho no Brasil – três quartos da população analisada trabalham 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.

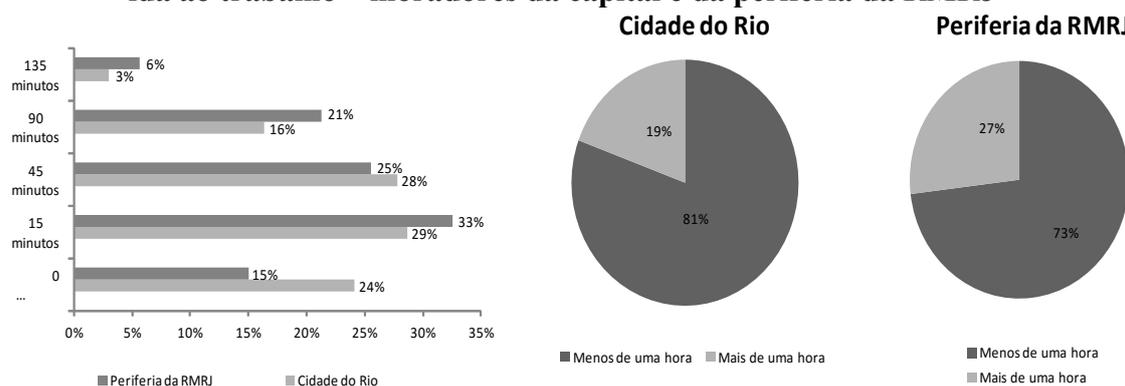
O gráfico 1 mostra a distribuição dos trabalhadores ocupados segundo o tempo de deslocamento para o trabalho. A maior parte dos trabalhadores ocupados, que mora na periferia ou na cidade do Rio, leva de 15 a 45 minutos, em média, para chegar ao trabalho (cerca de 57%). Porém, existe um percentual mais alto de trabalhadores da periferia do Rio que leva de 90 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

⁴ Até o ano de 2010, em que o Censo foi a campo, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro era composta por 19 municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Itaboraí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá. Em dezembro de 2013 a lei complementar 158/13 inclui os municípios de Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito.

deslocamento para o trabalho. Dentre os trabalhadores moradores da periferia, 15% trabalham dentro de casa.⁵

Dos trabalhadores moradores da cidade do Rio ocupados, 19% gastam mais de 60 minutos no trânsito de casa ao trabalho.⁶ Para os ocupados moradores da periferia do Rio, esse percentual sobe para 27%. Esse resultado é esperado, pois dentre os moradores da periferia que trabalham, 41% estão ocupados em municípios diferentes do município de residência.

Gráfico 1: Distribuição dos trabalhadores ocupados por tempo de deslocamento na ida ao trabalho – moradores da capital e da periferia da RMRJ



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Censo de 2010.

O mapa da Figura 1 destaca o tempo médio de deslocamento para os municípios que compõem a RMRJ. 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). 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 de 36 minutos apenas. Isso é um indicativo que para trabalhadores desse município, a opção, dada a dificuldade de mobilidade, tem sido muitas vezes se inserir no mercado de trabalho local. Especificamente para esse município, há um percentual alto de trabalhadores inseridos informalmente e nas atividades de comércio e serviços domésticos.

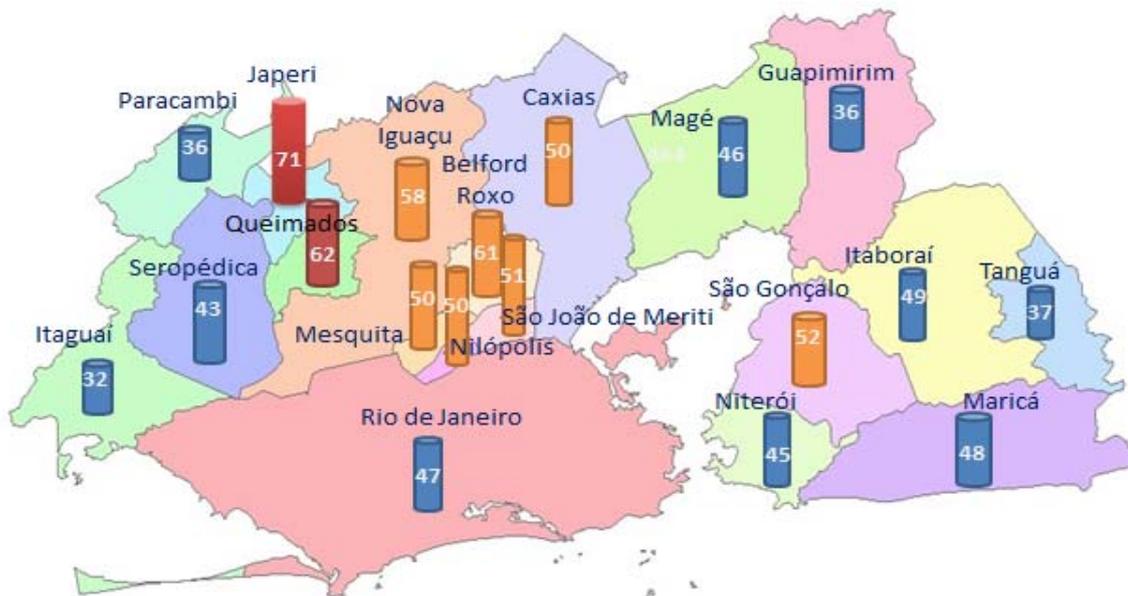
No extremo oposto, temos os trabalhadores que residem em Itaguaí, em que o tempo médio de deslocamento é de 32 minutos. Conforme já destacado acima, trabalhadores podem estar se inserindo no mercado de trabalho local não exclusivamente por questões de mobilidade, mas igualmente por ser uma região que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

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

⁵Optamos por manter esses trabalhadores ditos domiciliares na análise, tendo em vista que podem ter feito a escolha de não sair de casa como uma opção pelo não-deslocamento.

⁶Esse percentual é calculado em cima do total de trabalhadores, inclusive aqueles que trabalham no próprio domicílio.

Figura 1: Tempo médio de deslocamento (em minutos) de algumas localidades – Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Censo de 2010.

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). 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). Esse resultado está muito correlacionado com a estrutura de transporte dessas regiões já que, nelas, 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 metrô e várias linhas de ônibus. Para trabalhadores residentes dessas regiões, o deslocamento facilita a inserção no mercado de trabalho, trazendo mais oportunidades e uma melhor qualidade de vida. Vale destacar que nessas áreas moram as pessoas de classes de renda mais alta, para as quais o transporte privado muitas vezes também é uma opção, reduzindo ainda mais o tempo gasto no deslocamento casa-trabalho.

3. MOVIMENTO PENDULAR: O LOCAL DE TRABALHO

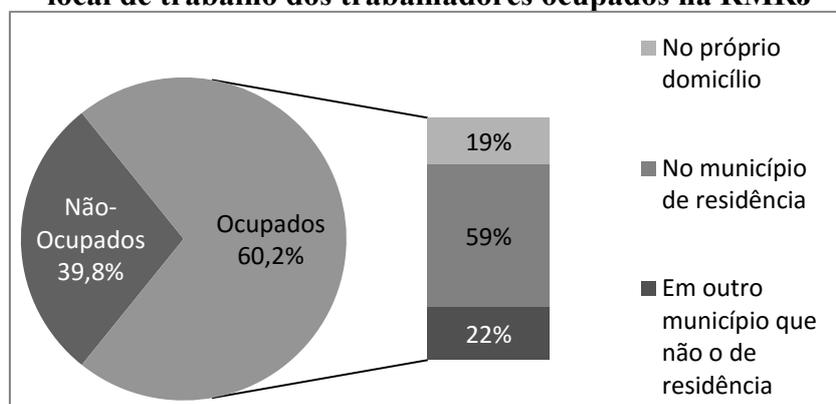
Do total de pessoas de 15 a 70 anos moradoras da RMRJ, de acordo com o Censo de 2010, 39,8% estão desempregadas ou inativas, e cerca de 60,2% estão ocupadas, conforme pode ser visto no gráfico 2. Desse total de ocupados, conseguimos obter informações sobre o local de trabalho e o tempo de deslocamento de casa ao trabalho por meio do questionário da amostra do Censo de 2010.

Tabela 1: Tempo médio de deslocamento casa – trabalho dos trabalhadores ocupados residentes na cidade do Rio

Área de ponderação	Min	Área de ponderação	Min	Área de ponderação	Min	Área de ponderação	Min
Sepetiba	64,14	Parada de Lucas	50,06	Maricá	46,06	Manguinhos	40,33
Paciência	61,62	Jacarepaguá	49,81	Penha	46,03	Cosme Velho	40,20
Guaratiba	61,09	Vaz Lobo	49,61	Itanhangá	45,91	Jardim Botânico e Gáv	40,04
Barros Filho	60,03	Méier	49,47	Quintino Bocaiúva	45,48	Andaraí	39,85
Ricardo de Albuquerque	59,81	Cascadura	49,41	Vicente de Carvalho	45,44	Vila Isabel	38,18
Vila Kennedy	59,31	Engenho de Dentro	49,37	Deodoro	45,38	Jacaré	37,89
Santa Cruz	58,31	Pilares	49,29	Olaria	45,30	Jacarezinho	37,83
Senador Camará	58,02	Vista Alegre	49,07	Colégio	44,92	Ipanema	37,66
Cosmos	57,39	Piedade	49,01	Complexo do Alemão	44,85	Tijuca	36,65
Bangu	56,93	Madureira	48,73	Acari	43,82	Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde	36,06
Senador Vasconcelos	56,52	Coelho Neto	48,65	Cidade de Deus	43,65	Lagoa	35,56
Barra da Tijuca	56,43	Marechal Hermes	48,62	Grajaú	43,55	Benfica	34,10
Guadalupe	56,36	Oswaldo Cruz	48,49	Engenho da Rainha	43,52	Maracanã	33,22
Realengo	56,15	Vila da Penha	48,32	Vargem Grande	43,26	Santa Teresa	31,99
Inhoaíba	55,88	Vigário Geral	48,23	Cachambi	43,22	Centro	31,53
Santíssimo	55,07	Brás de Pina	48,16	Ramos	43,05	Praça da Bandeira	31,34
Anchieta	55,05	Curicica	47,95	Engenho Novo	42,35	Rio Comprido	31,13
Campo Grande	54,28	Cordovil	47,87	Leblon	42,04	Estácio	30,90
Padre Miguel	53,80	Todos os Santos	47,69	Complexo da Penha	41,72	Copacabana	30,71
Honório Gurgel	53,72	Inhaúma	47,52	Del Castilho	41,61	Botafogo	29,53
Vila Valqueire	53,05	Abolição	47,50	Vidigal e São Conrado	41,57	Humaitá	29,09
Praça Seca	52,77	Jardim América	47,34	Ilha do Governador	41,10	Leme	28,72
Pavuna	51,75	Irajá	47,00	Maré	41,05	Urca	28,25
Magalhães Bastos	51,21	Lins de Vasconcelos	46,78	Rocinha	40,80	Flamengo	27,81
Rocha Miranda	50,63	Penha Circular	46,41	Paqueta	40,74	Laranjeiras	26,69
Bento Ribeiro	50,55	Rio das Pedras	46,36	São Cristóvão	40,38	Catete	26,12
Recreio dos Bandeirantes	50,30	Tomás Coelho	46,14	Bonsucesso	40,34		

Fonte: elaboração própria a partir dos dados do Censo de 2010.

Gráfico 2: Porcentagem de trabalhadores ocupados e não ocupados da RMRJ e local de trabalho dos trabalhadores ocupados na RMRJ



Fonte: elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010.

Do total de ocupados, 19% trabalham 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.

A intensidade do movimento pendular intermunicipal varia bastante com o 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%). Isso acontece porque o Rio

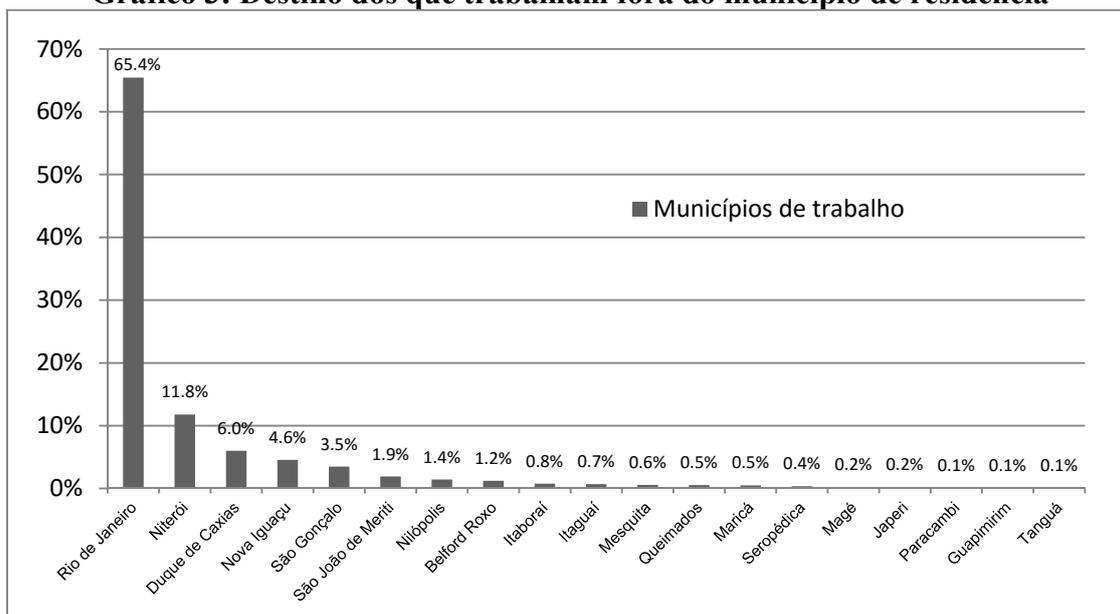
representa uma zona de atração de empregos, concentrando os postos em seu território. Vale destacar que para alguns outros municípios que compõem a RMRJ, os trabalhadores também se inserem no mercado de trabalho do próprio município de residência.

Por outro lado, para alguns municípios, o mercado de trabalho local não parece ser suficiente para absorver grande 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%.

O gráfico 3 mostra o destino dos trabalhadores de 15 a 70 anos da RMRJ que trabalham fora do município de residência. Esse gráfico ilustra, portanto, as cidades da RMRJ que mais conseguem absorver mão de obra não residente. Como esperado, a capital fluminense atua como um polo 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 polos da Baixada Fluminense, tendo em vista que atraem mão de obra de municípios vizinhos.

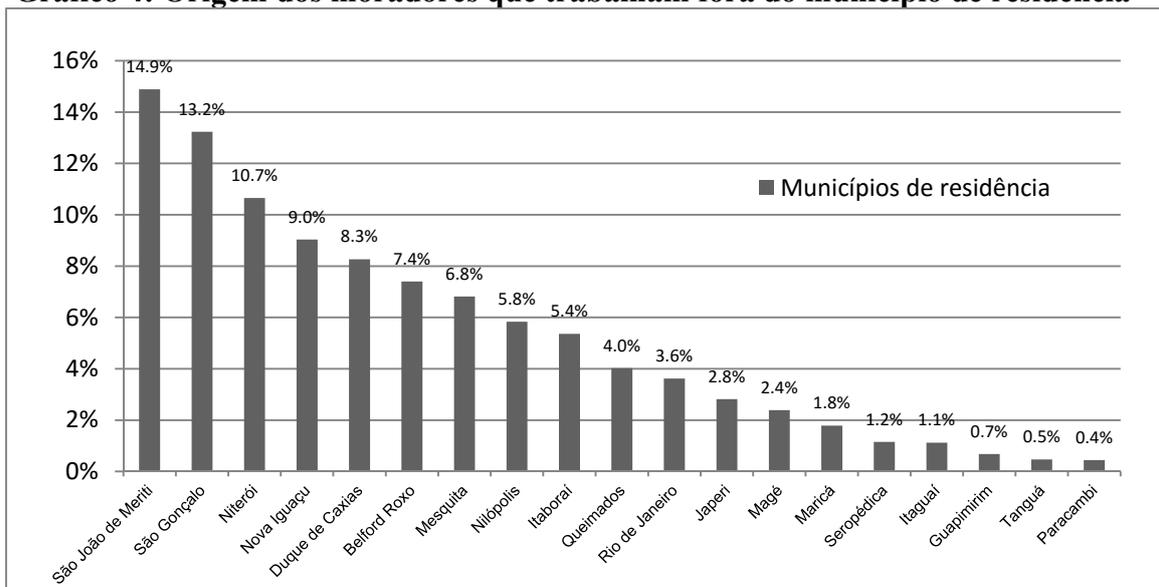
Gráfico 3: Destino dos que trabalham fora do município de residência



Fonte: elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010.

Já o gráfico 4 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%).

Gráfico 4: Origem dos moradores que trabalham fora do município de residência



Fonte: elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010.

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

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. Esse fato, possivelmente, implica na menor disposição dessa população para trocar de município no horário de trabalho.

A partir da tabela 2, é possível estabelecer importantes correlações entre locais de moradia e de trabalho da população da RMRJ. Devemos ler os dados da seguinte forma: dos moradores do município de Belford Roxo (*linha*), 46% trabalham em Belford Roxo (*coluna*), ou seja, estão entre aqueles que se dirigem a algum bairro dentro do município ou aqueles 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.

Tabela 2: Origem e destino dos trabalhadores ocupados na RMRJ*

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	São 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%	0%	1%	0%	0%	0%	19%	1%	0%	0%	0%
Magé	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	71%	0%	0%	0%	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%	0%	0%	0%	0%	15%	61%	0%	0%	0%
São 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%

Fonte: elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010.

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

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 dessa localização. Por outro lado, há lugares que apresentam valores mais altos no grau de permanência dos trabalhadores em seus próprios municípios. Entretanto, esse pode ser um indicativo da falta de oferta de transporte de qualidade, como comentado anteriormente, nos 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 dessas cidades, como também pelo fato de a 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. Essa cidade, apesar de possuir um fluxo diário de trabalhadores que viaja para o Rio para trabalhar, também funciona como polo concentrador 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 esse 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 disso, 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), Silva e Rodrigues (2010). Existem municípios fora do centro do Rio, bem como áreas de ponderação fora desse eixo que parecem ter uma dinâmica bem diferente do que caracteriza uma área periférica, tendo em vista que eles contêm um contingente importante de trabalhadores inseridos na atividade econômica.

A existência de possíveis/potenciais polos 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-chave é a determinação da existência de novas centralidades, que se aproveitam das potencialidades locais, dependendo cada vez menos do centro.

Outra questão 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 dessas 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 a ampliação da segregação geográfica?

À medida que esses “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 dessas 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.

Nesse sentido, o que queremos destacar é que a garantia de mobilidade urbana,⁷ 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.

4. PARTICIPAÇÃO NO MERCADO DE TRABALHO, DESEMPREGO E INFORMALIDADE

A RMRJ e a cidade do Rio de Janeiro comportam uma população bastante heterogênea. Além disso, as características econômico-produtivas das diversas localidades que compõem essas áreas são diversificadas. Nesse 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

⁷ Está relacionada com os deslocamentos diários (viagens) de determinada população no espaço urbano – não apenas a efetiva ocorrência, mas também a possibilidade ou facilidade de realizá-los. 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.

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 dispostas a trabalhar e 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 esses custos na sua decisão relativa a exercer ou procurar ativamente uma atividade econômica. Quanto maiores eles forem, menor a participação no mercado de trabalho.

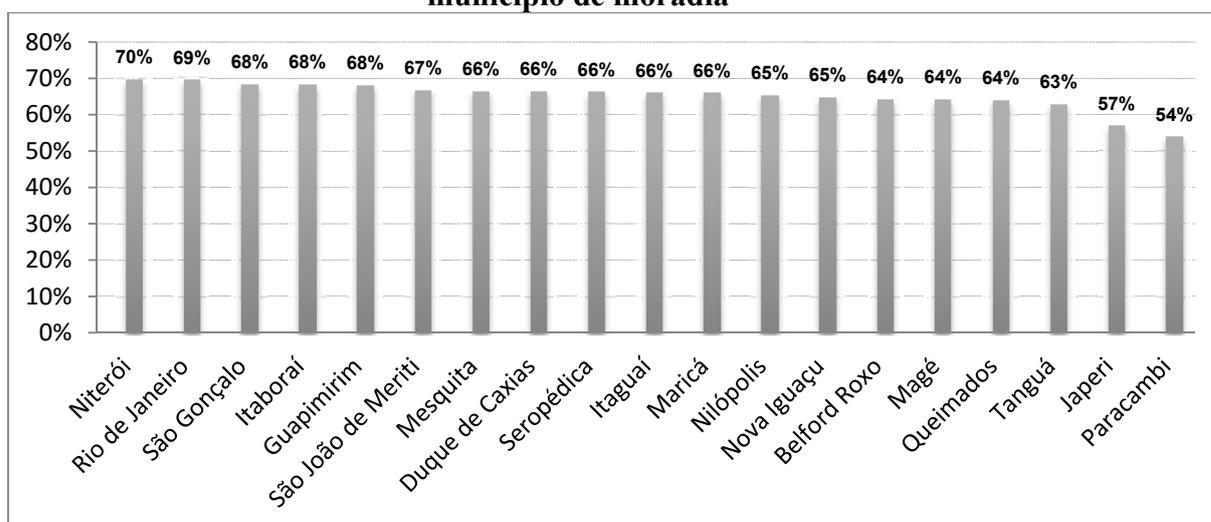
ii) Desemprego: quanto menor a mobilidade de um trabalhador menor o leque de opções que terá no mercado de trabalho, pois sua busca por ocupação será restrita ao mercado de trabalho local ou mais próximo a sua residência. Dessa forma, o desemprego pode ser mais prolongado e mais intenso.

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

Com relação ao primeiro canal, em termos de participação no mercado de trabalho, os destaques são os municípios de Japeri e Paracambi, que registram as menores taxas de participação, 57% e 54%, respectivamente, conforme pode ser visto no Gráfico 5.

Nos demais municípios que compõem a RMRJ, a taxa de participação fica entre 63% e 70% da população. Os municípios com maiores taxas de participação são Niterói (70%), Rio de Janeiro (69%), São Gonçalo e Itaboraí (68%). 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 essa taxa é bem menor.

Gráfico 5: Taxa de participação dos moradores no mercado de trabalho por município de moradia



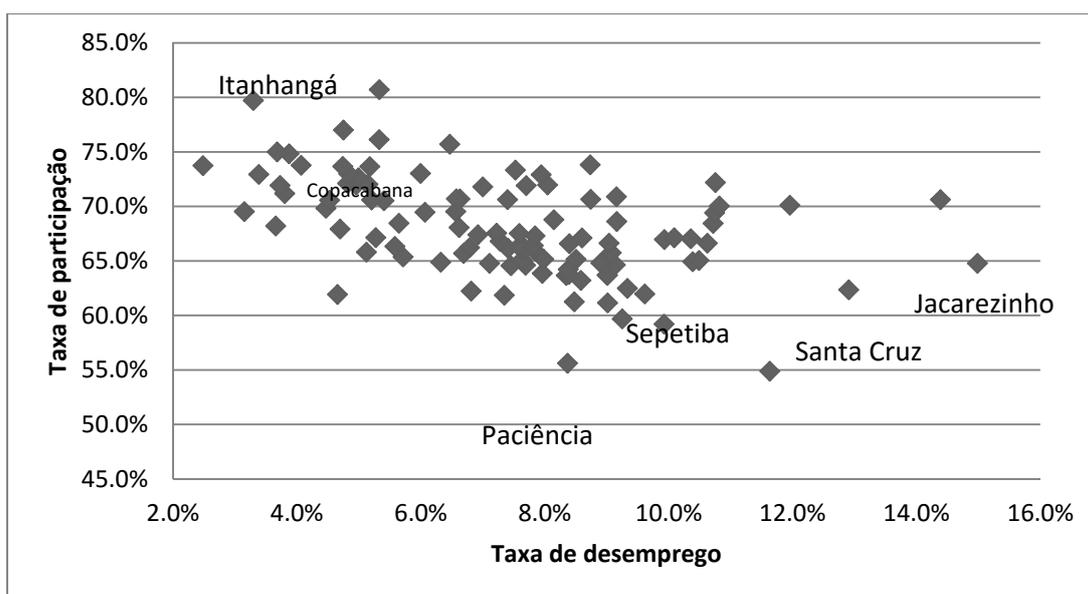
Fonte: elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010.

Esses dados mostram que para áreas onde o tempo de deslocamento é maior, como Japeri, a participação de moradores no mercado de trabalho é baixa relativamente a outros municípios. Esse 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 desses 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 tempo de deslocamento é baixo, a taxa de participação tende a ser alta.

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 6, a taxa de desemprego de Jacarezinho chega a 15%. Bairros afastados do centro, com Santa Cruz, Paciência e Sepetiba, que demandam 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%.

Gráfico 6: Taxa de desemprego e de participação por áreas de ponderação



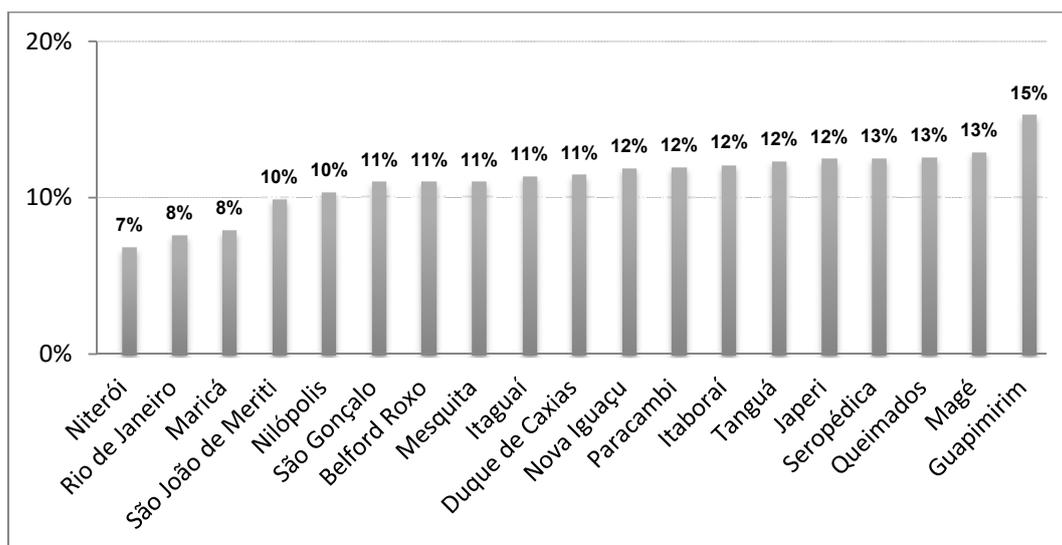
Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010.

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 6). Essas 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 ocupação⁸. Por outro lado, essa taxa cai para 55% em Ricardo Albuquerque e Guadalupe.

⁸ 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).

Como podemos ver no Gráfico 7, a taxa de desemprego dos moradores da RMRJ difere muito dependendo do município de moradia. Esse indicador é mais baixo para aqueles que moram nas cidades de Niterói, Rio de Janeiro e Maricá: 7%, 8% e 8%, respectivamente. Por outro lado, é mais alta nos municípios de Guapimirim (15%), Magé e Queimados (13%) e Seropédica (13%). 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 (12%), teve a mais baixa taxa de participação no mercado de trabalho.

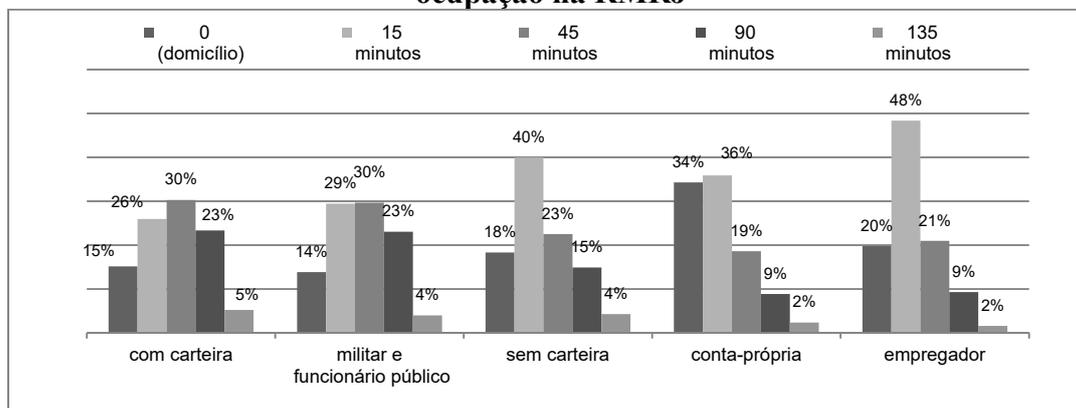
Gráfico 7: Taxa de desemprego por município de moradia



Fonte: Elaboração própria a partir de dados 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 assinada, 40% levam em média 15 minutos em seu percurso diário; já os com carteira assinada 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 desses longos percursos e a escolha pela informalidade (ver Gráfico 8).

Gráfico 8: Tempo médio de deslocamento de casa ao trabalho por posição na ocupação na RMRJ



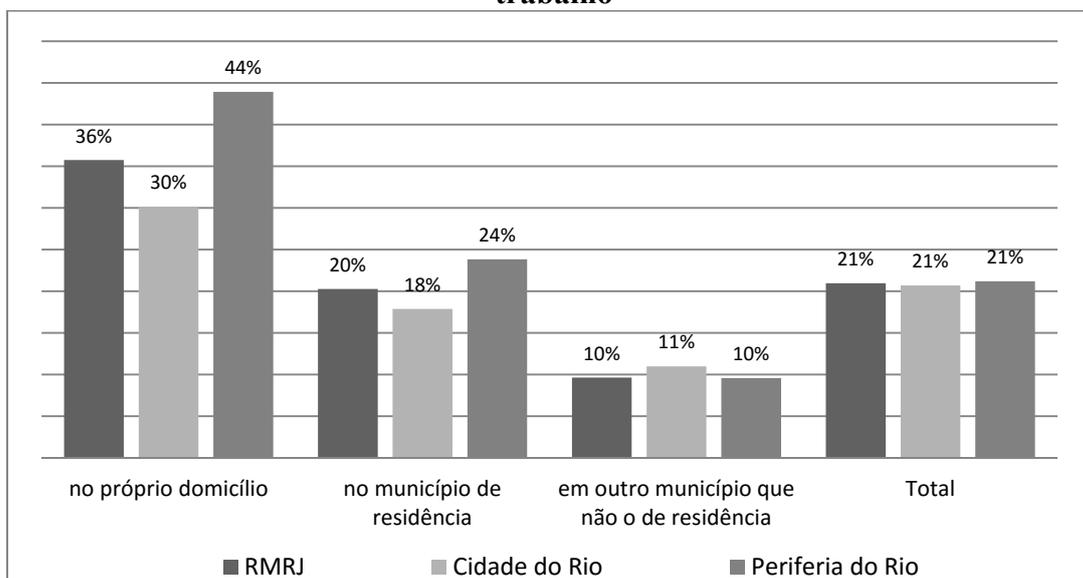
Fonte: elaboração própria a partir de dados do Censo Demográfico de 2010.

O que temos aí é que o mercado de trabalho formal é menos flexível quanto à determinação da duração do deslocamento. E 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 desse tempo muito alto para a decisão de ofertar sua força de trabalho.

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 ou 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), esse 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 9, 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, esse 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 9: Percentual de trabalhadores autônomos e empregadores por local de trabalho



Fonte: elaboração própria a partir dos microdados do Censo 2010.

A distribuição dos trabalhadores que se movimentam diariamente por posição na ocupação está representada no Gráfico 10. Os trabalhadores residentes na cidade do Rio de Janeiro que trabalham em outro município são empregados com carteira assinada (58%) ou funcionários públicos (20%). Esse 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% tem um emprego sem carteira assinada.

Gráfico 10: Distribuição dos trabalhadores que trabalham em outro município por posição na ocupação



Fonte: elaboração própria a partir dos microdados do Censo 2010.

Os dados acima são um indicativo de 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 vai para comércio, mas também para os setores ligados à indústria de transformação e à administração pública.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 de a Cidade do Rio de Janeiro e seu centro serem as áreas consideradas dinâmicas, que aglutinam grande parte das ocupações e onde é tomada a maior parte das decisões relativas ao desenvolvimento regional, existe um percentual significativo de pessoas que moram em outras localidades. Para essas pessoas, questões relativas à mobilidade e à acessibilidade são categóricas, não apenas como garantia de inserção na atividade econômica, mas também como garantia de qualidade de vida e participação ativa na cidade.

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%). Daqueles que gastam mais de uma hora no deslocamento e que são moradores do Rio, mais de 90% trabalham no próprio município. Deslocamentos no interior da cidade também demandam muito tempo, 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) no deslocamento de casa ao trabalho. Já para alguns municípios, com transporte mais precário e maiores distâncias, como Guapimirim, a opção é pelo trabalho próximo ao domicílio, tendo reflexo sobre a taxa de desemprego (maior da RMRJ). Logo, o impacto das dificuldades de mobilidade

urbana se reflete na inserção precária no mercado de trabalho local e no maior tempo gasto no deslocamento pendular.

Para os trabalhadores residentes na cidade do Rio, a média de deslocamento foi mais alta para aqueles dos bairros da Zona Oeste, tais como Paciência e Guaratiba (cerca de 62 minutos). Nos bairros da Zona Sul do Rio, tais como, Catete, Laranjeiras e Flamengo, o tempo de deslocamento de casa ao trabalho foi menor (cerca de 25 minutos). Esse resultado está, em alguma medida, correlacionado com a estrutura de transporte. Nas áreas onde o deslocamento é mais custoso em termos de tempo, o transporte público é bastante precário. Por outro lado, onde há mais opções ou onde o transporte é mais diversificado e as pessoas conseguem igualmente ter maior opção de transporte privado, 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 na jornada e oferece uma perspectiva de maior estabilidade no emprego, o percentual de trabalhadores formais que gasta em média 45 minutos no trajeto casa-trabalho é de 30%. Já para os empreendedores e trabalhadores por conta própria, esse percentual é mais baixo - grande parte gasta em torno de 15 minutos nesse trajeto. Nas áreas periféricas, o empreendedorismo e o trabalho autônomo funcionam como canais de absorção de mão de obra local.

A centralidade da capital, enquanto polo concentrador do emprego formal, e o falho sistema de transportes metropolitano podem estar levando à imobilidade da população e gerando, como consequência, a informalidade.

Essa análise nos dá indicativos de que tratar a questão da mobilidade urbana é primordial para a melhoria da qualidade de vida nas cidades, sobretudo no contexto de uma região metropolitana e de uma cidade de grandes extensões territoriais como o Rio de Janeiro. Para garantir maior mobilidade, no entanto, é necessário ampliar e melhorar os modais e a malha de transporte público na metrópole. Os investimentos aumentaram nessa área. Entretanto, as ações estão concentradas na capital do Rio, enquanto o problema da mobilidade urbana é metropolitano.

Além disso, as políticas de mobilidade urbana devem ser formuladas em conjunto com estratégias de desenvolvimento local. Políticas de apoio aos pequenos negócios locais, de capacitação, e o desenvolvimento da oferta de serviços em todo o território metropolitano podem contribuir para absorção de mão de obra residente em locais distantes dos centros consagrados, garantindo maior acessibilidade aos cidadãos.

Enfim, incentivar medidas que possibilitem negociar horários alternativos de trabalho e usar a tecnologia para trabalhar a partir de casa ou de ambientes compartilhados perto de casa também podem contribuir para arrefecer a demanda por transporte público em horário de pico. Com isso, diminuí o tempo de deslocamento de casa ao trabalho, gerando melhores condições para o aumento da produtividade e da qualidade de vida dos trabalhadores na metrópole do Rio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMO, P. *Mobilidade Residencial na Cidade do Rio de Janeiro*. Coleção Estudos Cariocas - IPP/PCRJ e IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, 2003.

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

BALASSIANO, R. *Mobilidade Urbana Metropolitana – Estudo 22: Relatório de Pesquisa do Projeto PIS - Perspectivas dos Investimentos Sociais no Brasil – Cedeplar/UFMG*. Belo Horizonte, 2011.

CARDOSO, C. *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais*. Tese (Doutorado em Serviço Social), PUC, São Paulo, 2008.

CERVERO, R; SANDOVAL, O.; LANDIS, J. Transportation as a Stimulus of Welfare-to-Work. *Journal of Planning Education and Research*, University of California, Berkeley, 2002.

CRANE, R. Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting. *Journal of the American Planning Association*, 2007.

GLAESER, E. Are cities dying? *The Journal of Economic Perspectives*, v.12, n. 2, 1998.

GOMIDE, A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. *Boletim de políticas sociais: acompanhamento e análise*. Brasília: volume 12, IPEA, fev/2006, pag. 242-250.

IPEA. *Evolução das despesas com habitação e transporte público nas Pesquisas de Orçamentos Familiares (POF): análise preliminar - 2002-2009*. Brasília: IPEA, 2010.

LAGO, L. Trabalho, moradia e (i)mobilidade espacial na metrópole do Rio de Janeiro. *Cadernos metrópole*. IPPUR, 2007.

MIHESSEN, V.; PERO, V. - Mobilidade Urbana e pobreza no Rio de Janeiro. *Revista Econômica*. V.15, nº2 – UFF, 2013.

PEREIRA, R.H.M.; SCHWANEN, T. *Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil: (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo*. TD. Brasília/Rio de Janeiro: Ipea, 2013.

SILVA, E.; RODRIGUES, J. Mobilidade espacial nas metrópoles brasileiras: complexidade do espaço urbano. *Territórios 22*, Bogotá/Colômbia: Universidad del Rosario, 2010, pág.11-32.

STUTZER, A.; FREY, B. Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. *The Scandinavian Journal of Economics*, 110(2), p. 339–366, Oxford, 2008.

VAN OMMEREN; GUTIÉRREZ. Labour supply and commuting. *Journal of Urban Economics*, Amsterdam: v. 68, issue 1, p.82–89, jul/ 2010.Elsevier Editor

VASCONCELLOS, E e JUNQUEIRA, L. Por uma política nacional de transporte urbano. *Revista dos Transportes Públicos* nº 85, São Paulo: ANTPAno 22, , 1999.pp. 29-42

WASMER E.; ZENOU, Y. Does City Structure Affect Job Search and Welfare? *Journal of Urban Economics*, Amsterdam: vol. 51, issue 3, maio/2002., pp. 515-541. Elsevier Editor