

PERFIL DA MOBILIDADE LABORAL INTER E INTRAMUNICIPAL NO BRASIL NOS ANOS DE 2000 E 2010

*Profile of inter and intra city labor mobility in Brazil in the year
2000 and 2010*

DOI: 10.48075/igepec.v25i2.26535

João Gomes da Silva
Silvana Nunes de Queiroz
Ricardo Ojima

PERFIL DA MOBILIDADE LABORAL INTER E INTRAMUNICIPAL NO BRASIL NOS ANOS DE 2000 E 2010¹

Profile of inter and intra city labor mobility in Brazil in the years 2000 and 2010

DOI: 10.48075/igepec.v25i2.26535

João Gomes da Silva
Silvana Nunes de Queiroz
Ricardo Ojima

Resumo: Analisar o perfil sociodemográfico, ocupacional e econômico dos envolvidos na mobilidade intermunicipal e intramunicipal no Brasil é o intuito principal deste estudo. Isto porque, as pesquisas nacionais têm se limitado ao estudo do fluxo pendular, em áreas metropolitanas. Portanto os dados dos Censos Demográficos 2000 e 2010, mensurado através do modelo logístico revela em ambos os anos que trabalhadores intermunicipais, em geral, são homens, entre 25 a 34 anos, com maior chance de ser preto, solteiro, mora no urbano, trabalhando com carteira assinada, no segmento dos serviços. Por outro lado, as diferenças existentes no perfil foram direcionadas para escolaridade, onde havia uma chance maior de sair do nível médio completo para superior completo, a chance aumenta para mobilidade ser no Nordeste em relação as demais, e ser maior nas áreas não metropolitanas, e por fim os trabalhadores intermunicipais aumenta a chance de ganhar entre 5 e 10 salários mínimos.

Palavras-chave: Mobilidade intermunicipal. Mobilidade intramunicipal. Perfil, Trabalho. Brasil.

Abstract: *The main purpose of this study is to analyze the sociodemographic, occupational and economic profile of those involved in intermunicipal and intramunicipal mobility in Brazil. This is because national surveys have been limited to the study of daily flows in metropolitan areas and between municipalities. Therefore the data from the Demographic Censuses of 2000 and 2010, measured through the logistic model, reveal in both years that intermunicipal workers, in general, are men, between 25 and 34 years old, with a greater chance of being black, single, living in urban areas, working with a formal contract, in the services segment. On the other hand, the differences in the profile were directed to education, where there was a greater chance of passing from secondary to higher education level. The chance of mobility increases in the Northeast Region when comparing with the other Regions, being greater for non-metropolitan areas, and lastly for the municipal workers the chance increases for earnings between 5 and 10 minimum wages.*

Keywords: *Intermunicipal mobility. Intramunicipal mobility. Profile, Work. Brazil.*

Resumen: *El objetivo principal de este estudio es analizar el perfil sociodemográfico, ocupacional y económico de los involucrados en la movilidad intermunicipal e intramunicipal en Brasil. Esto porque las encuestas nacionales se han limitado al estudio de flujos diarios en áreas metropolitanas y entre municipios. Por lo tanto, los datos de los Censos Demográficos de 2000 y 2010, medidos a través del modelo logístico, revelan en ambos años que los trabajadores intermunicipales, en general, son hombres, entre 25 y 34 años, con mayor probabilidad de ser negro, soltero, residente en áreas urbanas, trabajando con un contrato formal, en el segmento de servicios. Por otro lado, las diferencias en el perfil se dirigieron a la educación, donde existía una mayor probabilidad de pasar de la educación secundaria a la superior. La probabilidad de movilidad aumenta en la Región Nordeste al compararla con las demás Regiones, siendo mayor en las áreas no metropolitanas y, por último, para los trabajadores municipales la probabilidad aumenta para los rendimientos entre 5 y 10 salarios mínimos.*

Palabras clave: *Movilidad intermunicipal. Movilidad intramunicipal. Perfil, Trabajo, Brasil.*

¹ "O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001"

INTRODUÇÃO

As mudanças nos tipos de deslocamentos populacionais observados nos diferentes espaços do Brasil têm sido mais frequentes. Assim, é importante saber o perfil dos trabalhadores envolvidos neste movimento cotidianamente, sobretudo a mobilidade intermunicipal. Como também, de acordo com a literatura, é possível que tais fluxos ocasionem reconfigurações nos territórios metropolitanos, mediante diferentes condicionantes que propiciam esse tipo de deslocamento, com distinção inclusive de grupos sociais e, valorização do solo dessas áreas que convivem com moradias populares ou condomínios de luxo (CUNHA, 1994).

A modernização das espacialidades urbanas do ponto de vista da dispersão tem condicionado diferentes modos de integração das áreas urbanas, mediante os efeitos que a expansão da mancha urbana casou sobre os deslocamentos cotidianos. De um lado, a dispersão propicia a extensão do espaço vivido pelas pessoas e, por outro lado, o tempo dispendido com os deslocamentos se tornam maiores, levando à movimentos de caráter longo e demorado para aqueles que saem do município que reside para trabalhar em outro (OJIMA; MONTEIRO; NASCIMENTO, 2015).

Os estudos de Marandola Jr e Ojima (2014) e, Ojima, Monteiro e Nascimento (2015) discutem a dispersão urbana através do distanciamento entre o local de residência e de trabalho influentes, sobre o aumento da frota de veículos, para o uso da estratégia locacional de moradia, entre outros fatores. Com isso, a mobilidade intermunicipal de trabalhadores aumenta em decorrência dessa dispersão, tanto por trabalho quanto por estudo, conforme revelam os Censos Demográficos 2000 e 2010. Sendo que na pesquisa de 2010 o motivo trabalho correspondeu a 72% da mobilidade diária seja intermunicipal ou intramunicipal.

As pessoas estão circulando regularmente entre localidades com diferentes divisões administrativas pelas condições e favorecimento impostos ao indivíduo tanto no local de origem, quanto no de destino. Ao ampliar o espaço vivido, a mobilidade intermunicipal ganha características por outras razões que não sejam somente os motivos de trabalho e/ou estudo, mas também compras, lazer, entre outras necessidades (MARANDOLA JR, 2008). Sendo assim, optou-se por observar o cenário em períodos contemporâneos no que diz respeito ao comportamento e sobretudo o perfil das pessoas que se deslocam por motivo de trabalho, dado que as informações a respeito aos motivos dos deslocamentos intermunicipais no Censo são limitadas apenas a estudo e trabalho.

Além desta introdução, o trabalho conta com mais quatro seções. A segunda traz discussões que contextualizam a mobilidade por motivo de trabalho em âmbito internacional e nacional. A terceira apresenta os procedimentos metodológicos utilizados no estudo. A quarta seção aborda os achados empíricos que dizem respeito ao perfil dos trabalhadores praticante da mobilidade intermunicipal e intramunicipal no Brasil. E na última seção chega-se as considerações finais do estudo.

2 - MOBILIDADE INTERMUNICIPAL NO ÂMBITO INTERNACIONAL E NACIONAL

Nesta seção busca-se abordar alguns estudos internacionais e nacionais que trazem a mobilidade por motivo de trabalho como principal discussão. Com isso, procura-se relacionar e averiguar as características da mobilidade intermunicipal e intramunicipal no mundo e no Brasil, atendo-se as particularidades de cada fluxo em cada território.

Dentre os principais estudos que abordam a dinâmica da mobilidade cotidiana em países diferentes do Brasil, o clássico texto de Zelinsky (1971) entende que as mudanças ocorridas na Europa Ocidental e Nordeste da América do Norte condicionam reflexos na mobilidade populacional. Isto porque, a transição da mobilidade impõe mudanças na dinâmica migratória mediante diferentes tipos de deslocamentos indiretos, sobretudo a mobilidade intermunicipal, que tem estreita relação com o tempo e o espaço percorrido. Assim, na visão do autor, a mobilidade intermunicipal pode ser considerada em muitos casos como uma etapa para a migração, mas esse último é um processo que não ocorre necessariamente em decorrência do fenômeno da mobilidade.

Desse modo, a mobilidade é denominada como um processo semelhante a migração, onde ambas envolvem movimentos de pessoas entre diferentes lugares. Entretanto, o que diferencia a mobilidade da migração é que a primeira não necessariamente implica em mudança de residência, enquanto que a migração tem essa condição (CHAPMAN; PROTHERO, 1985).

A escolha ou a necessidade em praticar a mobilidade intermunicipal é apontada em alguns estudos (STOJANOV; NOVOSAK, 2008; GEMENNE, 2011) devido os altos custos com o deslocamento contínuo. Com isso, a migração seria uma alternativa com um custo benefício mais favorável e, a decisão pela migração pode ser a primeira ou última escolha do indivíduo que está inserido na dinâmica dos fluxos populacionais.

No caso da Austrália, Bell e Ward (2000) ao analisarem a mobilidade cotidiana de turistas e ajustarem diferentes padrões de deslocamentos entre os territórios, constatam que os deslocamentos temporários devem considerar três dimensões: a duração, a frequência e a periodicidade. Assim, concluem que os diversos tipos de mobilidades propiciam uma ‘interconectividade’ dos espaços independentemente dos motivos que levam esses indivíduos se deslocarem.

Por sua vez, o tempo gasto no percurso é tido como um dos principais condicionantes da mobilidade, especificamente a temporária. A pesquisa de Carta e Philippis (2018) para a Itália mostra relação direta, entre a variação na renda familiar com o tempo de deslocamento dos homens. As autoras se dedicaram mais a mobilidade masculina, dado que eles têm maior mobilidade em relação a feminina. Dessa forma, quanto maior o tempo percorrido até o trabalho maior serão os efeitos negativos sobre o rendimento da família, dado que o tempo disponível para realizar atividades de trabalho é reduzido.

No que se refere a mobilidade em âmbito nacional, a dinâmica dos deslocamentos motivados por trabalho é interpretada como um componente do processo que fornece mão de obra para suprir as necessidades do capital, pois é a força de trabalho do ‘homem’ que dá suporte à dinamização do mercado de trabalho. Assim, o constante processo de modernização tem correspondido ao aumento dos deslocamentos populacionais, dado que esses movimentos são atraídos pela demanda por mão de obra, devido à expansão do capital, fazendo desse processo novos lugares reconfigurados (GAUDEMAR, 1977).

No Brasil, a mobilidade intermunicipal se intensifica notadamente a partir dos anos de 1980, mediante o aumento nos movimentos de curta distância, sobretudo o urbano-urbano, através do acelerado processo de urbanização e de metropolização conjuntamente com o arrefecimento da migração interestadual (longa distância) vis-à-vis o aumento da migração intrarregional (média distância) e notadamente intraestadual (curta distância), a partir do fluxo entre os municípios de um mesmo estado (DOTA; QUEIROZ, 2019).

Com isso, a mobilidade intermunicipal vem ganhando diferentes dimensões, reordenando a estrutura das localidades que sediam esses deslocamentos do ponto de vista de expansão da mancha urbana (BAENINGER, 2002; OJIMA, 2007). Devido a isso, surge maior demanda por transporte coletivo ou veículos particulares, considerado como outros fatores responsáveis por esse tipo de mobilidade. Dessa forma, os indivíduos têm a opção de se moverem para localidades mais distantes e cruzar limites administrativos do município de residência. Onde morar mais distante do local de trabalho é mais viável, do que viver em condições precária morando perto do trabalho, pois, em geral, são centros urbanos bem desenvolvidos e isso encarece a habitação (JARDIM; ERVATTI, 2006; OJIMA; SILVA, 2007).

Nesse sentido, Stamm, Ferrera de Lima e Santos (2017) mostram que essa modificação espacial influe sobre os deslocamentos populacionais, mediante o papel do poder político na sociedade para enfrentar os impasses relacionados a mobilidade urbana vis a vis às atividades laborais ou educacionais que leva a população praticar a mobilidade pendular entre diferentes localidades. Isso é o principal condicionante visto pelos autores na dinâmica desse deslocamento, uma vez que a distribuição dos investimentos condiciona a uma concentração e/ou distribuição dos espaços mais desenvolvidos economicamente.

Embora a mobilidade intermunicipal em âmbito internacional ou nacional envolvam diferentes motivos para a realização desse fluxo, os deslocamentos observados para as diferentes nações e também nas pesquisas direcionadas aos diferentes territórios do Brasil, apontam que esse tipo de movimento espacial depende de influências além da motivação do indivíduo, como também das características demográficas, regionais, econômicas e sociais que influenciam na concretização do deslocamento.

3 - PROCEDER METODOLÓGICO

Para o alcance dos objetivos propostos utilizam-se os microdados das amostras dos Censos Demográficos de 2000 e 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em termos conceituais, considera-se *mobilidade intermunicipal* os movimentos espaciais que os indivíduos com 10 anos ou mais de idade realizam fora do município que reside, tanto em 2000 quanto em 2010. Por outro lado, a *mobilidade intramunicipal* é o deslocamento cotidiano que os trabalhadores realizam dentro do próprio local onde reside.

A informação sobre a mobilidade intermunicipal estava presente no Censo Demográfico de 1980, entretanto, no Censo de 1991 esta informação não foi contemplada. A mesma é retornada nos Censos Demográficos de 2000 e 2010, mas o quesito sobre a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho e estudo em 2000 estavam em uma única categoria/juntas, sendo separada em duas variáveis distintas em 2010, possibilitando uma melhor especificidade e exploração dessa informação.

apresenta-se o modelo de regressão logística usado neste estudo. Esse processo diz respeito a condição em que a variável dependente (Y_i) é uma *dummy*, ou melhor, uma variável binária ou dicotômica que assume os valores 0 e 1, associada a realização

de sucesso (realiza a mobilidade intermunicipal) ou fracasso (realiza a mobilidade intramunicipal) no caso deste estudo.

Essa aplicação é realizada com o modelo de regressão logística, quando a variável Y_i segue um ensaio de Bernoulli², apresentando a probabilidade de ocorrer o sucesso (π_i) e o fracasso quando for $1-\pi_i$. Na regressão logística a associação entre a variável Y_i e as variáveis explicativas (X) é formada por uma curva sigmoideal, onde a linearização é feita por uma função de ligação existente nesse modelo, e neste estudo foi escolhida a função Logística (Logit).

Tabela 1 - Variáveis utilizadas na análise da Regressão Logística Binária

Variável dependente		
Variável	Categoria	Descrição
Mobilidade intermunicipal	Binária	Ter realizado a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho
Variáveis de controle (caraterísticas demográficas)		
Sexo	Feminino	Mulheres em referência aos homens
Idade	Adulta	Trabalhadores de 25 a 34 anos em referência as demais idades
Raça/cor	Branca	Trabalhadores brancos em referência as demais categorias
Nível de instrução	Sem inst. e fund. Incompleto	Trabalhadores menos instruído em referência aos mais escolarizados
Estado civil	Casado	Indivíduos casados em referências as demais categorias
Situação do domicílio	Urbano	Domicílios urbanos em referência aos rurais
Região Geográfica	Nordeste	Região NE em referência as demais regiões
Região Metropolitana	Não região metropolitana	Área não metropolitanas em referência às metropolitanas
Variáveis de controle (caraterísticas ocupacionais e de rendimento)		
Posição na ocupação	Com carteira assinada	Ocupados com carteira assinada em referência as demais categorias
Setor de atividade	Agrop. Silvíc. e Pesca	Trabalhadores no setor primário em referência as demais categorias
Rendimento	Até meio Salário mínimo	Indivíduos com renda menor em referência aos de maiores ganhos

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

No que diz respeito às variáveis/características para explicar o evento de ocorrência da mobilidade intermunicipal foram escolhidas: i) sexo, ii) idade, iii) nível de instrução, iv) raça/cor, v) estado civil, vi) situação do domicílio, vii) região geográfica; viii) região metropolitana, ix) posição na ocupação; x) condição de ocupação por setor de atividade e xi) rendimento. Conforme ilustrado na Tabela 1, a variável mobilidade intermunicipal se refere a condição binária de acontecer ou não esse evento. E para averiguar as influências do indivíduo se envolver nesse tipo de mobilidade, usa-se as variáveis descritas nos itens i a xi.

Alguns estudos na literatura que tratam da seleção na mobilidade espacial (DEDECA; CUNHA, 2004; QUEIROZ, 2013; SILVA; QUEIROZ, 2016) apontam que os movimentos populacionais costumam predominar no grupo de pessoas entre 25 e 44 anos, essa seria a idade em que o indivíduo tem maior disposição física, experiência profissional e mais escolaridade comparado aos mais jovens. Mas neste estudo resolveu-se utilizar os trabalhadores entre 25 e 34 anos como categoria de referência,

² Representa um processo aleatório que diz respeito a possibilidade de acontecer somente dois resultados: 'ocorrência' e 'não ocorrência'.

isto porque, é nesse grupo em que o trabalhador apresenta mais chance para realizar suas atividades laborais em um município diferente do que reside.

Para situações em que as respostas são binárias, como neste trabalho, e o objetivo específico é averiguar a possibilidade do indivíduo realizar ou não a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho, entre os municípios do Brasil, usamos a função de ligação logística, conforme os procedimentos seguintes:

$$Y_i = 0 \leftrightarrow P(Y_i = 0) = 1 - \pi_i \quad (3.1)$$

$$Y_i = 1 \leftrightarrow P(Y_i = 1) = \pi_i \quad (3.2)$$

Quando consideramos que a variável dependente segue uma distribuição dada mediante a expressão $Y_i = 1$, caso $P(Y_i = 1)$ seja igual ao evento acontecer a mobilidade intermunicipal (π_i) ou $Y_i = 0$ para quando ($Y_i = 0$) for a mobilidade intramunicipal ($1 - \pi_i$).

$$E(Y_i) = \pi_i = \frac{1}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 X_{1i} + \dots + \beta_n X_{ni})} \quad (3.3)$$

A condição exposta pela equação (3.3) é a probabilidade de que o resultado dos pares observados $\beta_0 + \beta_1 X_{1i} + \dots + \beta_n X_{ni}$ seja favorável ao evento da mobilidade intermunicipal. Portanto, $E(Y_i)$ aponta a chance da i -ésima pessoa ter realizado a mobilidade intermunicipal, e X_{zi} com $z = 1, \dots, n$, é o total de variáveis explicativas observadas no modelo. Assim, quando aplicada a transformação logística na mesma temos:

$$\text{logit}(\pi_i) = \log(\pi_i / (1 - \pi_i)) = \beta_0 + \beta_1 X_{1i} + \dots + \beta_n X_{ni} \quad (3.4)$$

Na expressão da equação (3.4), a condição dependente das variáveis explicativas é o logaritmo natural das razões de chances, onde é estimado em quantas vezes a chance de acontecer o evento da mobilidade intermunicipal vis-à-vis a chance de não acontecer. A análise com razão de chances é mais usual nos casos com variáveis binárias/dicotômicas, como é o caso deste estudo.

4 - PERFIL DA MOBILIDADE LABORAL INTERMUNICIPAL E INTRAMUNICIPAL NO BRASIL

O volume de indivíduos ocupados no mercado de trabalho brasileiro era de 60.625.476 milhões em 2000, dos quais 55.045.137 ou 90,8% trabalham no município que reside, e os ocupados em um local diferente do que mora, ou melhor, pratica a mobilidade intermunicipal, são 5.580.339 ou 9,2%. Vale ressaltar que até 2002 o país ainda sofria os efeitos da recessão econômica das décadas de 1980 e 1990, mas paulatinamente, a partir de 2003, voltou a se estabilizar e gerar empregos, com destaque para os vínculos formais (GOMES, 2009).

Tabela 2 - Volume da mobilidade intermunicipal e intramunicipal por motivo de trabalho - Brasil – 2000/2010

Área de estudo	Local de Trabalho	2000	%	2010	%
Brasil	Intramunicipal	55.045.137	90,80	64.705.131	86,89
	Intermunicipal	5.580.339	9,20	9.759.590	13,11
Total		60.625.476	100,00	74.464.721	100,00

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

Com isso, em 2010, a mobilidade inter e intramunicipal aumenta para um volume de 74.464.721 pessoas empregadas, e quando se observa apenas o fluxo intramunicipal, 64.705.131 ou 86,9% do total corresponde a tal mobilidade e, por sua vez, 9.759.590 ou 13,1% representa a mobilidade intermunicipal. Portanto, constata-se significativo aumento na quantidade de trabalhadores e, conseqüentemente na mobilidade, com destaque para a intermunicipal que, praticamente dobra, ao passar de 5.580.339 milhões para 9.759.590 milhões, entre 2000 e 2010. Assim, tais resultados ratificam o estudo de Lundholm (2010), que sugere quanto mais ganhos o indivíduo enxergar em determinado lugar ou oportunidade de trabalho, mais disposto está para sair diariamente do município de residência para trabalhar em outro.

De acordo com o estudo de Silva, Queiroz e Sidrim (2017), sobre a pendularidade na Região Metropolitana do Cariri, os municípios que concentram atividades industriais, comércio e serviços, leia-se oportunidades de trabalho, além de saúde, educação, lazer e infraestrutura, tendem a ter maior atratividade, enquanto aqueles menos desprovidos terão perdas populacionais diárias mais acentuadas, tornando-se, em alguns casos, cidades dormitórios.

A participação relativa da mobilidade intramunicipal por questões de trabalho, esta arrefece levemente de 90,3% em 2000 para 87,2% em 2010. De um lado, pode ser sinal da falta de oportunidades de trabalho no município de residência ou, de outro lado, devido a possibilidade de auferir maiores rendimentos ou oportunidade de emprego somente em outros municípios. Além disso, mesmo os trabalhadores tendo despesa com transporte para se deslocar diariamente, em algumas situações, realizam a mobilidade intermunicipal por gastarem menos com habitação em locais mais distantes/periféricos (OJIMA; SILVA, 2007), mas também não só o fator econômico é decisivo as redes sociais no local de residência faz com que os trabalhadores prefiram se deslocar diariamente (STAMM, 2013).

Por sua vez, os achados da Tabela 1 evidenciam o quanto que as variáveis explicativas exercem sobre a variável dependente. Dessa forma, para o ano 2000, a chance do trabalhador do sexo masculino se envolver na mobilidade intermunicipal é 1,38 vezes maior em relação ao sexo feminino. Quando se observa o ano de 2010, a chance de ser homem e realizar a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho aumenta e passa a ser 1,79 vezes maior em relação as mulheres.

No que diz respeito a maior presença de homens praticando a mobilidade intermunicipal, esses achados corroboram com os estudos da literatura internacional, como os de Carta e Philippis (2018), que mostram na Itália os homens como mais propensos a se deslocarem para locais mais distantes em relação as mulheres. Isso, possivelmente, também é devido a dificuldade que milhares de mulheres, pelo mundo, têm em trabalhar em outro município diferente do local de residência, devido ao tempo gasto de deslocamento e ao chegarem em casa terem os afazeres domésticos, cuidado dos filhos e dos idosos, que as impossibilitam de trabalhar distante do local que reside.

Tabela 3 - Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no Brasil, segundo características demográficas – 2000 e 2010

Variáveis	2000		2010	
	Razão de chance	I.C de 95%	Razão de chance	I.C de 95%
Sexo				
Masculino	1,375	(1,372 - 1,377)	1,791	(1,789 - 1,794)
Feminino		(Ref.)		(Ref.)
Idade				
10 a 14	0,582	(0,568 - 0,597)	0,629	(0,625 - 0,643)
15 a 24	0,971	(0,969 - 0,974)	0,950	(0,948 - 0,952)
25 a 34		(Ref.)		(Ref.)
35 a 44	0,942	(0,940 - 0,944)	0,945	(0,941 - 0,947)
45 a 59	0,793	(0,791 - 0,796)	0,821	(0,819 - 0,823)
60 +	0,479	(0,476 - 0,481)	0,521	(0,519 - 0,523)
Raça/cor				
Branca		(Ref.)		(Ref.)
Preta	1,027	(1,014 - 1,040)	1,103	(1,105 - 1,115)
Amarela	0,910	(0,908 - 0,916)	1,011	(1,004 - 1,018)
Parda	0,991	(0,974 - 1,008)	1,098	(1,096 - 1,100)
Indígena	0,768	(0,755 - 0,782)	0,625	(0,417 - 0,937)
Nível de instrução				
Sem inst. e Fund. incomp.		(Ref.)		(Ref.)
Fund. comp. e Méd. incomp	1,017	(1,015 - 1,020)	1,170	(1,167 - 1,172)
Méd. comp. e Sup. incomp	1,245	(1,242 - 1,249)	1,368	(1,366 - 1,371)
Superior completo	1,124	(1,118 - 1,130)	1,558	(1,555 - 1,562)
Estado civil				
Casado		(Ref.)		(Ref.)
Separado/Divorciado/Viúvo	1,004	(0,998 - 1,010)	0,874	(0,869 - 0,887)
Solteiro	1,035	(1,033 - 1,038)	1,078	(1,046 - 1,069)
Situação do domicílio				
Urbano		(Ref.)		(Ref.)
Rural	0,420	(0,418 - 0,422)	0,559	(0,557 - 0,560)
Região Geográfica				
Norte	0,456	(0,453 - 0,459)	0,448	(0,446 - 0,450)
Nordeste		(Ref.)		(Ref.)
Sudeste	1,801	(1,796 - 1,806)	1,342	(1,340 - 1,345)
Sul	1,424	(1,420 - 1,429)	1,203	(1,201 - 1,206)
Centro Oeste	0,993	(0,988 - 0,997)	0,947	(0,945 - 0,950)
Região Metropolitana				
Região não metropolitana		(Ref.)		(Ref.)
Região metropolitana	2,296	(2,292 - 2,300)	1,523	(1,552 - 1,535)

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010 (IBGE).

Com relação a idade dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal, fez-se uma interação dos grupos etários tomando como grupo de referência, aqueles entre 25 e 34 anos, por estarem em idade que o mercado de trabalho mais demanda, bem como por terem maior disposição para se inserir em diferentes atividades (DEDECA; CUNHA, 2004). Ao comparar a chance dos trabalhadores mais jovens nas faixas de 10 a 24 anos realizar a mobilidade intermunicipal, observa-se que

é menor do que se tivesse entre 25 a 34 anos. Por outro lado, para as faixas de idade acima de 34 anos a chance de praticar a mobilidade diminui em relação aqueles empregados no grupo etário mais ativo.

Para o ano de 2010, evidencia-se a mesma tendência do comportamento observado em 2000, onde a chance dos trabalhadores realizarem a mobilidade para outros municípios, em todos as faixas de idades diminuem (Tabela 3). No tocante aos indivíduos com idade mais avançada, aqueles acima de 35 anos, a chance começa a diminuir, sendo que no grupo etário acima de 60 anos, a chance é 1,91 vezes menor (RC 1/0,521) do que os adultos na faixa etária entre 25 a 34 anos.

Sobre a característica racial, no ano 2000, os indivíduos que se autodeclararam pretos, a chance de realizar a mobilidade intermunicipal aumenta em 1,03 vezes, em relação aos brancos. Em 2010, a chance de praticarem a mobilidade intermunicipal aumenta 1,10 vezes para a raça/cor preta em relação aqueles de pele branca. Esse resultado, em parte, decorre de um lento aumento na participação de trabalhadores declarados negros, refletindo uma parcela de pessoas de pele preta e parda nas mais variadas atividades do mercado e universidades.

Contudo, ainda existem discriminação quanto ao ingresso no mercado de trabalho ou em instituições de ensino. Portanto, durante a década estudada, há políticas públicas, especificamente cotas raciais, que fizeram a população de trabalhadores e estudantes autodeclarada da raça/cor preta aumentar (QUEIROZ, 2013).

No tocante ao nível de instrução, os indivíduos com nível médio completo e superior incompleto têm 1,24 vezes de chance a mais de sair para trabalhar em outro município diferente de onde reside, em comparação aos sem instrução e fundamental incompleto, em 2000. Por outro lado, em 2010, os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal com nível superior completo têm 1,57 vezes mais de chance do que aqueles que não possuíam ou tinha ensino básico em andamento. Tal fato mostra que o grau de instrução dos trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal melhorou durante o período analisado, e isso se deve pela busca de melhor qualificação devido a maior exigência e seletividade do mercado de trabalho (QUEIROZ; RAMALHO, 2011).

Com relação ao estado civil, tem-se que no ano 2000, a chance de ser trabalhador que realiza a mobilidade intermunicipal e ser solteiro é 1,04 vezes maior do que em relação aos casados. Quando se observa essa dinâmica para o ano de 2010, ser solteiro e realizar a mobilidade intermunicipal passa a ser 1,08 vezes maior do que os casados. Tais resultados estão em consonância com Geslin e Ravalet (2016), que encontraram para a França que os indivíduos solteiros estão mais propensos a 'aventurar' maiores ganhos em locais distantes de onde residem.

Quanto a situação do domicílio, em 2000, a chance dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal residir em áreas rurais é 2,38 vezes menor (RC 1/0,420) do que aqueles residentes em áreas urbanas. Para o ano de 2010, a chance dos trabalhadores praticarem a mobilidade intermunicipal e morar na zona rural arrefece e passa a ser 1,78 vezes menor (RC 1/0,559) quando comparado com aqueles que residem no urbano. Esse fenômeno se relaciona com a modernização da malha urbana, acesso aos meios de transporte particular e melhora nos transportes públicos que propiciam o aumento da mobilidade em áreas urbanizadas.

No que se refere a região geográfica em que os trabalhadores estão envolvidos na mobilidade intermunicipal, é importante ressaltar que tais achados não representa uma comparação, mas apenas a chance do evento acontecer. Diante disso, em 2000, a chance de praticar esse tipo de mobilidade na região Sudeste era 1,80 vezes maior e no Sul 1,42 vezes maior do que na região Nordeste. No entanto, em 2010, constata-se

diminuição na chance dos trabalhadores realizarem a mobilidade intermunicipal em todas as regiões do país, em detrimento do aumento dessa mobilidade no Nordeste. Desse modo, a mobilidade intermunicipal estaria cada vez mais presente no Nordeste, devido o processo de modernização do urbano que favoreceu a implantação e integração de diversas áreas urbana da região em anos recentes (MARANDOLA JR, 2008).

Ademais, as mudanças na estrutura econômica do país ao longo dos anos 2000, sobretudo, na desconcentração da atividade econômica para regiões menos desenvolvidas, fez com que os grandes aglomerados urbanos, perdessem, em certa medida, sua força concentradora da produção e populacional para as cidades médias do Brasil (QUEIROZ, *et al.*, 2020).

No bojo desse processo, a região Nordeste destaca-se no crescimento do número de municípios com capacidade econômica representativa para região. Além disso, esses polos de desenvolvimento exercem um papel importante no processo dos novos tipos de mobilidade espacial. Sendo assim, fatores como a interiorização do ensino, expansão da malha urbana nas cidades de porte médio, também são as responsáveis pelo aumento da mobilidade diária no Nordeste (DOTA; QUEIROZ, 2019).

Através da variável Região Metropolitana (RM), constata-se que para o ano 2000, a chance do trabalhador que pendula residir em áreas metropolitanas é 2,29 vezes maior em relação a não residir em tais metrópoles. Contudo, em 2010, evidencia-se arrefecimento na chance dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal serem de área metropolitana, que passa a ser 1,52 vezes maior do que não morar nos aglomerados metropolitanos.

Esses achados estão em conformidade com Pisarski (2006), onde o autor aponta que nos Estados Unidos a mobilidade temporária, dentro dos aglomerados metropolitanos, estão cada vez menos notados, em detrimento do aumento desses deslocamentos em locais suburbanos e não metropolitanos. No Brasil, constata-se uma mudança no comportamento dessa mobilidade, onde essa não é característica somente de municípios integrados às regiões metropolitanas, mas é praticada, cada vez mais, em territórios não metropolitanos. Essa tendência é uma discussão que Marandola Jr. e Ojima (2014) iniciaram em suas pesquisas sobre a tendência do aumento da mobilidade intermunicipal em áreas não metropolitanas, e se constata neste estudo.

É importante destacar o crescimento de cidades médias no interior brasileiro e nordestino (QUEIROZ, *et al.*, 2020) a partir de investimentos públicos e privados, ocasionando a geração de emprego nos diversos segmentos. Com isso, os indivíduos diminuem a necessidade de realizarem movimentos espaciais de longa distância, isto é, migrar em busca de mobilidade social. Uma vez que a política de valorização do salário e de transferência de renda, é para todo o país, e condiciona a permanência desses trabalhadores nos locais de origem (DEDECA; TROVÃO; SOUZA, 2014).

Com relação as condições que caracterizam a ocupação e o rendimento dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no mercado de trabalho brasileiro, evidencia-se na Tabela 4, que no tocante a posição na ocupação, a maior diferença está na condição conta própria, com chance de 1,15 vezes menor (RC 1/0,866) em comparação com os que trabalham com carteira assinada. Mas em 2010 constata-se alterações, dado que os sem carteira assinada passou a apresentar maior diferença, onde a chance é 1,43 vezes menor (RC 1/0,695) em relação aos com carteira assinada e envolvidos na mobilidade intermunicipal.

Tabela 4 - Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no Brasil, segundo características ocupacionais e de rendimento – 2000 e 2010

Variáveis	2000		2010	
	Razão de chance	I.C de 95%	Razão de chance	I.C de 95%
Posição na ocupação				
Com carteira assinada		(Ref.)		(Ref.)
Mil. e Func. Púb. Est.	0,472	(0,184 - 0,798)	0,402	(0,401 - 0,411)
Sem carteira assinada	0,662	(0,469 - 0,881)	0,695	(0,693 - 0,696)
Conta própria	0,866	(0,765 - 0,980)	0,463	(0,460 - 0,465)
Empregador	0,797	(0,704 - 0,902)	0,372	(0,366 - 0,378)
Setor de atividade				
Agropec. Silvic. e Pesca		(Ref.)		(Ref.)
Ind. Extrativa	0,514	(0,510 - 0,518)	0,575	(0,572 - 0,578)
Ind. Transformação	1,195	(1,178 - 1,211)	1,353	(1,338 - 1,418)
Ind. Construção	0,953	(0,946 - 0,960)	1,270	(1,267 - 1,273)
Serv. ind. de útil. púb.	1,036	(1,026 - 1,046)	1,182	(1,177 - 1,187)
Comércio	1,806	(1,796 - 1,816)	1,653	(1,647 - 1,660)
Serviço	1,878	(1,871 - 1,885)	2,917	(2,915 - 2,920)
Adm. pública	0,701	(0,695 - 0,706)	1,974	(1,971 - 1,977)
Atividade mal definida	0,534	(0,472 - 0,603)	0,616	(0,612 - 0,619)
Renda				
Até 1/2 S.M		(Ref.)		(Ref.)
Mais de 1/2 até 1 SM	1,753	(1,738 - 1,769)	2,231	(2,221 - 2,242)
Mais de 1 até 2 SM	2,712	(2,689 - 2,735)	2,972	(2,958 - 2,986)
Mais de 2 até 5 SM	3,943	(3,909 - 3,977)	4,184	(4,163 - 4,205)
Mais de 5 até 10 SM	3,867	(3,824 - 3,909)	4,978	(4,946 - 5,010)
Acima de 10 SM	2,869	(2,825 - 2,913)	3,856	(3,829 - 3,883)

Nota: O valor do salário mínimo utilizado na análise, foi o vigente em 2000 (R\$ 151,00) e para 2010 (R\$ 510,00)

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010 (IBGE).

No que se refere ao setor da atividade econômica, em 2000, a chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal se inserirem no ramo de serviços é 1,88 vezes maior em comparação aos ocupados na agricultura, silvicultura e pesca e, em 2010, aumenta para 2,92 vezes. Esse achado se explica pelo aperfeiçoamento nos diferentes segmentos, uma vez que o setor de serviços é bastante heterogêneo e amplo, e passa ser a atividade mais destacada no país, dado que abrange diferentes ocupações em variados segmentos (QUEIROZ, 2013).

Ao considerar as características econômicas, mediante o rendimento em salários-mínimos no trabalho principal, em 2000, a chance dos ocupados envolvidos na mobilidade intermunicipal ganhar mais de 2 até 5 salários mínimos é 3,94 vezes maior que ganhar até meio salário mínimo. Por sua vez, em 2010, esta chance aumenta para mais de 5 até 10 salários-mínimos, sendo 4,98 vezes maior do que ganhar até meio salário. Tal fenômeno se associa aos indivíduos ocupados em locais distantes de onde residem ganharem cada vez mais sendo um estímulo para realizar cotidianamente a mobilidade intermunicipal, ratificando o que aponta a literatura internacional.

Portanto, os achados deste estudo ratificam a literatura sobre a dinâmica dos deslocamentos populacionais, os quais enfatizam que o comportamento dos indivíduos inseridos em algum tipo de mobilidade espacial, tendem a ocupar melhores postos de trabalho quando comparado aos que permanecem no local de origem, bem como auferir os melhores rendimentos. Ademais, é importante salientar que o comportamento dos deslocamentos populacionais, em especial, os mais contemporâneos, estão em constante processos de mudanças, e ganham proporções e significados diferentes de acordo com a desconcentração e necessidade de cada território, envolvendo diferentes grupos populacionais por diversos motivos (QUEIROZ; RAMALHO, 2011; QUEIROZ, 2013).

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo se propôs analisar o perfil sociodemográfico, ocupacional e econômico dos indivíduos que praticam a mobilidade intermunicipal e intramunicipal motivada por trabalho no Brasil, em 2000 e 2010. Isto é interessante, porque tratar da dinâmica populacional através do perfil dos indivíduos torna-se essencial para saber quem pratica esse tipo de mobilidade em épocas contemporâneas e que se propaga como principal fluxo do país. É preciso ressaltar e considerar que os municípios brasileiros têm especificidades históricas, geográficas, demográficas e econômicas, além de uma grande extensão territorial que os tornam importante para saber quem são as pessoas que saem de casa cotidianamente para trabalhar em outro município ou no município que residem.

As discussões a respeito da mobilidade intermunicipal no contexto internacional mostram diferenciações nos fluxos por motivo de trabalho. As características estão associadas aos atributos pessoais, condições espaciais, situação econômica, entre outros fatores. Sendo assim, os fluxos populacionais no Brasil vêm se reconfigurando, com as pessoas percorrendo cada vez mais espaços menores, entre municípios relativamente próximos. Os achados deste trabalho revelam que, em 2000, o fluxo de trabalhadores praticando a mobilidade no próprio município de residência (intramunicipal) foi onze vezes maior do que aqueles que realizam a mobilidade intermunicipal, mas essa diferença cai para sete vezes em 2010, mostrando a intensificação dessa última modalidade de deslocamento.

Associa-se esse resultado ao aumento na oferta de trabalho no Brasil, ao longo dos anos 2000, implicando na dinamização dos fluxos populacionais, onde o espaço de vida da população tem aumentado cada vez mais a mobilidade para trabalhar fora do local de onde reside, com destaque para a intensificação desta mobilidade na região Nordeste, e concentração em espaços não metropolitanos.

Outra mudança que se evidenciou foi na região geográfica. Em 2000, a mobilidade intermunicipal tinha mais chance de predominar no Sudeste e Sul, enquanto em 2010 passou a ser o Nordeste. Esses achados são interessantes para mostrar o comportamento da classe trabalhadora diante da mobilidade espacial da atividade econômica e oportunidades de trabalho em outras regiões/áreas, como também para tratar da dinâmica populacional através do perfil dos indivíduos. Torna-se, portanto, cada vez mais pertinente e relevante discussões sobre mobilidade recorrente entre diferentes localidades, a fim de saber os motivos de quem pratica esse tipo de deslocamento, haja vista que essa dinâmica é a tendência dos movimentos populacionais no país em períodos mais recentes.

Essa dinâmica, de certa forma, está associada e influenciada pelas mudanças sociais, econômicas e demográficas no país, por meio do crescimento econômico, geração de postos de trabalho de maneira desconcentrada dos grandes centros e/ou

metrópoles, bem como a melhora na educação do trabalhador. Com isso, os trabalhadores que, em outro contexto, poderiam ser potenciais migrantes de longa distância, passaram a se deslocar dentro do próprio estado entre os municípios, ao invés de migrar para outros estados/metrópoles por motivo de trabalho.

Diante dos achados deste estudo, pode-se inferir que a mobilidade intermunicipal motivada por trabalho está cada vez mais presente em áreas não metropolitanas do país, mostrando que as grandes metrópoles estão perdendo, em certa medida o caráter atrativo, e esse tipo de mobilidade não é somente típico de áreas metropolitanas, mas se espalha pelos diferentes territórios do país atingindo cidades interioranas, metrópoles distantes da faixa litorâneas e a região Nordeste. Contudo, mediante as observações neste estudo sobre as mudanças no comportamento desses fluxos, seria importante para estudos futuros averiguar as especificidades da interiorização da mobilidade cotidiana, sobretudo a intermunicipal.

REFERÊNCIAS

ARANHA, V. mobilidade intermunicipal na Metrópole Paulista. São Paulo em **Perspectiva**, v. 19, p. 96-109, 2005.

BAENINGER, R. Expansão, Redefinição ou Consolidação dos Espaços da Migração em São Paulo? Análises a partir dos primeiros resultados do Censo 2000. In: Anais do XIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP, Ouro Preto, 2002.

BELL, M; WARD, G. Comparing temporary mobility with permanente migration. *Turism. Geographies*, v. 2, p. 87-107, 2000.

CACCIAMALI, M. C; HIRATA, G. I. A Influência da Raça e do Gênero nas Oportunidades de Obtenção de Renda - Uma Análise da Discriminação em Mercados de Trabalho Distintos: Bahia e São Paulo. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 35, n. 4, p. 767-795, 2005.

CARTA, F; PHILIPPIS, M. You've come a long way, baby Husbands' cointramunicipaluting time and Family labour supply, **Regional Science and Urban Economics**, v. 69, p. 25-37, 2018.

CHAPMAN, M; PROTHERO, M. Circulation in Third World countries. Londres: Routledge & Kegan Paul, 1985.

CHISWICK, B. Are Immigrants favorably self-selected? **American Economic Review**, v.89, maio, 1999.

COURGEAU, D. Méthodes de Mesure de la Mobilité Spaciale: migration internes, mobilité temporaire, navettes. Paris: L'Institut National D'Estudes Démographiques, 1988.

COSTA, M. O. Emprego formal no Ceará: um enfoque regional. Fortaleza: IDT, 97p. 2009.

CUNHA, J. M. P. **Mobilidade populacional e expansão urbana**: o caso da Região Metropolitana de São Paulo. 1994. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

DEDECA, C. S; CUNHA, J. M. P. Migração, trabalho e renda nos anos 90: o caso da RMS, **Revista Brasileira de Estudos Populacionais – REBEP**, Campinas, v. 21, n. 1, p 49-66, 2004.

DEDECA, C. S; TROVÃO, C. J. B. M; SOUZA, L. F. Desafios do crescimento brasileiro. Dossiê Desenvolvimento e inovação. Novos estudos, CEBRAP, 2014, pp. 23-41.

DOTA, E. M; QUEIROZ, S. N. Migração interna em tempos de crise no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** (ANPUR), v. 21, p. 415-430, 2019.

FERREIRA, A. A. Ensaio sobre a migração de retorno interestadual no Brasil, 111f, Dissertação (Mestrado em economia), Universidade Federal da Paraíba, 2012.

FREY, H. O processo de Ocupação do Espaço Urbano na Cidade de Sorocaba e sua região, 2010. f. 164, Dissertação (Mestrado em Demografia), Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), 2010.

FURTADO, A. Desemprego entre jovens: situação do Brasil e lições da experiência internacional. Estudo Técnico, Câmara dos Deputados, Brasília, julho 2016.

GALVAO, T. L; QUEIROZ, S. N. Retrato do desemprego juvenil no Brasil e no Ceará nos anos de 2004 e 2014. Carta Social e do Trabalho, v. 36, p. 46-61, 2017.

GAUDEMAR, J. Mobilidade do trabalho e acumulação do capital. Lisboa, Estampa 1997.

GEMENNE, F. Why the numbers don't add up: A review of estimates and predictions of people displaced by environmental changes. **Global Environmental Change**, v. 21, n. 1, p.41-49, 2011.

GESLIN, S. V; RAVALET, El. Determinants of extreme cointramunicipaluting Evidence from Brussels Geneva and Lyon. **Journal of Transport Geography**. V.54, June 2016. Pages 240-247.

GOMES, D. C. Estrutura produtiva e emprego industrial no Brasil nos anos 90. 226 F, Tese (Doutorado em Economia), Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Economia, Campinas, SP. 2009.

GONÇALVES, M. F; MONTE, P. A. A importância da experiência profissional na admissão e na disparidade salarial: um estudo para o mercado de trabalho formal do Nordeste. *Revista Economia e Desenvolvimento*, v.10, n.1, p. 131-168, Recife, 2011.

JARDIM, A. P; ERVATTI, L. Migração Pendular Intrametropolitana no Rio de Janeiro: A condição de renda das pessoas que trabalham ou estudam fora do município de residência em 1980 e 2000. In: Anais, XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambu – MG, 2006.

LEE, E. A theory on migration demography, v. 3, n. 1, p.47-57, 1966.

LUNDHOLM. E. Interregional Migration Propensity and Labour Market Size in Sweden, 1970–2001, *Regional Studies*, 44:4, 455-464, 2010.

MARANDOLA JR, E. Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana. Tese de Doutorado/IGE, Universidade Estadual de Campinas, fevereiro de 2008.

MARANDOLA JR, E; OJIMA, R. Pendularidade e vulnerabilidade na Região Metropolitana de Campinas: repercussões na estrutura e no habitar urbano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)*, v. 16, p. 185-204, 2014.

OJIMA, R. Análise comparativa da dispersão urbana nas aglomerações urbanas brasileiras: elementos teóricos e metodológicos para o planejamento urbano e ambiental. 2007. 166f. Tese (Doutorado em Demografia). Universidade Estadual de Campinas, 2007.

OJIMA, R; MONTEIRO, F. F; NASCIMENTO, T. C. L. Deslocamentos pendulares e o consumo do espaço: explorando o tempo de deslocamento casa-trabalho. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, v. 36, p. 133-147, 2015.

OJIMA, R; SILVA, R. B. O “Conceito” de Cidade-Dormitório na Urbanização Brasileira: Consensos e Contradições. In: Anais, X Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2007.

QUEIROZ, V. S; RAMALHO, H. M. B. Migração interestadual de retorno e autoseleção: evidências para o Brasil. *Pesquisas e Planejamento Econômico (PPE)*, v.41, n. 3, p. 369-396, 2011.

QUEIROZ, S. N. Migrações, retorno e seletividade no mercado de trabalho cearense. Tese de Doutorado. 2013. IFCH/UNICAMP, 2013.

SILVA, J. G; QUEIROZ, S. N; SIDRIM, R. M. S. Movimento pendular na Região Metropolitana do Cariri (RMC), Anais, X Encontro Nacional Sobre Migrações, p. 71-88 . In: São Paulo: Blucher, 2017.

SILVA, J. G; NUNES, E. S; QUEIROZ, S. N. Brasil: Migração inte-regional e intra-regional de retorno (1986/91, 1995/00 e 2005/10), **Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE**, v.2, n.40, p. 192-211, 2018

SILVA, J. G. Características da mobilidade inter e intramunicipal por motivo de trabalho: evidências para o Brasil. 93F. Dissertação (Mestrado em Demografia), Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2019.

SILVA, E. T. Estrutura e Mobilidade Espacial nas Metrôpoles. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) em Planej. Urbano, 2012.

SILVA, P. S; RODRIGUES, F. D. M; ANDRADE NETO, A; QUEIROZ, S. N. Mulheres Bancárias no Mercado de Trabalho Brasileiro. **Revista da ABET (ONLINE)**, v. 17, p. 135-153, 2018.

SILVA FILHO, L. A; QUEIROZ, S. N; REMY, M. A. P. Aguiar. Indústria de Transformação: Localização e Emprego Formal nos Estados do Nordeste, 1998/2008. **Informe Gepec**, Toledo, v. 15, número especial, p. 162-183, 2011.

STOJANOV, R; NOVOSAK, R. (eds). Migration, Development and Environment: Migration Processes from the Perspective of Environmental Change and Development Approach at the Beginning of the 21st Century. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2008.

STAMM, C.; FERRERA DE LIMA, J.; SANTOS, M. S. Polarização e população: apontamentos teóricos. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**, v. 39, n. 1, p. 33-41, 1 jan. 2017.

STAMM, C. Determinantes do movimento de trabalhadores pendulares na aglomeração urbana do Nordeste do Rio Grande do Sul: uma análise a partir dos transportes coletivos (Tese de Doutorado em Planejamento Urbano e Regional).

ZELINSKY, W. The hypothesis of the mobility transition, In. *Geographical Review*, v. 6, n. 2, 1971.

Submetido em 8/12/2020
Aprovado em 10/6/2021

Sobre o(s) Autor(es):

João Gomes da Silva

Doutorando em Demografia pelo Programa de Pós-Graduação em Demografia (PPGDem/UFRN) e Pesquisador do Observatório das Migrações no Estado do Ceará. Economista e Mestre pelo PPGDem. E-mail: joaogs.ce@gmail.com ORCID: 0002-1892-9278

Silvana Nunes de Queiroz

Professora Adjunta do Departamento de Economia da Universidade Regional do Cariri (URCA) e do Programa de Pós-Graduação em Demografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Economista e Doutora em Demografia pela UNICAMP. E-mail: silvanaqueiroz.ce@yahoo.com.br. ORCID: 0000-0001-7295-3212.

Ricardo Ojima

Professor adjunto do Departamento de Ciências Atuariais e Demografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte e do Programa de Pós-Graduação em Demografia (PPGDem/UFRN). Sociólogo e Doutor em Demografia pela UNICAMP. E-mail: ricardoojima@gmail.com. ORCID: 0000-0002-7472-4285.