

TEMPO DE DESLOCAMENTO PARA O TRABALHO COM USO DE TRANSPORTE PARTICULAR NAS GRANDES REGIÕES BRASILEIRAS: NOVOS PADRÕES?

*Commuting time to work using private transportation in the
brazilian regions: new patterns?*

*Tiempo de desplazamiento en transporte privado en las grandes
regiones brasileñas: ¿nuevas pautas?*

DOI: 10.48075/igepec.v28i2.33278

João Gomes da Silva
Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ)

TEMPO DE DESLOCAMENTO PARA O TRABALHO COM USO DE TRANSPORTE PARTICULAR NAS GRANDES REGIÕES BRASILEIRAS: NOVOS PADRÕES?

Commuting time to work using private transportation in the Brazilian regions: new patterns?

Tiempo de desplazamiento en transporte privado en las grandes regiones brasileñas: ¿nuevas pautas?

João Gomes da Silva¹

Resumo: O cenário da mobilidade espacial no Brasil, em períodos mais recentes, tem sido uma prática da população nas mais diferentes idades para realizar suas atividades laborais. Essa é uma das principais motivações captadas pelas pesquisas censitárias no país, de modo geral. Além disso, nota-se que estudos sobre mobilidade associada com o tempo de deslocamento ainda são incipientes. Nesse sentido, surge a ideia de analisar a mobilidade pendular por motivo de trabalho, nas grandes regiões brasileiras, considerando o tempo gasto no percurso com uso de transporte particular, em 2010, a partir dos microdados do Censo Demográfico de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os principais resultados, obtidos mediante estimativas de estatística descritiva, apontaram que dentro do mesmo município de residência o limite de tempo gasto com deslocamento é de meia hora, enquanto, se deslocar para município diferentes o tempo ultrapassa meia hora. O padrão da mobilidade pendular por razão de trabalho, em âmbito regional, revela que há particularidades, seja entre os que praticam os deslocamentos no mesmo município ou a destino de outros. Nas regiões Norte e Nordeste, os empregados não usam transporte particular, enquanto, no Sudeste, Sul e Centro-Oeste, essa opção é mais comum, fenômeno considerado no contexto da mobilidade pendular.

Palavras-chave: Tempo de deslocamento. Mobilidade pendular. Trabalho. Grandes Regiões.

Abstract: *The scenario of spatial mobility in Brazil, in more recent periods, has been a practice among people of different ages to carry out their work activities. This is one of the main motivations captured by census surveys in the country, in general. In addition, studies on mobility associated with commuting time are still incipient. With this in mind, the idea of analyzing commuting for work in the Brazilian regions arose, considering the time spent traveling by private transport in 2010, based on microdata from the 2010 Demographic Census of the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE). The main results, obtained by estimating descriptive statistics, showed that within the same municipality of residence, the time limit for commuting is half an hour, while commuting to different municipalities takes more than half an hour. The commuting pattern for work reasons, at a regional level, reveals particularities, whether among those who commute within the same municipality or to other municipalities. In the North and Northeast, employees do not use private transportation, whereas in the Southeast, South and Midwest, this option is more common, a phenomenon considered in the context of commuting.*

Keywords: *Commuting time. Commuting mobility. Work. Regions.*

Resumen: *El escenario de la movilidad espacial en Brasil, en períodos más recientes, ha sido una práctica de la población de todas las edades para realizar sus actividades laborales. Esta es una de las principales motivaciones captadas por las encuestas censales en el país en general. Además, los estudios sobre la movilidad asociada al tiempo de desplazamiento son aún incipientes. Teniendo esto en cuenta, surgió la idea de analizar los desplazamientos por motivos laborales en las principales regiones brasileñas, considerando el tiempo de desplazamiento en transporte privado en 2010, a partir de los microdatos del Censo Demográfico 2010 del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE). Los principales resultados, obtenidos mediante la estimación de*

¹ Pesquisador visitante da Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ) e integrante do Observatório da Migrações no Estado do Ceará (OMEC). Doutor em Demografia pelo Programa de Pós-Graduação em Demografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: joaogs.ce@gmail.com

estadísticos descriptivos, mostraron que dentro del mismo municipio de residencia, el tiempo empleado en desplazarse es de media hora, mientras que desplazarse a municipios diferentes lleva más de media hora. El patrón de desplazamientos por motivos laborales, a nivel regional, revela que existen particularidades, tanto entre los que se desplazan dentro del mismo municipio como a otros municipios. En el Norte y el Noreste, los empleados no utilizan el transporte privado, mientras que en el Sureste, el Sur y el Centro-Oeste esta opción es más común, fenómeno que se considera en el contexto de los desplazamientos al trabajo.

Palabras clave: *Tiempo de desplazamiento. Movilidad. Trabajo. Regiones principales.*

INTRODUÇÃO

O debate sobre os deslocamentos no território brasileiro tem se tornado cada vez mais necessário diante da expansão dos movimentos populacionais, sobretudo por questões de trabalho. A distribuição desigual de atividades econômicas e oportunidades de trabalho em áreas historicamente menos desenvolvidas tem condicionado intensos fluxos cotidianos, por motivo de trabalho dentro ou fora do município de residência. Essa mobilidade cotidiana é com frequência observada em locais economicamente mais desenvolvidos, ou em fase de crescimento com maiores oportunidades de trabalho (Menezes, 2012).

No entanto, a Constituição Federal de 1934 possibilita medidas para a construção de rodovias, dando relevância à mobilidade por meio de transporte automobilístico. Para tanto, a partir dos anos de 1950, a indústria de automóveis ganha espaço no país, por meio de incentivos do Governo Federal, direcionados para fortalecer o mercado de transportes rodoviários e “ligar” as grandes regiões brasileiras, dada a sua grande extensão territorial. Nesse aspecto, o mercado automobilístico se torna dinamizado e influencia, cada vez mais, os deslocamentos de longa e/ou curta distância, sobretudo os cotidianos (Rubim; Leitão, 2013).

A prática da mobilidade pendular motivada por trabalho aponta que esse movimento se caracteriza como instrumental ao capital, considerando o comportamento do homem na sociedade frente ao avanço do capitalismo. Nessa perspectiva, esse tipo de mobilidade surge em meio às condições históricas da migração influenciada pelo capitalismo e, especificamente, pela demanda do capital por mão de obra. Desse modo, a força de trabalho que atende à necessidade do capitalismo também possui interesses financeiros, condicionando uma “harmonização” de interesses entre o indivíduo e o capital, algo que se reflete no “ir” e “vir” de pessoas entre diferentes localidades com mais frequência (Gaudemar, 1977).

Nesse aspecto, é importante suscitar os impasses apontados nos estudos que mostram a falha no sistema de transportes urbanos coletivos, dado que o número de transportes individuais tem aumentado em razão do aumento da quantidade de veículos, gerando, com isso, problemas para a sociedade, como aglomerações e engarrafamentos no trânsito, dificultando a mobilidade urbana. São questões que acontecem porque as políticas existentes ainda não conseguem atender às demandas surgidas com o avanço da mobilidade urbana (Rodrigues, 2016). Então, cabe aos governantes designarem atenção direcionadas as intransitividades da mobilidade urbana.

Nesse contexto, o presente artigo, levando também em conta a mobilidade pendular dentro do mesmo município de residência pelo número de indivíduos com dez anos de idade ou mais que trabalha no município onde reside, propõe-se a analisar a mobilidade pendular para trabalho nas grandes regiões brasileiras, considerando tempo de deslocamento e uso de transporte particular, em 2010. Essa delimitação temporal se refere à última pesquisa amostral censitária divulgada pelo IBGE. Como essa informação é um quesito específico do Censo Demográfico, o ano analisado foi o mais atualizado para investigar esse fenômeno no país. Esse tipo de mobilidade por motivo de trabalho, no Censo Demográfico de 2010, é representado por 86,4 milhões de trabalhadores. Detalhando as definições dessa mobilidade, faz-se referência àqueles indivíduos com dez anos ou mais de idade que realizam o deslocamento cotidiano para trabalhar em um município diferente do qual residem.

Adicionalmente a esta introdução, as demais partes da pesquisa se estruturam com mais quatro seções. A segunda contextualiza pensamentos que esboçam a

literatura internacional e nacional sobre a mobilidade pendular. A terceira, por sua vez, aponta os procedimentos metodológicos utilizados para o alcance dos objetivos. A quarta versa sobre os principais resultados da mobilidade pendular por trabalho no Brasil. E, por fim, a última seção traz as considerações finais do trabalho, com os principais achados neste estudo.

2 – A MOBILIDADE PENDULAR SOB A VISÃO INTERNACIONAL E NACIONAL

Esta seção enfatiza, em nível internacional e nacional, sobretudo em períodos recentes, os deslocamentos por motivo de trabalho dentro e fora do município de residência. É importante ressaltar que a mobilidade populacional, motivada pelas atividades laborais, é interpretada como instrumental ao processo capitalista, fornecendo mão de obra para suprir as necessidades do capital. Portanto, o constante processo de modernização tem correspondido ao aumento dos deslocamentos populacionais, uma vez que esses movimentos são desencadeados pela demanda por mão de obra, devido à expansão do capital (Gaudemar, 1977).

O conceito de mobilidade é mais amplo que o de migração, uma vez que mobilidade envolve diversos movimentos da população, não dizendo respeito apenas a uma determinada condição, mas sim a movimentos que implicam diferentes efeitos sociais, econômicos, políticos, entre outros. Partindo da ideia de que a mobilidade é uma locomoção no espaço, algo que não tem a ver necessariamente com a mudança de município, é importante distinguir os tipos de movimento da população nas diferentes escalas geográficas, os conceitos e a forma de mensurar. Isso é necessário porque os deslocamentos contemporâneos estão cada vez mais difíceis de decifrar, de modo que a migração é entendida mediante a mudança de residência definitiva, a partir da mudança entre limites geográficos.

Para tanto, “migração” e “mobilidade pendular” são termos que estão associados a conceitos individuais, além do movimento e as diferentes definições a serem consideradas, incluindo principalmente o espaço de vida do indivíduo, ou melhor, os espaços em que o indivíduo realiza suas atividades cotidianas (Courgeau, 1988). Nas discussões demográficas, é interessante fazer reflexões sobre a reestruturação dos fluxos populacionais acontecidas em tempos mais recentes, com a inversão da direção e distâncias dos deslocamentos, mediante a abordagem do tempo, percurso e destino, e que fazem compreender como de fato está se comportando essa dinâmica do ponto de vista das diferentes escalas geográficas (Cunha; Baeninger, 1999).

Referindo-se à mobilidade internacional, o clássico texto de Zelinsky (1971) mostra que a modernização no território da Europa Ocidental e no Nordeste da América do Norte tem ocasionado significativos efeitos sobre os movimentos da população. O autor demonstra que a “transição da mobilidade” impõe mudanças na dinâmica migratória, mediante diferentes tipos de deslocamentos indiretos, movimentos de curta distância e duração. Essa afirmação evidencia a propagação de mudanças nos padrões de deslocamentos, por meio da estreita relação com o tempo e o espaço percorrido. Sendo assim, essa ideia da transição da mobilidade é colocada e entendida no sentido de que a mobilidade temporária em determinados casos seria uma etapa para a migração.

Nesse aspecto, a mobilidade pendular é apresentada no estudo de Kent, Urban e Olle (2003), sendo enfatizado que os deslocamentos populacionais entre diferentes regiões da Suécia, especificamente motivados por questões laborais, foram perdendo força na medida em que as oportunidades de empregos surgiram em locais mais

próximos aos de residência. Os movimentos caracterizados como migração (deslocamento definitivo para outra localidade) são substituídos pela mobilidade cotidiana entre o local de moradia e o de trabalho.

Esse cenário da mobilidade refletido pela concentração de investimentos e oportunidades de emprego nos grandes centros urbanos faz com que haja uma presença mais sólida da mobilidade pendular, entre os espaços mais dinamizados com os menos providos de investimentos. Conforme Frey (2010), as pessoas envolvidas nesse tipo de mobilidade são aquelas com um grau de instrução maior, bem como as que possuem um maior poder aquisitivo e priorizam a qualidade de vida em locais afastados, sem muitas perturbações sonoras notadas nos grandes centros metropolitanos.

Ao considerar a renda como condicionante, algo que influi sobre os fluxos cotidianos e afeta o tempo de deslocamento, tem-se que a população com renda mais baixa fica com acesso às oportunidades mais restritas, de forma que o principal meio de locomoção são os transportes coletivos, enquanto a classe mais alta se locomove em veículos particulares. Contudo, há estudos mostrando que a escolha por habitações em solos distantes do local de trabalho figura como característica de pessoas com maior aquisição financeira, devido à melhor qualidade de vida, por isso preferem lugares distantes dos grandes centros urbanos (Ojima; Silva, 2007; Carmo *et. al.*, 2015).

Sobre as características dessa mobilidade, Vasconcellos (2016) enfatiza que a natureza dos deslocamentos dentro das concentrações urbanas é baseada em determinantes. Um dos principais condicionantes é a renda do indivíduo, porque, quanto menor for sua remuneração, maior será a distância entre o local de origem e o de destino, dado que a relação entre distância e renda representa a segregação social existente na maioria dos aglomerados urbanos brasileiros. O fato de as pessoas optarem por gastar mais tempo se deslocando deve-se aos baixos custos com habitação, sobretudo àquelas pessoas mais desprovidas de recursos financeiros. Nessa perspectiva, habitar os locais mais providos de oportunidades custa caro, e isso foge da realidade daqueles que possuem um baixo poder aquisitivo.

Dentre as abordagens sobre o tempo de deslocamento, tomado como um dos principais condicionantes da mobilidade, sobretudo a cotidiana, Carta e Philippis (2018) averiguaram que na Itália existe uma relação correspondente entre a variação da renda familiar e o tempo de deslocamento do cônjuge. As autoras se dedicam mais à mobilidade masculina, devido à maior participação de homens realizando esse tipo de deslocamento quando comparado à mobilidade de mulheres. Portanto, infere-se que, quanto maior o tempo decorrido até o trabalho, maior serão os efeitos negativos sobre o rendimento da família. Isso porque o tempo disponível para realizar as atividades laborais é reduzido. Esses resultados, por sua vez, ratificam o estudo de Vanconcellos (2016) ao mencionar a relação inversa: quanto maior a distância entre o lugar de origem e de destino, menor serão os ganhos auferidos.

A mobilidade pendular mais intensa se caracteriza na maioria das vezes por ser típica das áreas metropolitanas e áreas litorâneas (Silva, 2011). No entanto, segundo Silva (2019) esse tipo de mobilidade, sobretudo para municípios diferentes já não se comprova tais característica de ser típica de áreas metropolitanas, cada vez mais essa mobilidade é típica de localidades interioranas. A partir disso, constata-se que esse tipo de mobilidade vem sendo cada vez mais notado em lugares não pertencentes aos grandes aglomerados populacionais, ou seja, em localidades mais distantes dos grandes centros, ou nos entornos. Esse padrão de deslocamento tem sido uma tendência no país, em municípios do interior e distantes das metrópoles e do litoral (Silva, 2019; Silva; Queiroz; Ojima, 2021).

3 – PROCEDIMENTOS E MÉTODOS ADOTADOS

As cinco grandes espacialidades regionais do Brasil (Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste) são as principais áreas de análise deste trabalho. Para o alcance dos objetivos propostos, utilizaram-se como fonte de informações os microdados da amostra do Censo Demográfico de 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Para tanto, dedicou-se aos dados referentes aos deslocamentos diários por motivo de trabalho, captando a mobilidade pendular, tanto para fora quanto para dentro do município de residência. Resumidamente, adotam-se os seguintes termos:

- Mobilidade pendular para município diferente do que reside - indivíduo com dez anos ou mais de idade que realiza deslocamento diário para trabalhar em um município diferente do que reside.
- Mobilidade pendular no mesmo município que reside – indivíduo com dez anos ou mais de idade que se desloca para trabalhar no município em que reside.

Neste trabalho, enfatiza-se o quanto a mobilidade pendular dentro do próprio município de residência é representativa, visto que os fluxos populacionais estão acontecendo cada vez mais em escalas menores. Desse modo, sabe-se que as pessoas se deslocam por diferentes motivações, dentre as quais o trabalho é a principal observada neste estudo. Portanto, o tempo que essas pessoas levam de casa até o trabalho torna-se um fator bastante influente nesse quesito sobre mobilidade. Diante do que se menciona, a mobilidade pendular no próprio município poderá ser entendida como um tipo de deslocamento do ponto de vista de “ir” e “vir” diariamente, mas não da perspectiva de cruzar fronteiras administrativas de município (Silva, 2019).

A matriz abaixo sintetiza a mobilidade pendular em âmbito intermunicipal e intramunicipal, nas grandes regiões do país. Através dessa matriz, também é possível identificar o fluxo da mobilidade pendular no mesmo município. Ela é obtida por meio de cruzamentos feitos no *Statistical Package for the Social Sciences* – SPSS, software utilizado para fazer análises estatísticas no campo dos estudos sociais, principalmente.

$$A = \begin{bmatrix} a_{11} & \dots & a_{1j} \\ \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{j1} & \dots & a_{jj} \end{bmatrix} \quad (01)$$

a_{ij} = saída do indivíduo do município da região i para o município j da região i .

$\sum_{j=1}^5 a_{1j}$ = total de pessoas que saem do município da região 1 para os demais municípios dessa mesma região 1.

$\sum_{i=1}^5 a_{i1}$ = total de pessoas que se deslocam entre os municípios da região 1.
 $a_{11} = a_{22} = a_{33} = \dots = a_{jj} = 0$

No que diz respeito à descrição das variáveis utilizadas neste estudo, o Quadro 1 mostra os quesitos referentes ao Censo Demográfico de 2010, correspondentes à informação de trabalho com a VO660, a qual possui categorias de 1 a 5, conforme se expõe no Quadro 1. Desconsiderou-se, portanto, a categoria 4, que versa sobre o fluxo para outros países estrangeiros.

As condições da variável VO660, igual a 1 e 2 (no próprio domicílio; e apenas neste município, mas não no próprio domicílio), correspondem aos indivíduos que permanecem e trabalham no lugar em que residem. Por outro lado, as questões 3 e 5 (em outro município; e em mais de um município ou país) se referem às pessoas que se deslocam para trabalhar em local diferente do que moram. Para a informação sobre a mobilidade no mesmo município, na variável VO660, é desconsiderada a categoria 1, pois capta apenas aqueles que trabalham no próprio domicílio, não captando os indivíduos que não praticam nenhum tipo de mobilidade para trabalho.

Sendo assim, ressalta-se, no Quadro 1, a variável VO662, que diz respeito ao tempo habitual de deslocamento gasto até o local de trabalho. A classificação desse quesito se divide em cinco condições: 1) até 05 minutos, 2) de 06 minutos até meia hora, 3) mais de meia hora até uma hora, 4) mais de uma hora até duas horas, 5) mais de duas horas. Considera-se que essa variável tenha influência significativa sobre as características desse tipo de mobilidade populacional. No entanto, esse quesito foi implementado somente no Censo Demográfico de 2010 e, por isso, não se permite realizar estudos comparativos, dado que a pesquisa censitária mais recente com tais informações foram as analisadas.

Ao captar a informação do tempo de deslocamento até o trabalho, somente quem está empregado em alguma atividade laboral respondeu esse quesito, porque, quando cruzada essa informação com a da mobilidade pendular no mesmo ou em outro município, ambas estão se referindo às pessoas ocupadas no mercado de trabalho. Isto é feito quando interage a variável VO662, que capta o tempo gasto até o trabalho, com a VO660, que se refere ao local onde se está trabalhando.

Quadro 1 - Variáveis selecionadas no Censo Demográfico de 2010 (em que município trabalha, tempo de deslocamento e automóvel)

Variáveis	Descrição	Classificação
Em que município trabalha		
Vo660	Em que município e Unidade da Federação ou país estrangeiro trabalha	1) no próprio domicílio 2) apenas nesse município, mas não no próprio domicílio 3) em outro município 4) em país estrangeiro 5) em mais de um município ou país
Tempo de deslocamento		
Vo662	Qual o tempo habitual gasto de deslocamento de sua casa até o trabalho	1 - até 05 minutos 2 - de 06 minutos até meia hora 3 - mais de meia hora até uma hora 4 - mais de uma até duas horas 5 - mais de duas horas Branco - para quem na semana de 25 a 31 de julho de 2010 era menor de 10 anos ou não trabalhou ganhando dinheiro, produto, mercadorias ou benefício
Automóvel		
Vo222	Automóvel para uso particular, existência	1 - sim 2 - não

Fonte: Dicionário de variáveis dos Censos Demográficos 2010 (IBGE).

No âmbito das informações apresentadas no Quadro 1, existem variáveis que captam a locomoção de automóvel particular na variável VO222. Esse quesito, por sua vez, traz precisamente se a mobilidade é realizada com uso de transporte particular. Desse modo, podem-se apontar justificativas para um possível aumento da mobilidade dentro ou para fora do município de residência, a partir da revelação dessa variável.

4 – CENÁRIO DA MOBILIDADE PENDULAR NAS GRANDES REGIÕES BRASILEIRAS

Esta seção aborda a participação da mobilidade pendular por questões de trabalho nas grandes regiões do Brasil (Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste), seja no mesmo município ou para município diferente do local de residência, além de atestar o comportamento dos deslocamentos até o trabalho com a interferência do tempo gasto, especificamente com o uso de automóveis particulares.

Primeiramente, tem-se que as pessoas envolvidas nesse processo de deslocamento atingiu um volume de 86.317.853 milhões de empregados, em 2010. Desse total, 75.267.548 (90,6%) representam o volume de trabalhadores que se deslocam no município de residência, enquanto aqueles que praticam a mobilidade para um município diferente totalizam 11.050.305 trabalhadores (9,4%) naquela época. A Tabela 1 traz a distribuição relativa do fluxo por tipo de mobilidade nas referidas regiões geográficas brasileiras.

Nesse sentido, direciona-se a análise para o tempo despendido com a mobilidade até o trabalho. Evidenciou-se que 46,5% dos empregados no mesmo município de residência gastam até meia hora para chegarem ao local de trabalho. Por outro lado, os trabalhadores que praticam a mobilidade para municípios diferentes do que residem apresentam maior participação nos tempos superiores a meia hora (Tabela 1).

Tabela 1 – Brasil: volume dos deslocamentos segundo o tempo gasto no percurso até o trabalho—grandes regiões - 2010

Região Geográfica	Local de Trabalho	Até 30min	De 30min até 1h	De 1h até 2h	Acima de 2h	Fluxo total por região
Norte	MM	74,1	18,7	5,7	1,4	5.927.987
	MD	24,7	40,4	29,5	5,3	330.216
Total		72,1	19,6	6,7	1,6	6.258.203
Nordeste	MM	47,5	36,8	12,2	3,5	18.596.597
	MD	30,1	41,9	24,1	3,9	2.253.190
Total		46,5	37,1	12,9	3,5	20.849.787
Sudeste	MM	42,8	35,1	16,1	6,0	32.236.317
	MD	21,4	39,1	32,3	7,3	5.867.931
Total		40,3	35,6	18,0	6,2	38.104.248
Sul	MM	50,1	38,8	9,4	1,8	12.399.883
	MD	35,7	41,9	20,3	2,1	1.835.173
Total		48,8	39,0	10,3	1,8	14.235.056
Centro-Oeste	MM	73,2	19,8	6,1	0,8	6.106.764
	MD	23,4	39,9	33,2	3,5	763.795
Total		67,5	22,1	9,2	1,1	6.870.559
Brasil	MM	48,7	34,5	12,8	4,0	75.267.548
	MD	25,4	40,1	28,9	5,6	11.050.305
Total		46,5	35,1	14,3	4,2	86.317.853

Nota: MM (Mesmo Município); MD (Município Diferente).

Fonte: Censo Demográfico de 2010 (IBGE).

A região Sudeste é a principal dinamizadora desse tipo de mobilidade no Brasil, com um volume absoluto de 38,1 milhões de indivíduos. 40,3% desse total gastam até trinta minutos para chegar ao trabalho, com os deslocamentos concentrados no mesmo município (42,8%) contra 21,4% de pessoas que trabalham em um município diferente. Nesse ponto, ressalta-se que, ao constatar o tempo da mobilidade acima de trinta minutos (meia hora), os deslocamentos para municípios diferentes sobressaem. Portanto, a razão da predominância da mobilidade concentrada em tempos menores se deve à migração das pessoas, cada vez mais em escalas intrarregionais e intraestaduais (Silva; Nunes; Queiroz, 2018).

Essa dinâmica tem sido mais notada em situações mais recentes, mostrando que os deslocamentos mais duradouros têm perdido sua intensidade, figurando como um novo padrão da dinâmica da mobilidade. Isso porque a mobilidade pendular das pessoas em escalas intrarregional e intraestadual tem sido a tendência dos deslocamentos populacionais em períodos mais recentes (Queiroz, 2003; Fusco, 2012).

O Nordeste ocupa a segunda posição quanto à dinâmica da mobilidade pendular para trabalho, área que era anteriormente conhecida por “expulsar muita gente”. Após reordenação econômica, depois dos anos 1980, contudo, observou-se um aumento do retorno de migrantes para o local de origem, embora ainda seja uma região emissora de fluxo populacional, mesmo que em volumes menores. (Fusco, 2012; Queiroz, 2013).

Desse modo, ao analisar a mobilidade cotidiana no Nordeste, infere-se que cerca de 20,8 milhões de pessoas se deslocam no mesmo município e para município diferente por razões de trabalho. Desse total, 46,5% gastam até meia hora no percurso para o trabalho. Os ocupados no mercado de trabalho local sobressaem com maior participação, chegando a 47,5%, seguido pelos que saem para trabalhar em município diferente (30,1%). No tocante ao tempo de deslocamento, o percurso que dura mais de

duas horas não apresenta uma intensidade de casos significativa para o Nordeste, tampouco para as demais regiões.

Tais condições ratificam o que Souza e Queiroz (2024) enfatizaram, isto é, que os indivíduos empregados acima de 30 anos tendem a ser pessoas com acúmulo de empregos anteriores, ou melhor, são pessoas mais dispostas a praticar a mobilidade pendular para outros municípios. Nesse aspecto, sobre a faixa etária dos envolvidos na mobilidade pendular, Silva, Queiroz e Ojima (2021) fazem aporte ao perfil desses indivíduos, no Brasil, e atestam que são homens entre 25 e 34 anos que têm maiores disposições nessa dinâmica. Portanto, essas relações dos fenômenos da mobilidade pendular estão entrelaçadas com outros aspectos sociais, os quais podem se aproximar da realidade de cada indivíduo (Silva, 2011).

Ao tratar da mobilidade pendular nas regiões Norte, Sul e Centro-Oeste, observa-se, na Tabela 1, que os fluxos são menos intensos quando comparados às regiões Nordeste e Sudeste. A região Norte apresenta um volume de 6,3 milhões de indivíduos empregados, sendo que 72,1% desse total gasta até meia hora no deslocamento, seguido pelos que gastam até uma hora para chegar ao trabalho, representando 19,6% do volume de ocupados. Nesse sentido, percebe-se que as pessoas que saem do local de residência para trabalhar são maioria para os tempos acima de meia hora.

A região Sul aponta um volume de 14,2 milhões de trabalhadores envolvidos na mobilidade pendular por motivo de trabalho, sendo que 48,8% despendiam até meia hora para se deslocar até o trabalho no mesmo município de moradia. Esses dados eram seguidos por aqueles que gastaram até uma hora se deslocando, aproximadamente 39%. Os indivíduos que trabalham em município diferente sobressaem aos que permanecem no mesmo município local de residência. Para a região Centro-Oeste, constata-se 6,9 milhões de pessoas deslocando-se espacialmente por motivo de trabalho cotidianamente, e 67,5% desse volume corresponde ao percentual de ocupados, com tempo de deslocamento estimado até meia hora, considerando a mobilidade no mesmo município e para município diferente.

Diante do exposto, é importante ressaltar que os trabalhadores que estão ocupados no mesmo lugar de residência gastam um tempo médio entre seis minutos e meia hora. Por outro lado, os indivíduos que saem cotidianamente para um município diferente são maioria nos tempos acima de meia hora em relação aos que ficam no mesmo município. Para tanto, pode-se inferir que a mobilidade pendular para trabalho segue um mesmo padrão de tempo nos diferentes territórios regionais brasileiros. Contudo, vale salientar que, no Brasil, o tempo para os deslocamentos acima de duas horas aponta uma variação percentual de 1,6%, mostrando que a categoria dos trabalhadores que estão ocupados no mesmo município não está muito distante daqueles que se deslocam para um município diferente. Esse apontamento reflete os principais movimentos recentes no país de curta distância, sobretudo os movimentos pendulares que têm sido tendências para os diferentes contextos de população (Silva, 2011; Jardim, 2011).

Tudo que foi posto pode representar o atual cenário da mobilidade populacional, uma vez que os deslocamentos de curta distância e duração estão sendo substituídos pelos movimentos de maior distância e tempo. Nesse panorama apontado, a mobilidade pendular no Brasil se distingue em parte, mas indica uma mesma tendência ao que Kent, Urban e Olle (2003) enfatizaram para Suécia: o indivíduo se desloca cada vez mais em escalas menores, na medida em que as oportunidades laborais são instaladas próximas ao local de residência. Para o Brasil, estima-se um limite de tempo que foi considerado para análise, sendo um tempo superior a duas horas. A média de tempo dos deslocamentos, no Brasil, não se diferencia tanto entre

os que trabalham no mesmo município e aqueles que trabalham em municípios diferentes do município de residência.

Em termos de participação regional, o Sudeste sobressai em relação às demais regiões do país, com 15,4% dos fluxos para municípios diferentes por motivo de trabalho, superando a média nacional. Em contrapartida, a região Norte (5,3%) foi a que apresentou menor participação nesse tipo de mobilidade. As demais regiões, Nordeste, Sul e Centro-Oeste, representaram os respectivos percentuais: 10,8%, 12,9% e 11,1%. Elucidado isto, tem-se que o padrão da dinâmica dos deslocamentos no país ainda é característico dos municípios do Sudeste, em termos do motivo trabalho. Mas é possível que na próxima pesquisa censitária, ainda não divulgada, esteja exposto um novo padrão para esse fenômeno.

Então, há um padrão de comportamento no âmbito das regiões brasileiras. Isso é percebido através das demandas da mobilidade espacial, as quais definem as oportunidades no mercado de trabalho, em especial das regiões do Sul do país. Exemplo disso é o desenvolvimento do Sudeste, que foi parâmetro para as demais regiões por muito tempo na dinâmica populacional e ainda continua sendo a principal referência para os movimentos populacionais no Brasil, devido a sua significativa força de atração em épocas passadas, figurando como polo mais dinamizado do país, sobretudo durante o processo de industrialização (Brito; Souza, 2005; Nunes; Silva; Queiroz, 2017).

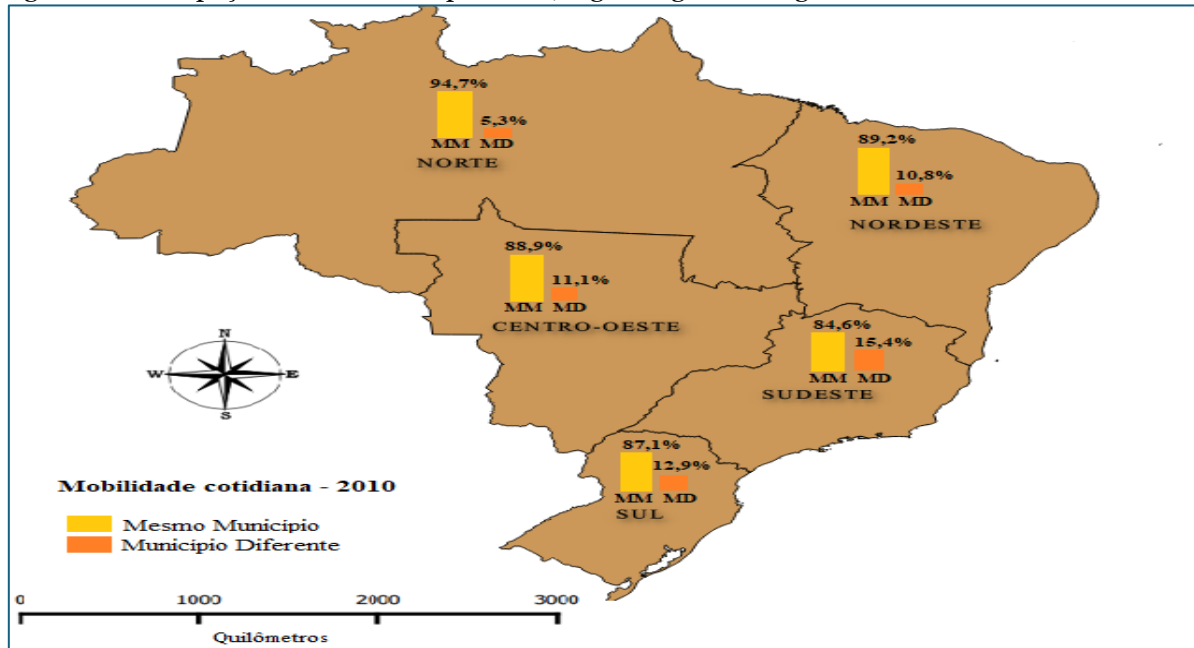
Contudo, essa característica já não tem se sustentado tanto, uma vez que os padrões de deslocamentos por motivo de trabalho do Nordeste têm apontado tendência de crescimento desde a última pesquisa censitária, sobretudo em aglomerados não metropolitanos afastados da área litorânea (Silva, 2019). Em consequência o fenômeno do tempo terá novas influências, porém serão constatadas em agendas futuras, quando as informações censitárias forem disponibilizadas.

Sendo assim, tem-se que os movimentos para fora do município de residência se mostram intensos, com tendência de aumento, e, no entanto, o resultado deste estudo envolvendo as especificidades da mobilidade dentro do mesmo município mostra que há novos comportamentos e/ou padrões para entender as singularidades da mobilidade por motivo de trabalho no Brasil. Desse modo, entende-se que a mobilidade pendular no mesmo município se destaca, figurando até como uma das possibilidades preferíveis quando se trata de grandes centros urbanos, sobretudo na região Sudeste, na qual predominam os maiores percentuais (Silva; Queiroz; Ojima, 2021; Silva, 2011).

Esse fenômeno é perceptível ao observar a Figura 1, que ilustra o percentual da mobilidade pendular no mesmo município (MM) e para os municípios diferentes (MD), em âmbito regional, em 2010. Dessa maneira, percebe-se que o cenário observado se deve às influências do capital, uma vez que a mobilidade populacional tem sido atraída pelas ofertas de oportunidades de trabalho em locais mais desenvolvidos.

Sobre essas particularidades, nota-se que a baixa mobilidade observada na região Norte, comparada às demais regiões, especificamente em relação ao Sudeste, deve-se à influência da dinamização econômica do Norte, que não tem favorecido esse tipo de mobilidade de acordo com a caracterização das especialidades geográficas do país, propiciando diferentes dinâmicas nos deslocamentos populacionais (Cunha; Baeninger, 2007).

Figura 1 - Participação da mobilidade pendular, segundo grandes regiões do Brasil - 2010



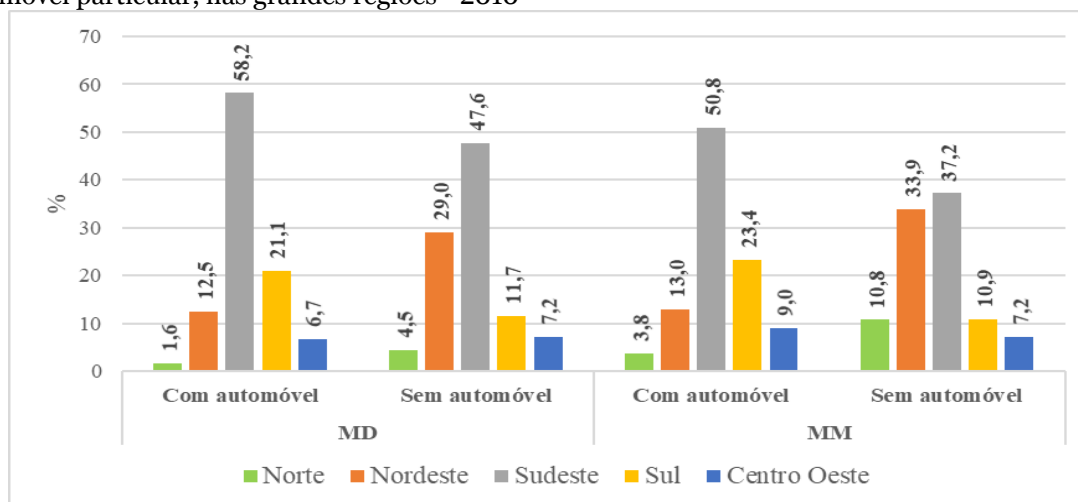
Fonte: Censos Demográficos de 2010 (IBGE).

O panorama apresentado na Figura 1 mostra que a mobilidade cotidiana tem ganhado diferentes dimensões, reordenando a estrutura dos espaços, dado que se intensificaram do ponto de vista da expansão da mancha urbana, bem como de outros fatores econômicos (Baeninger, 2002). Desse modo, quando se olha para o volume desses deslocamentos nos diferentes territórios urbanos do país, constata-se singularidades correspondentes à região de influência, principalmente sobre esse tipo de mobilidade pendular, visto que a mobilidade pendular, muitas vezes, figura como a principal questão de definição em áreas não metropolitanas (Silva, 2019).

Os dados do Gráfico 1 apresentam a participação das pessoas que praticam a mobilidade com e sem transportes particulares, considerando o fato de que o indivíduo pode optar por se deslocar no próprio transporte. Isso é um condicionante que influencia na decisão para se deslocar por uma distância maior entre o trabalho e o local de moradia. No entanto, tal fenômeno se torna subjetivo, dado que a decisão locacional de cada indivíduo envolve mais condicionantes, além do fator distância.

Ao analisar a mobilidade pendular para municípios diferentes, observa-se que os trabalhadores que praticam essa mobilidade na região Sudeste, com transporte particular, sobressaem-se, sendo 58,2% contra 47,6% de trabalhadores que não possuem transporte. A região Sul aponta 21,1% para a mobilidade com transporte particular e 11,7% para os deslocamentos sem esse tipo de transporte. Com relação à região Nordeste, a participação de trabalhadores que se deslocam no próprio transporte é expressivamente menor, chega a 12,5%, enquanto 29% se referem aos que não têm transporte, mas estão praticando o mesmo tipo de deslocamento.

Gráfico 1 – Brasil: participação relativa dos trabalhadores que praticam a mobilidade pendular com automóvel particular, nas grandes regiões - 2010



Nota: MD (Município Diferente); MM (Mesmo Município).

Fonte: Censo Demográfico de 2010 (IBGE).

Observando as questões do Centro-Oeste, nota-se que, dentre os trabalhadores que praticam a mobilidade pendular para um município diferente, 6,7% usam transporte particular; por outro lado, 7,2% dos ocupados não utilizam transporte próprio. Há um destaque para região Norte, que apresenta a menor participação da mobilidade cotidiana dos indivíduos que saem para município diferente do que residem, quando comparada às demais regiões. Dessa forma, o percentual de trabalhadores na região Norte que praticam a mobilidade para um município diferente com transporte particular é 1,6%, enquanto quem realiza o mesmo tipo de deslocamento sem transporte próprio é cerca de 4,5%.

Ao mencionar os trabalhadores envolvidos na mobilidade pendular, dentro do mesmo município, o Sudeste continua predominando com 50,8% referente aos indivíduos que possuem transporte particular, em detrimento de 37,2% que representam aqueles que não se deslocam no seu transporte. A região Sul aponta a mesma tendência para os que saem do município de residência, sendo maioria aqueles trabalhadores que usam transporte particular (23,4%), e os que não usam esse tipo de transporte é de aproximadamente 10,9%. Quando se analisa o Nordeste, essa região mantém um comportamento parecido: a participação percentual dessa localidade foi de 13,0% para os que se deslocam com transporte particular, e 33,9% para os que não possuem transporte próprio.

Nesses aspectos, a região Centro-Oeste aponta mudança no comportamento da mobilidade pendular no mesmo município (MM), em relação à outra categoria de análise (MD). Quanto aos trabalhadores que praticam a mobilidade no mesmo município, cerca de 9,0% preferem usar o transporte particular. E, em um percentual menor, aproximadamente 7,2% dos trabalhadores dessa região decidem por não ir ao trabalho no próprio transporte.

Esse cenário das pessoas se deslocando mais com automóveis, em algumas regiões, deve-se à ascensão do mercado automobilístico, a partir dos anos 2000, no país, tendo em vista que o mercado se aquece e aumenta o uso de transportes particulares. Isso favoreceu a instalação de montadoras de motocicletas e automóveis de outros países no Brasil, propiciando o aumento significativo desse tipo de veículo (Vasconcellos, 2008). Foi também nesse período que o país passou por uma expansão

da economia, condicionando o aumento do crédito e influenciando o consumo das famílias (Dedecca; Trovão; Souza, 2014).

Sendo assim, as regiões Sudeste e Sul apresentam predominância com pessoas usando transportes particulares para chegar ao trabalho, enquanto as demais regiões apontam uma sobreposição dos trabalhadores indo trabalhar usufruindo de outros meios de deslocamento. Embora esses outros tipos de deslocamento não tenham sido contemplados neste estudo, é possível fazer inferências sobre o padrão de comportamento que os trabalhadores brasileiros tiveram, a partir dos dados censitários do IBGE de 2010. Elucidado isto, espera-se com a próxima pesquisa do Censo Demográfico atualizar as informações a respeito desses padrões evidenciados.

Diante do que foi exposto faz-se necessário entender que o desenvolvimento do mercado de trabalho de cada região se deu de maneira singular, e que são fatores importantes e impactam sobre o novo padrão dos deslocamentos pendulares, em especial na contemporaneidade. É possível perceber novos comportamentos e padrões de deslocamentos e, com certeza, serão ratificados pelas próximas pesquisas censitárias posteriores ao ano de 2010. Assim, almeja-se validar a dinâmica urbana evidenciada para o Censo Demográfico de 2010.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa se realiza ao analisar a mobilidade pendular por motivo de trabalho, nas grandes regiões brasileiras, considerando o tempo gasto no percurso com uso de transporte particular, em 2010. A partir disso, espera-se que as próximas divulgações censitárias com informações de população revelem a continuidade do que se constata aqui. Diante disso, percebe-se que os deslocamentos com finalidade de trabalho se mostraram bastante acentuados nas grandes áreas geográficas brasileiras, notadamente no Sudeste e Nordeste. Isso tem influenciado o tempo em que as pessoas gastam de casa até o trabalho utilizando seus próprios automóveis.

Em relação ao tempo gasto entre casa e trabalho, nota-se que os trabalhadores empregados no mesmo município em que residem sobressaem-se, sendo maioria em termos de volume quando comparados àqueles que praticam a mobilidade para um município diferente. Nesse aspecto, infere-se que uma significativa parcela do fluxo cotidiano de trabalhadores gasta até meia hora com o percurso até o trabalho. Isso pode ser o reflexo da inconsistência, ou não, na infraestrutura urbana que impacta os deslocamentos populacionais, o que ainda acaba sendo o principal reflexo da segregação econômica nas grandes cidades brasileiras. Contudo, a mobilidade para outros municípios pode ser entendida como resposta do espraiamento dos investimentos pelas diferentes escalas geográficas no país, algo que virou tendência dos principais movimentos nas regiões metropolitanas e fora delas.

Nesse contexto, evidencia-se um diferencial no padrão do tempo despendido na mobilidade até o trabalho para cada região no Brasil. Tal fenômeno pode ter diferentes tipos de influência, como: a falta de infraestrutura, algo que pode ocasionar atraso no percurso; e o próprio trânsito congestionado, em razão do aumento de transportes particulares nas vias, conseqüentemente. Esses fatos podem explicar determinada demora no tempo de deslocamento.

São fatores a que, na contemporaneidade, a maior parte da população está exposta, considerando que as oportunidades de trabalho cada vez mais se distanciam dos grandes centros. Sendo assim, inferem-se padrões que estão atrelados principalmente ao contexto do espraiamento da urbanização das cidades, além de as pessoas estarem envolvidas na mobilidade de curta e curtíssima distância (Baeninger, 2002; Fusco, 2012; Silva, 2019; Silva; Queiroz; Ojima, 2021).

Ainda foi possível perceber que os deslocamentos para o trabalho com o uso de automóveis, nas regiões Norte e Nordeste, apontam uma predominância de indivíduos se deslocando sem automóveis próprios, tanto para municípios diferentes como no mesmo município. Na região Sudeste, a quantidade de pessoas indo trabalhar usando seus próprios transportes é menor para aqueles que trabalham onde residem. Na região Sul, as pessoas que usam automóveis particulares para ir ao trabalho sobressaem-se em ambas as categorias, para dentro e fora do município. Para o caso do Centro-Oeste, o não uso de transportes individuais próprios tem predominado para os que trabalham em municípios diferentes, enquanto aqueles que se deslocam no mesmo município preferem usar seus transportes.

Diante do observado, infere-se que existe um maior volume de pessoas realizando a mobilidade pendular nos mesmos municípios que residem, retrato visto em todas as regiões brasileiras, pois o volume de quem permanece no mesmo município é superior aos que trabalham em municípios diferentes. Isso mostra que os movimentos de curtíssima distância têm ganhado espaço na dinâmica populacional. A observação desse fenômeno caracteriza o melhoramento do mercado de trabalho, e, com isso, áreas urbanas detêm suas populações fazendo com que a mobilidade pendular por razões de trabalho apresente um cenário que demonstra um padrão de maiores constâncias nos fluxos cotidianos no país, em geral.

Sendo assim, elucida-se que a mobilidade pendular analisada sob essa abordagem dos movimentos dentro do mesmo município traz revelações singulares para as regiões, no âmbito do tempo despendido até o trabalho, além de revelar como andam os padrões de deslocamentos no próprio município que reside, ou com destino em outro município diferente. Dessa forma, isso é motivo de ainda haver mais o que ser respondido por estudos futuros, a partir de análises voltadas para as diferentes dimensões populacionais, não importando se essa é mais ou menos densa. Por conseguinte, as constatações do tempo de mobilidade diagnosticadas a partir do Censo Demográfico de 2010 são essenciais para as futuras investigações, por serem o ponto de partida do uso desse quesito. Portanto, sugere-se com este artigo agenda para outras pesquisas que venham a se utilizar da mesma fonte, variável e métodos.

REFERÊNCIAS

BAENINGER, R. A. Expansão, Redefinição ou Consolidação dos Espaços da Migração em São Paulo? Análises a partir dos primeiros resultados do Censo 2000. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 13., 2002, Ouro Preto – MG. **Anais...** Ouro Preto: ABEP, 2002.

BRITO, F; SOUZA, J. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, v.19, n.4, 48-63, 2005.

CARMO, R. L; CARDOSO, A. C. D; DAGNINO, R. S; SAIFI, S. E; BASTOS, A. P. V; CAPARROZ, M. B; SILVA, C. C. Mobilidade Pendular na Região Metropolitana Ampliada de Belém. In.: CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. F.; RIBEIRO, L. C. de Q. (Org.). **Belém: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital - Observatório das Metrópoles, 2015, p. 121-142.

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

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

CUNHA, J. M. P; BAENINGER, R. A. Descontinuidades no padrão demográfico do fluxo São Paulo/Bahia no período 1970/91: qual o efeito da crise? In: Encontro Nacional da ABEP, 9., 1999, São Paulo – SP. **Anais...** São Paulo: 1999.

CUNHA, J. M P; BAENINGER, R. Lãs migraciones internas em el Brasil Contemporâneo. **Notas de Población**, n. 82, 2007.

DEDECCA, C. S; TROVÃO, C. J. B. M; SOUZA, L. F. Desafios do crescimento brasileiro. **Novos estudos CEBRAP**, 23-41, 2014.

FUSCO, W. Regiões Metropolitanas do Nordeste: origens, destinos e retornos de migrantes. **Revista Interdisciplinar de Mobilidade Humana**, Brasília, n. 39, 101-116, 2012.

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

JARDIM, A. P. Reflexões sobre a mobilidade pendular In: OLIVEIRA, L. A. P. de Oliveira; OLIVEIRA, A. T. R. (Org.). **Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011, p. 51-59.

KENT, E; URBAN L; OLLE W. Geographical Labour Mobility: Migration or Commuting?. **Regional Studies**, v. 37, n. 8, 827-837, 2003.

MENEZES, M. A. Migrações e mobilidade: Repensando teorias, tipologias e conceitos. In: TEIXEIRA, P. E.; BRAGA, A. M. da C; BAENINGER, R. (Org). **Migrações: implicações passadas, presentes e futuras**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012, p. 21-40.

NUNES, E. S; SILVA, J. G; QUEIROZ, S. N. Migração inter-regional no Brasil: o que há de novo?. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, v.2, 388-407, 2017.

OJIMA, R; SILVA, R. B. O “Conceito” de Cidade-Dormitório na Urbanização Brasileira: Consensos e Contradições. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 10., 2007, Florianópolis-SC. **Anais...** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2007.

QUEIROZ, S. N. **Migração para o Ceará nos anos 90**. 2003. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2003.

QUEIROZ, S. N. **Migrações, retorno e seletividade no mercado de trabalho cearense**. 2013. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2013.

RODRIGUES, J. M. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: PAULA, M. de; BARTELT, D. D. (Org.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e**

alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll, 2016, p. 12-23.

RUBIM, B; LEITÃO, S. O plano da mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Revista Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, 2013.

SILVA, J. G. **Características da Mobilidade Inter e Intramunicipal por motivo de trabalho: Evidências para o Brasil**. 2019. Dissertação (Mestrado em Demografia) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019.

SILVA, J. G; QUEIROZ, S. N. Região Metropolitana do Cariri: um olhar para a seleção do migrante no mercado de trabalho. **Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos**, v. 10, 82-98, 2016.

SILVA, J. G; NUNES, E. S; QUEIROZ, S. N. Brasil: Migração Inter-regional e Intra-regional de Retorno (1986/91, 1995/00 E 2005/10). **Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 1, 192-211, 2018.

SILVA, J. G; QUEIROZ, S. N; OJIMA, R. Perfil da mobilidade laboral inter e intramunicipal no Brasil nos anos de 2000 e 2010. **Informe GEPEC**, Toledo, v. 25, n. 2, 125-144, 2021. DOI: 10.48075/igepec.v25i2.26535.

SILVA, E. T. Movimentos Populacionais Metropolitanos E Algumas Relações Socioespaciais. **Informe GEPEC**, Toledo, v. 15, n. 3, 649-670, 2000. DOI: 10.48075/igepec.v15i3.6306.

SOUSA, A. L. A; QUEIROZ, S. N. Admissão por Primeiro Emprego e Reemprego no Mercado Formal Brasileiro e Cearense: análise comparativa da remuneração entre 2010 e 2020. **Informe GEPEC**, Toledo, v. 28, n. 1, 64-85, 2024. DOI: 10.48075/igepec.v28i1.31079.

VASCONCELLOS, E. A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos**, 127-142, 2008.

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

Recebido em 26/04/2024.

Aceito em 30/06/2024.