

Artigo submetido a 21 de Julho 2020; versão final aceite a 13 de Junho de 2022
Paper submitted on July 21, 2020; final version accepted on June 13, 2022
DOI: <https://doi.org/10.59072/rper.vi64.615>

Minha Rotina é me Deslocar para Trabalhar nesse Brasil

My Route is to Move to Work in this Brazil

João Gomes da Silva

joaoeconomia@ymail.com

Doutorando em Demografia pelo Programa de Pós-Graduação em Demografia (PPGDem/UFRN) Bolsista CAPES, Pesquisador do Observatório das Migrações no Estado do Ceará. Economista e Mestre em Demografia pelo PPGDem

Silvana Nunes de Queiroz

silvanaqueirozce@yahoo.com.br

Professora Adjunta do Departamento de Economia e do Programa de Pós-Graduação em Economia Regional e Urbana (PPGERU) 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

Ricardo Ojima

ricardo.ojima@gmail.com

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

Resumo

Este estudo se propõe a analisar as características pessoais da população brasileira no que diz respeito aos atributos demográficos e empregatícios, sobretudo, no âmbito da mobilidade motivada por trabalho em nível municipal, no ano 2000 e 2010, no Brasil. Então, buscando entender o comportamento das diferenças e similitudes, utilizou-se as informações dos microdados dos Censos Demográficos de 2000 e 2010, realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Para tais resultados, utilizou-se o modelo de regressão multinomial, mostrou que o trabalhador tem um perfil em idade adulta, ocupado em segmentos intermediários e com rendimento entre 2 e 5 salários mínimos para mobilidade intermunicipal, enquanto as demais categorias de trabalhadores intramunicipal e não se locomovem, auferem menos. Por sua vez, evidenciou-se tendências de mudanças significativas para outras áreas no interior do país, configurando novos padrões dos deslocamentos por motivo de trabalho.

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

Códigos JEL: J61

Abstract

This paper proposes to analyze the personal characteristics of Brazilian population with regard to demographic and employment attributes, especially in the context of mobility motivated by work at the municipal level, in 2000 and 2010, in Brazil. Therefore, seeking to understand the behavior of differences and similarities, information from the microdata of Demographic Censuses (2000 and 2010) were used. They were conducted by the Brazilian Institute of Geography and Statistics

(IBGE). As method, the multinomial regression model was used. It showed that workers have an adult profile, they are occupied in intermediate segments and they have an income between 2 and 5 J61 minimum wages for intermunicipal mobility, while the other categories of intra-municipal workers, who do not move, earn less categories earn less. In turn, it was shown that there are significant shifting trends in other areas of the country, configuring new patterns of commuting for work purposes.

Keywords: Intramunicipal mobility. Intercity mobility. Work. Brazil

JEL Code: J61

1. INTRODUÇÃO

Os deslocamentos estão associados a diversas motivações além do trabalho, bem como estudo, lazer, compras, tratamento de saúde, entre outros. Mas o objetivo principal deste estudo é analisar as características pessoais (demográfica, ocupacional e rendimento) dos indivíduos que, por vontade própria ou 'obrigados', praticam o deslocamento intermunicipal por motivo de trabalho. A princípio, é importante salientar que esse tipo de mobilidade é caracterizado por deslocamentos regulares e cotidianos, entre limites políticos administrativos, tendo como influência as atividades de trabalho e/ou estudo (Aranha, 2005).

O debate sobre os deslocamentos no espaço brasileiro tem se tornado cada vez mais necessário, diante da expansão dos movimentos populacionais, sobretudo, por questões de trabalho. Essa mobilidade cotidiana é mais observada em locais economicamente desenvolvidos ou em fase de crescimento, com maiores oportunidades de trabalho. Mas a partir de 2000, com a criação de oportunidades de trabalho em áreas historicamente menos desenvolvidas, tem acontecido com maior intensidade fluxos cotidianos por motivo de trabalho em todo o país, dentro ou fora do município de residência (Menezes, 2012).

Nesse contexto, os movimentos diários, inicialmente mostram-se como um processo originado com as modificações na estrutura do mercado de trabalho, e com o aumento dos territórios urbanos, afetando ainda mais a população desprovida de capital financeiro. Por sua vez, essas pessoas acabam sendo mais propensas a mudarem de residência para locais mais afastados dos grandes aglomerados (Cintra et al., 2009; Cunha, 1994), refletindo o cenário atual das áreas ou regiões metropolitanas mais desenvolvidas do país.

Mesmo as áreas metropolitanas sendo consideradas como principal centro onde a mobilidade intermunicipal acontece (Pessini, 2007; Pereira & Herrero, 2009), existem pesquisas que não mostram os atributos das pessoas envolvidas, e são motivadas pela razão de trabalho em localidades não metropolitanas. Isso faz carecer de mais atenção para esse tipo de abordagem na literatura brasileira, destacando a importância desse tipo de análise.

Neste estudo, considera-se a mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho, aquela com os deslocamentos para um município diferente do que reside, e a mobilidade intramunicipal para o trabalho, os deslocamentos no mesmo município que reside. Sendo assim, a principal fonte de informações são os microdados das amostras dos Censos Demográficos 2000 e 2010, realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Nesse sentido, entender o cenário da mobilidade diária no território brasileiro se torna cada vez mais necessário, dado que grande parte das pesquisas sobre mobilidade intermunicipal se limitam ao estudo dos fluxos, sobretudo, em áreas metropolitanas. Com isso, o perfil das pessoas que praticam esses deslocamentos em diferentes escalas, não tem sido aprofundado. Portanto, a literatura carece de estudos que contribuam com análise dos atributos pessoais dos indivíduos envolvidos nessa dinâmica, tanto na mobilidade intramunicipal, bem como na mobilidade intermunicipal, motivada por trabalho, no Brasil.

Além dessa introdução, este estudo conta com mais quatro seções. Em seguida, trata de discutir a mobilidade por motivo de trabalho em âmbito internacional e nacional. A terceira seção aborda os procedimentos metodológicos adotados. A quarta seção mostra quem são os trabalhadores que realizam a mobilidade intermunicipal no Brasil, e na última, encontram-se as conclusões do estudo.

2. COMO ANDA O CENÁRIO DA MOBILIDADE POR RAZÕES LABORAIS EM ÂMBITO INTERNACIONAL E NACIONAL

Nessa seção são abordadas as questões da mobilidade diária motivada por trabalho em territórios internacionais e nacionais, a fim de apresentar um panorama das características do fluxo de trabalhadores em alguns países e fazer um paralelo com os resultados encontrados nos estudos para o Brasil.

Na literatura internacional, o estudo de Delgado (2002) enfatiza que a mobilidade para fins de trabalho se torna responsável pela estabilização do mercado de trabalho, especificamente para o aglomerado de municípios pertencentes a Coahuila, no México, uma vez que o autor averigua os deslocamentos de trabalhadores inseridos no ramo de atividades de mineração. Assim conclui-se que esses trabalhadores são essenciais, tanto para economia do município de origem quanto no destino, dado que a intensificação dos movimentos favorece o desenvolvimento de ambas localidades, onde mais de 70% dos empregados nessas localidades praticavam a mobilidade intermunicipal.

Deslocamentos por questões de trabalho entre localidades diferentes também é uma realidade na União Europeia, notadamente entre as fronteiras do Norte de Portugal e a Galiza na Espanha. Os fluxos procedentes de Portugal destinados para Espanha são motivados, em geral, pelos altos rendimentos auferidos nos setores metalúrgicos, transportes, atividades extrativas e pesqueira. Por outro lado, os trabalhadores espanhóis que cruzam a fronteira para trabalhar no território Português estão, em sua maioria, nas ocupações que exigem maior nível de instrução/experiência nas áreas administrativas, saúde e, principalmente, nas atividades que demandam tecnologia. Assim, alguns casos dessa mobilidade temporária acabam se tornando em mudança de residência (Gil, 2014).

Na Europa, notadamente nas regiões de Lyon, Bruxelas e Genebra, evidenciam-se nos deslocamentos cotidianos uma interação com os desejos pessoais do indivíduo gostar de viajar. A decisão de se deslocar para lugares extremos, isto é, mais distantes da residência, é mais observada em pessoas com filhos e casadas. Por outro lado, quando é um deslocamento por preferência, os solteiros são motivados por outros fatores privados e condicionais que também levam a escolha de realizar esse deslocamento. Assim, os autores constatam que a mobilidade entre localidades extremas é realizada em última instância como conciliação entre o espaço da vida¹ doméstica e profissional (Geslin & Ravalet, 2016).

No tocante aos estudos que versam sobre a mobilidade espacial no Brasil, especialmente em limites metropolitanos. Segundo Ântico (2004), esse tipo de deslocamento é influenciado pela expansão da malha urbana, principalmente nos grandes aglomerados, com incorporação de municípios a essa área. Trata-se de um fato que se condiciona a segregação da população, onde têm pessoas que moram em locais caros e as que frequentam esses locais somente para realizarem alguma atividade, mas residem em outro município e são expostas aos movimentos pendulares entre o local de trabalho e de residência.

O estudo de Deschsamps e Cintra (2008) evidencia características ainda pouco exploradas no país, e que podem ser agenda de pesquisa para muitos estudos. Os autores mencionam que os trabalhadores que residem nos perímetros urbanos das grandes aglomerações auferem rendimentos superiores aos que permanecem no município de residência. Isso são indícios de que há uma seleção entre os que praticam a mobilidade intermunicipal e os que não praticam.

Por sua vez, no que diz respeito a mobilidade intermunicipal como um fenômeno mais recorrente para as pessoas com alto padrão socioeconômico, é possível que esses indivíduos optem por residir em locais afastados dos grandes aglomerados por questões de melhor qualidade vida, uma vez que “as externalidades positivas compensam os custos adicionais da distância” (Brito & Souza, 2005:62).

Nesse sentido, Lameira (2014) e Vasconcellos (2016) apontam que o rendimento é um fator ligado às questões da mobilidade intermunicipal, onde as pessoas praticantes da mobilidade entre fronteiras municipais apontam uma disparidade de ganho quando comparado àqueles que possuem atributos positivos (alto nível de escolaridade, habilidades etc.) e se destacam no mercado de trabalho formal ao auferirem melhores rendimentos com relação aos inseridos em atividades informais. Além disso, existe a relação entre a distância e renda, dado que representa a segregação social na maioria dos aglomerados urbanos brasileiros e faz com que as pessoas optem por gastarem mais

¹ Se refere a determinada área em que o indivíduo se destina para realizar suas atividades (COURGEAU, 1988)

tempo com os deslocamentos em prol dos baixos custos com habitação, sendo uma realidade mais presente para os indivíduos com menor poder aquisitivo.

Diante disso, existe município que emite muito esse tipo de fluxo e se deve, em parte, a incapacidade de retenção da população trabalhadora. Os indivíduos são ‘empurrados’ para realizarem suas atividades diárias em outra localidade diferente da que reside, sobretudo nas capitais, pois é onde existem maiores oportunidades. Essa tendência dos fluxos entre os municípios periféricos com a capital tem caracterizado a mobilidade intermunicipal nas áreas metropolitanas e, em sua maioria, é condicionada por questões econômicas, uma vez que residir distante desses locais mais dinamizados, torna-se mais barato para a população com poder aquisitivo mais baixo (Cunha & Pessini, 2008).

Portanto, esse tipo de mobilidade é observado mais em aglomerados metropolitanos (Marandola Junior & Hogan, 2008), pois é onde se concentram atividades econômicas, empregos e oportunidades de estudo, sendo áreas de atração da população que estaria realizando com frequência a mobilidade intermunicipal, indo para o emprego diariamente e, em geral, ao final do dia retornam para a residência/domicílio (Silva, 2016). Sendo assim, há predominância desses fluxos em áreas mais densamente providas de recursos, as quais têm essa característica atrativa (Aranha, 2005; Macêdo & Serratini, 2014).

Embora seja uma realidade observada na mobilidade intermunicipal, em muitos lugares no Brasil, existem outros fatores que explicam os motivos desses fluxos serem mais notados entre o entorno metropolitano e o centro/capital. São fatos que podem ser justificados pela insuficiência de absorção da população no mercado de trabalho e pela concentração de investimentos em locais específicos (Oliveira & Tavares, 2015), por condicionantes influenciados pela mudança na reestruturação urbana e reflexo nos padrões de vida da população (Ojima, 2011). E, também pela expansão das dimensões espaciais urbanas que favorecem o distanciamento entre os locais de moradia e de trabalho.

Após essa contextualização a respeito da mobilidade intermunicipal em âmbito internacional e nacional, constata-se que, em sua maioria, os estudos tratam somente sobre os fluxos em si, sem saber quem são, ou melhor, as características pessoais daqueles que praticam a mobilidade intermunicipal. Diante disso, pretende-se contribuir com a literatura no que diz respeito a análise de tais características pessoais, a fim de mostrar o perfil dos trabalhadores envolvidos na mobilidade intermunicipal por motivo de trabalho no Brasil, além de comparar com o perfil daqueles que trabalham no município que residem, definido neste estudo como mobilidade intramunicipal.

3. ASPECTOS METODOLÓGICOS

Esta seção apresenta os procedimentos metodológicos e conceitos adotados para o alcance dos objetivos propostos. Nesse sentido, define-se como a mobilidade intermunicipal: o deslocamento diário entre municípios diferentes para fins de trabalho e a mobilidade intramunicipal: o deslocamento diário no município que reside para fins de trabalho, e, por fim, aqueles trabalhadores que não se deslocam.

Mediante as definições apresentadas para a mobilidade laboral, obtidas com uso dos microdados dos Censos Demográficos 2000 e 2010, faz-se necessário explicar a interação entre algumas variáveis, no Censo 2000, a fim de captar apenas as pessoas que estavam empregadas e realizavam a mobilidade em questão. Isso porque, no Censo Demográfico 2000, o quesito sobre quem praticava deslocamento pendular não distinguia a razão/motivo do movimento. Sendo assim, fez-se uma proxy com a variável V4276, identificando as pessoas que estavam ocupadas em alguma atividade, através das interações com as variáveis V0439 e V0440.

Por meio da variável V0660, selecionando igual a 1 e 2 (no próprio domicílio e apenas nesse município, mas não no próprio domicílio), tem-se os indivíduos que representam a mobilidade intramunicipal. É importante ressaltar que a condição 1 dessa variável (V0660) foi incluída na análise para tornar o dado comparável com a mesma informação do Censo Demográfico 2000, uma vez que essa categoria representa o indivíduo ocupado no próprio domicílio. Assim, entende-se que o indivíduo não realiza nenhum tipo de deslocamento motivado por trabalho. Quanto às categorias 3 e 5 (em outro município e em mais de um município ou país, respectivamente), essas referem-se às pessoas que realizam a mobilidade intermunicipal.

Para a compatibilização das informações entre os Censos Demográficos 2000 e 2010, assim como para as referidas categorias de análise (mobilidade intermunicipal e mobilidade intramunicipal), foi preciso aplicar um filtro com a finalidade de excluir da amostra as pessoas que estudam.

Sendo assim, foi realizado um filtro com a variável V0628, com as categorias 3 e 4, as quais representam os trabalhadores que não estudam. Dessa forma, as estimativas captam somente as pessoas que trabalhavam.

Posteriormente, foi escolhida a regressão logística multinomial. É um modelo que sua função de ligação não linear é adequada para aplicações onde a variável dependente é qualitativa, compostas por valores mutuamente exclusivos e discretos. A regressão logística multinomial é direcionada à estimação das probabilidades em relação a variável dependente, condicionadas por covariáveis $X = (X_1, \dots, X_k)$, e os pressupostos são semelhantes ao modelo de regressão logística com a transformação logit. Contudo, existe uma semelhança desse modelo com o logit, onde no modelo multinomial umas das categorias da variável dependente será tida como referência, sendo assim cada uma das outras categorias dessa mesma variável dependente será comparada com a de referência.

Tabela 1. Variáveis utilizadas na análise da Regressão Logística Multinomial

Variável dependente		
Variável	Categoria	Descrição
Mobilidade	Não linear multivariada	Ter realizado a mobilidade inter ou intramunicipal por motivo de trabalho em razão de não realizar a mobilidade
Variáveis de controle (caraterísticas demográficas)		
Sexo	Feminino	Mulheres em referência aos homens
Idade	Adulta	Trabalhadores de 25 a 34 anos em referência às demais idades
Raça/cor	Branca	Trabalhadores brancos em referência às 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 às demais regiões
Região Metropolitana	Não região metropolitana	Área não metropolitanas em referência às metropolitanas
Variáveis de controle (características ocupacionais e de rendimento)		
Posição na ocupação	Com carteira assinada	Ocupados com carteira assinada em referência às demais categorias
Setor de atividade	Agrop. Silvic. e Pesca	Trabalhadores no setor primário em referência às 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)

É possível constatar em discussões científicas sobre a mobilidade da população (Dedecca & Cunha, 2004; Queiroz, 2013; Silva & Queiroz, 2016) que tais movimentos espaciais estão em certa medida mais concentrados nas idades acima de 25 anos, pois são as faixas de idades que as pessoas têm maior vigor físico para estarem inseridas nas atividades laborais. Sendo assim, para este estudo adota-se àqueles indivíduos entre 25 e 34 anos como idade de referência em relação aos demais inseridos no mercado de trabalho.

Por sua vez, no que se refere à mensuração dos coeficientes da regressão multinomial, esses são estimados pelo método de verossimilhança. Portanto, esse modelo de regressão é uma técnica que contém variável dependente politômica, bem como independentes dicotômicas e não métricas, mas que segue a mesma lógica de interpretação vista no modelo logit analisando a razão de chance para o evento da mobilidade intermunicipal e intramunicipal em detrimento de não acontecer essa mobilidade. Vale ressaltar que diferentemente do modelo logit a comparação entre uma categoria em relação a outra no modelo multinomial é irrelevante, uma vez que se usa todos os pares das categorias para especificar a chance de ocorrência em relação a uma única categoria de referência. Sendo assim, para esse tipo de modelagem, é calculado o $\log(\pi_1/\pi_3)$ e $\log(\pi_2/\pi_3)$, pois os resultados serão obtidos em $j, j=1,2$ ou em $J, J=3$. Portanto, as expressões equacionais do modelo têm o formato a seguir considerando, por exemplo, quando $J=3$:

$$\pi_1 = \frac{\exp(\beta_1)}{\exp(\beta_1) + \exp(\beta_2)}$$

$$\pi_2 = \frac{\exp(\beta_2)}{\exp(\beta_1) + \exp(\beta_2)}$$

$$\pi_3 = \frac{1}{\exp(\beta_1) + \exp(\beta_2)}$$

Na formulação onde π_3 tem como numerador o valor de 1, esta tem representado a expressão da categoria de referência denominada pela equação $\alpha_3 = \beta_3 = 0$. Diante disso, se no modelo multinomial a razão de chances é interpretada com a categoria $Y=0$ e propicia uma saída $Y=j$ versus $Y=0$ para as covariáveis descritas em $x=a$ e $x=b$, quando se estima o $OR_j(a,b)$, mediante a seguinte equação:

$$\frac{P(Y = j|x = a) / P(Y = 0|x = a)}{P(Y = j|x = b) / P(Y = 0|x = b)}$$

Na condição anterior, a equação expõe a relação dependente das variáveis explicativas em comparação às razões de chances estimadas para as chances de acontecer a mobilidade intermunicipal e intramunicipal vis-à-vis a dos trabalhadores não praticarem tal mobilidade. Para o alcance dessas condições, é preciso avaliar a importância das variáveis independentes no modelo onde essas podem ser filtradas pelo teste de Wald, juntamente com o teste de verossimilhança, pois é o que trata da significância das referidas variáveis.

Ainda é possível ver em abordagens na literatura (Agresti, 2007) que esse tipo de modelagem é equivalente e com os modelos logísticos binários, mas que se diferencia e apresenta um segundo preditivo e/ou categoria que será a referência para os parâmetros analisados.

Em síntese, é importante enfatizar que esse modelo estima a probabilidade de o trabalhador pertencer à categoria comparado em relação a chance de pertencer a outras categorias, bem como a chance de fazer parte da categoria de referência. Porém, chama atenção para uma restrição do uso desse modelo, que seria a presença de outras categorias e a melhor forma de escolha para usar como categoria de referência. Assim, neste estudo, optou-se por usar aqueles que não se deslocam como referência vis a vis aos que praticam algum tipo de movimento espacial.

4. A PRÁTICA DA MOBILIDADE POR MOTIVO DE TRABALHO NO BRASIL

Essa seção apresenta os resultados sobre a chance de os trabalhadores estarem envolvidos na mobilidade intermunicipal e intramunicipal, ou não realizar nenhum deslocamento por esses motivos, mas que são influenciados por determinadas características pessoais. É nessa perspectiva que se faz uma análise descritiva das características do empregado que realiza a mobilidade por motivo de trabalho, em seguida usa-se a regressão logística multinomial a fim de averiguar o quanto os atributos demográficos, ocupacionais e de rendimento influenciam sobre a variável dependente (Não se desloca, Mobilidade intramunicipal e Mobilidade intermunicipal).

No que se observa na Tabela 2, evidenciou-se que o montante de trabalhadores empregados no mercado de trabalho e que estão inseridos no processo de mobilidades espaciais ou não, mostrou um comportamento de crescimento no número de casos entre os anos de 2000 e 2010.

Tabela 2 – Brasil: Quantidade de trabalhadores segundo a condição ou não da mobilidade intramunicipal e intermunicipal por motivo de trabalho - 2000 e 2010

Área de estudo	Categorias de análise	2000	%	2010	%
Brasil	Não se desloca	22.304.867	26,9	56.725.890	43,2
	Intramunicipal	55.045.137	66,4	64.705.131	49,3
	Intermunicipal	5.580.339	6,7	9.759.590	7,4
Total		82.932.343	100,0	131.192.621	100,0

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE)

O volume de trabalhadores demonstrados na Tabela 2 reflete o cenário em que o mercado de trabalho brasileiro está situado entre os últimos dois Censos Demográficos brasileiro. São mais de 80 milhões de brasileiros empregados no ano 2000, e em 2010 esse quantitativo ultrapassa 131 milhões, tendo a maioria se movimentando diariamente dentro do próprio município que reside, chega ser mais de 55 milhões no ano e 2000, enquanto que em 2010 essa proporção da mobilidade intramunicipal aumenta em termos absolutos para aproximadamente 64 milhões, mas arrefece significativamente para 49,3% contra 66,4% em 2000.

Em segunda posição evidencia-se um volume expressivo de trabalhadores que não pratica nenhum tipo de mobilidade, esses são aproximadamente mais de 22 milhões em todo país no ano de 2000, entretanto, esse número de pessoas sem praticar mobilidade em 2010 ultrapassa os 56 milhões, que se refere a 43,2% do total de trabalhadores no referido ano. É preciso ressaltar que o cenário do mercado de trabalho brasileiro enfrenta um período de desequilíbrio, então, isso pode ser uma das possibilidades para que as oportunidades de empregos fossem escassas nesse período. Entretanto, após 2003 houve mudanças paulatinas no que diz respeito a retomada da economia e estabilização dos investimentos e geração de emprego (Gomes, 2009).

Quando se refere a categoria dos empregados praticantes da mobilidade intermunicipal no ano de 2000, mais de 5 milhões de pessoas, ou 6,7% do total, se envolviam nessa condição de trabalhar em um município diferente do que moram. Para o ano de 2010, esse montante de trabalhadores aumentou para mais de 9 milhões, equivalente a 7,4% do total de empregados no Brasil. Esse descompasso no cenário da mobilidade intermunicipal e intramunicipal pode ser indícios da falta de oportunidades no local de origem, bem como as precárias chances de obter mais vantagem de rendimento ou melhores remunerações (Ojima & Silva, 2007).

Por sua vez, os achados descritivos na Tabela 3 mostraram em termos relativos, segundo as características e o tipo de mobilidade que os trabalhadores realizaram nos anos 2000 e 2010. No ano 2000 entre as três categorias de mobilidade em análise (Não se desloca, intramunicipal e intermunicipal), no que diz respeito a característica sexo, seja no ano de 2000 ou de 2010, há uma predominância dos homens, em relação as mulheres praticando a mobilidades intramunicipal, sendo mais de 69% em 2000 reduzindo para cerca de 58% em 2010. No entanto, pode-se destacar um fenômeno de mudanças no comportamento dos movimentos populacionais por sexo entre os dois Censo analisados, onde evidenciou-se um aumento no número de trabalhadores que não se desloca para ambos os sexos, e uma suave queda dos movimentos intermunicipais praticados pelas mulheres. Por outro lado, os homens demonstraram aumento de 2,4% na mobilidade intermunicipal.

Em parte, esse fenômeno das mulheres praticarem menos a mobilidade intermunicipal, se explica, em geral, por estarem se dedicando às atividades domésticas, com isso ela não têm oportunidade para trabalhar fora de casa. No entanto, esse cenário cada vez mais se reconfigura mostrando que as mulheres estão ganhando espaço no mercado de trabalho, bem como é perceptível um crescimento da quantidade de trabalhadoras praticando a mobilidade para territórios mais distantes do local de residência (Vasconcellos, 2016).

Em relação a etnia dos trabalhadores em 2000, há uma distribuição variável em todas as etnias declaradas, porém, é preciso chamar atenção para a predominância na categoria da mobilidade intramunicipal tendo uma variação entre 51,1% e 74,3%, enquanto os indivíduos que não praticaram nenhum tipo de deslocamento variaram de 17,7% a 44,4%. Por fim, e não menos importante, observou-se na categoria dos trabalhadores intermunicipais percentuais entre 4,5% e 8,1%. Portanto, esse retrato da distribuição étnica dos trabalhadores brasileiros, no ano 2000, aponta ainda uma forte relação daqueles que exercem suas atividades laborais, mas que praticam em sua maioria a mobilidade intramunicipal.

No entanto, em 2010 percebeu-se uma diminuição desse deslocamento intramunicipal em detrimento de um aumento, principalmente, no grupo de trabalhadores que não pratica nenhum deslocamento. Mas também é possível constatar crescimento na mobilidade intermunicipal, embora não tão expressivo, sobretudo para os trabalhadores pretos e pardos. Essa questão pode estar relacionada com as políticas afirmativas de cotas que influenciaram no aumento da autodeclaração de pretos e pardos na população (Cunha & Pessini, 2008; Oliveira & Tavares, 2015).

Tabela 3. Características dos trabalhadores que praticam ou não a mobilidade intramunicipal e inter-municipal por motivo de trabalho (%) – Brasil – 2000 e 2010

Categorias	2000			2010		
	Não se desloca	Intra	Inter	Não se desloca	Intra	Inter
Sexo						
Masculino	22,43	69,51	8,05	31,88	57,68	10,44
Feminino	37,89	57,05	5,06	54,08	41,34	4,58
Raça/Cor						
Branca	26,02	66,87	7,10	41,42	50,79	7,79
Preta	28,32	64,23	7,44	40,87	50,80	8,34
Amarela	17,70	74,25	8,05	43,22	49,69	7,09
Parda	32,79	60,90	6,32	45,61	47,47	6,92
Indígena	44,39	51,12	4,50	57,10	39,27	3,63
Nível de Instrução						
Sem inst. e Fund. Inc.	42,20	53,17	4,63	56,26	39,17	4,56
Fund. C. e Médio Inc.	0,09	88,17	11,74	35,33	55,98	8,69
Médio C. e Superior Inc.	0,09	88,22	11,68	29,21	60,01	10,78
Superior Completo	0,08	88,96	10,96	18,76	68,25	12,99
Estado Civil						
Casado	9,79	81,36	8,86	36,48	55,19	8,33
Separado/Divorciado/Viúvo	29,52	63,96	6,53	55,02	39,55	5,43
Solteiro	11,24	80,03	8,73	36,12	55,39	8,50
Situação do Domicílio						
Urbano	26,04	66,09	7,87	42,38	49,49	8,13
Rural	40,67	56,95	2,38	47,92	48,42	3,66
Região Geográfica						
Norte	39,46	58,45	2,09	48,63	48,49	2,88
Nordeste	37,03	58,54	4,43	49,49	44,82	5,69
Sudeste	23,87	66,90	9,23	41,28	49,58	9,14
Sul	24,35	68,54	7,11	36,87	54,89	8,24
Centro-Oeste	27,76	66,99	5,25	39,19	53,78	7,02
Região Metropolitana						
Não	32,61	63,79	3,60	4,90	44,90	50,20
Sim	23,15	65,11	11,73	10,22	41,42	48,36
Posição na Ocupação						
Com carteira assinada	0,03	85,15	14,82	0,03	81,40	18,58
Militar e func. público	0,02	89,69	10,28	0,03	85,48	14,49
Sem carteira assinada	0,17	91,65	8,18	0,09	90,12	9,80
Conta própria	0,06	95,46	4,48	0,05	92,75	7,20
Empregador	0,09	92,82	7,09	0,10	89,03	10,87
Setor de Atividade						
Agropecuária, sivic. e pesca	0,05	96,37	3,59	0,03	94,32	5,65
Ind. Extrativista	0,55	84,39	15,07	0,69	68,62	30,69
Ind. Transformação	0,09	87,20	12,71	0,03	83,38	16,59
Ind. Construção	0,11	86,82	13,07	0,05	82,60	17,35
Serv. Ind. util. pública	0,04	87,58	12,38	0,03	85,05	14,92
Comércio	0,10	90,69	9,20	0,07	88,57	11,36
Serviços	0,07	89,31	10,62	0,04	85,88	14,08
Adm. Pública	0,03	88,36	11,61	0,03	85,00	14,97
Ativ. mal definidas	0,07	89,46	10,46	0,05	85,89	14,05
Média						
Idade	34,27	36,91	35,26	38,73	40,87	40,67

Minha Rotina é me Deslocar para Trabalhar nesse Brasil

Renda (S.M)	4,41	5,34	10,57	2,36	2,44	3,49
-------------	------	------	-------	------	------	------

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

Fonte: Censos Demográficos de 2000 e 2010 (IBGE).

As características que remetem ao nível de instrução são elencadas como fatores essenciais, assim como as demais características, utilizadas para indagar sobre o melhoramento na escolaridade dos trabalhadores, por sua vez, encontrou-se uma diminuição de 14% na quantidade de trabalhadores sem instrução entre os anos 2000 e 2010 que praticaram a mobilidade intramunicipal. Em contrapartida, o que se evidencia para as demais faixas de instrução foi aumento de 2,1% para aqueles com nível de escolaridade mais elevado, superior completo, praticando movimentos intermunicipais. É nessa direção que (Geslin & Ravalet, 2016) mencionam a proporcionalidade que os deslocamentos da população agregam de forma positiva no mercado de trabalho, uma vez que as pessoas que tomam essa atitude tendem a serem mais instruídas.

A condição do Estado civil desses empregados no Brasil é refletida nos trabalhadores solteiros(as) ou casados(as) tanto no ano de 2000 quanto em 2010, por estarem mais presentes no fenômeno da mobilidade, não importando o tipo de movimento. Geslin e Ravalet (2016) se expressam sobre a maior quantidade de trabalhadores com as características semelhantes também encontradas para esse trabalho. Conforme os autores concluíram, existem particularidades na mobilidade intramunicipal, assim como na intermunicipal, que afetam e impõem fatores decisivos para os indivíduos, sobretudo, no que diz respeito à interação dos fatores profissionais e domésticos.

No que se refere a localização dos domicílios desses trabalhadores, notou-se uma predominância residindo na zona urbana, mas o que se deve destacar entre os anos de 2000 e 2010 foi o arrefecimento do volume de domicílios que pertenciam a zona rural e passou a ser zona urbana neste último ano, especificamente dos trabalhadores praticantes da mobilidade intra e intermunicipal. Ainda nesse aspecto de espacialização, vale ressaltar que para a mobilidade intermunicipal a região Nordeste foi a única que apresentou maior volume de trabalhadores saindo para outro município. Por sua vez, no âmbito dos recortes metropolitanos, os casos em que os trabalhadores praticam a mobilidade intermunicipal, em áreas metropolitanas em ambos os anos são significantes, no entanto, é importante ressaltar que esse tipo de deslocamento em locais fora das metrópoles cresceu exponencialmente, e isso é reflexo da desconcentração das oportunidades de emprego no país para as localidades menos providas de recursos durante a primeira década do século XXI (Menezes, 2012; Vasconcelos, 2016; Silva, 2019).

Nas características empregatícias, viu-se que a posição na ocupação houve uma diminuição de trabalhadores, em cerca de 3,7%, com carteira assinada e em torno de 2,4% para as demais que praticavam a mobilidade intramunicipal entre os dois Censos de 2000 e 2010. Contudo, foi evidenciado um crescimento em média de 2,1% no número de indivíduos com carteira assinada, enquanto nas demais categorias, 3,6% no ano de 2010, que praticavam a mobilidade intermunicipal. Quanto aos trabalhadores que não praticaram nenhum tipo de mobilidade, não chegou a 1% em ambos os anos. Esse fenômeno, tanto para os empregos formais criados, quanto para as demais posições, está associado ao equilíbrio na distribuição das políticas direcionadas ao aumento no consumo familiar (Marandola Junior & Hogan, 2008; Dedecca et al., 2014).

No que diz respeito ao setor de atividade em que esses indivíduos estão inseridos, chama atenção os setores primários com uma alta variação que chega ser acima de 15,1% em 2000 e 30,7% em 2010, nos percentuais referentes a mobilidade intermunicipal. Em segunda posição, e com variação média de 3,6%, estão os trabalhadores ocupados no comércio e serviços. Isso pode justificar-se pelo crescimento das políticas públicas nesse período que propiciaram aumento da oferta de empregos no país gerando diversificação de profissões no mercado de trabalho (Baltar et al., 2010; Dedecca et al., 2014).

Para uma melhor compreensão do perfil etário dos trabalhadores, analisou-se a idade média desses e foi evidenciado que em 2000 a faixa etária entre 34 a 37 anos era mais predominante. Em 2010, percebeu-se um aumento na idade desses indivíduos para o intervalo entre 38 a 41 anos. A inserção mais tardia dos indivíduos no mercado de trabalho, em parte, está relacionada com o aumento das exigências por maiores qualificações de mão de obra ofertada na população, sendo assim as pessoas passavam a procura de oportunidades de qualificação nessa década, com diferentes políticas implantadas no intuito de oferecer e possibilitar qualificação da classe proletária (Silva Filho et al., 2011).

Se referindo ao rendimento, foi constatado em 2000 uma média salarial maior para aqueles que praticaram a mobilidade intermunicipal, recebendo em aproximadamente 10,6 salários mínimos, e em última posição ficaram os que não praticaram nenhum tipo de movimento espacial. No tocante ao ano de 2010, evidenciou-se uma queda em todas as categorias de análise, porém, o que se mantém incomum ao encontrado para 2000 foi a predominância de trabalhadores praticantes da mobilidade intermunicipal que sobressaem auferindo maiores ganhos que chega em média 3,5 salários mínimos. Esse fenômeno tem influências das políticas de acesso às oportunidades de emprego para o brasileiro, apontando nesse período aumento das inserções em atividades que pagavam salário de subsistência, ou seja, a população foi empregada em áreas que não exigiam mão de obra qualificada (Baltar et al., 2010).

Diante do perfil que se revela para o trabalhador brasileiro foi possível evidenciar quem são os indivíduos praticantes de cada tipo da mobilidade intramunicipal e intermunicipal, além dos que também não realizam nenhum tipo de movimento espacial, mediante os achados descritivos mensurados com as informações dos Censos Demográficos de 2000 e 2010. Traçar as características desses trabalhadores é algo essencial para desvendar não só os atributos pessoais de cada indivíduo, mas também em que espacialidade estão inseridos. São investigações que agregam nas descobertas de novos comportamentos e/ou padrões dos deslocamentos populacionais no Brasil. Assim, como é ressaltado por Marandola Junior e Hogan (2008), as movimentações populacionais cada vez mais estão flexíveis às motivações que os indivíduos têm para transitarem em diferentes territórios.

4.1 Retrato do Mercado de trabalho no Brasil em 2000

Após encontrar os atributos com os resultados descritivos, fez-se a aplicação da regressão do modelo logit multinomial para descobrir de que forma as categorias correspondem às estimativas desse modelo. Para tanto, os achados da Tabela 4 estão apresentando as razões de chances encontradas para o ano 2000, utilizando um intervalo de confiança igual a 95%, com P-valor significativo entre 1% e 5%.

Vale chamar atenção para interpretação desse modelo, na característica sexo, é importante ressaltar que essa variável está em comparação dos homens em relação às mulheres, além de relacionar a categoria de referência (Não se desloca). Viu-se que os trabalhadores homens, mostram p-valor significativo a 5%, praticantes da mobilidade intramunicipal tem 43% a menos de chance (1-0,57) do que as mulheres realizarem a mobilidade intramunicipal a não realizar nenhum tipo de deslocamento. No tocante aos trabalhadores homens e envolvidos na mobilidade intermunicipal, tem 13% (1-0,87) a menos de chances do que as mulheres realizarem o mesmo tipo de mobilidade ou nenhum deslocamento espacial. Assim como para a mobilidade intramunicipal foi constatado o nível de significância de 5%. É possível diagnosticar que há uma variação diferencial, por sexo, menor para a mobilidade intermunicipal em relação a categoria de referência, bem como para mobilidade intramunicipal.

Para os atributos relacionados à idade dos trabalhadores, na Tabela 4, percebeu-se que todas as faixas, exceto de 10 a 14 anos, se mostraram com nível de significância de 5%. Através disso, os grupos etários que se mostram significantes (15 a 24 anos e acima de 40 anos) têm, em média, esses 29% (1-0,71) a menos de chance para praticarem a mobilidade intramunicipal em relação a faixa de referência (25 a 39 anos), e não se envolverem em nenhum tipo de deslocamento. Essas faixas etárias consideradas, são, em parte, pessoas fora do vigor que o mercado de trabalho exige e se mostraram menos significativas devido a uma série de mudanças que o país enfrentou nesse período para qualificar a mão de obra para o mercado de trabalho (Silva Filho et al., 2011).

Em relação a etnia dos trabalhadores no ano 2000, evidenciou-se que os indivíduos pardos que praticaram a mobilidade intramunicipal e intermunicipal se mostrou insignificante, com 5% (1-0,95) e 13% (1-0,87) a menos de chance, respectivamente, em relação aos brancos que praticaram o mesmo tipo de mobilidade, como também aos que não realizaram nenhum movimento. A predominância de brancos envolvidos no mercado de trabalho brasileiro, tem relação com a autodeclaração racial da população, sendo assim, é possível notar que pessoas de outras etnias se mostraram menos presentes no mercado de trabalho. Isso mostra que no Brasil, no ano 2000, mostrou uma seletividade de pessoas que se deslocavam.

Tabela 4. Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intramunicipal e intermunicipal no Brasil, segundo as características demográficas– 2000

Variáveis	Intramunicipal			Intermunicipal		
	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor
Sexo						
Masculino	0,574*	(0,559 - 0,591)	0,000	0,873*	(0,849-0,898)	0,000
Feminino	(Ref.)			(Ref.)		
Idade						
10 a 14	2,299**	(1,436 - 3,681)	0,001	3,517*	(2,196 - 5,633)	0,000
15 a 24	0,720*	(0,675 - 0,767)	0,000	1,205*	(1,130 - 1,284)	0,000
25 a 39	(Ref.)			(Ref.)		
40 a 49	0,731*	(0,679 - 0,763)	0,000	1,138*	(1,073 - 1,206)	0,000
50 a 64	0,644*	(0,608 - 0,681)	0,000	0,947**	(0,894 - 1,002)	0,060
65 +	0,736*	(0,695 - 0,779)	0,000	0,963*	(0,910 - 1,020)	0,000
Raça/cor						
Branca	(Ref.)			(Ref.)		
Preta	2,492*	(2,143 - 2,898)	0,000	2,289*	(1,967 - 2,663)	0,000
Amarela	2,482*	(2,124 - 2,900)	0,000	2,514*	(2,150 - 2,940)	0,000
Parda	0,949***	(0,805 - 1,117)	0,527	0,875*	(0,742 - 1,031)	0,000
Indígena	2,426**	(2,086 - 2,821)	0,001	2,474*	(2,126 - 2,876)	0,000
Nível de instrução						
Sem Inst. e Fund. Inc.	(Ref.)			(Ref.)		
Fund. C. e Méd. Inc.	1,494*	(1,435 - 1,556)	0,000	1,693*	(1,626 - 1,762)	0,000
Méd. C. e Sup. Inc.	1,258*	(1,207 - 1,311)	0,000	1,388*	(1,332 - 1,447)	0,000
Superior completo	1,093*	(1,055 - 1,132)	0,000	1,240*	(1,197 - 1,285)	0,000
Estado civil						
Casado	(Ref.)			(Ref.)		
Separado/Divorc/Viúvo	1,285*	(1,253 - 1,318)	0,000	1,292*	(1,259 - 1,325)	0,000
Solteiro	1,028**	(0,985 - 1,072)	0,204	1,078*	(1,033 - 1,124)	0,000
Situação do domicílio						
Urbano	(Ref.)			(Ref.)		
Rural	0,361*	(0,345 - 0,378)	0,000	0,308*	(0,294 - 0,322)	0,000
Região Geográfica						
Norte	1,265*	(1,211 - 1,321)	0,000	0,722*	(0,692 - 0,755)	0,000
Nordeste	(Ref.)			(Ref.)		
Sudeste	2,293*	(2,198 - 2,393)	0,000	3,005*	(2,880 - 3,316)	0,000
Sul	3,193*	(3,076 - 3,315)	0,000	4,202*	(4,047 - 4,362)	0,000
Centro Oeste	0,483*	0,467 - 0,500)	0,000	0,546*	(0,527 - 0,566)	0,000
Região Metropolitana						
Não	(Ref.)			(Ref.)		
Sim	0,353*	(0,344 - 0,362)	0,000	0,201*	(0,196 - 0,206)	0,000

Nota: A categoria de referência (Não pratica mobilidade). P-valor (*=5%; **=10%; ***>10%).

Fonte: Censo Demográfico de 2000 (IBGE)

No que corresponde aos atributos de instrução desses trabalhadores, nota-se que a escolaridade é um fator essencial que reflete na inserção e mobilidade espacial naquele ano para os indivíduos que apresentaram 9,3% (1-1,093) a mais de chance para realizarem a mobilidade intramunicipal, comparado aos que não possuíam instrução e não realizaram nenhum tipo de deslocamento espacial por motivo de trabalho (Deschsamps & Cintra, 2008).

Nas categorias em que correspondem às características de estado civil dos trabalhadores no ano 2000, aqueles em condição de separados(as), divorciados(as) e viúvos(as), têm 29% (1-1,285) a mais

de chance de praticar a mobilidade intramunicipal em relação aos trabalhadores casados e os que não realizam nenhum tipo de deslocamento. Nesse sentido, ao observar os trabalhadores com a mesma condição conjugal, na categoria da mobilidade intermunicipal, esses têm cerca de 30% (1-1,292) a mais de chance comparado aos casados envolvidos no mesmo tipo de deslocamento ou a nenhum. A predominância desses movimentos intermunicipais tem reflexo com as maiores distâncias que os trabalhadores buscam em detrimento de determinados fatores, como, por exemplo, maiores rendimentos (Geslin & Ravalet, 2016).

Por sua vez, os aspectos locais referentes à localização dos trabalhadores em termos da situação do domicílio, região geográfica e área metropolitana dos movimentos. É importante ressaltar que as mobilidades intramunicipal para os que residem em zonas rurais tem 64% (1-0,361), e para mobilidade intermunicipal, 69% (1-0,308) a menos de chance de esses trabalhadores realizarem os referidos tipos de mobilidade em relação aos indivíduos residentes nos perímetros urbanos, bem como aos que residem nem praticaram nenhum tipo de deslocamento espacial. A região Sul se mostrou mais predominante em relação a região Nordeste, tanto na mobilidade intramunicipal quanto na intermunicipal, seguida do recorte Sudeste. Entretanto, somente a região Centro Oeste se mostra menos intensa do que o Nordeste, nos movimentos espaciais, além da categoria base de não realizar nenhum deslocamento.

E no que se refere ao cenário da região metropolitana, tem-se que os trabalhadores possuem 65% (1-0,35) para mobilidade intramunicipal, e 80% (1-0,20) para mobilidade intermunicipal, a menos de chance para realizarem os respectivos movimentos espaciais, em comparação com aqueles que não são da área metropolitana e aos que não se deslocam. A diferença entre as categorias, em parte, se justifica pelo fato de que cada vez mais os territórios estão interligados atraindo mais população (Brito & Sousa, 2005; Silva, 2019).

Em se tratando das questões da ocupação e de rendimento dos indivíduos empregados no ano 2000, constata-se na Tabela 5 que os trabalhadores ocupados na carreira pública têm 38% (1-1,378) a mais de chance de praticarem a mobilidade intramunicipal do que aqueles com carteira assinada e também os que não estão envolvidos em nenhum tipo de mobilidade espacial. E essa dinâmica se repete para os trabalhadores intermunicipais. Em contrapartida, os por trabalhadores conta própria, seja da mobilidade intramunicipal ou intermunicipal, apresentaram cerca de 73% (1-0,269) e 67% (1-0,433), respectivamente, a menos de chances para se envolverem nas referidas mobilidades, quando comparados aos com carteira assinada e que não se deslocam.

O setor de atividade tem como referência as atividades de cunho primário (agropecuário, pesca e silvicultura. Sendo assim, evidenciou-se que os empregados nos demais setores apresentaram positivamente significativo para realizarem a mobilidade intramunicipal e intermunicipal. No que diz respeito a questão do rendimento desses trabalhadores, constatou-se para o ano 2000 que as chances são maiores nas primeiras faixas salariais na categoria da mobilidade intramunicipal, apontando que até 5 S.M, tem 80% (1-0,197) a menos de chance para realizar essa mobilidade em comparação com quem ganha menos e com os que não pratica mobilidade.

Por outro lado, ao observar a mobilidade intermunicipal nas faixas acima de 5 S.M, percebe-se que essa diferença constatada em comparação a modalidade anterior, é maior. Portanto, acha-se que os empregados intermunicipais mostram 86% (1-0,137) a menos de chances na prática dos movimentos intermunicipais em relação aos que menos são auferidos financeiramente, como também aqueles que não praticam nenhum movimento. Segundo Lameira (2014) e Vasconcellos (2016), esse fenômeno está de acordo com o esperado pois essas disparidades e predominâncias de rendimentos maiores são determinantes típicos da mobilidade intermunicipal.

Enfim, o que se observou para o cenário do mercado de trabalho no ano de 2000 é que ainda havia um excesso de pessoas trabalhando próximo ao local de residência, sendo o reflexo da concentração do investimento, ou até a precarização dos meios locomoção entre as espacialidades (Dedecca et al., 2014), além do número significativo de pessoas que não realizavam nenhum tipo de deslocamento espacial por motivo de trabalho. Percebe-se que a maioria são homens, contudo, as mulheres mostram um comportamento diferente posteriormente. Portanto, o que podemos enxergar para o cenário empregatício com tantas mudanças no Brasil nesse início do século XXI? Seria falta de oportunidade ou precarização das atividades laborais? Existem diversas indagações que poderíamos pensar sobre essas questões, de um outro ponto de vista com dados de outras bases de informações

Tabela 5. Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intramunicipal e intermunicipal no Brasil, segundo as características ocupacionais e de rendimento – 2000

Variáveis	Intramunicipal			Intermunicipal		
	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor
Posição na ocupação						
Com carteira assinada	(Ref.)			(Ref.)		
Mil. e Func. Púb. Est.	1,378*	(1,295 - 1,466)	0,000	3,175*	(2,983 - 3,379)	0,000
Sem carteira assinada	2,032*	(1,838 - 2,246)	0,000	3,957*	(3,579 - 4,375)	0,000
Conta própria	0,269*	(0,253 - 0,286)	0,000	0,433*	(0,406 - 0,461)	0,000
Empregador	0,727*	(0,684 - 0,774)	0,000	0,672*	(0,631 - 0,715)	0,000
Setor de atividade						
Agropec. Silvic. e Pesca	(Ref.)			(Ref.)		
Ind. Extrativa	1,346*	(1,269 - 1,428)	0,000	1,162*	(1,095 - 1,233)	0,000
Ind. Transformação	2,317*	(2,179 - 2,463)	0,000	0,845*	(0,805 - 0,887)	0,000
Ind. Construção	1,717*	(1,619 - 1,822)	0,000	2,450*	(2,304 - 2,605)	0,000
Serv. ind. de útil. púb.	2,113*	(1,808 - 2,471)	0,000	1,982*	(1,695 - 1,317)	0,000
Comércio	1,007*	(0,959 - 1,057)	0,000	2,330*	(2,196 - 2,472)	0,000
Serviço	1,581*	(1,507 - 1,660)	0,079	2,108*	(1,941 - 2,29)	0,000
Adm. pública	2,279*	(2,098 - 2,475)	0,000	1,661*	(1,583 - 1,744)	0,000
Atividade mal definida	0,027*	(0,025 - 0,028)	0,000	0,054*	(0,051 - 0,057)	0,000
Renda						
Até 1/2 S.M	(Ref.)			(Ref.)		
Mais de 1/2 até 1 SM	0,546**	(0,361 - 0,825)	0,004	0,208*	(0,194 - 0,222)	0,000
Mais de 1 até 2 SM	0,314*	(0,208 - 0,473)	0,000	0,246*	(0,236 - 0,257)	0,000
Mais de 2 até 5 SM	0,197*	(0,131 - 0,297)	0,000	0,200*	(0,193 - 0,208)	0,000
Mais de 5 até 10 SM	0,096*	0,064 - 0,145)	0,000	0,137*	(0,132 - 0,142)	0,000
Acima de 10 SM	0,053*	(0,035 - 0,080)	0,000	0,089*	(0,089 - 0,089)	0,000

Nota: O valor do salário mínimo utilizado na análise, foi o vigente em 2000 (R\$ 151,00). A categoria de análise é: Não pratica mobilidade. P-valor (*=5%; **=10%; ***>10%).

Fonte: Censo Demográfico de 2000 (IBGE)

4.2 Retrato do Mercado de trabalho no Brasil em 2010

Demonstrando a outra realidade no mercado de brasileiro mais atual, segundo as últimas informações censitárias, é importante associar às características da população brasileira no ano 2010, no que diz respeito às questões predominantes aos resultados das chances de praticarem a mobilidades intramunicipal e intermunicipal em detrimento a não realizar. Seguindo os mesmos parâmetros anteriores para o Censo Demográfico de 2010, segue-se analisando os atributos demográficos a partir do modelo multinomial com a categoria de referência “Não se desloca” vis à vis ao que se constatou para o ano de 2000.

Tabela 6 Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intramunicipal e intermunicipal no Brasil, segundo as características demográficas–2010

Variáveis	Intramunicipal			Intermunicipal		
	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor
Sexo						
Masculino	1,037**	(1,004 - 1,072)	0,003	1,373*	(1,349-2,898)	0,000
Feminino	(Ref.)			(Ref.)		
Idade						
10 a 14	0,522*	(0,413 - 0,659)	0,000	2,247*	(2,358 – 4,036)	0,000
15 a 24	0,512*	(0,471 - 0,556)	0,000	0,255*	(1,110 - 1,104)	0,000
25 a 39	(Ref.)			(Ref.)		
40 a 49	0,633*	(0,585 - 0,686)	0,000	1,128*	(0,671 - 1,286)	0,000
50 a 64	0,737*	(0,681 - 0,799)	0,000	0,637*	(0,614 - 1,089)	0,000
65 e +	0,827*	(0,763 - 0,897)	0,000	0,169*	(0,120 - 2,124)	0,000
Raça/cor						
Branca	(Ref.)			(Ref.)		
Preta	2,531**	(2,157 - 2,969)	0,016	1,239*	(1,067 - 2,663)	0,000
Amarela	0,735***	(0,478 - 1,036)	0,028	2,584*	(2,150 - 2,921)	0,000
Parda	3,384*	(2,840 - 4,032)	0,000	0,955*	(0,712 - 1,031)	0,000
Indígena	0,111**	(0,094 - 1,131)	0,053	5,984*	(5,158 - 5,246)	0,000
Nível de instrução						
Sem inst. e Fund. Inc.	(Ref.)			(Ref.)		
Fund. C. e Méd. Inc.	1,458*	(1,421 - 1,497)	0,000	0,957*	(1,026 - 2,130)	0,000
Méd. C. e Sup. Inc.	1,464*	(1,426 - 2,504)	0,000	1,326*	(0,925 - 1,517)	0,000
Superior completo	2,525*	(2,484 - 3,569)	0,000	3,496*	(3,197 - 2,285)	0,000
Estado civil						
Casado	(Ref.)			(Ref.)		
Separado/ Divorc./Viúvo	1,806*	(1,750 - 1,863)	0,000	1,035*	(1,009 - 1,925)	0,000
Solteiro	1,751*	(1,648 - 1,861)	0,000	1,568*	(1,033 - 1,694)	0,000
Situação do domicílio						
Urbano	(Ref.)			(Ref.)		
Rural	0,192*	(0,180 - 0,204)	0,000	0,532*	(0,344 - 0,698)	0,000
Região Geográfica						
Norte	1,867*	(1,761 - 1,979)	0,000	0,837*	(0,748 - 0,855)	0,000
Nordeste	(Ref.)			(Ref.)		
Sudeste	4,714*	(4,257 - 5,204)	0,000	3,268*	(3,080 - 3,752)	0,000
Sul	3,165*	(3,020 - 3,318)	0,000	5,362*	(4,947 – 5,775)	0,000
Centro Oeste	0,295*	(0,283 - 0,307)	0,000	0,513*	(0,507 - 0,689)	0,000
Região Metropolitana						
Não	(Ref.)			(Ref.)		
Sim	0,171*	(0,165 - 0,178)	0,000	0,315*	(0,196 - 0,406)	0,000

Nota: A categoria de referência é: Não pratica mobilidade. P-valor (*=5%; **=10%; ***>10%).

Fonte: Censo Demográfico de 2010 (IBGE)

Ao observar de fato os atributos pessoais da Tabela 6, percebeu-se que os homens apresentaram 3,7% (1-1,037) a mais de chance de praticar a mobilidade intramunicipal do que as mulheres, e aos que não se deslocam. No entanto, os homens que realizaram a mobilidade intermunicipal, esses se mostraram uma menor participação com 37% (1-1,373) a mais de chance de realizar essa mobilidade em relação às mulheres, bem como àqueles que não praticam nenhum deslocamento espacial. E em comparação ao ano 2000, os trabalhadores se mostraram predominantes para esse tipo de mobilidade no Brasil.

Esse fenômeno está em consonância com estudos sobre mobilidade (Ântico, 2005; Silva, 2019), uma vez que essa premissa se destoa da realidade onde há espaço para as mulheres na inserção do mercado de trabalho, inclusive em municípios diferentes de onde reside, mobilidade intermunicipal. Isso faz perceber que o mercado de trabalho se mostrou dinâmico nesse interregno. Embora, mesmo os trabalhadores intramunicipais tendo predominado as demais categorias em análise, no entanto, o fenômeno da oscilação na participação masculina arrefecer na mobilidade intermunicipal, em parte, se deve às oportunidades surgidas cada vez mais próximas dos locais de residências desses trabalhadores (Ojima, 2011; Gomes, 2009). Então, esse fenômeno tem sido uma tendência da contemporaneidade da mobilidade espacial recorrente no Brasil, com a interiorização dos deslocamentos populacionais (Silva, 2019).

Os atributos que se referem a idade, raça/cor, nível de instrução e estado civil para os trabalhadores brasileiros em 2010, quando comparado ao Censo de referência anterior (2000) é interessante ressaltar que nas idades menores entre 15 a 24 anos teve 51% (1-0,512) e 25% (1-0,255) a menos de chance, respectivamente, para as mobilidades intramunicipal e intermunicipal, em relação àqueles que estão em idade requisitada pelo mercado para se empregar nas atividades laborais entre 25 a 39 anos. Isso se explica pela busca de melhores qualificação dos jovens e se inserirem no mercado de trabalho (Silva Filho et al., 2011).

Por outro lado, considerando a população acima de 39 anos constatou-se que todas as faixas etárias apontam percentuais de chances menores para realizar a mobilidade intramunicipal, enquanto para a mobilidade intermunicipal se mostrou 12% (1-0,128) a mais de chance para praticar esse tipo de mobilidade em relação às demais analisadas. Tal fenômeno é resultado do envelhecimento populacional, em consequência as pessoas permanecem mais tempo empregados no mercado de trabalho tendo como resultado a criação de diversos postos de trabalho nessa década (Baltar et al., 2010; Dedecca et al., 2014).

Em relação a etnia dos indivíduos em 2010, nota-se que há predominância dos trabalhadores autodeclarados pardos representam mais de 338% a mais de chance para praticar mobilidade intramunicipal. Em contrapartida, os pardos mostraram 95% a menos de chance para praticar a mobilidade intermunicipal. Assim, para nível de instrução, quanto maior for o grau de conhecimento, a chance de praticar algum tipo de mobilidade aumenta independentemente do tipo.

Nesse sentido, constata-se que semelhante ao ano 2000, o Brasil, no que diz respeito a questão da inserção dos trabalhadores nas atividades laborais, ainda necessita de melhorias, uma vez que ainda são precárias, conforme os resultados apontados na Tabela 6, sendo assim, possivelmente encontra-se um padrão de seleção no âmbito das modalidades apresentadas, mediante aos atributos pessoas mesmo diante de tantas oportunidades de emprego criadas para população menos assistida nessa década (Baltar et al., 2010). Contudo, mesmo diante desse impasse, o indivíduo pardo em referência ao branco que não pratica nenhum deslocamento, se destaca, sendo mais instruído com ensino superior e mais apto às práticas da mobilidade intramunicipal e intermunicipal.

Quando a discussão é o estado civil desses trabalhadores, em 2010, os divorciados e viúvos apontam 80% (1-1,806), e os solteiros 75% (1-1,751), respectivamente mais chance de realizar a mobilidade intramunicipal comparados aos trabalhadores casados e que não se deslocam. Por outro lado, os divorciados, separados e viúvos têm 3,5% (1-0,35), e os solteiros 56% (1-1,568) a mais de chance de praticarem a mobilidade intermunicipal e não realizam nenhum movimento espacial.

Na situação de residência e na região onde esses trabalhadores habitam, a condição de domicílios situados em áreas rurais tem 19% (1-0,192) a menos de chance de praticar a mobilidade intramunicipal em relação aos que moram no urbano e que não se deslocam. Desse modo, evidenciando a região desses domicílios, percebeu-se que o Sudeste sobressai com 471% a mais de chance, comparado à região de referência (Nordeste) para que os indivíduos trabalhem no mesmo município que residem, bem como que não praticam nenhum tipo de mobilidade. De outro modo, a região Sul se

destacou com 536% a mais de chance em comparação ao Nordeste no que se refere a mobilidade intermunicipal, e aos que não efetuaram nenhum tipo de deslocamento.

Por conseguinte, apontar o cenário da região metropolitana do país é interessante do ponto de vista que a maioria desse tipo de mobilidade tem sido predominante nesses aglomerados urbanos, os quais têm 17% (1-0,171) a menos de chance de realizarem a mobilidade intramunicipal, pelo fato da intermunicipal sobressair (Pessini, 2007). Na mobilidade intermunicipal, os indivíduos que residem nos espaços urbanos possuem 31% (1-0,315) a menos de chance de executarem esse tipo de movimento. Segundo Silva (2019), os movimentos populacionais têm aumentado sua proporção nos espaços do interior do país, em parte, esse fenômeno pode estar relacionado a essa dinâmica.

Entretanto, a mobilidade recorrente dentro ou para fora de onde reside não é mais uma realidade recente da dinâmica dos deslocamentos brasileiros, independentemente da razão que o indivíduo tenha para transitar em diferentes territórios. Nos achados do autor (Silva, 2019), ele evidencia que a mobilidade, sobretudo a intermunicipal, tem se descentralizado dos grandes aglomerados metropolitanos e cidades litorâneas, e se tornaram mais presentes nos territórios do interior do Brasil.

Portanto, é interessante apresentar as características ocupacionais dos indivíduos empregados no mercado de trabalho brasileiro. Para tanto, os resultados da Tabela 7 mostram que aqueles trabalhadores que estavam em ocupação formal, servidores públicos e os sem carteira assinada têm 147% e 114%, nessa ordem, respectivamente, a mais de chance para realizarem a mobilidade intramunicipal, em relação aos que possuem carteira assinada e os que nenhum tipo de deslocamento realiza. De outro ponto de vista, ao analisar os trabalhadores que transitam entre municípios diferentes do que mora, percebeu-se que apresentou a mesma dinâmica com um diferencial maior para os servidores públicos 388%, enquanto os sem carteira assinada foi de 244% a mais de chance para se deslocar até outro município para realizar suas atividades laborais.

Tabela 7. Estimativa da razão de chance dos trabalhadores que realizam a mobilidade intramunicipal e intermunicipal no Brasil, segundo as características ocupacionais e de rendimento – 2010

Variáveis	Intramunicipal			Intermunicipal		
	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor	Razão de chance	I.C de 95%	P-Valor
Posição na ocupação						
Com carteira assinada		(Ref.)			(Ref.)	
Mil. e Func. Púb. Est.	1,478*	(1,350 - 1,618)	0,000	3,887*	(3,549 - 4,257)	0,000
Sem carteira assinada	1,144**	(1,082 - 1,307)	0,047	2,444*	(2,139 - 2,793)	0,000
Conta própria	0,113*	(0,103 - 0,123)	0,000	0,192*	(0,176 - 0,2100)	0,000
Empregador	0,446*	(0,409 - 0,486)	0,000	0,396*	(0,363 - 0,431)	0,000
Setor de atividade						
Agropec. Silvic. e Pesca		(Ref.)			(Ref.)	
Ind. Extrativa	0,163*	(0,144 - 0,185)	0,000	0,972*	(0,870 - 1,086)	0,001
Ind. Transformação	1,256*	(1,124 - 1,403)	0,000	0,233*	(0,205 - 0,265)	0,000
Ind. Construção	1,340*	(1,202 - 1,495)	0,000	1,228*	(1,100 - 1,370)	0,000
Serv. ind. de útil. púb.	1,067**	(0,959 - 1,187)	0,012	1,657*	(1,483 - 1,851)	0,000
Comércio	1,304*	(1,167 - 1,456)	0,000	1,418**	(1,121 - 1,795)	0,004
Serviço	1,805*	(1,427 - 2,284)	0,000	0,740*	(0,666 - 0,824)	0,000
Adm. pública	1,762*	(1,391 - 3,190)	0,000	0,912**	(0,819 - 1,014)	0,089
Atividade mal definida	0,090**	(0,810 - 1,001)	0,052	0,421*	(0,095 - 0,798)	0,000
Renda						
Até 1/2 S.M		(Ref.)			(Ref.)	
Mais de 1/2 até 1 SM	0,085*	(0,062 - 0,117)	0,000	0,057*	(0,051 - 0,063)	0,000
Mais de 1 até 2 SM	0,057*	(0,042 - 0,078)	0,000	0,059*	(0,056 - 0,062)	0,000
Mais de 2 até 5 SM	0,031*	(0,023 - 0,042)	0,000	0,043*	(0,041 - 0,045)	0,000
Mais de 5 até 10 SM	0,016*	(0,012 - 0,022)	0,000	0,028*	(0,028 - 0,029)	0,000
Acima de 10 SM	0,005*	0,004 - 0,007)	0,000	0,011*	(0,011 - 0,014)	0,000

Nota: O valor do salário mínimo utilizado na análise, foi o vigente em 2010 (R\$ 510,00). A categoria de referência é: Não pratica mobilidade. P-valor (*=5%; **=10%; ***>10%).

Fonte: Censo Demográfico de 2010 (IBGE)

Por sua vez, ao tratar do setor de inserção dos trabalhadores brasileiros, percebeu-se que a maioria se encontra no setor de serviços e esse apresentou 80% (1-1,805) a mais de chance para realizar a mobilidade intramunicipal, em comparação aos demais trabalhadores inseridos nas demais atividades, especificamente aos envolvidos nas atividades de agropecuária, silvicultura e pesca, além dos que não se deslocam.

Noutra perspectiva, os indivíduos inseridos nos serviços industriais têm 66% (1-0,657) a mais chances de praticarem a mobilidade intermunicipal do que aqueles envolvidos nas atividades no mesmo local de residência, além da categoria de referência, ou seja, aqueles que não se deslocam espacialmente. Vale ressaltar que a atividade de comércio para a mobilidade intermunicipal se figura em segunda posição com 41% (1-418) a mais de chance de envolver a mobilidade entre municípios diferentes, quando comparado a categoria das atividades primárias e os que não se movimentam entre lugares distintos por razões de trabalho.

Ao se referir nos rendimentos, supõe-se que esse quesito existe viés no ato da declaração do informante para o recenseador, porém, aceitando como sendo a realidade no ano 2010, percebeu-se que as pessoas empregadas auferindo entre 1/5 e 2 S.M correspondem a 8% (1-0,805) a mais de chance para praticar a mobilidade intramunicipal, em relação a quem recebe menores salários e para a mobilidade intramunicipal segue o mesmo comportamento da mobilidade intramunicipal predominando nas faixas etárias de meio até dois a salário mínimos. Contudo, chama atenção para o quesito rendimento, o qual se assemelha com a mesma categoria para o tipo de mobilidade anterior.

Diante desse prólogo, quando se observa as características individuais dos trabalhadores entre 2000 e 2010 nota-se que há diferenças. Por conseguinte, foi diagnosticado no último Censo Demográfico que a análise mostra os trabalhadores apresentando melhoras nas condições educacionais com predominância de curso superior. Esse pode, em parte, ter sido o fator essencial para que houvesse uma maior dinamização do mercado de trabalho brasileiro existindo profissionais com qualificação superior, em ocupações específicas, sobretudo para alguns dos respectivos indivíduos nas referidas ocupações. Contudo, não é descartada outras vertentes para justificar as mudanças no mercado de trabalho brasileiro, pois nessa década alguns setores ganharam mais destaque que não coincidiu com a oferta de mão de obra adequada (Tabela 7).

5. CONCLUSÕES

Esta pesquisa se propôs analisar as características pessoais da população brasileira no que diz respeito aos atributos demográficos e empregatícios, sobretudo, no âmbito da mobilidade motivada por trabalho em nível municipal, no ano 2000 e 2010, no Brasil. A priori, é preciso considerar que em um país como o Brasil, retratado por diferentes interrupções em diferentes âmbitos, seja nas políticas públicas, sociais, econômicas entre outras, a desigualdade estará presente em todos os cenários, especialmente no mercado de trabalho. É importante frisar que o Brasil é um país onde há uma diversidade étnica, geográfica, além de apresentar suas particularidades demográficas dentro de territorialidades com características diferenciadas, então, eis o ineditismo das questões tratadas neste artigo trazer os atributos pessoais das pessoas que praticam ou não, algum tipo de mobilidade espacial no país por motivo de trabalho.

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.

Além disso, devido às políticas educacionais e de interiorização do ensino, implementadas a partir dos anos 2000, constatou-se diferenças no perfil daqueles que trabalham em município diferente de onde residem, especificamente no nível de instrução e, conseqüentemente, nos rendimentos em comparação aos que trabalham no município onde residem. Isso porque os trabalhadores praticantes da mobilidade intermunicipal, em geral, são mais qualificados e conseguem se inserir em vagas ofertadas em outros municípios. Portanto, isso faz com que as pessoas menos qualificadas permaneçam e ocupem cargos menos remunerados no local de origem, mas esse cenário tem mudado com as práticas incorporadas com as políticas de incentivo à qualificação para o trabalhador nesse período analisado.

Outra mudança que se evidenciou foi na região geográfica, é possível ver que o modelo apontou a mobilidade intermunicipal apontando mais chance de predominar no Sudeste e Sul, enquanto em ambos os anos (2000 e 2010) analisados, mesmo com esses grandes polos concentradores da mobilidade, a região Nordeste mostra significâncias secundárias com potencial para aumento da mobilidade por motivo de trabalho. Esses achados são interessantes para apresentar 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 seja a tendência dos movimentos populacionais no país em períodos mais recentes.

Embora essa dinâmica, de certa forma, esteja associada e influenciada pelas mudanças sociais, econômicas e demográficas no país, existem também outros fatores por meio do crescimento econômico responsáveis pelo surgimento de oportunidades de maneira desconcentrada dos grandes centros e/ou metrópoles e 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, ou a nem se deslocar, ao invés de migrar para outros estados/metrópoles por motivo de trabalho.

Sendo assim, pode-se inferir que a mobilidade intermunicipal motivada por trabalho está cada vez mais presente em áreas não metropolitanas do país, havendo um crescimento da mobilidade intermunicipal entre os anos estudados, isso mostra que as grandes metrópoles estão perdendo, em certa medida, o caráter atrativo, além de que esse tipo de mobilidade não é somente típico de áreas metropolitanas, porém, se espalha pelos diferentes territórios do país, atingindo cidades interioranas, metrópoles distantes da faixa litorânea e considerando a região Nordeste como um grande celeiro da mobilidade intramunicipal e intermunicipal por motivos laborais, mesmo ainda em proporções secundárias.

BIBLIOGRAFIA

- Agresti, A. (2002). *Categorical Data analysis* (2ª ed.). Editora John Wiley and Sons.
- Ântico, C. (2004, 20 a 24 de setembro). Deslocamentos pendulares nos Espaços Sub-regionais da Região Metropolitana de São Paulo. [Trabalho completo]. *Anais do XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais*. ABEP, Caxambu.
- Aranha, V. (2005). Mobilidade pendular na metrópole paulista. *São Paulo em Perspectiva*, 19(4), 96-109. <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/index.php?men=rev&cod=5071>
- Baltar, P. E. de A., Santos, A. L. dos., Krein, J. D., Leone, E. Proni, M. W., Moretto, A., Maia, A. G., & Salas, C. (2010). *Trabalho no governo Lula: uma reflexão sobre a recente experiência brasileira*. Global Labour University Working Papers.
- Brito, F. (2006). O deslocamento da população brasileira para as metrópoles. *Estudos Avançados* 20(57), 221-236. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142006000200017>
- Brito, F., & Souza, J. (2005). Expansão Urbana nas Grandes Metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade intermunicipal na reprodução da pobreza. *São Paulo em Perspectiva*, 19(4), 48-63. <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/index.php?men=rev&cod=5071>
- Carta, F., & Philippis, M. (2018). You've come a long way, baby: Husbands' cointramunicipaluting time and Family labour supply. *Regional Science and Urban Economics*, 69, 25-37.
- Cintra, A., Santos, G. dos, Jardim, M. de L. T., Deschamps, M., Moura, R., & Barcellos, T. M. de. (2009). *Mobilidade Pendular da População na Região Sul* (Relatório de Atividades 4). Observatório das metrópoles: Território Coesão Social e Governança Democrática.
- Courgeau, D. (1988). *Méthodes de Mesure de la Mobilité Spaciale: migration internes, mobilité temporaire, navettes*. L'Institut National D'Estudes Démographiques.
- Correia, I. A., & Ojima, R. (2017). Migração e seletividade no Estado do Espírito Santo e na Região Metropolitana da Grande Vitória: considerações a partir do censo demográfico de 2010. *Geografias*, (24), 40-57. <https://doi.org/10.7147/GEO24.17174>
- Cunha, J. M. P. (1994). *Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo* [Tese de doutoramento, Universidade Estadual de Campinas].

Dedecca, C. S., & Cunha, J. M. P. da. (2004). Migração, trabalho e renda nos anos 90: o caso da Região Metropolitana de São Paulo. *Revista Brasileira De Estudos De População*, 21(1), 49–66. <https://www.rebep.org.br/revista/article/view/281>

Dedecca, C. S., Trovão, C. J. B. M., & Souza, L. F. (2014). Desenvolvimento e equidade: desafios do crescimento brasileiro. *Novos estud. CEBRAP*, (98), 23-41. <https://doi.org/10.1590/S0101-33002014000100003>

Delgado, C. C. (2002). Reestructuración productiva y desplazamiento pendular de la fuerza de trabajo en la Cuenca Carbonífera de Coahuila, México. *Investigaciones geográficas*, (47), 113-130. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S018846112002000100008&lng=es&tlng=es.

Deschamps, M. V., & Cintra, A. (2008, 29 de setembro a 03 de outubro). Mobilidade pendular para trabalho na região metropolitana de Curitiba: uma análise das características de quem sai e quem fica. [Trabalho completo]. *Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais*. ABEP, Caxambu.

Dota, E. M., & Queiroz, S. N. de. (2019). Migração interna em tempos de crise no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 21(2), 415-430. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2019v21n2p415>

Ferreira, A. A. (2012). *Ensaio sobre a migração de retorno interestadual no Brasil* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Paraíba]. Repositório Institucional da Universidade Federal da Paraíba. <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/tede/4992>.

Frey, H. (2010). *O processo de ocupação do Espaço Urbano na Cidade de Sorocaba e sua região* [Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas]. Repositório da Produção Científica e Intelectual da Universidade Estadual de Campinas. <http://repositorio.unicamp.br/Acervo/Detalle/770596>.

Geslin, S.V., & Ravalet, E. (2016) Determinants of extreme cointramunicipaluting Evidence from Brussels Geneva and Lyon. *Journal of Transport Geography*, 54, 240-247.

Gil, A. R. (2014). O caso dos Trabalhadores Transfronteiriços entre Portugal e Espanha no contexto da Liberdade de Circulação de Trabalhadores na União Europeia. In Coutinho, F. P., & Kowalski, M. (Org.) *As Fronteiras Luso-Espanholas: das Questões de Soberania aos Factores de União* (pp. 57-75). Instituto Diplomático.

Gomes, D. C. (2009). *Estrutura produtiva e emprego industrial no Brasil nos anos 90* [Tese de Doutorado, Universidade Estadual de Campinas]. Repositório da Produção Científica e Intelectual da Universidade Estadual de Campinas. <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1610056>

Jardim, A. P. (2011). Reflexões sobre a mobilidade intermunicipal. In Oliveira, L. A. P. de, & Oliveira, A. T. R. de (Org.), *Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil* (pp. 51-59). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

Jardim, A. P., & Ervatti, L. R. (2006, 18 a 22 de setembro). 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. [Trabalho completo]. *Anais do XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais*. ABEP, Caxambu.

Kent, E., Urban L, & Olle W. (2003). Geographical Labour Mobility: Migration or Cointramunicipaluting?. *Regional Studies*, 37(8), 827-837.

Lameira, V. C. (2014, 9 a 12 de dezembro). Mobilidade pendular para o trabalho e diferenciais de rendimentos nas aglomerações urbanas brasileiras: um estudo a partir do Censo 2010. [Trabalho completo]. *Anais do XLII Encontro Nacional de Economia*. ANPEC, Natal.

Macedo, M. H., & Serratini, J. A. (2014, 24 a 26 de setembro) Mobilidade pendular e sua relação com o uso e ocupação do solo e a dinâmica imobiliária em Goiânia. [Trabalho completo]. *Pluris 2014: (Re)inventar a cidade em tempos de mudança: livros de atas do 6º Congresso Luso Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável*. PLURIS, Lisboa.

Magalhães, D. J. A. V., & D'ávila, A. E. C. (1996). Migrações dentro da Região Metropolitana de Belo Horizonte Visando Moradia Próxima ao Local de Trabalho. [Trabalho completo]. *Anais do X Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, ABEP, Caxambu.

Marandola Junior, E. (2008). *Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana* [Tese de doutorado, Universidade Estadual de Campinas]. Repositório da Produção Científica e Intelectual da Universidade Estadual de Campinas. <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1606865>.

Marandola Junior, E., & Hogan, D. J. (2008, 24 a 26 de setembro). Ciclo vital e mobilidade na estruturação dos espaços de vida nas regiões metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista, Brasil. *Anais do III Congresso da Asociación Latinoamericana de Población*, ALAP Cordoba.

Marandola Junior, E., & Ojima, R. (2014). Pendularidade e vulnerabilidade na Região Metropolitana de Campinas: repercussões na estrutura e no habitar urbano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 16(2), 185-204. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2014v16n2p185>

Menda, P. B. (2004). *Análise da dicotomia sofrimento e prazer na função gerencial feminina* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul]. Repositório Digital da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. <http://hdl.handle.net/10183/4875>.

Menezes, M. A. (2012). 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* (pp. 21-40). Cultura Acadêmica.

Ojima, R. (2011). Fronteiras metropolitanas: um olhar a partir dos movimentos pendulares. *Revista Paranaense De Desenvolvimento - RPD*, (121), 115–132. <https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/article/view/430>

Ojima, R., & Silva, R. B. O. (2007, 29 de outubro a 2 de novembro). “Conceito” de Cidade-Dormitório na Urbanização Brasileira: Consensos e Contradições. *Anais do X Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. UFSC, Florianópolis.

Oliveira, E. L., & Tavares, J. M. S. (2015, 18 a 21 de maio). Deslocamento Pendular Intrametropolitano na Região Metropolitana de São Paulo. *Anais do XVI Encontro Nacional ANPUR*, Belo Horizonte.

Pereira, R. H. M., & Herrero, V. (2009). *Texto para Discursão Nº 1395 - Mobilidade Pendular: Uma Proposta Teórico- Metodológica*. IPEA.

Pereira, R. S., Santos, D. A., & Borges, W. (2005, 23 a 26 de agosto). A mulher no mercado de trabalho. *Anais da II Jornada internacional de políticas públicas*. UFMA, São Luís.

Pessini, D. S. (2007). *A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso do deslocamento pendular na Região Metropolitana de Campinas* [Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas]. Repositório da Produção Científica e Intelectual da Universidade Estadual de Campinas. <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1605125>.

Pisarski, A. (2006) *Cointramunicipaluting in America: The Third National Report on Cointramunicipaluting Patterns and Trends*. Ed. Transportation Research Board.

Proni, M. W., & Gomes, D. C. (2015). Precariedade ocupacional: uma questão de gênero e raça. *Estudos Avançados* 29(85), 137-151. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142015008500010>

Queiroz, S. N. (2013). *Migrações, retorno e seletividade no mercado de trabalho cearense* [Tese de doutoramento, Universidade Estadual de Campinas]. Repositório da Produção Científica e Intelectual da Universidade Estadual de Campinas. <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1621423>.

Queiroz, V. dos S., & Ramalho, H. M. de B. (2011) Migração interestadual de retorno e autosseloção: evidências para o Brasil. *Pesquisas e Planejamento Econômico (PPE)* 41(3), 369-396. <http://repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/6676/1279-3101-1-PB.pdf?sequence=1>

Reis, C. P. dos, Torres, R. V., Araújo, A. dos R., & Almeida, S. dos S. de. (2010, 26 a 30 de julho). Probabilidades de Ocorrência de Violência Sofrida por Adolescentes do Município de Parauapebas do Estado do Pará por Gênero. *Anais do 19º Simpósio Nacional de Probabilidade e Estatística*. Associação Brasileira de Estatística, São Paulo.

Silva, J. G. (2016). *Mobilidade Pendular nas Regiões Metropolitanas do Nordeste (Fortaleza, Recife e Salvador)* [Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Regional do Cariri].

Silva, J. G. da, & de Queiroz, S. N. (2016). Região Metropolitana do Cariri (RMC): Um olhar para a seleção do migrante no mercado de trabalho. *Revista Brasileira De Estudos Regionais e Urbanos*, 10(1), 82–98. <https://www.revistaaber.org.br/rberu/article/view/154>

Silva, J. G., Queiroz, S. N., & Sidrim, R. M. S. (2017, 16 a 18 de outubro). Movimento Pendular na Região Metropolitana do Cariri (RMC). *Anais do X Encontro Nacional Sobre Migrações*, ABEP, Natal.

Silva, J. G. (2019). *Características da mobilidade inter e intramunicipal por motivo de trabalho: evidências para o Brasil* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Norte]. Repositório Institucional da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/26878>.

Silva Filho, L. A., Queiroz, S. N., & Remy, M. A. P. A. (2000). Indústria De Transformação: Localização E Emprego Formal Nos Estados Do Nordeste - 1998/2008. *Informe GEPEC*, 15(3), 162–183. <https://doi.org/10.48075/igepec.v15i3.6277>

Vasconcellos, E. A. (2016). Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. In Balbim, R., Krause, C., & Linke, C. C. (Org.), *Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. (pp. 57-79) Ipea; ITDP.