

## **A MIGRAÇÃO PENDULAR ENTRE TERESINA E DEMERVAL LOBÃO: OS DESAFIOS ENFRENTADOS PELOS TRABALHADORES AO TRANSITAREM ENTRE AS DUAS CIDADES**

### ***PENDULAR MIGRATION BETWEEN TERESINA AND DEMERVAL LOBÃO: THE CHALLENGES FACED BY WORKERS WHEN COMMUTING BETWEEN THE TWO CITIES***

#### **Kananda Penha Rosa Teixeira**

Graduada em Geografia pela Universidade Federal do Piauí – UFPI  
E-mail: [kanandateixeira584@gmail.com](mailto:kanandateixeira584@gmail.com)  
Orcid: <https://orcid.org/0009-0007-6058-6735>

#### **Bartira Araújo da Silva Viana**

Doutora em Geografia. Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente. Professora da Coordenação de Geografia da Universidade Federal do Piauí.  
E-mail: [bartira.araujo@ufpi.edu.br](mailto:bartira.araujo@ufpi.edu.br)  
Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-7288-3119>

#### **RESUMO**

A migração integra-se de forma significativa ao cotidiano do ser humano, uma vez que este se desloca entre os espaços urbanos com o objetivo de atender às suas necessidades. Um dos principais fatores determinantes desse movimento é o desenvolvimento econômico. Além disso, denomina-se migração pendular o deslocamento realizado pelo trabalhador que, após se dirigir a outra cidade para exercer suas atividades laborais, retorna ao seu local de origem ao final do expediente, muitas vezes apenas para dormir. Desse modo, este artigo teve como objetivo geral analisar o processo de migração pendular entre as cidades de Demerval Lobão e Teresina sob uma ótica trabalhista. Os objetivos específicos foram: a) discorrer sobre o conceito

de migração pendular; b) relatar as motivações que desencadearam a busca por trabalho em Teresina e Demerval Lobão; e, c) estabelecer os impactos do processo migratório pendular na qualidade de vida do trabalhador teresinense e demervalense. A pesquisa foi realizada por meio de uma revisão bibliográfica acerca do conceito de migração pendular e dos eventos históricos relacionados a esse fenômeno. Também foram realizadas 30 entrevistas, nas quais os entrevistados responderam a um total de dez perguntas referentes ao grau de escolaridade, à profissão, ao principal meio de locomoção e à rotina de trabalho e lazer. Foi possível constatar, a partir do estudo, que a migração pendular, caracterizada pelo deslocamento diário entre as duas cidades, consome grande parte do tempo da rotina do trabalhador, reduzindo o tempo disponível para outras atividades, como o lazer. Tal situação é mais evidente entre os trabalhadores que não possuem meio de transporte particular e dependem do transporte público para se deslocar diariamente entre os dois municípios, o que compromete sua qualidade de vida. Concluiu-se que os trabalhadores teresinenses e demervalenses se deslocam entre essas duas cidades com o intuito de encontrar melhores ofertas de emprego e/ou salários, buscando melhores condições de vida.

**Palavras-chave:** Migração pendular; espaço urbano; desenvolvimento econômico.

## **ABSTRACT**

*Migration is a significant component of everyday human life, as individuals move between urban spaces in order to meet their needs, with economic development being one of the main driving forces of this process. Commuting migration, in particular, refers to the daily movement of workers who travel to another city to perform their professional activities and return to their place of origin at the end of the workday, often only to sleep. In this context, this article aims to analyze the process of commuting migration between the cities of Demerval Lobão and Teresina from a labor perspective. The specific objectives are to discuss the concept of commuting migration, identify the motivations that lead workers to seek employment in Teresina and Demerval Lobão, and assess the impacts of this migratory process on the quality of life of workers in both municipalities. The study is based on a bibliographic review of the concept and historical aspects of commuting migration, as well as on 30 interviews addressing educational level, occupation, means of transportation, and work and leisure routines. The results indicate that daily commuting between the two cities consumes a substantial portion of workers' time, limiting opportunities for leisure and other activities, particularly among those who depend on public transportation. The study concludes that commuting*

*migration in the area is primarily driven by the search for better employment opportunities and wages, with the aim of achieving improved living conditions.*

**Keywords:** *pendular migration; urban space; economic development.*

## **INTRODUÇÃO**

Deslocar-se de uma região para outra faz parte do repertório social da espécie humana desde os primórdios de sua existência. Conforme apontam Mazoyer e Roudart (2010), os ancestrais do *Homo sapiens sapiens* eram nômades até o desenvolvimento da agricultura e da pecuária, o que lhes permitiu prover os recursos necessários à sobrevivência. Todavia, como ressalta Oliveira Junior (1989), mesmo com o avanço dessas práticas, a necessidade de migração não foi totalmente sanada, uma vez que o solo se exauria quando utilizado de forma contínua e ininterrupta. Desse modo, a busca por uma “vida melhor” impulsionou esses grupos a se deslocarem das áreas onde se encontravam, movendo-se à medida que os recursos alimentares se tornavam escassos.

Ademais, Perpetua (2012) afirma que, na contemporaneidade, a falta de infraestrutura, como emprego, saúde, educação e/ou segurança, em uma cidade e/ou área rural é um dos principais fatores que provocam a migração, evidenciando que esse deslocamento é sempre motivado por determinadas condições. Assim, todo movimento de transição da população de um local para outro evoca uma dinâmica socioespacial, motivo pelo qual a Geografia se ocupa das causas e conseqüências dos fenômenos migratórios. Essa dinâmica pode ser observada no território brasileiro, marcado por intensos movimentos migratórios ao longo de sua história, como exemplifica Vidal (2010) ao tratar do fluxo migratório entre o Nordeste e o Sudeste do Brasil, caracterizado pela busca, por parte dos nordestinos, por melhores condições de vida.

A migração pendular, segundo Perpetua (2012), apresenta um caráter peculiar, pois, após o deslocamento para atender às suas necessidades, o

indivíduo retorna ao seu local de origem, muitas vezes apenas para dormir. Geralmente, esse tipo de migração envolve duas cidades próximas, sendo uma mais desenvolvida que a outra, o que leva os habitantes a se deslocarem para estudar, trabalhar, buscar atendimento médico ou mesmo acessar atividades de lazer. Nesse sentido, esta pesquisa justifica-se ao buscar compreender as consequências desse deslocamento constante na qualidade de vida do trabalhador, que frequentemente se vê obrigado a enfrentar uma rotina extenuante.

Dessa forma, este artigo tem como objetivo geral analisar o processo de migração pendular entre as cidades de Demerval Lobão e Teresina sob uma ótica trabalhista. Os objetivos específicos são: a) discorrer sobre o conceito de migração pendular; b) relatar as motivações que desencadearam a busca por trabalho em Teresina e Demerval Lobão; e, c) estabelecer os impactos do processo migratório pendular na qualidade de vida do trabalhador teresinense e demervalense.

Para tanto, foi necessário dividir a pesquisa em duas etapas. A primeira consistiu em uma revisão bibliográfica acerca do conceito de migração pendular e dos eventos históricos relacionados a esse fenômeno. Para este artigo, foram utilizados autores como Borges e Façanha (2021), Bresser-Pereira (2007), Canêdo (1994), Mazoyer e Roudart (2010), Santos (2004) e Oliveira Junior (1989), que subsidiam a discussão sobre espaço geográfico e migração. Além disso, recorreram-se aos trabalhos de Baeninger (2012), Carvalho (1887), Cavalcante (2019), Dota e Queiroz (2019), Kruppa (1994), Moura e Branco (2005), Perpetua (2012), Vidal (2010), Rodrigues (2020), Silva Filho e Resende (2018) e Silva (2019), como referência para o debate específico sobre migração pendular.

Na segunda etapa, foram realizadas trinta entrevistas, nas quais os participantes responderam a um total de dez perguntas relacionadas ao grau de escolaridade, à profissão, ao principal meio de locomoção e à rotina de

trabalho e lazer. Os entrevistados foram divididos em dois grupos: aqueles que trabalham em Teresina e aqueles que trabalham em Demerval Lobão. A seleção dos participantes não seguiu um método específico, sendo realizada de forma aleatória, à medida que os trabalhadores eram localizados e aceitavam o convite para participar da pesquisa.

Cabe destacar que todos os entrevistados que trabalham em Teresina exercem a mesma profissão. Contudo, como a pesquisa tem como foco analisar o impacto do deslocamento na qualidade de vida do trabalhador, esse fator não interfere nos resultados obtidos. Das entrevistas realizadas, vinte ocorreram de forma presencial, com gravação das conversas por meio de telefone celular. As outras dez foram realizadas por meio do aplicativo *WhatsApp*, em razão de conflitos de agenda com os entrevistados.

## **A RELAÇÃO ENTRE O ESPAÇO GEOGRÁFICO E A MIGRAÇÃO**

O ser humano, por um longo período, caracterizou-se como uma espécie nômade, deslocando-se conforme a necessidade de obtenção de recursos, o que impossibilitava a fixação de moradia. Conforme destacam Mazoyer e Roudart (2010, p. 77), “[...] desde que se tornou agricultor, o homem se alimenta cada vez menos de matérias orgânicas tiradas de espécies selvagens, e cada vez mais de matérias orgânicas derivadas das espécies domésticas propagadas pelos seus cuidados [...]”. Assim, ao desenvolver habilidades como a agricultura e a pecuária, gradualmente aprimoradas ao longo do tempo, o ser humano passou a dispor de um ambiente mais estável, tornando-se sedentário. Esse processo possibilitou a fixação territorial e a formação das primeiras comunidades.

O homem é, essencialmente, um ser social, isto é, vive em sociedade. Para Émile Durkheim (1965, citado por Bresser-Pereira, 2007, p. 156), “[...] a sociedade é um todo orgânico, um conjunto de pessoas que estabelecem entre si relações sociais - relações de interdependência [...]”. Ao longo da

história, as sociedades organizaram-se de diferentes formas, passando por feudos, burgos e impérios, até alcançarem as chamadas sociedades modernas. Canêdo (1994) aborda essas transformações ao discutir o processo da Revolução Industrial.

Nesse contexto, a economia também se modificou em consonância com as mudanças sociais, dando origem a distintos sistemas econômicos, como o capitalismo e o socialismo. Segundo Santos (2004, p. 131), "com a marcha do capitalismo, amplia-se a tendência a que, sobre a diversificação da natureza, operada pelas forças naturais, se realiza uma outra diversificação, também à escala global, mediante forças sociais". Em outras palavras, a configuração espacial é influenciada pelas dinâmicas sociais que se estabelecem nas cidades.

Santos (2004) propõe ainda a compreensão do espaço geográfico por meio do método de aproximações sucessivas, inspirado em Jean Brunhes. Inicialmente, o espaço é entendido como um conjunto de fixos e fluxos, em que os fixos correspondem aos elementos materializados no território, enquanto os fluxos representam as ações que se instalam sobre esses fixos, possibilitando a redefinição dos lugares. A interação entre fixos e fluxos é, portanto, o que expressa a realidade geográfica.

Outro par de categorias apresentado por Santos (2004) refere-se à configuração territorial e às relações sociais, considerando a interação entre os sistemas naturais e as ações humanas em determinada área. Conforme o autor, "[...] a configuração territorial não é o espaço, já que sua realidade vem de sua materialidade, enquanto o espaço reúne a materialidade e a vida que a anima" (Santos, 2004, p. 62).

A urbanização surge como um processo complexo, transformando o espaço em escalas temporais e espaciais inéditas, promovendo alterações ambientais e sociais que influenciam diretamente a qualidade de vida da população. Esse processo gera diversos problemas, intensificados pelo

crescimento populacional, seja por meio do êxodo rural, seja pelo aumento da natalidade. Nesse sentido, evidencia-se a importância do planejamento urbano, uma vez que o crescimento desordenado das cidades tende a impactar negativamente o meio ambiente. Conforme destacam Borges e Façanha (2021, p. 83):

A urbanização é um processo que denota expansão e crescimento das cidades, tornando a população urbana mais expressiva em relação à população rural, suscitando a extensão territorial e transformando os espaços geográficos. Um dos fatores condicionantes desse processo é a migração populacional, em que as pessoas são atraídas pelas atividades produtivas no contexto econômico-capitalista.

Com o crescimento urbano, surgem novas demandas ocupacionais que moldam as feições das cidades, as quais se estruturam sob uma lógica capitalista, marcada pela segregação socioespacial. Dessa forma, os problemas urbanos atingem países, regiões, estados, cidades e bairros de maneira desigual, visto que, em função das condições socioeconômicas, a ocupação do espaço ocorre de modo heterogêneo. Borges e Façanha (2021, p. 84) ressaltam ainda que:

[...] o espaço urbano caracteriza-se por possuir caráter dinâmico, sendo modificado pelas ações da sociedade a todo momento, como consequência do desenvolvimento do capitalismo. Dessa forma, as cidades passaram a atrair um aumento significativo de pessoas, motivando o processo migratório do rural para o urbano: os migrantes são atraídos pelo papel aglutinador das atividades comerciais, dos serviços e das indústrias que as cidades proporcionam e, por conseguinte, sobrevêm nessas cidades a expansão do território, tornando necessária a construção de novas moradias.

Nesse contexto, a migração surge como uma estratégia para suprir carências relacionadas ao trabalho, à educação, à saúde e à segurança, ou seja, como uma busca por melhores condições de vida. Como afirma Santos (2004, p. 82), “[...] as ações resultam de necessidades, naturais ou criadas [...]”,

sejam elas materiais, culturais, morais ou afetivas, as quais conduzem o ser humano a agir e a transformar o espaço. Assim, a qualidade dos serviços e as oportunidades disponíveis nos diferentes espaços urbanos, determinadas por fatores socioeconômicos, influenciam diretamente os fluxos migratórios, fazendo com que áreas marcadas por desigualdades sociais se tornem polos de atração populacional.

## **O FENÔMENO DA MIGRAÇÃO NO BRASIL**

De acordo com Kruppa (1994), no Brasil, o contexto social é marcado pela relação entre dois polos distintos, nos quais se estabelece uma complexa dinâmica entre brasileiros que se encontram em ótimas condições de vida, com pleno usufruto de seus direitos e privilégios, e aqueles que vivem em situação de miséria, com a negação de direitos básicos. Essas diferenças econômicas e, conseqüentemente, sociais são inerentes ao capitalismo, sistema econômico vigente, que se estrutura na exploração do trabalho assalariado e acaba por provocar, de forma recorrente, o aumento da discrepância entre as classes sociais.

Os períodos de crise vivenciados nas economias capitalistas são recorrentes e seus impactos são dramáticos, pois deterioram as condições de vida da população por meio do aumento do desemprego, do subemprego, da concentração de renda, da pobreza e da fome, entre outros fatores (Dota; Queiroz, 2019, p. 416). No Brasil, o Estado acaba por sustentar essa disparidade entre as classes. Conforme destaca Kruppa (1994, p. 50):

[...] o sistema capitalista não significa apenas uma forma de ser da economia [...]. Mais do que isso, o sistema capitalista se apoia em um conjunto de ideias, formas de agir e de pensar que foram progressivamente desenvolvidas, servindo para justificar esse sistema.

Ainda segundo esse autor, o liberalismo defende a igualdade perante a lei, mas não a igualdade social, partindo do pressuposto de que o sucesso

do indivíduo depende exclusivamente de seu próprio esforço, desconsiderando os obstáculos impostos pelo ambiente social. Para os liberais, “[...] a existência de ricos e pobres é natural, uma vez que os homens não são igualmente esforçados ou talentosos” (Kruppa, 1994, p. 51). Dessa forma, justificam-se as grandes disparidades sociais, atribuindo-se ao indivíduo o fato de “vencer ou perder” na vida unicamente por mérito ou culpa próprios.

É nesse contexto de profundas desigualdades sociais que os movimentos migratórios se inserem. Conforme aponta Baeninger (2012), o processo de migração interna no Brasil está diretamente relacionado ao processo de urbanização e às diferentes etapas econômicas, sociais e políticas pelas quais o país transita ao longo do tempo. Em razão disso, as migrações internas tornaram-se responsáveis pela reorganização da distribuição populacional no território brasileiro. A autora destaca ainda que:

Ao longo dos últimos cinquenta anos do século XX, as migrações internas reorganizaram a população no território nacional, em que as vertentes da industrialização e das fronteiras agrícolas constituíram os eixos da dinâmica da distribuição espacial da população no âmbito interestadual, embora a primeira vertente tenha concentrado os fluxos mais volumosos (Baeninger, 2012, p. 79).

Em essência, para Baeninger (2012), a população migrou de acordo com as oportunidades de emprego oferecidas, sendo válido destacar o fluxo migratório da região Nordeste para a região Sudeste. Entretanto, esses fluxos não podem ser compreendidos de forma simplificada, uma vez que foram e continuam sendo afetados por mudanças econômicas significativas, tornando-se cada vez mais complexos ao longo do tempo.

Segundo a autora, as dinâmicas migratórias dos estados do Nordeste são profundamente marcadas por oscilações em termos de recuperação, absorção e expulsão de suas populações, refletindo tanto os processos intra-regionais quanto a instabilidade das tendências dos movimentos migratórios de retorno (Baeninger, 2012, p. 84).

Na sua origem, conforme Cavalcante e Feitosa (2019), a economia nordestina esteve fortemente vinculada ao comércio açucareiro voltado ao mercado externo. À medida que esse mercado se expandia, outras atividades de subsistência avançavam para o interior da colônia. Posteriormente, no século XX, ocorreram profundas transformações no Brasil, como o avanço da industrialização, que deslocou o centro dinâmico da economia do Nordeste para o Sudeste.

Esse processo intensificou as disparidades inter-regionais, criando um hiato econômico entre o Centro-Sul e o Nordeste e evidenciando a necessidade de políticas de desenvolvimento voltadas às regiões periféricas (Cavalcante; Feitosa, 2019, p. 227).

Ao analisar especificamente a região Nordeste, percebe-se o papel central que a migração desempenhou ao longo da história, uma vez que essa região foi marcada, conforme Vidal (2010), pelo desequilíbrio econômico em relação às regiões mais dinâmicas do país. Tal situação decorre da desigualdade inter-regional brasileira e explica o elevado fluxo migratório no sentido Nordeste–Sudeste.

Segundo Vidal (2010), Celso Furtado teve papel de destaque ao tratar da questão regional nordestina, ao evidenciar as disparidades econômicas entre as regiões, especialmente no Nordeste. Nesse contexto, insere-se a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), que propôs a adoção de políticas públicas como forma de enfrentamento dessas desigualdades.

Antes da constatação das disparidades regionais de renda e desenvolvimento econômico no país, a questão regional era frequentemente resumida à identificação do Nordeste como uma “área-problema”, associada principalmente ao fenômeno das secas periódicas e às suas consequências sociais e econômicas (Vidal, 2010).

Inicialmente, as intervenções do Estado voltaram-se para o enfrentamento da seca, resultando em políticas assistencialistas e na construção de açudes. Vidal (2010) aponta as limitações desses diagnósticos, que apresentavam uma visão superficial do problema, sem promover transformações estruturais na base socioeconômica da região. Com o tempo, tornou-se evidente que a seca não era um problema de fácil resolução, tampouco o único desafio enfrentado pelo Nordeste.

A intervenção estatal, embora não tenha sido totalmente ineficaz, apresentou limitações significativas. Houve planejamento regional, porém com baixa autonomia, incapaz de promover mudanças estruturais profundas. O semiárido, por exemplo, permaneceu praticamente inalterado, uma vez que os projetos de irrigação beneficiaram majoritariamente grandes produtores. Conforme Carvalho (1987, p. 47):

Em suma, é amplamente reconhecido que, até os anos cinquenta, predominava no Nordeste a presença de um Estado imobilista, capturado pelas oligarquias regionais, que utilizavam os fundos públicos para sustentar seus interesses econômicos e consolidar seu poder político, viabilizando um sistema arcaico de produção e dominação.

Diante das limitações dos projetos e instituições criados para promover o desenvolvimento nordestino, apenas resultados pontuais foram alcançados, como a implantação de alguma infraestrutura, sem, contudo, promover transformações substanciais. Conforme Vidal (2010, p. 8):

A comprovação da existência de grandes e graves desequilíbrios regionais no país representava, na abordagem furtadiana, a busca de legitimação para a intervenção estatal planejada na região, não se tratando de meras desigualdades inter-regionais, mas de disparidades nos ritmos de crescimento, determinantes de profundos desníveis de renda e bem-estar social.

Nesse contexto, consolida-se o fluxo migratório de caráter econômico, impulsionado pela busca por melhores condições de vida. Baeninger (2012)

também destaca o movimento de retorno aos estados de nascimento no período de 1981 a 1991, quando parte da população migrante retornou aos seus locais de origem em razão de mudanças econômicas significativas no país. Assim, no início do século XXI, as migrações internas tornaram-se ainda mais complexas, sem a definição clara dos rumos migratórios observados em décadas anteriores (Baeninger, 2012, p. 82).

De acordo com Santos (2004), a disponibilidade desigual de recursos gera a divisão territorial do trabalho, criando hierarquias entre os lugares e redefinindo a capacidade de ação de pessoas, empresas e instituições. Dessa forma, o fenômeno migratório contemporâneo caracteriza-se pela crescente complexidade e pelo fortalecimento da mobilidade da força de trabalho, impulsionada pela fluidez dos deslocamentos.

Nesse sentido, Baeninger (2012, p. 92) destaca a chamada “interiorização migratória”, caracterizada por deslocamentos de curta distância, envolvendo aglomerações urbanas e espaços não metropolitanos. Ademais, conforme Dota e Queiroz (2019), os fluxos migratórios são fortemente influenciados pelos contextos político, econômico e demográfico, configurando-se como uma importante estratégia de sobrevivência econômica.

## **O FENÔMENO DA MIGRAÇÃO PENDULAR**

Os movimentos migratórios implicam, tradicionalmente, uma mudança permanente do local de residência do indivíduo, conforme definido por Carvalho e Rigotti (1998, citado por Perpetua, 2012, p. 135). No entanto, existem também movimentos temporários e sazonais, conhecidos como movimentos pendulares. Em geral, esses deslocamentos ocorrem em escala urbana ou regional, motivados pela busca por trabalho, educação, saúde ou lazer, caracterizando-se como o deslocamento “[...] entre o município de

residência e outros municípios, com finalidade específica [...]” (Moura; Branco; Firkowski, 2005, p. 124).

A migração pendular possui, portanto, um caráter intermunicipal, ocorrendo entre municípios próximos, diferentemente das migrações inter-regionais. Conforme Silva Filho e Resende (2018, p. 17):

Os resultados sugerem que a migração é uma forma de auferir melhores rendimentos do trabalho, e a dinâmica migratória intermunicipal no Nordeste é resultado de um conjunto de características observáveis e não observáveis que impactam nos diferenciais de rendimentos nos locais de destino.

Silva (2019) analisa o processo de urbanização contemporâneo, marcado por novas dinâmicas e formas espaciais, destacando que, mesmo residindo em municípios distintos de seus locais de trabalho ou estudo, os indivíduos ultrapassam fronteiras administrativas para realizar suas atividades cotidianas, gerando intensos fluxos diários de deslocamento.

A mobilidade sempre foi uma característica inerente à vida humana, intensificada no período contemporâneo pela aceleração dos fluxos materiais e imateriais (Perpetua, 2012). Nesse contexto, destacam-se as Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs), compostas por municípios pertencentes a diferentes estados, com o objetivo de promover o desenvolvimento regional e reduzir desigualdades.

Entre as RIDEs brasileiras, destaca-se a RIDE da Grande Teresina, composta por municípios do Piauí e do Maranhão, cuja finalidade é promover a integração regional e mitigar desigualdades socioespaciais (Silva, 2019). Conforme Rodrigues (2020), os deslocamentos pendulares nessa região decorrem, sobretudo, da concentração de postos de trabalho e serviços educacionais nos municípios centrais, especialmente em Teresina.

Na contemporaneidade, esses deslocamentos são facilitados pelo avanço dos meios de transporte, tornando-se cada vez mais presentes no cotidiano. Os movimentos pendulares configuram-se, assim, como uma

expressão específica da mobilidade populacional, especialmente relevante em regiões metropolitanas e em áreas polarizadas por cidades médias (Perpetua, 2012).

Nesse contexto, a migração pendular revela-se como uma resposta às desigualdades territoriais e às diferenças na oferta de trabalho e serviços, impondo aos trabalhadores deslocamentos diários em busca de melhores oportunidades e condições de vida.

## **O PROCESSO DE DESLOCAMENTO**

### **A conexão entre Teresina e Demerval Lobão**

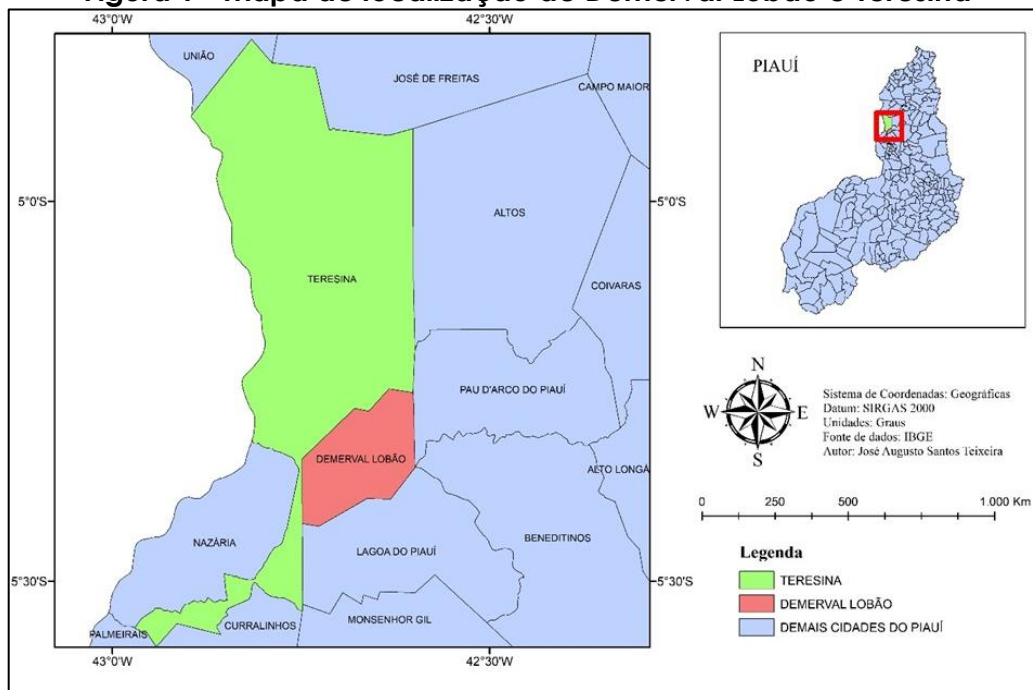
Teresina é a capital do estado do Piauí. Localiza-se na região centro-norte e é banhada por dois importantes rios, o Poti e o Parnaíba, conforme Leite (2013). O município possui uma área territorial de 1.391,293 km<sup>2</sup>, o que o posiciona na 53<sup>a</sup> colocação entre os 224 municípios do estado (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2023).

A partir da década de 1940, a cidade de Teresina passou a apresentar transformações espaciais significativas, com a multiplicação de bairros nas regiões Norte e Sul. Nas décadas subsequentes, o município vivenciou intensos impactos do processo de urbanização, agravados, sobretudo, pelos fluxos migratórios, tanto do campo para a cidade quanto de estados vizinhos (Façanha, 1998, citado por Leite, 2013, p. 42–43).

Demerval Lobão é um município vizinho da capital (Figura 1), com área territorial de 216,807 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022) e população estimada em 16.352 habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022). A origem de Demerval Lobão está associada a uma feira realizada às margens da BR-316, rodovia federal brasileira. Conforme destacam Barbosa, Sousa Filho e Souza (2011, p. 13), “[...] observou-se no espaço de estudo que a cidade de Demerval Lobão apresentou um crescimento físico-territorial, especialmente

no entorno da feira, onde se constatou que os bairros mais antigos da cidade estão localizados nas proximidades da feira livre”.

**Figura 1 - Mapa de localização de Demerval Lobão e Teresina**



Fonte: IBGE (2023). Organização: Os autores (2024).

Ainda de acordo com esses autores, Demerval Lobão localiza-se a aproximadamente 30 km de Teresina, principal centro econômico do estado. A distância entre os dois municípios resulta em um deslocamento médio de cerca de uma hora em transporte privado. Cabe ressaltar, conforme mencionado anteriormente, que ambas as cidades integram a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (RIDE).

Por se tratar de uma cidade de pequeno porte e não conseguir suprir todas as demandas de sua população, os habitantes de Demerval Lobão costumam se deslocar de forma constante entre os municípios. Esse deslocamento ocorre, sobretudo, em direção a Teresina, em razão da diversidade de serviços oferecidos. Como exemplo, destacam-se as pessoas que realizam tratamento de saúde na capital por meio do Sistema Estadual

de Transporte Eletivo (STE), responsável por ofertar transporte gratuito e seguro aos pacientes da região Entre Rios com destino a Teresina (Piauí, 2025).

No que se refere ao mercado de trabalho, conforme observado nas entrevistas, o município de Demerval Lobão não consegue absorver toda a sua população economicamente ativa, que, em geral, se divide entre empregos vinculados à prefeitura, trabalhos informais (“bicos”) ou a tentativa de empreender por meio de negócios próprios. Os moradores de Teresina também se deslocam para Demerval Lobão, entretanto, esses movimentos ocorrem de forma esporádica. Dessa forma, observa-se que a dependência do município de Demerval Lobão em relação a Teresina decorre do fato de se tratar de um município menor e com menor nível de desenvolvimento econômico em comparação à capital.

Conforme aponta Perpetua (2012, p. 135), “[...] em busca de satisfazer demandas básicas como trabalho, estudo e consumo, muitas pessoas são impelidas frequentemente a transpor os limites territoriais do município em que residem”. A questão central reside em compreender o quanto esse deslocamento diário influencia a qualidade de vida do trabalhador, que, embora necessite trabalhar para garantir sua subsistência, acaba por realizar uma jornada adicional diariamente, sobretudo quando depende do transporte coletivo. Além disso, há o custo financeiro envolvido, tanto para aqueles que possuem automóvel próprio e arcam com despesas de combustível quanto para aqueles que dependem do transporte intermunicipal e do transporte coletivo urbano.

### **A migração pendular entre Teresina e Demerval Lobão**

Para identificar os impactos da migração pendular na qualidade de vida do trabalhador, foram realizadas trinta entrevistas com indivíduos que necessitam se deslocar entre os municípios de Teresina e Demerval Lobão para exercer suas atividades laborais. Dentre os entrevistados, vinte residem

em Demerval Lobão e trabalham em Teresina, enquanto dez moram em Teresina e trabalham em Demerval Lobão. Ressalta-se que as entrevistas foram conduzidas entre o final de novembro de 2024 e o início de janeiro de 2025, com exceção de cinco delas, realizadas no final de setembro de 2023, conforme apresentado nos Quadros 1 e 2.

Os dez entrevistados que trabalham em Demerval Lobão são todos concursados ou celetistas e professores com algum nível de especialização. A maioria deles se locomove de carro, seja veículo próprio ou dividindo o valor da gasolina com colegas que possuem automóvel. Foi consenso entre os entrevistados que o trabalho em outra cidade compensa o estresse do deslocamento pelo fator salário e pela estabilidade, no caso dos concursados. É possível observar na fala: “Trabalho no município porque fui aprovado no concurso público”.

**Quadro 1 - Informações dos entrevistados de Teresina-PI**

ENTREVISTADOS QUE TRABALHAM EM DEMERVAL LOBÃO				
Entrevistado	Data da entrevista	Profissão	Nível escolar	Transporte
Entrevistado 1	02/12/2024	Professora de Português	Ensino superior	Carro compartilhado e ônibus
Entrevistado 2	03/12/2024	Professora de Ciências	Ensino superior	Ônibus
Entrevistado 3	03/12/2024	Professora de Inglês	Ensino superior	Carro compartilhado
Entrevistado 4	06/12/2024	Professor de Ciências	Ensino superior	Carro próprio
Entrevistado 5	06/12/2024	Professor de Ed. Física	Ensino superior	Motocicleta própria
Entrevistado 6	19/12/2024	Professor de Geografia	Mestrado	Carro próprio
Entrevistado 7	19/12/2024	Pedagoga	Ensino superior	Carro compartilhado

				o e ônibus
Entrevistado 8	20/12/2024	Professora de Ed. Física	Especialista	Carro compartilhado
Entrevistado 9	20/12/2024	Professora de Português	Ensino superior	Carro próprio
Entrevistado 10	20/12/2024	Pedagoga	Ensino superior	Carro próprio

Fonte: Pesquisa direta (2025).

Ainda segundo o entrevistado, compensa trabalhar em Demerval Lobão pelo salário ser relativamente bom; além disso, tenho a estabilidade do concurso” (Entrevistado 6). Além disso, destacou-se a resposta:

*Eu acho que a principal vantagem de trabalhar em Demerval Lobão, além do concurso, é o público, os alunos, que são o nosso público-alvo. No caso, como é uma cidade menor, as turmas acabam sendo menores do que na capital, por exemplo. E, mesmo com o ensino integral, com as turmas maiores, ainda assim é um público melhor de se lidar (Entrevistado 3).*

Entretanto, o estresse pelo deslocamento foi relatado de forma mais enfática apenas por aqueles que dependem do ônibus para se deslocar, o que é demonstrado na fala do Entrevistado 2: “É uma rotina muito cansativa; além de pegar ônibus lento, ainda tenho de me deslocar entre as três escolas em que dou aula, por ser celetista”. Isso entra em conflito com a resposta do Entrevistado 3:

*Compensa, no meu caso sim, por ser um concurso público. E, assim, a questão de trabalhar em Teresina ser mais em conta, hoje em dia, não é tão relevante, porque tem bairros em Teresina que acabam sendo até mesmo à mesma distância que uma outra cidade.*

Quando questionados por que não se mudaram para Demerval Lobão, a resposta mais frequente foi a estabilidade social já estabelecida em Teresina, como casa, família e amigos. Também se destaca que três

entrevistados responderam que não se mudariam pelo fato de serem empregados em Teresina. O Entrevistado 3 relata:

*Como Demerval Lobão é uma cidade muito próxima à capital e a necessidade de ir ao trabalho, no meu caso, é só três vezes na semana, não tenho necessidade de me mudar. Já tenho casa própria em Teresina, família em Teresina e, como já tenho toda uma vida em Teresina, não haveria necessidade de mudança, a não ser que fosse uma cidade bem mais distante.*

Apesar das descrições de rotinas maçantes da maioria deles, o cansaço descrito tinha mais relação com lidar com os alunos em sala de aula. Em relação ao deslocamento, todos pareciam conformados e acostumados, chegando a argumentar que não fazia muita diferença entre trabalhar em Demerval Lobão e trabalhar em um bairro distante do seu, em Teresina. Isso pode ser observado na fala anterior do Entrevistado 3 e na fala do Entrevistado 6: “A única desvantagem é o maior tempo de deslocamento e o gasto com o deslocamento. Mas, de carro e com a duplicação da BR, não é tão diferente do deslocamento para bairros mais distantes em Teresina”.

Sobre o lazer, destacam-se duas falas: “Meu lazer é normal, porque, assim, o final de semana não é comprometido, e eu também tenho folga no meio da semana, o que dá para organizar direitinho a agenda e aproveitar, sim, para passear e conhecer outros lugares” (Entrevistado 3); “O meu lazer eu desfruto no fim de semana, já que trabalho só até sexta-feira” (Entrevistado 8).

Dos vinte entrevistados que trabalham em Teresina, apenas quatro possuem o ensino superior completo e dois possuem o ensino técnico; os demais pararam de estudar ao concluir o ensino médio. As quatro pessoas que possuem o ensino superior completo são professores, e duas delas, além de trabalharem em Teresina, também estudam na Universidade Federal do Piauí (UFPI) (Quadro 2).

**Quadro 2 - informações dos entrevistados de Demerval Lobão - PI**

<b>ENTREVISTADOS QUE TRABALHAM EM TERESINA</b>				
<b>Entrevistado</b>	<b>Data da entrevista</b>	<b>Profissão</b>	<b>Nível escolar</b>	<b>Transporte</b>
Entrevistado 1	21/09/2023	Pedagoga	Ensino superior	carro próprio
Entrevistado 2	21/09/2023	Técnico em agrimensura	Ensino técnico	Ônibus
Entrevistado 3	21/09/2023	Desenhista técnico	Ensino técnico	Motocicleta
Entrevistado 4	22/09/2023	Professora de Matemática	Ensino superior	Ônibus
Entrevistado 5	22/09/2023	Pedreiro	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 6	24/11/2024	Professor de história e instrutor na auto escola	Ensino superior	Ônibus
Entrevistado 7	24/11/2024	Carpinteiro	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 8	24/11/2024	Vigia	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 9	30/11/2024	Carregador em uma empresa fabricante de material ferroviário	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 10	30/11/2024	Serviços gerais em uma penitenciária	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 11	30/11/2024	Descarregador em um depósito de cimento	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 12	08/12/2024	Entregador de água mineral	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 13	08/12/2024	Frentista	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 14	08/12/2024	Empacotador numa distribuidora de produtos farmacêuticos	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 15	24/12/2024	Professora de Geografia	Ensino superior	Ônibus
Entrevistado 16	24/12/2024	Repositor em uma empresa que distribui produtos alimentícios	Ensino médio	Ônibus

Entrevistado 17	04/01/2025	Motorista de uma empresa privada	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 18	04/01/2025	Confeiteira em uma padaria	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 19	05/01/2025	Confeiteira em uma padaria	Ensino médio	Ônibus
Entrevistado 20	05/01/2025	Mecânico	Ensino médio	Ônibus

Fonte: Pesquisa direta (2025).

De todos os entrevistados, apenas dois se locomovem para o trabalho com transporte próprio e, por esse motivo, foram os que menos enfatizaram o cansaço do deslocamento. Já aqueles que dependem do ônibus relataram intensamente o cansaço do deslocamento e o tempo perdido aguardando o transporte na parada. Observa-se nas falas deles: “Eu vou de ônibus; na maioria das vezes, o ônibus vai lotado. Na volta, aproveito, porque pego o ônibus vazio na parada final e durmo o caminho de volta todo” (Entrevistado 4).

*Minha rotina? É muito pesada, tem muita coisa para a gente fazer: é salgado, bolo. Na maioria das vezes, a gente não tem horário nem para almoçar; senta dez minutinhos para almoçar e já tem que voltar a trabalhar para dar conta do serviço. Se não, a gente sai fora do horário, depois das oito horas de trabalho (Entrevistado 18).*

Também foi comum relatarem que, muitas vezes, deixam de sair no fim de semana devido à rotina extenuante. O Entrevistado 17 mencionou:

*O meu lazer, praticamente, não tenho. Você tem que abrir mão do lazer para descansar no final de semana, porque, por causa do deslocamento, você acaba se cansando mais, tem um desgaste maior. E aí você, no dia de folga, que era para ter um lazer, acaba tendo que descansar mais em casa.*

Quando questionados sobre o motivo de estarem trabalhando em Teresina, prevaleceram respostas como: mais oportunidades na minha área, mais reconhecimento e melhores condições salariais. Sobre a possibilidade de

se mudarem para Teresina, afirmaram que não compensa devido ao custo de vida, e muitos também se revelaram apegados à cidade em que moram. Pode-se observar na fala:

*Na minha cidade de origem, o custo de vida é menor, na questão da moradia e das outras contas, como água e luz. É menor o custo de vida, e, se eu me mudar para a cidade onde eu trabalho, onde o custo de vida é maior, gastaria mais. Seria um gasto mensal um pouco maior (Entrevistado 17).*

Sobre compensar trabalhar em outra cidade, destaca-se a resposta: “Compensar não compensa. Trabalho lá porque foi lá onde eu consegui emprego. E aí tenho que ir, porque foi lá onde me ofereceram emprego. Quando comecei a trabalhar lá, na minha cidade era muito difícil conseguir emprego” (Entrevistado 18). Por último, salienta-se a fala do Entrevistado 15:

*A verdade é que a pessoa só trabalha em outra cidade por conta da oferta de emprego que não tem na sua, né? Então você adequa a sua vida inteira. Mas a desvantagem é que é muito cansativo: a questão da locomoção, a questão do gasto. Se for de ônibus, gasta bastante; se for de moto, gasta, é razoável, mas também gasta; e, se for de carro, gasta muito. Tem mais desvantagens de trabalhar em outra cidade do que na sua própria cidade. Se tivesse emprego, claro, com certeza, sem sombra de dúvida, você preferiria trabalhar mais próximo da sua casa, para diminuir o custo do transporte, diminuir o estresse e diminuir também o cansaço, que é muito grande.*

Portanto, ao comparar as respostas, é possível observar as diferenças existentes entre os entrevistados, em especial nas diferentes rotinas de trabalho. Além disso, observa-se como a falta de um transporte eficiente influi negativamente na qualidade de vida do trabalhador.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Como já exposto, a migração constitui uma parte significativa da vida do ser humano, pois surge da necessidade de atender às carências existentes no cotidiano. É por esse motivo que a espécie humana deixou de ser nômade

apenas quando conseguiu desenvolver técnicas que atendessem a todas as suas necessidades. Foi a partir desse aspecto que os seres humanos começaram a influenciar as mudanças ocorridas no espaço geográfico, sendo o surgimento das cidades um dos principais exemplos da ação humana no meio.

Com o surgimento e o desenvolvimento dos espaços urbanos, caracterizados pelo dinamismo e moldados pela lógica capitalista, o que resulta em desigualdades, foram se configurando novos e complexos padrões migratórios, ou seja, existem cidades e estados desenvolvidos com diferentes níveis de infraestrutura para atender às necessidades da população. Por esse motivo, o movimento migratório torna-se mais evidente diante do surgimento de determinadas crises econômicas. A população costuma seguir o fluxo das oportunidades, acompanhando-o de acordo com as necessidades que vão surgindo.

No Brasil, observa-se uma característica peculiar: a existência de dois polos distintos no território, o que permite identificar uma clara diferenciação espacial entre as classes sociais e uma segregação das camadas mais pobres da população. É nesse contexto que os movimentos migratórios se manifestam, pois a migração interna no Brasil está diretamente relacionada às diferentes etapas históricas pelas quais o país passou. Foi com o intuito de exemplificar essa dinâmica que o processo migratório de expulsão do Nordeste foi apresentado.

A migração pendular é um tipo específico de mobilidade em que os trabalhadores se deslocam diariamente da cidade onde residem para aquela em que trabalham. Desse modo, com o objetivo de abordar a temática da migração pendular, discutiu-se a relação entre migração, espaço urbano, urbanização e desenvolvimento econômico. Assim, ficou evidente que o principal motivo da ocorrência das migrações pendulares é a incapacidade das cidades de atender a todas as necessidades de seus cidadãos, que,

muitas vezes, são obrigados a realizar esses movimentos temporários e sazonais.

Foi a partir desse ponto que este trabalho se desenvolveu, pois, no recorte espacial analisado. Teresina-Demerval Lobão, a relação entre essas duas cidades corresponde à capacidade que uma possui de suprir as necessidades dos cidadãos da outra. Com base nessa relação e nas entrevistas realizadas, foram expostos os motivos que levam os trabalhadores a se deslocarem para outra cidade, fundamentados, essencialmente, na busca por estabilidade financeira, no caso daqueles que trabalham em Demerval Lobão por meio de concursos e processos seletivos. Ademais, os que trabalham em Teresina buscam oportunidades de trabalho, maior reconhecimento e salários mais elevados. De modo geral, grande parte dos entrevistados se baseia na busca por melhores oportunidades, e não exatamente na ausência total de oportunidades.

Ao analisar as consequências desse estilo de vida para os trabalhadores, é possível observar uma clara diferença entre as respostas dos que realizam trabalhos mais físicos e daqueles com atividades predominantemente intelectuais, entre os que possuem transporte próprio e os que dependem do transporte coletivo, bem como entre os trabalhadores submetidos à escala 6x1 e aqueles que trabalham apenas três dias por semana. Dessa forma, evidencia-se que os diferentes privilégios disponíveis aos migrantes pendulares tornam inviável enquadrá-los em um único parâmetro.

Por fim, a partir dos resultados deste estudo, pode-se inferir que a qualidade de vida dos trabalhadores que realizam migrações pendulares depende do nível de conforto do deslocamento, da quantidade de tempo gasto no percurso e do tempo disponível para descanso e socialização. Por esse motivo, a qualidade de vida desses trabalhadores está diretamente relacionada à existência de um sistema de transporte eficiente e confortável.

## REFERÊNCIAS

BAENINGER, R. Rotatividade migratória: um novo olhar para as migrações internas no Brasil. **REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana**, [S. l.], v. 20, n. 39, p. 77-100, jul./dez. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/remhu/a/mrVMskqfZGB3w5t7wjfBKHR/?lang=pt>. Acesso em: 10 dez. 2024.

BARBOSA, A. M. F.; SOUSA FILHO, J. A. de; SOUZA, R. M. e. Dinâmica espacial e a formação da feira livre em Demerval Lobão-Piauí-Brasil. **Revista Geográfica de América Central**, [S. l.], v. 2, n. 47, p. 1-15, 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820445.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2025.

BORGES, J. A.; FAÇANHA, A. C.. Migração interna na cidade de Teresina, Piauí: um estudo de caso no residencial Teresina Sul IE II (RTS IE II). **Geografia: Publicações Avulsas**, Teresina, v. 3, n. 2, p. 82-112, out. 2021. Disponível em: <https://revistas.ufpi.br/index.php/geografia/article/view/13080>. Acesso em: 10 dez. 2024.

BRESSER-PEREIRA, L. C. Estado, Estado-nação E Formas De Intermediação Política. **Lua Nova**, São Paulo, v. 1, n.1, p. 155-185. 2007.

CANÊDO, L. B. **A revolução industrial**. 13. ed. São Paulo: Atual, 1994.

CARVALHO, I. M. M. de. **O Nordeste e o regime autoritário**: discurso e prática do planejamento regional. São Paulo: HUCITEC; Recife: SUDENE, 1987.

CAVALCANTE, J. B.; FEITOSA, C. O. A importância da SUDENE para o desenvolvimento regional brasileiro. **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p. 226-247, maio/ago. 2019. Disponível em: <https://www.revistappr.com.br/artigos/publicados/A-importancia-da-SUDENE-parao-desenvolvimento-regional-brasileiro.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2024.

DOTA, E. M.; QUEIROZ, S. N. de. Migração interna em tempos de crise no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 415-430, abr. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbeur/a/SCVMhkFZ7Hx7d7zwnp56h5q/?lang=pt&format=html>. Acesso em: 10 dez. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Brasileiro de 2022**. Demerval Lobão. IBGE, 2022.

**Geografia: Publicações Avulsas**. Universidade Federal do Piauí, Teresina, v.6, n. 2, p. 80-106, jul./dez. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Brasileiro de 2022**. Teresina. IBGE, 2022.

KRUPPA, S. M. P. O contexto brasileiro: capitalismo e as explicações da sociologia. In: KRUPPA, Sonia Maria Portella. (org.). **Sociologia da educação**. São Paulo: Cortez, 1994. p. 45-77.

LEITE, N. B. F. **Expansão urbana e seus efeitos sobre a mobilidade e acessibilidade avaliada com o auxílio dos sistemas de informação geográfica (SIG) em Teresina-PI**. 2013. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.

MAZOYER, M.; ROUDART, L. **História das agriculturas no mundo: do neolítico à crise contemporânea**. São Paulo: UNESP; Brasília, DF: NEAD, 2010.

MOURA, R.; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 1, p. 121-133, 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/NWrbPYkHk5DXS3sh7yGBnSf/?format=html>. Acesso em: 12 jan. 2025.

OLIVEIRA JUNIOR, P. H. B. **Notas sobre a história da agricultura através do tempo**. Rio de Janeiro: FASE-Federação de Órgão para Assistência Social e Educacional, 1989.

PERPETUA, G. M. Movimentos pendulares e acumulação do capital. **Pegada: Revista da Geografia do Trabalho**, [S. l.], v. 11, n. 2, p.132-155, 2012. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/1309>. Acesso em: 10 dez. 2024.

PIAUI, Governo do. Mais de 111 mil pessoas foram beneficiadas com o Sistema de Transporte Eletivo em 2024. **Notícias**. Governo do Piauí, Teresina, 2025. Disponível em: <https://www.pi.gov.br/noticia/mais-de-111-mil-pessoas-foram-beneficiadas-com-o-sistema-de-transporte-eletivo-em-2024>. Acesso em: 13 jan. 2025.

RODRIGUES, R. S. **Concentrações e Interações Urbano-Regionais na Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina**. 2020. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2020.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção** 4. ed. 1. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SILVA FILHO, L. A.; RESENDE, G. M. Migração intermunicipal e seleção no Nordeste: evidências empíricas no período intercensitário. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS REGIONAIS E URBANOS*, 16., 2018, Caruaru. **Anais** [...]. Pernambuco: Caruaru, 2018, p.1-18. Disponível em: [https://www.researchgate.net/profile/luis-filho-2/publication/328134937\\_migracao\\_intermunicipal\\_e\\_selecao\\_no\\_nordeste\\_e\\_videncias\\_empiricas\\_no\\_periodo\\_intercensitario/links/5bba6432299bf1049b7489ea/migracao-intermunicipal-e-selecao-no-nordeste-evidencias-empiricas-no-periodo-intercensitario.pdf](https://www.researchgate.net/profile/luis-filho-2/publication/328134937_migracao_intermunicipal_e_selecao_no_nordeste_e_videncias_empiricas_no_periodo_intercensitario/links/5bba6432299bf1049b7489ea/migracao-intermunicipal-e-selecao-no-nordeste-evidencias-empiricas-no-periodo-intercensitario.pdf). Acesso em: 27 jan. 2025.

SILVA, G. R. **Expansão Urbana na Rida da Grande Teresina: os efeitos territoriais da política habitacional do Programa Minha Casa, Minha Vida**. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019.

VIDAL, F. B. Quo vadis Nordeste? Vicissitudes da questão regional no contexto do capitalismo contemporâneo. *In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS*, 17., 2010, Caxambu. **Anais** [...]. Caxambu: Galoá, 2010, p. 1-25, 2016. Disponível em: <https://proceedings.science/abep-2010/autores/francisco-baqueiro-vidal?lang=pt-br>. Acesso em: 10 dez. 2024.