



UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE - UERN
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS - FACEM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo
MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA - MAG



RODRIGO EMANOEL DE SOUSA ALMEIDA

**A MOBILIDADE PENDULAR DE ESTUDANTES DE ENSINO SUPERIOR COMO
INDICADOR DA CENTRALIDADE URBANA DE MOSSORÓ-RN**

MOSSORÓ-RN

2022

RODRIGO EMANOEL DE SOUSA ALMEIDA

**A MOBILIDADE PENDULAR DE ESTUDANTES DE ENSINO SUPERIOR COMO
INDICADOR DA CENTRALIDADE URBANA DE MOSSORÓ-RN**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Paisagens Naturais e Meio Ambiente.

Linha de pesquisa: Desenvolvimento regional

Orientador: Prof. Dr. Ademir Araújo da Costa

MOSSORÓ

2022

RODRIGO EMANOEL DE SOUSA ALMEIDA

**A MOBILIDADE PENDULAR DE ESTUDANTES DE ENSINO SUPERIOR COMO
INDICADOR DA CENTRALIDADE URBANA DE MOSSORÓ-RN**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Paisagens Naturais e Meio Ambiente.

Linha de pesquisa: Desenvolvimento regional

Orientador: Prof. Dr. Ademir Araújo da Costa

Aprovada em: 16 / 03 / 2022

Banca Examinadora

Prof. Dr. Ademir Araújo da Costa (Orientador)
Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN/PPGEO)

Profa. Dra. Josélia Carvalho de Araújo (Examinador interno)
Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN/DGE)

Prof. Dr. José Erimar, dos Santos (Examinador externo)
Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA/DCH)

Prof. Dr. Fábio Ricardo Silva Beserra (Suplente interno)
Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN/PPGEO)

Prof. Dra. Rita de Cássia da Conceição Gomes (Suplente externo)
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN/DGE/CCHLA)

MOSSORÓ

2022

© Todos os direitos estão reservados a Universidade do Estado do Rio Grande do Norte. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do(a) autor(a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu(a) respectivo(a) autor(a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos.

Catálogo da Publicação na Fonte.
Universidade do Estado do Rio Grande do Norte.

A447m Almeida, Rodrigo Emanuel de Sousa

A mobilidade pendular de estudantes de ensino superior como indicador da centralidade urbana de Mossoró-RN. / Rodrigo Emanuel de Sousa Almeida. - Mossoró-RN, 2022.

203p.

Orientador(a): Prof. Dr. Ademir Araújo da Costa.
Dissertação (Mestrado em Programa de Pós-Graduação em Geografia). Universidade do Estado do Rio Grande do Norte.

1. Deslocamentos diários. 2. Estudantes. 3. Instituições. 4. Ensino superior. 5. Mossoró. I. Costa, Ademir Araújo da. II. Universidade do Estado do Rio Grande do Norte. III. Título.

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pela Diretoria de Informatização (DINF), sob orientação dos bibliotecários do SIB-UERN, para ser adaptado às necessidades da comunidade acadêmica UERN.

Dedico este trabalho a minha mãe (Maria Vanuza) e ao meu pai (Manoel Marcelino) pela paciência, parceria e conversas diárias.

Obrigado pela oportunidade de ser filho de vocês.

AGRADECIMENTOS

Faço um agradecimento especial aos meus pais (Maria Vanuza e Manoel Marcelino) por todo apoio ao contribuírem com a minha educação, desde os livros comprados até o suporte emocional aos problemas enfrentados juntos. A minha irmã Tamara Emanuele e a minha sobrinha Nicolly Fernanda, por serem também a minha base para seguirmos lutando por dias melhores para a nossa família.

Agradeço ao meu orientador e amigo Dr. Ademir Araújo da Costa, que me deu oportunidade de aprender cada vez mais os valores reais da profissão que escolhi seguir e por contribuir desde a primeira reunião que tivemos para a construção deste trabalho por meio de conversas, melhores abordagens e dentre tantas orientações que resultaram no êxito deste trabalho.

Aos participantes da banca, deixo o agradecimento por terem aceitado contribuir de forma ímpar com o presente trabalho. À professora Dra. Josélia Carvalho de Araújo, que acompanhou meu percurso desde a graduação e, assim, pude ver o quão importante foi a sua participação na minha formação, deixo a mesma gratidão por tudo. Ao professor Dr. José Erimar dos Santos, agradeço pela presença e oportunidade de tê-lo na banca para tecer considerações e, assim, alicerçar o trabalho com suas contribuições.

Deixo o meu agradecimento a todos aqueles que possibilitaram a produção deste trabalho de forma direta, respondendo questionários e entrevistas, entre eles: estudantes, motoristas, associações e órgãos municipais – sem a contribuição deles, o trabalho não teria condições de ser realizado.

Aos amigos que durante todo esse processo partilhamos das dificuldades, conhecimentos, informações, aprendizados e parcerias na produção de trabalhos acadêmicos: Jamilly Benevides e Erik Albino.

Deixo aqui registrada a minha gratidão em memória de Maria do Socorro da Silva (avó) e Eugênio Pereira da Silva (avô), por me acolherem como neto. Obrigado por todo carinho e ensinamento, sem o amor de vocês eu não seria metade do ser humano que sou hoje.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da UERN, por sempre nos proporcionar melhores condições para atuar e desenvolver nossas pesquisas diante do cenário pandêmico vivenciado por todos nós.

À Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN), por me proporcionar a oportunidade de estar em uma instituição de ensino superior, algo que, por muitas vezes, não

pertencia a minha realidade e hoje tenho a certeza que, devido a esse acesso, posso estar contribuindo com novos caminhos para uma sociedade mais justa e para a minha família.

Mover-se entre os lugares, de forma transitória e constante, representa não apenas um estado condicionado a ação, mas também as desigualdades sociais e econômicas em contraste com as oportunidades espacialmente distribuídas de forma seletiva.

Rodrigo Emanuel de Sousa Almeida

RESUMO

A mobilidade pendular da população estudantil a partir dos deslocamentos diários incide em uma maior dinâmica regional, integrando assim a uma área por meio dos fluxos originários de cidades com menores ou nenhuma oferta de ensino superior, tendo como destino às cidades que detém de maior diversidade e quantitativo de instituições. Mossoró é uma das cidades no interior do Nordeste brasileiro e do Rio Grande do Norte a dinamizar toda uma região em decorrência das Instituições de Ensino Superior (IES) localizadas em seu espaço urbano. Nesse sentido, o presente trabalho objetiva analisar a mobilidade pendular da população estudantil que se direciona diariamente às instituições de ensino superior localizadas em Mossoró-RN por meio dos transportes universitários. Para tal feito, foi realizado levantamento bibliográfico sobre o conceito de mobilidade e sobre a centralidade, fixos e fluxos, polarização, cidades médias, dentre outros que são aprofundados durante as discussões realizadas. Além disso, também foram realizadas as coletas de dados primários e secundários, que consideramos primordiais para compreender as condições que incidem na ação dos estudantes em se moverem no espaço e entre os seus municípios de origem até a cidade de Mossoró. Os dados primários foram coletados por intermédio de dois modelos de questionários com perguntas abertas e fechadas de forma estruturada, sendo aplicadas aos estudantes e motoristas. Também foram realizadas entrevistas com associações estudantis e com órgãos municipais, nas quais se teve perguntas abertas e semiestruturadas. Já os dados secundários foram obtidos por meio da pesquisa das Regiões de Influência das Cidades (REGIC), dos microdados do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelo Censo da Educação Superior do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), além de contar com as plataformas digitais do *e-MEC* e do Banco Multidimensional de Estatísticas (BME/IBGE) para filtrar o quantitativo de estudantes e instituições por cidade. Os dados foram tratados em gráficos, mapas, quadros e tabelas. Mossoró recebe um contingente diário expressivo de estudantes atraídos pela presença das IES e seus cursos na modalidade presencial, o que faz com que essa cidade exerça o seu papel funcional e de centralidade. Essa realidade se deve à ausência de instituições e cursos e municípios de residência dos estudantes e a falta de condição dos discentes residirem em Mossoró. Isso faz com que os estudantes busquem alternativas como a mobilidade para escaparem das suas realidades locais e não perderem o vínculo com os seus lugares de origem/residência. Assim, as instituições em Mossoró promovem cada vez mais o número de fluxos de estudantes em decorrência dos seus conteúdos e formas.

Palavras-chave: Deslocamentos diários; Estudantes; Instituições; Ensino superior; Mossoró.

ABSTRACT

The commuting mobility of the student population from daily commutes affects a greater regional dynamics, thus integrating an area through flows originating in cities with smaller or no higher education offerings, with the destination of cities that have the greatest diversity and number of institutions. Mossoró is one of the cities in the interior of the Brazilian Northeast and Rio Grande do Norte to dynamize an entire region as a result of the Higher Education Institutions (HEIs) located in its urban space. In this sense, the present work aims to analyze the commuting mobility of the student population that goes daily to higher education institutions located in Mossoró-RN through university transport. To this end, a bibliographic survey was carried out on the concept of mobility and on centrality, fixed and flows, polarization, medium-sized cities, among others that are deepened during the discussions held. In addition, primary and secondary data collections were also carried out, which we consider essential to understand the conditions that affect the action of students in moving in space and between their cities of origin to the city of Mossoró. The primary data were collected through two models of questionnaires with open and closed questions in a structured way, being applied to students and drivers. Interviews were also carried out with student associations and municipal bodies, in which open and semi-structured questions were asked. Secondary data were obtained through a survey of the Regions of Influence of Cities (REGIC), microdata from the Demographic Census of the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) and the Higher Education Census of the National Institute of Educational Studies and Research Anísio Teixeira (INEP), in addition to relying on the digital platforms of e-MEC and the Multidimensional Statistics Bank (BME/IBGE) to filter the number of students and institutions by city. The data were treated in graphs, maps, charts and tables. Mossoró receives an expressive daily contingent of students attracted by the presence of HEIs and their courses in the face-to-face modality, which makes this city exercise its functional and central role. This reality is due to the absence of institutions and courses in the students' cities of residence and the students' lack of condition to reside in Mossoró. This makes students look for alternatives such as mobility to escape their local realities and not lose the link with their places of origin/residence. Thus, institutions in Mossoró increasingly promote the number of student flows as a result of their content and forms.

Key-words: Daily commuting; Students; Institutions; University education; Mossoró.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Cursos, Vagas e Grau de ensino nas IES em Mossoró.....	106
Figura 2 - Estudantes desembarcando dos transportes universitários manhã e noite.....	158
Figura 3 - Circulação dos transportes universitários.....	162
Figura 4 - Transportes universitários estacionados na UERN.....	164

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização da cidade de Mossoró.....	68
Mapa 2 - Rodovias estaduais e federais do Rio Grande do Norte.....	78
Mapa 3 - Mapa da área de influência de Mossoró.....	80
Mapa 4 - A centralidade do ensino de graduação no Rio Grande do Norte.....	90
Mapa 5 - Localização das IES com modalidade presencial em Mossoró.....	95
Mapa 6 - Instituições de Ensino Superior em Mossoró e Região.....	101
Mapa 7 - Deslocamentos para cursar o ensino superior em Mossoró.....	110
Mapa 8 - Lugar de origem e residência dos estudantes.....	124
Mapa 9 - Origem dos fluxos dos deslocamentos diários para Mossoró.....	126
Mapa 10 - Vias de circulação no interurbano e intraurbano de Mossoró.....	161

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Momentos históricos da expansão urbana e econômica de Mossoró.....	36
Quadro 2 - Distribuição das atividades produtivas por cidades.....	69
Quadro 3 - Cidades de origem dos deslocamentos para Mossoró.....	84
Quadro 4 - Quantitativo de IES em Mossoró e Região.....	102
Quadro 5 - Quantitativo de estudantes por cidade.....	112
Quadro 6 - Quantitativo de estudantes envolvidos na mobilidade pendular para às Instituições de ensino Superior em Mossoró.....	116
Quadro 7 - Divisão de custos dos transportes cedidos pelas prefeituras.....	121
Quadro 8 - Perfil socioeconômico dos estudantes.....	129
Quadro 9 - Locais onde os estudantes são deixados.....	163

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento de IES no Nordeste entre 2000 a 2019.....	20
Tabela 2 - Evolução quantitativa de estabelecimentos em Mossoró de 2000 a 2019.....	74
Tabela 3 - População fixa e móvel na área influenciada por Mossoró.....	83
Tabela 4 - Trabalhadores vinculados ao mercado de trabalho local e regional.....	92
Tabela 5 - Quantitativo de Instituições de Ensino Superior no Brasil 2000-2019.....	99
Tabela 6 - Modalidades de cursos de Pós-Graduação.....	104
Tabela 7 - Quantitativo de cursos oferecidos por cidades.....	105
Tabela 8 - Estudantes ingressos e matriculados nas IES.....	107
Tabela 9 - Instituições de Ensino Superior (IES) que os estudantes estão vinculados.....	133
Tabela 10 - Horários de saída e chegada dos municípios onde os estudantes residem.....	159
Tabela 11 - Quantidade de rotas realizadas por dia.....	169

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Maiores índices de PIB do Rio Grande do Norte – 2018.....	76
Gráfico 2 - Motivações para realizar os deslocamentos até Mossoró.....	86
Gráfico 3 - Matrículas e ingressos dos estudantes nas IES em Mossoró.....	108
Gráfico 4 - Transportes utilizados para os deslocamentos diários.....	118
Gráfico 5 - Vínculos e responsáveis por arcarem com o valor pago pelo transporte.....	120
Gráfico 6 - Valor gasto com o transporte universitário.....	122
Gráfico 7 - Vezes que os estudantes realizam os deslocamentos para Mossoró na semana...	127
Gráfico 8 - Incentivo para ingressar no ensino superior.....	131
Gráfico 9 - Duração dos cursos aos quais os estudantes estão vinculados.....	134
Gráfico 10 - Turnos frequentados pelos estudantes.....	136
Gráfico 11 - Gastos realizados em Mossoró pelos estudantes.....	137
Gráfico 12 - Situação financeira.....	139
Gráfico 13 - Estudantes que recebem algum tipo de bolsa ou auxílio.....	140
Gráfico 14 - Fatores considerados para a escolha das IES localizadas em Mossoró.....	143
Gráfico 15 - Motivações dos estudantes por optarem pela cidade de Mossoró.....	146
Gráfico 16 - Problemas encontrados pelos estudantes durante os deslocamentos.....	148
Gráfico 17 – Infraestrutura das estradas como fator de influência no deslocamento.....	151
Gráfico 18 - Superlotação e a ocupação dos transportes.....	152
Gráfico 19 - Ocupação dos transportes durante o deslocamento.....	156
Gráfico 20 - Tempo gasto durante o percurso inter e intraurbano.....	160

LISTA DE SIGLAS

ANP – Agência Nacional de Petróleo

BB – Banco do Brasil

BNDE – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico

BME – Banco Multidimensional de Estatísticas

BNB – Banco do Nordeste do Brasil

BNH – Banco Nacional da Habitação

CEFET – Centro Federal de Educação Tecnológica

ENEM – Exame Nacional do Ensino Médio

ESAM – Escola Superior de Agricultura de Mossoró

ETFRN – Escola Técnica Federal do Rio Grande do Norte

FACENE – Faculdade de Enfermagem Nova Esperança

FACESA – Faculdade do Complexo Educacional Santo André

FAVILI – Faculdade Vidal de Limoeiro do Norte

FCRN – Faculdade Católica do Rio Grande do Norte

FECOMÉRCIO-RN – Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do RN

FIES – Financiamento Estudantil

FRJ – Faculdade Regional Jaguaribana

FTLN – Faculdade Tecnológica de Limoeiro do Norte

FUNCITEC – Fundação para o Desenvolvimento da Ciência e da Técnica

FVJ – Faculdade do Vale do Jaguaribe

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas

IES – Intuições de Ensino Superior

IFCE – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará

IFRN – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte

IGC – Índice Geral de Cursos

INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira

LDB – Lei de Diretrizes e Bases

MEC – Ministério da Educação

PIB – Produto Interno Bruto

PIBIC – Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica

PIBID – Programa Institucional de Iniciação à Docência

PNE – Política Nacional de Educação

PROUNI – Programa Universidade para Todos

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais

REGIC – Regiões de Influência das Cidades

RESPED – Residência Pedagógica

REUNI – Reestruturação e Expansão das Universidades Federais

SIESAL – Sindicato das Indústrias de Extração de Sal do Rio Grande do Norte

SISU – Sistema de Seleção Unificada

TLC – Teoria dos Lugares Centrais

UECE – Universidade Estadual do Ceará

UERN – Universidade do Estado do Rio Grande do Norte

UFC – Universidade Federal do Ceará

UFERSA – Universidade Federal Rural do Semi-Árido

UNINASSAU – Centro Universitário Maurício de Nassau

UNP – Universidade Potiguar

URRN – Universidade Regional do Rio Grande do Norte

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	199
2 A MOBILIDADE ESPACIAL DA POPULAÇÃO: ASPECTOS CONCEITUAIS E TIPOLOGIAS	269
2.1 A mobilidade espacial da população: aspectos conceituais	41
2.1.1 Mobilidade e Demografia	455
2.1.2 Mobilidade; Geografia e Centralidade	466
2.2 As tipologias da mobilidade espacial da população	544
2.3 Mobilidade pendular	577
3 A INFLUÊNCIA URBANA E REGIONAL DE MOSSORÓ NA OFERTA DE CURSOS NO ENSINO SUPERIOR	655
3.1 Caracterização de Mossoró e sua área de influência	677
3.1.1 A centralidade de Mossoró na oferta de bens e serviços	81
3.1.2 Espacialização das instituições no espaço urbano e regional de Mossoró	889
4 MOBILIDADE PENDULAR DE ESTUDANTES DO ENSINO SUPERIOR EM MOSSORÓ: ESCALAS, ASPECTOS, CARACTERÍSTICAS E VIVÊNCIAS	1144
4.1 Deslocamentos diários dos estudantes para às IES em Mossoró	115
4.1.1 Perfil socioeconômico e o vínculo da população estudantil com as IES localizadas em Mossoró	1288
4.1.2 Gastos financeiros dos estudantes	13737
4.1.3 Fatores e motivações dos estudantes	14242
4.1.4 Problemas vivenciados nos deslocamentos	14747
4.2 Espacialidade dos deslocamentos diários da população estudantil	14754
4.2.1 Transportes universitários: motoristas, associações e órgãos municipais	15455
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	15574
REFERÊNCIAS	17478
APÊNDICES	19090
ANEXOS	201

1 INTRODUÇÃO

O estudo sobre a mobilidade pendular da população estudantil para cursar o ensino superior em Mossoró-RN, torna-se pertinente devido à centralidade da cidade a partir das Instituições de Ensino Superior (IES) públicas e privadas localizadas na cidade, além da oferta dos mais variados cursos e modalidades de ensino. A presença das IES em Mossoró tem origem no início da segunda metade do século XX e, desde então, tem relação direta para a formação de profissionais em escala local e regional.

Moreno (2013) ao justificar a implementação das IES em cidades consideradas médias chama atenção para a articulação entre a localização, as atividades produtivas e a formação profissional para atender a demanda por trabalhadores qualificados:

O ensino superior, um dos elementos pelo quais as cidades são conhecidas e reconhecidas, vai ser ofertado nas cidades médias, considerando as diferenças de tempo de implantação das instituições em cada cidade, principalmente, posterior aos anos de 1960. Isso significa que a mão de obra qualificada, presente nesses centros nesse período, necessária às novas atividades produtivas, veio de outros locais, onde já havia a oferta do ensino superior. Essa dinâmica impulsiona o processo de diferenciação socioprofissional nas cidades (MORENO, 2013, p. 18).

As IES também dotaram tanto o espaço de funcionalidade própria como, principalmente, a demanda existente pelas empresas que atuam nas atividades produtivas por profissionais qualificados para atuarem nos processos produtivos. Desse mesmo modo outros atores contribuíram para Mossoró deter de funções centrais e a exercer centralidade em escala local, regional e nacional, entre esses estão: atuação de empresas locais, nacionais e internacionais em âmbito local e regional; surgimento de novos estabelecimentos; penetração do capital privado global; e implementação de políticas públicas.

Nas últimas décadas, a relação que Mossoró desempenha a partir das IES tem provocado maior interação entre a oferta de ensino superior e a demanda existente da população estudantil local e regional em busca desse nível de ensino. A cidade ganha destaque, também, ao receber diariamente estudantes oriundos de cidades pertencentes aos Estados do Ceará e do Rio Grande do Norte, que utilizam transportes universitários para deslocamento diário dos seus lugares de origem até às IES localizadas em Mossoró, e para que, assim, possam cursar o ensino superior, sejam nos turnos matutino, vespertino e noturno.

Tal perspectiva destaca um cenário de expansão do ensino superior em áreas interioranas com base no aumento de cursos, vagas, bolsas de estudos, formas de acesso e democratização, no qual tem potencializado o crescimento da mobilidade dos estudantes na escala intra e interestadual.

Na primeira edição do Sistema de Seleção Unificada (SISU), no ano de 2010, o Ministério da Educação (MEC) contabilizou em nível nacional a oferta de 47,9 mil vagas nas instituições para os estudantes participantes da seleção. No total houve um preenchimento de 85% das vagas, correspondendo a 40.789 matriculados. Entre os estudantes matriculados até a terceira etapa das chamadas do SISU, cerca de 8.353 escolheram estudar em instituições localizadas em estados que não são os seus de origem ou residência. Assim, a mobilidade da população estudantil teve um crescimento de 1% para 25% (BRASIL, 2010a).

A necessidade de deslocar-se diariamente até as instituições de ensino superior, que estão localizadas de forma concentrada em determinados espaços é uma realidade existente nos grandes centros urbanos, como exemplo das cidades universitárias no Sudeste brasileiro, mas que ganha destaque com a expansão de universidades em cidades médias e regiões interioranas do país, principalmente no Nordeste. Na tabela 1 pode ser verificado o crescimento de instituições de ensino superior no Nordeste:

Tabela 1 - Crescimento de IES no Nordeste entre 2000 a 2019

Nordeste	Anos		
	2000	2010	2019
Capital	90	224	252
Interior	67	209	341
Total	157	433	593

Fonte: INEP (2001, 2011, 2020)

De acordo com os dados disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), no ano de 2000 havia um total de 157 IES no Nordeste, sendo que apenas 67 (43%) estavam localizadas nas áreas interioranas e 90 (57%) em capitais (INEP, 2001). Já no ano de 2010 dentre as 433 IES existentes no Nordeste, um total de 209 (48,3%) ficavam no interior dos estados nordestinos e 224 (51,7%) nas capitais (INEP, 2011). No último Censo da Educação Superior, no ano de 2019, contabiliza-se, no Nordeste, um total de 593 IES, sendo que 341 (57,5%) encontram-se no interior dos estados, enquanto 252 (42,5%) nas capitais (INEP, 2020).

Segundo Justino (2018), a maior mobilidade pendular dos estudantes de graduação corresponde ao efeito da expansão que as IES propiciaram ao interior do Nordeste brasileiro durante os anos de 2000 a 2010, deixando de ser um fenômeno exclusivo aos grandes centros urbanos, passando a fazer parte do cotidiano das cidades interioranas do Nordeste.

Justino (2018, p. 58) ainda pontua que:

Assim, percebe-se que em 2000 uma pequena parcela (23,6%) de municípios era destino de pendulares estudantes de graduação, enquanto a maior parcela (76,4%) não apontou registros de pendularidade. Ao passo que, em 2010 registrou-se um percentual (50,8%) bem mais significativo de municípios com destino de pendulares e, uma parcela menor (49,2%) que não apresentou fluxos pendulares.

Em parte, deve ser considerado o número expressivo de estudantes como indicador de integração entre as cidades e o nível de hierarquia conforme as funções desempenhadas pela oferta de cursos no ensino superior, como também a influência que essas determinam dentro de uma região. Assim, não apenas o número de fluxos pode definir o nível de integração, mas a densidade de pessoas que realizam esses fluxos.

De acordo com Justino (2018), em 2000, apenas Campina Grande, na Paraíba, exibiu um cenário de atração acima de mil estudantes de graduação inseridos na pendularidade¹. Enquanto em 2010, o cenário é expandido para um total de 41 cidades, que englobam todos os estados do Nordeste brasileiro: Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe. Sendo que, entre às únicas cidades no Rio Grande do Norte a compor esse quantitativo são as cidades de Mossoró, Caicó e Pau dos Ferros, porém somente Mossoró consegue atrair um contingente expressivo de estudantes interestadual, que no caso corresponderia aos estudantes oriundos do Ceará. Enquanto que, a cidade de Pau dos Ferros consegue atrair estudantes tanto do Ceará como da Paraíba e Caicó dinamiza a região do Seridó com estudantes oriundos do próprio Estado do Rio Grande do Norte e da Paraíba (ALVES; DANTAS; SOUZA, 2018; BASÍLIO JÚNIOR, 2019).

Fator importante para isso é a proximidade entre essas áreas, que facilitam a mobilidade pendular da população pesquisada, principalmente por aqueles que fazem o percurso ida e volta todos os dias pelos deslocamentos diários. Já os demais estudantes que produzem a mobilidade

¹ Refere-se ao movimento realizado tendo por semelhanças um pêndulo, que é tratado de forma recorrente como pendularidade (OJIMA; MARANDOLA JR, 2012). Na perspectiva da mobilidade da população a pendularidade pode ser definida pelos deslocamentos diários ou pelos deslocamentos que faça com que os indivíduos não percam o vínculo com o seu lugar de residência.

pendular com menor frequência, estabelece um período já determinado para retornar ao lugar de origem/residência semanalmente, quinzenalmente, mensalmente e/ou sazonalmente.

Dentro da discussão sobre mobilidade pendular, destaca-se os deslocamentos diários, por caracterizar-se como um fenômeno cotidiano e recorrente nos dias letivos de aula nas instituições. Para Aranha (2005, p. 96): “Mensurar volume, sentido e direção desses deslocamentos é indicativo não apenas das trajetórias que as pessoas realizam no espaço, mas também das oportunidades e/ou obstáculos existentes nas cidades”.

A mobilidade da população estudantil também encontra através das possibilidades de acesso ao ensino superior facilidades da sua inserção nas instituições através de vestibulares, processos seletivos internos e externos, utilizando-se de notas obtidas pelo Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) em junção ao SISU.

Não apenas as facilidades de ingresso ao ensino superior favorecem o aumento dos fluxos de estudantes para as cidades que possuem instituições, sendo que a própria falta de oferta de IES ou de cursos específicos no lugar de origem surgem como condicionantes para a dinâmica estudantil, fazendo com que estudantes recorram às cidades próximas que detém essa oferta.

Defronte, Beaujeu-Garnier (1974, p. 301) menciona que “Não é, na realidade, o crescimento das facilidades que tem condicionado o movimento diário, e sim o inverso é que ocorre”. Assim, em sua maioria, a ausência de oportunidades no lugar de origem provoca a saída da população para a busca de melhores oportunidades, ocasionando desigualdades de ofertas para uma determinada demanda existente.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2020, com base na pesquisa Regiões de Influência das Cidades (REGIC) no ano de 2018, a procura de estudantes por cursos do ensino superior em território nacional tem como destino um grupo de cidades responsáveis por dispor da centralidade na oferta de ensino superior por meio das IES públicas (estadual e federal) e privadas. Sendo que:

A centralidade significa a aptidão que determinadas Cidades adquirem como fornecedores de serviços na área da educação para a população e, conseqüentemente, estabelecendo áreas de atuação na oferta desses serviços. Os resultados qualificam os centros quanto ao seu grau de atratividade e atendimento no setor, identificando-os como fornecedores de serviços educacionais, classificados pela capacidade de atendimento, pela quantidade e pela diversidade de sua oferta, conformando a rede de ensino superior do País e sua hierarquia (IBGE, 2020, p. 18).

A mesma pesquisa elenca os níveis de centralidade e de influência das cidades, conforme sua diversidade de fixos e a polarização em âmbito regional, atraindo fluxos de estudantes que realizam os deslocamentos diários, colocados assim como possibilidade dos indivíduos se deslocarem conforme a condição em que estão inseridos, seja de ordem econômica ou social.

Entre os trabalhos já realizados sobre a mobilidade pendular dos estudantes está o trabalho de Moreno (2013), Justino (2018) e Andrade (2019), onde ressaltam o presente fenômeno a partir dos dados quantitativos e comparativos em determinadas cidades e regiões. Já o presente trabalho, para além dos dados quantitativos, analisa tal fenômeno qualitativamente por meio da participação dos atores que participam da mobilidade pendular dos estudantes de forma direta, como a atuação dos atores responsáveis na tomada de decisões para a solução das problemáticas.

Partindo da premissa de que os estudantes buscam em Mossoró aquilo que eles não encontram no seu lugar de origem, a escolha da cidade citada como campo de estudo, dar-se-á, tanto por parte do seu nível de centralidade para com a região que agrega, como também pelo quantitativo e diversidade de IES localizadas na cidade.

De acordo com Medeiros (2013), um total de 1.219 estudantes se deslocavam diariamente até a cidade de Mossoró utilizando os transportes universitários durante os dias letivos de aulas nas IES, segunda-feira a sexta-feira².

Diante deste contexto, a inquietação que envolve o presente trabalho nos leva a apresentar os seguintes questionamentos: Quais os fatores que condicionam as decisões dos estudantes em se deslocarem diariamente até Mossoró? Qual o papel que Mossoró desempenha, no interior do Rio Grande do Norte, através da mobilidade pendular dos estudantes para às IES e para a organização socioespacial a partir delas?

Destarte, o trabalho tem como objetivo geral analisar a mobilidade pendular produzida por estudantes para cursar ensino superior nas instituições localizadas em Mossoró-RN. Vincula-se também os objetivos específicos, entre esses estão: identificar o perfil dos estudantes que, para realizarem seus estudos no ensino superior, locomovem-se diariamente às instituições de ensino superior localizadas em Mossoró; analisar os fatores que incidem na decisão dos estudantes para realizar a mobilidade pendular; caracterizar a oferta de IES e cursos no ensino

² A pesquisa realizada por Medeiros (2013, p. 58) contou com a participação de 26 motoristas responsáveis pelos transportes universitários, “[...] que vem diariamente a Mossoró e se distribuem nos campos da UERN, UFERSA, UNP, Mater Christi e da FACENE, entre outras instituições de ensino na cidade, [...]”.

superior existente entre Mossoró e no lugar de origem/residência dos deslocamentos dos estudantes.

Para atender os objetivos apresentados na pesquisa é feito um aprofundamento teórico a partir de pesquisa exploratória de cunho qualitativo sobre a mobilidade pendular da população estudantil a partir de conceitos que estão intimamente articulados a esse fenômeno nos dias atuais, entre os principais estão: mobilidade espacial da população, mobilidade pendular, centralidade, polarização, fixos e fluxos dentre outros elementos que compõem o quadro de análise do presente fenômeno.

A mobilidade pendular da população estudantil para Mossoró demonstra o contexto de centralidade exercida pela oferta de cursos presenciais nas IES localizadas na cidade. A mesma cidade detém de influência regional exercida pela diversidade de funções centrais em escala urbano-regional, que pode ser considerada a partir das variáveis de números, tamanhos e distribuições de bens e serviços em escala regional.

Também foi importante para a compreensão das relações urbanas exercidas para a produção do espaço regional polarizada por Mossoró, a composição da população residente e regional, concentração espacial da população, fluxos migratórios (imigrantes/emigrantes). Para a análise da mobilidade foi investigada a origem dos fluxos da população estudantil tendo como finalidade cursar o ensino superior e, que, para isso, se deslocam até Mossoró.

Nessa perspectiva, a mobilidade pendular que ocorre em decorrência do fator educacional, conduz uma análise sobre os espaços de vida da população pesquisada. O espaço de vida é “[...], relativo aos lugares frequentados pelo grupo do qual o indivíduo faz parte” (LENCIONE, 1999, p. 155). A realidade a ser explorada nesse grupo de estudantes que realizam a mobilidade pendular, foi concretizada através de perguntas que buscaram compreender o quadro de vida no qual estão inseridos e as suas experiências diante do seu cotidiano.

Para compor a investigação do trabalho, foi realizado, inicialmente o levantamento bibliográfico através de livros, teses, dissertações, monografias, revistas e artigos científicos sobre a temática proposta e conceitos basilares para a compreensão das literaturas realizadas, como por exemplo: mobilidade espacial populacional, mobilidade pendular, centralidade, redes, fixos, fluxos, polarização dentre outros.

A análise prossegue sob a condição de influência exercida por Mossoró em seu contexto regional na prestação de serviços educacionais em nível superior, na modalidade presencial. Assim, a pesquisa desenvolvida teve por base, dados e informações, como prerrogativa de angariar embasamento empírico e teórico a ser apresentado no decorrer do presente trabalho.

Além disso, a pesquisa conta com a coleta de dados primários e secundários. Os dados primários foram coletados por meio de questionários aplicados aos estudantes (Apêndice A) e motoristas (Apêndice B), e entrevistas realizadas com associações (Apêndice C) e órgãos municipais (Apêndice D) responsáveis por ceder transportes para que os estudantes possam realizar os deslocamentos diários até as instituições de ensino superior em Mossoró. Enquanto que, os dados secundários foram coletados por meio de microdados do IBGE, INEP, pela plataforma do *e-MEC* e junto a Secretária da Fazenda de Mossoró.

Para isso, foram utilizados dados da Secretária da Fazenda, do setor de cadastro imobiliário da prefeitura de Mossoró para quantificar o número de IES. Também foram coletados dados disponíveis nos *sites* das instituições de ensino superior, com finalidade de identificar a oferta de cursos e do *e-MEC* para que possam diferenciar as modalidades (presencial/distância e licenciatura/bacharel) ofertadas pelas instituições.

Para análise da área polarizada por Mossoró foi manipulada a pesquisa da REGIC, tendo por base a hierarquia da rede urbana e regional pertencente à cidade e sua área de influência, assim como às ligações entre as cidades polarizadas e os deslocamentos da população.

Ao recorrer aos microdados pertencentes ao Censo Demográfico do IBGE, que foi filtrado pelas variáveis V0629 (estudante e curso que a pessoa frequenta) e V6364 (município em que a pessoa frequentava escola ou creche), buscou-se o quantitativo de estudantes realizando os deslocamentos até à cidade de Mossoró. Após isso, foi feito uso de dados disponibilizados pelos censos da educação superior, pelo INEP no último Censo da Educação Superior no ano de 2019, entre esses: número de matrículas, número de cursos e o total de instituições.

Com base nos dados e informações, os resultados estão apresentados por meio da construção de mapas, gráficos, quadros e tabelas. A exposição segue articulada com as relações desenvolvidas a partir da centralidade de Mossoró a partir das instituições de ensino superior para a atração de estudantes.

Para dar prosseguimento a pesquisa e compreender o universo existente a partir da mobilidade pendular da população estudantil, que se desloca diariamente nos transportes universitários para às IES em Mossoró, foi realizada a aplicação de dois tipos de questionários. O primeiro aplicado aos estudantes (Apêndice A) que estão inseridos na mobilidade pendular através dos deslocamentos diários e o outro tipo de questionário destinado aos motoristas (Apêndice B) responsáveis pelo deslocamento dos estudantes, ambos semiestruturados.

Além disso, foram feitas entrevistas com associações (Apêndice C) e órgãos municipais (Apêndice D) que disponibilizam os transportes universitários através de parcerias com a prefeitura ou valores integralmente custeados pelos estudantes, possibilitando assim, o acesso aos transportes e garantia de continuar realizando os deslocamentos. Já aqueles que não participaram foi realizado o envio de *e-mail* e contato via ligação telefônica em busca de dados que quantificasse o total de estudantes que eram beneficiados com os transportes ou com algum benefício para conseguir deslocarem.

O total de respostas obtidas está atrelado a uma amostragem não-probabilística, que tem como intencionalidade atingir e obter informações sobre a população estudantil inserida na mobilidade pendular com destino às IES em Mossoró. Assim, quando a composição amostral atinge os mesmos resultados havendo repetições nas respostas do grupo investigado a aplicação dos questionários e entrevistas foi encerrada por demonstrar-se suficiente ao estudo realizado.

Segundo Gil (2008) os questionários e entrevistas fazem parte do instrumental da pesquisa auxiliando na obtenção de informações importantes sobre o comportamento e as características da população pesquisada, apresentando-se de forma flexível conforme o momento oportuno para responder.

Considerando a condição atípica vivenciada pela sociedade atualmente, decorrente da pandemia da Covid-19 (SARS-CoV-2), a busca por formas de realizar entrevistas e aplicar questionários *online* em plataformas virtuais para coleta de dados se fez necessária devido às precauções recomendadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2020).

Mota (2019) ressalta como alternativa para aplicação do questionário na coleta de informações e dados o uso do *Google Forms* como possibilidade de criar formulários feitos pelos usuários de forma gratuita e acessível para os participantes da pesquisa através da geração de um *link* na própria plataforma e, em seguida, podendo ser dado o retorno para o participante via e-mail ou por grupos de *Whatsapp* com propósito acadêmico para a lisura do processo de pesquisa. Para isso, fez-se uso dos recursos tecnológicos e os questionários foram submetidos a grupos de discussões existentes na população pesquisada.

A facilidade em estabelecer conexão à internet e a forma como os estudantes se organizam através de grupos de *Whatsapp* para manter contato entre eles, motoristas dos transportes universitários, órgãos municipais e associações, contribuem para a propagação de informações, ajudando assim, na aplicação dos questionários, formando assim um ambiente virtual propício à realização da pesquisa.

Para Faleiros *et al.* (2016) o questionário *online* apresenta baixo custo, comodidade para quem está preenchendo e fácil aplicabilidade para o pesquisador. Além de possibilitar que as respostas sejam automaticamente direcionadas ao banco de dados e transferidas para a planilha pelo pesquisador responsável.

Para colocar em prática a pesquisa, o projeto com os questionários e entrevistas foram submetidos ao Comitê de Ética no dia 25 de janeiro de 2021. O mesmo recebeu o parecer “Aprovado” pelo colegiado no dia 1 de abril de 2021. A pesquisa foi realizada entre os meses de abril de 2021 a janeiro de 2022 com a aplicação dos questionários e entrevistas.

O questionário foi aplicado aos estudantes (Apêndice A), que não precisaram se identificar, entre dias 1 de abril de 2021 a 31 de janeiro do ano de 2022. Assim, as perguntas foram referentes ao perfil socioeconômico dos estudantes, ao vínculo entre os estudantes e as instituições, aos gastos realizados por eles com os transportes e no período que passam nas instituições, situações referentes aos deslocamentos diários em si. Estas compõem o cenário do espaço vivido pelos estudantes e a sua condição de acesso físico, social e econômico às instituições de ensino superior em Mossoró, além das experiências dessa população na realização dos deslocamentos.

A aplicação do questionário destinado aos motoristas (Apêndice B) foi realizada também entre os dias 1 de abril de 2021 a 31 de janeiro do ano de 2022. As respectivas perguntas estão direcionadas a identificar a origem dos deslocamentos dos transportes universitários, o tipo de transporte, o tempo gasto no deslocamento, as condições de pagamento, o número de estudantes transportados diariamente, as instituições que são deixados, as relações estabelecidas com os estudantes e o espaço intra e interurbano da cidade Mossoró.

Ambos os questionários atenderam aos objetivos de identificar o perfil dos estudantes, além de analisar os fatores considerados para a mobilidade pendular. A partir dessas informações, foi possível representar cartograficamente, por meio de mapas, os deslocamentos diários dos estudantes até às instituições de ensino superior localizadas em Mossoró.

Outro momento importante da pesquisa se destina às entrevistas realizadas de forma *online*, pautando-se no aporte teórico de Flick (2013), em que ele menciona como a pesquisa *online* pode ser realizada através de entrevistas de forma sincrônica onde pesquisador e pesquisado encontram-se face a face em uma sala de bate papo.

Com efeito, as entrevistas foram realizadas pela plataforma do *Google Meet* no intuito de manter o distanciamento e facilitar o contato com os entrevistados, que estão divididos entre

os responsáveis por intermediar o acesso aos serviços de transportes universitários, formado tanto por associações estudantis e/ou as prefeituras.

Nesse caso, a primeira entrevista foi realizada com as associações estudantis (Apêndice C) que são organizadas pelos estudantes na forma de custear o valor preciso para fretar, junto a alguma empresa, o transporte que é utilizado no deslocamento até as instituições de ensino superior em Mossoró.

Já a segunda entrevista foi feita com os órgãos municipais (Apêndice D) das cidades que porventura ofertam esse tipo de serviço de forma integral ou atuam com metade do aporte financeiro para custear junto aos estudantes os transportes universitários. Estas entrevistas serviram como base para desenvolver a discussão diante do acesso dos estudantes aos transportes, como garantia de permanência nos movimentos pendulares e assim continuem cursando os estudos nas instituições de ensino superior.

A partir do que foi exposto inicialmente, o presente trabalho está dividido em 4 seções, sendo que a primeira seção correspondente a parte introdutória, a segunda seção, intitulada como “**A mobilidade espacial da população: aspectos conceituais e tipologias**”, buscou-se conceituar e apresentar categorias que se articulam ao fenômeno da mobilidade pendular dos estudantes para Mossoró.

A terceira seção, denominada: “**A influência urbano e regional de Mossoró na oferta de cursos no ensino superior**”, em princípio é exibida a centralidade que Mossoró detém no interior do Rio Grande do Norte em comparação com sua área de influência e atração da população regional, principalmente quando se discute a oferta do ensino superior. Isso permitirá compreender como se apresenta o cenário urbano e regional, no qual, Mossoró detém influência na oferta de cursos presenciais em Graduação (bacharelado/licenciatura) e Pós-Graduação (*latu senso/strictu senso*), oferta de vagas, diversidade na oferta de instituições públicas e privadas. A quarta e última seção se remete a analisar os resultados das entrevistas e questionários, denominado como: “**A mobilidade pendular de estudantes do ensino superior em Mossoró: escalas, aspectos, características e vivências**”, exhibe o perfil socioeconômico e características dos estudantes que utilizam os transportes universitários para chegarem às IES em Mossoró, assim como: Lugar de residência e origem; Vínculo com às IES; Gastos financeiros; Fatores e motivações; Problemas vivenciados. Além de expor os deslocamentos realizados para chegarem até Mossoró. Em seguida, o trabalho expõe as relações estabelecidas entre os estudantes, as associações estudantis e as prefeituras, possibilitando a ocorrência do fenômeno em sua concretude, devido a oferta dos transportes universitários.

2 A MOBILIDADE ESPACIAL DA POPULAÇÃO: ASPECTOS CONCEITUAIS E TIPOLOGIAS

A discussão proferida nesta seção traz apontamentos teóricos, conceituais e tipologias concernentes à mobilidade espacial da população que se farão fundantes na análise da mobilidade pendular da população estudantil para cursar o ensino superior nas instituições sediadas em Mossoró, no Rio Grande do Norte.

A presença das instituições de ensino superior nas áreas interioranas dos estados tem gerado dinâmicas populacionais importantes, entre essas, a mobilidade populacional dos estudantes para as IES estrategicamente localizadas em cidades que detém influência sobre uma área de polarização capaz de reter um número quantitativo de estudantes e atuar na formação de profissionais para atuarem no mercado de trabalho, principalmente, em nível local e regional.

A organização espacial dos equipamentos públicos e privados na atual posição ocupada pelas cidades na rede urbana brasileira é reflexo de suas condições históricas precedidas pela atuação do Estado no planejamento e na criação de políticas públicas com interesse de amenizar os dilemas existentes no âmbito do cotidiano da população e dos lugares frequentados para realizarem as suas necessidades básicas através do consumo, seja por motivos de cunho social e/ou econômico (LIMONAD, 2014).

Santos (2018) ao mencionar as condições vivenciadas pelos indivíduos a partir das possibilidades de permanência e de mobilidade para evadir-se da realidade local, afirma que:

Para certos tipos de consumos, todo indivíduo, qualquer que seja sua condição ou seu nível de renda, é prisioneiro da cidade. É o caso dos bens e serviços que, por sua natureza ou devido à frequência da demanda, exigem uma proximidade no espaço e no tempo. Para outros consumos, a capacidade de escapar da sujeição ao mercado local depende da mobilidade do indivíduo, que está em estreita ligação com sua posição na escala de rendas (SANTOS, 2018, p. 336).

As cidades projetam no modo de vida da população dimensões escalares e níveis de renda diversos sob o poder de atrair habitantes e capitais a partir dos equipamentos e dos serviços oferecidos por elas. O conjunto de funções urbanas integrado à cultura urbana é refletido na vida dos habitantes através da capacidade de se organizar pelas suas necessidades, possibilidades, integração e articulação entre os lugares. Sendo assim, o ambiente urbano surge como consequência do espaço produzido pela junção da ação humana e do meio físico (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Pensar a urbanização das cidades é estar colocando em suas considerações o seu desenvolvimento perante as práticas sociais, econômicas, políticas e culturais, refletindo a ação da sociedade sobre o espaço. Assim como o homem molda o espaço das cidades conforme os seus interesses, estas reproduzem as suas problemáticas sociais (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Quando define o termo urbanização, Castells (2000, p. 49) chama atenção para a concentração das atividades humanas:

O termo urbanização refere-se ao mesmo tempo à constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito, bem como à existência e à difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana.

Nessa perspectiva, a concentração da reprodução das principais atividades básicas desenvolvidas pela sociedade moderna faz parte do processo de urbanização. A mudança da população de áreas comumente dispersas em âmbito rural para o urbano ganha cada vez mais importância com a concentração das atividades do novo modo de vida voltado as atividades urbanas.

Desde grande parte da população residente no rural começou a morar nos centros urbanos, assim gerando a incidência do êxodo rural, decorrido da modernização agrícola na dimensão rural e da concentração latifundiária que expulsou essa população do campo, fazendo com que ela busque residir na cidade. Com efeito, assim, “A cidade torna-se lócus da regulação do que se faz no campo” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 209). Segundo Baeninger (1996), essa realidade ocasionou problemáticas urbanas, que foram acentuadas nas cidades brasileiras devido ao não acompanhamento das políticas públicas de habitação, de emprego, de geração de renda para lidar com o aumento da população urbana, resultando em inchaços urbanos, crescimento desordenado das cidades e acumulação de riqueza nas metrópoles.

No entanto, nas últimas três décadas, as dinâmicas populacionais e os novos processos de urbanização brasileira alçaram avanços³ importantes fora das regiões metropolitanas que durante o início da segunda metade do século XX ficaram centrados principalmente nas principais metrópoles do país.

Durante a década de 1980 pôde-se perceber as mudanças na desconcentração industrial que modificaram as relações entre os centros locais com as metrópoles, e também, a ampliação da infraestrutura (BAENINGER, 1996). Para esta mesma autora (p. 29): “Esse novo perfil da

³ Entre os avanços estão: o crescimento econômico em cidades médias ou que exercem funções de média; maiores investimentos públicos e privados, principalmente, em infraestrutura.

urbanização traz novos contornos às dinâmicas das cidades, cuja integração depende mais das demandas advindas das especificidades urbano e regionais do que de seu tamanho populacional”, afetando o modo de vida dos brasileiros e exibindo novas formas de expansão do consumo consumptivo e produtivo, tornando menores as distâncias entre os núcleos fornecedores da demanda local e regional com maiores acessibilidades de circulação da produção (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

Com efeito, as dinâmicas regionais tornaram-se recorrentes também nas cidades pequenas e médias com base no processo de reestruturação dos circuitos produtivos, sendo capaz de atrair e reter um contingente populacional significativo, seja devido aos processos migratórios de retorno ou por causa da capacidade dos centros urbanos de menores níveis hierárquicos em reter a sua própria população.

Como indica Baeninger (1996, p. 9):

Modificaram-se as formas e os processos urbanos até então vigentes nas cidades; intensificou-se a velocidade das transformações tecnológicas; as cidades pequenas e de porte médio passaram a constituir uma importante fatia do dinamismo regional; mudaram a direção e o sentido dos fluxos migratórios.

Isso se deve tanto a dimensão política quanto econômica que atuaram no direcionamento de políticas públicas para os polos regionais, havendo, dessa maneira, implicação na densidade da rede urbana e regional, ampliação na atuação dos sistemas de transportes, impulsionando a atração de indústrias com aumento das economias regionais e incidindo na diversificação do consumo imaterial, como é o caso dos serviços de saúde, educação, viagens, manifestações culturais, eventos e feiras (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

Para Sposito *et al.* (2007) essa tendência pode ser considerada a partir das cidades médias que conseguiram ser beneficiadas com maiores investimentos:

Do ponto de vista do mercado consumidor, as cidades médias continuam a desempenhar o papel de polos para os quais moradores de cidades menores e de áreas rurais estão dispostos a se deslocar para realizar o consumo de bens e serviços sofisticados do que aqueles a que têm acesso nas cidades de menor porte. O papel da proximidade continua a ter importância, mas as distâncias a partir das quais os consumidores estão dispostos a se deslocar ampliaram-se, porque o tempo para esses deslocamentos tem diminuído, já que melhoraram as formas de transportes, inclusive, com o aumento do número de veículos próprios, bem como a frequência das viagens propiciadas pelo sistema de transporte coletivo. Esses fluxos definem-se, assim, no âmbito da região e marcam e são marcados pela existência de um espaço de continuidade territorial, cuja configuração é a de uma área (SPOSITO *et al.*, 2007, p. 49).

Destarte, as cidades médias aparecem como atrativos para a população de municípios que compõem sua região de influência dando sustentação econômica, social, cultural e política em escala local e regional. A atenção dada a esse tipo de cidade tem ocupado destaque nos últimos anos por sua capacidade em gerar dinâmicas e impulsionar fluxos de acordo com o seu papel funcional e de centralidade nos sistemas regionais a partir dos seus fixos.

O território nacional está de um lado cada vez mais integrado e articulado com suas bases produtivas – daí a sua maior fluidez e concentração de bens e serviços nas cidades médias, que findam por atuar como importante vetor de retenção da população potencialmente migrante, passando a receber a população de cidades próximas e distantes que busca realizar suas atividades corriqueiras ou específicas. Por outro lado, o papel de centralidade exercida pelas cidades médias é reforçado pela concentração e especializações de atividades que contribuem para o cenário de desigualdades regionais na sua área de atuação, resultando em uma maior mobilidade espacial da população.

As cidades médias são capazes de intermediar as relações entre as cidades pequenas e as metrópoles com alcance espacial máximo e mínimo⁴ de influência, reproduzindo em seu espaço urbano o circuito inferior e superior⁵ da economia urbana e ocasionando, assim, na presença das classes sociais em um único espaço de relações (CORRÊA, 2001).

As cidades médias retratam a dimensão de análise atual das novas dinâmicas populacionais, a qual é remetida nesse estudo como mobilidade espacial da população. Estudos como o de Queiroz *et al.* (2019) têm contribuído para essa análise no interior do Nordeste em relação as cidades médias, tendo como exemplos as cidades de Caruaru (PE), Petrolina (PE) e Mossoró (RN). Os autores ainda retratam que:

Essa tendência é devido à redistribuição espacial da atividade econômica pelo país, saturação dos grandes centros, encarecimento desses espaços/terra e da mão-de-obra, conjugados com a interiorização dos investimentos públicos e privados (educação, saúde, habitação e infraestrutura), melhor qualidade de vida e menor custo de vida (QUEIROZ *et al.*, 2019, p. 20).

Essa redistribuição interligada ao desenvolvimento regional também chama atenção para as centralidades que as cidades médias exercem em suas respectivas regiões, podendo-se

⁴ O autor Corrêa (2001, p. 57) explicita que “O alcance espacial máximo define a área determinada por um raio a partir de uma dada localidade central”, enquanto “O alcance espacial mínimo, por outro lado, define a área em torno de uma localidade central que engloba o mínimo de consumidores suficientes para que um dado comerciante nele se instale” (p. 58). Esses conceitos também são trabalhados na tese de Christaller (1981) como linear e alcance.

⁵ Sobre o circuito superior e inferior Corrêa (2001) esclarece que “Um deles (o circuito superior) é diretamente resultante da modernização tecnológica, enquanto o outro (inferior) deriva, indiretamente, da citada modernização tecnológica, dirigindo-se aos indivíduos que pouco ou nada se beneficiaram com o progresso” (p. 72).

assim, pela diversidade e quantitativo de fixos, atrair fluxos de pessoas com origem diferentes ou semelhantes para realizarem as suas atividades nos centros urbanos intermediários. Mediante isso, os fluxos propiciados pelos bens e serviços atuam em favor das novas áreas de atração da mobilidade da população.

É provável que os inúmeros fluxos em uma determinada área, interligados aos avanços técnicos e a atuação da iniciativa pública e privada no espaço urbano das cidades médias tenham contribuído para tornar cada vez mais densa as interações espaciais existentes. Nessa perspectiva, Andrade (2019) parte da concepção de que os deslocamentos diários são um dos indicadores que contribuem para a análise da integração das cidades médias com outros centros urbanos, destacando-se, principalmente, como um fenômeno regional.

A problemática que envolve os espaços urbanos e regionais é definida por seu desenvolvimento econômico e social através de um conjunto de bens e serviços fornecidos por uma variedade de estabelecimentos de forma concentrada em uma determinada cidade, mas também por acessibilidade desses serviços pela população e seu modo de vida. Assim, o agrupamento das atividades atenderia a demanda local e regional, entre as cidades integradas a área de influência da cidade polo, atuando como função essencial para a realização da vida dos habitantes (BAENINGER, 1996).

É nessa linha de pensamento de cidade média, de centralidade e de mobilidade espacial da população que a cidade de Mossoró, no interior do Rio Grande do Norte, tem sua dinâmica populacional fortalecida nas últimas décadas. A recente condição da cidade firma-se na rede urbana brasileira polarizando cidades de níveis hierárquicos menores. Deve-se também essa circunstância as suas principais bases produtivas por meio da extração de recursos naturais: sal, petróleo e fruticultura irrigada.

Oliveira (2011, p. 42) afirma que “Mossoró já nasceu com uma vocação voltada para os fluxos”, pois é a partir da sua localização e sua historicidade que essa cidade ganha importância como eixo polo, consolidando-se como destaque no semiárido nordestino. A relação de Mossoró com os fluxos não é de hoje, como menciona Rocha (2005), Oliveira (2011) e Silva (2017). A cidade conseguiu atrair em diversos períodos históricos populações que buscavam fixar moradia e estabelecimentos comerciais.

Silva (2017) salienta a importância de estudar os fluxos na cidade de Mossoró, pois esta:

[...], reforça-se que a cidade de Mossoró apresenta uma conjuntura espacial populacional e econômica que a coloca em um patamar de destaque na região, qualificando-a como um lugar central; a diversidade de serviços e comércios (bens)

disponíveis nessa urbe permite que ela venha ocupando, historicamente e espacialmente, um lugar de evidência diante de tantos outros espaços urbanos. Entretanto, para compreender a centralidade dessa cidade é preciso ir além desse cenário espacial – [...]; é necessário investigar e analisar os fluxos que fluem por essa cidade, que expressam categoricamente sua centralidade urbanorregional (SILVA, 2017, p. 113).

A atração dos fluxos com destino a Mossoró dar-se-á através da expressividade dos fixos instalados na cidade, atuando em combinação com a mobilidade por meio da circulação e comunicação com outras cidades. De acordo com Sposito (2018), as interações espaciais inseridas dentro desse contexto, sejam em forma da circulação ou da comunicação, são comandadas pela reprodução capitalista que induz novos processos para o desenvolvimento desigual.

A condição de cidade média na qual Mossoró se estabelece é referendada por Sposito (2018), Elias e Pequeno (2018) como cidade que atinge papel urbano diverso na rede urbana brasileira e, principalmente, regional a partir da: densidade demográfica, difusão da agricultura e do agronegócio, desconcentração industrial, oferta de bens e serviços (baixa, média e alta complexidade), maiores níveis de desigualdades socioespaciais.

De acordo com França (2012), Santos (2013), Pereira (2015) e Scherer; Amaral (2020), as cidades que passaram a desempenhar o papel primaz de fornecer bens e serviços dentro de um espaço regional, tendem a organizar territorialmente as interações espaciais pela circulação de transportes, bens, pessoas, investimentos e mercadorias, possibilitando maior número de relações com outras cidades que compõem a sua porção regional.

Para Baeninger (1999), Andrade (2019) e Scherer; Amaral (2020) o recorte espacial da área de polarização das cidades médias que desempenham funcionalidades específicas na rede urbana brasileira, seja em consonância com distribuição espacial da população, prestação de serviços, características geográficas, fatores socioeconômicos e políticos, ganha evidência pela sua centralidade na composição regional com polarização própria distante da área de influência das metrópoles.

As cidades com destaque regional no interior dos estados aparecem dinamizando uma área abrangente fora das regiões metropolitanas. Isso deve-se tanto por não estarem sendo impactadas diretamente pela atuação das capitais, que dominam as relações existentes intraurbana e interurbana.

Sposito (2004, p. 126) define as cidades médias como “[...] centros regionais importantes, em função de serem elos entre cidades maiores e menores”, demonstrando assim, padrões diferenciados de centralidade interconectados por fluxos.

Para Bessa (2020), é mediante as funções urbanas, a centralidade regional e os centros sub-regionais, que se inserem as cidades médias na rede urbana. A cidade média caracteriza-se na rede urbana “[...], por meio de uma particular combinação de aspectos próprios à natureza da rede urbana (tamanho, funções urbanas, posição geográfica e interações espaciais), [...]” (BESSA, 2020, p. 160).

Assim, no contexto nacional atual e, principalmente, regional tem se desencadeado junto às políticas públicas e planejamento urbano-regional, o favorecimento direto na dinâmica populacional das cidades médias. Porém, segundo Sposito *et al.* (2007), os agravos preexistentes e conformados nesses núcleos urbanos no interior do país repercutem em problemas que antes detinham as grandes metrópoles.

Se as cidades médias são vistas como refúgio da população que se afogava nos grandes centros urbanos ou da população em potencial para realizar a migração, também se apresenta atualmente sob problemas de moradias precárias, poluição, mercado de trabalho competitivo, congestionamentos, má divisão de renda, desigualdades socioeconômicas e espaciais dentre outros aspectos.

Assim, desencadeiam-se durante os últimos anos, estudos dos núcleos urbanos distantes das regiões metropolitanas com impacto direto na dinâmica populacional dentro do espaço regional, que por via de regra, apresenta-se como importante elemento para compreender a integração entre os núcleos urbanos de maior e menor nível na rede urbana (CHRISTALLER, 1981; AMORIM FILHO; SERRA, 2001; STEINBERGER; BRUNA, 2001; OJIMA; MARANDOLA JÚNIOR, 2012; (MORENO, 2013; ANDRADE, 2019).

Andrade (2019, p. 14) ao discutir o papel das cidades médias a partir da mobilidade, afirma que:

[...] é possível observar que a dispersão das infraestruturas de transporte e comunicação assumiram relevância na estruturação das cidades médias. Esse processo que ampliou a mobilidade espacial de pessoas e de mercadorias pelo território também possibilitou a intensificação de aglomerações urbanas distantes de áreas metropolitanas.

A reestruturação econômica dessas áreas, sua inserção nos modernos circuitos produtivos decorrentes da globalização e dos processos sociais históricos, envolvem regiões que exercem ampliação da extensão polarizada por um centro urbano dotado de estabelecimentos gerando maior fluidez da população na região.

Dentro desse contexto, Rocha (2005), Felipe (2010), Silva (2017), Elias e Pequeno (2018) discutem a cidade de Mossoró por suas características e manifestações históricas, que

potencializam o desenvolvimento socioeconômico e envolvem um contingente expressivo da população regional no urbano local.

Mossoró sempre esteve inserida em momentos históricos importantes para região do Oeste Potiguar, estando diante das mudanças sociais, econômicas e espaciais a partir das atividades econômicas comandadas na cidade e na região.

Assim, Mossoró passou por mudanças originadas no local e no regional que possibilitaram dar destaque a cidade como centro regional de comando com *status* de cidade média. Além das mudanças ocorridas na economia nacional também afetarem o desenvolvimento econômico local, através das atividades produtivas e na divisão territorial do trabalho.

A condição atual de Mossoró como cidade média capaz de articular relações sociais, econômicas e políticas no interior do Estado tem origem desde o período colonial e perpassando por vários acontecimentos na região, sendo também privilegiada pela sua situação geográfica (Quadro 1).

Quadro 1 - Momentos históricos da expansão urbana e econômica de Mossoró

Período	Momentos Históricos
1750 a 1785	<ul style="list-style-type: none"> • 1750 – Antônio de Souza Machado primeiro a fixar residência em Mossoró; • 1755 – Mossoró contava com um total de 50 fazendas instaladas; • 1772 – Passou a ser Arraial de Santa Luzia e construiu a capela de Santa Luzia; e • 1785 – A economia de Mossoró era alicerçada pela criação de gado.
1842 a 1890	<ul style="list-style-type: none"> • 1842 – Mossoró passa a categoria de Freguesia; • 1852 – Mossoró é elevada à categoria de Vila, sendo impactada com a construção e revitalização de moradias e novos estabelecimentos comerciais; • 1857 – Assoreamento do Porto de Aracati ocasionando no fluxo de comerciantes para Mossoró e impactando positivamente a economia local e regional; • 1860 – Firma-se como “Empório Comercial”; • 1870 – Mossoró passa a categoria de Cidade pela Lei nº 620 de novembro; e • 1890 – Mossoró passa a ter como principal produto voltado para a exportação, além das atividades agrícolas voltadas ao algodão, agave, carnaúba e oiticica.
1930 a 1970	<ul style="list-style-type: none"> • 1930 – Marcou-se o fim do período colonial e início da fase agroindustrial; • 1960 – Mossoró contou com novos estabelecimentos voltados a empresas de crédito, indústrias, instituições de ensino, hotéis dentre outros; e • 1970 – Mudanças na estrutura econômica com investimentos de capitais internos e externos, além da mecanização no campo e na indústria, principalmente, nas salinas.
1985 aos dias atuais	<ul style="list-style-type: none"> • 1985 – Operacionalidade do Campo Petrolífero Canto do Amaro e instalação da empresa Petrobras; • 1990 – O setor terciário local ganha força com a atuação das empresas junto ao setor primário com o consumo produtivo e consumptivo; • 2010 – Consolidação do setor terciário a partir dos novos estabelecimentos comerciais e especializados na prestação de serviços fomentando maior dinâmica populacional em âmbito urbano e regional. • 2021 – Atualmente a economia de Mossoró está pautada principalmente ao setor terciário, fruticultura irrigada, produção petrolífera e a produção de sal marinho.

Fonte: Elaborado pelo autor (2021) tendo por base os estudos de Rocha (2005) e Silva (2017).

As transformações ocasionadas após esses períodos históricos na cidade de Mossoró trouxeram impactos significativos na produção do espaço urbano e sua expansão em decorrência de novos empreendimentos em escala regional.

Entre as décadas de 1960 e 1970, Mossoró teve impactos na densidade da população fixada no espaço urbano local de forma significativa. O censo de 1960 mostra que o total da população urbana era equivalente a 41.476 habitantes e, já no censo de 1970 passa a ter 79.302 habitantes vivendo na área urbana da cidade, levando a um aumento de 91,2% da população local.

O salto no crescimento demográfico local pôde ser percebido tanto por causa da modernização nas atividades produtivas locais das salinas como no campo, atraindo populações que sobreviviam do trabalho artesanal.

No mesmo período, a cidade é beneficiada por direcionamento de políticas públicas. Rocha (2005) chama atenção para a atuação da iniciativa pública para as melhorias e aprimoramento dos serviços ofertados em território nacional no século XX.

Em sua maioria as políticas públicas tiveram como destino a região Sudeste, abandonando-se de atenção as demais regiões brasileiras. Assim, a criação de políticas que abrangesse o território nacional com finalidade de reduzir as intensas desigualdades regionais surgiu para combater o próprio subdesenvolvimento das áreas ditas “atrasadas” no início da segunda metade do século XX.

É nesse mesmo período que há a implementação de políticas públicas de abrangência geográfica a partir do relatório realizado pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN) em 1958 e com ações da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), criada em 1959 pela Lei nº 3.692, havendo o favorecimento direto na atração das indústrias para atuarem na região Nordeste influenciadas pelos incentivos fiscais por parte do Governo Federal (BRASIL, 1959).

O subsídio dado pelo Estado via incentivos fiscais resultou diretamente em uma política visada na infraestrutura (transportes, eletricidade, rodovias e dentre outros), findando por declinar e acabar com as atividades tradicionais da região Nordeste, com a preocupação de nos grandes centros urbanos e centros urbanos médios fomentar a industrialização obsoletas.

Além disso, possibilitou-se também acesso ao crédito financeiro pelas instituições bancárias, principalmente através do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), do Banco do Brasil (BB), do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) e entre outras parcerias.

De acordo com Gomes (2015), a intervenção estatal para a implementação e instalação de indústrias no Nordeste criou enclaves dotados de equipamentos públicos e privados servindo de serviços à população.

As políticas públicas que incorporaram as regiões subdesenvolvidas do país ao desenvolvimento econômico também trouxeram impactos no processo de urbanização das cidades. Um dos exemplos é referente ao Sistema Financeiro de Habitação (SFH), que tanto incidiu na construção de habitações pelo Banco Nacional da Habitação (BNH), como em investimentos na malha urbana das cidades agregando valor ao solo urbano pelos equipamentos públicos.

Para Rocha (2005, p. 184) ao discutir a respeito dessas ações em Mossoró salienta que:

O BNH financiava obras de infraestrutura urbana, melhoria no sistema viário e pavimentação, melhoramento de rede de energia elétrica e melhora nas vias de transportes e comunicação, além de incentivar a educação, a cultura, os serviços públicos e outros.

Ainda segundo Rocha (2005, p. 185):

Em decorrência do referido Programa, processou-se ainda a instalação de agências bancárias, ampliou-se a oferta de serviços especializados (estética, saúde, educação, hotelaria, lazer etc.) e cresceu o número de casas comerciais, como de empreendimentos da Iniciativa Privada.

A atuação desse modelo de política pública favoreceu a consolidação da estrutura terciária na cidade ampliando os serviços especializados e maior circulação de bens, mercadorias, capitais e de pessoas. Assim, Mossoró reafirma o seu papel como cidade polo, capaz de atrair a população de cidades da mesma região, seja para o trabalho ou para serviços específicos.

Entre os serviços específicos, que servem a população local e regional destaca-se a oferta de cursos do ensino superior nas instituições localizadas em Mossoró, sejam essas públicas (federal e estadual) e/ou privadas. Instituições essas que, segundo Rocha (2005), Felipe (2010), Medeiros (2013), Silva (2017), e Elias; Pequeno (2018), proporcionam dinâmica diária a cidade com a presença de estudantes oriundos de outros municípios, ocasionando intensos fluxos de transportes universitários nas principais vias da cidade durante os dias letivos de aula.

Perante isso, o estudo de Medeiros (2013) fundamenta que a motivação se dá pela centralidade de Mossoró a partir das IES. Silva (2017) corrobora com tal perspectiva ao referenciar Medeiros (2013) e utiliza da plataforma do *e-MEC* e de informações da pesquisa

sobre as Regiões de Influência das Cidades (REGIC), para expor o cenário urbano e regional de centralidade exercida por Mossoró com base no setor terciário e expõe:

Com um perfil bastante diversificado – estaduais, federais, públicos, privados – esses centros de ensino superior têm contribuído significativamente para a dinâmica socioespacial e econômica de Mossoró. Esses espaços e os serviços ofertados por eles têm atraído intensos e constantes fluxos para suas proximidades; provocando o adensamento de outras atividades, tanto serviços quanto a comercialização, (lanchonetes, bares, papelaria, xerografia); modificando a paisagem, a infraestrutura, a movimentação e as dinâmicas nessas áreas (práticas espaciais); e permitido a conformação de novas centralidades intraurbanas em Mossoró (SILVA, 2017, p. 44).

A presença das IES na cidade atrai uma gama de pessoas envolvidas diretamente no ensino superior, como: estudantes, professores, técnicos, investidores com novos empreendimentos, no caso instituições, e também serviços específicos que beneficiam o atendimento desse público, que acabam por consumir os serviços prestados na cidade.

Moreno (2013) por sua vez enfatiza os impactos que ocorrem com a instalação das IES:

Sede ou não, a inserção das instituições de ensino superior nas cidades tem importantes desdobramentos, seja pela presença de um público discente de origens cada vez mais variadas – que consome e vive nas cidades de formas diferenciadas, alterando hábitos e tendo os próprios alterados também –, seja pela inserção de docentes, técnicos administrativos e de discentes na cidade, o que acaba alimentando a produção de representações acerca de determinadas áreas urbanas, expressa, dentre uma série de elementos, no aumento dos preços dos imóveis (MORENO, 2013, p. 34).

Os impactos ocasionados pelas IES no espaço urbano das cidades têm destaque importante para a dinâmica populacional com geração de economia e emprego direcionado ao ensino superior. O destaque que pode ser percebido na mobilidade dos estudantes é a variedade escalar, a depender também da sua necessidade de permanência na cidade e a sua condição para manter-se realizando o deslocamento.

A centralidade de Mossoró por meio da oferta de cursos no ensino superior e das respectivas IES é pauta do estudo de Moreno (2013) sobre a cidade de Dourados-MS, considerada pelo autor como cidade média. De acordo com Moreno (2013), a posição de centralidade do ensino superior é dada através da promoção de fluxos com intensidade e frequência diversas, que também ganha relevância conforme a proximidade entre as cidades que ofertam esse nível de ensino e os locais de residência dos estudantes.

Com isso, as instituições de ensino superior (fixos) e a mobilidade espacial da população estudantil (fluxos) exhibe um cenário urbano e regional dinâmico. Moreno (2013) também menciona a importância de se pensar através dos transportes utilizados pelos universitários

como forma de estudar a origem dos fluxos dos estudantes para as cidades que ofertam esse nível de ensino.

Essa realidade também pode ser vista nas cidades do semiárido do Nordeste brasileiro, que não compõem a região metropolitana das capitais. Nessa perspectiva, Justino (2018) faz inferências em seu estudo sobre a mobilidade pendular da população estudantil para as cidades que detém esse nível de ensino por meio das IES no interior do Nordeste em cidades que não pertencem às regiões metropolitanas.

Já Basílio Júnior (2019) tem em seu trabalho dissertativo sobre a mobilidade espacial da população estudantil no Seridó Potiguar, que ganha importância pelos fluxos diários dos estudantes. Basílio Júnior (2019) enseja que isso se dá pela expansão de cursos e construção de IES no interior do Rio Grande do Norte, sendo que “A expansão e a interiorização foram importantes para novas oportunidades no que tange tanto à educação como ao trabalho” (BASÍLIO JÚNIOR, 2019, p. 145).

No Oeste Potiguar, essa realidade não difere do cenário visto nos estudos até o momento exposto neste trabalho. Haja vista Mossoró, onde o quadro de IES contribui para a formação de profissionais locais e oriundos de cidades sob sua influência. Tal contraste exhibe a centralidade de Mossoró na diversidade e oferta desse nível de ensino em contraponto ao lugar de origem dos estudantes, gerando fluxos entre o lugar de residência até o lugar de destino, onde estão localizadas as IES, e vice-versa.

A espacialidade dos fluxos de estudantes para Mossoró demonstra um cenário de oferta de cursos de nível superior que atende a uma demanda regional e não apenas local, fazendo com que essa realidade se apresente de diversas formas. Dentre essas formas está a mobilidade espacial da população estudantil realizada pendularmente pelos deslocamentos diários.

Dessa forma, a presente seção discute, inicialmente, os aspectos conceituais sobre a mobilidade espacial da população, perpassando por estudos que envolvem a Geografia e a espacialização da população conforme a sua dinâmica territorial. Além disso, também são apresentadas as tipologias da mobilidade que podem ser feitas pela população através dos sistemas e formas de realização. Logo após a apresentação do conceito sobre a mobilidade e discussões sobre a atualidade da temática desenvolvida neste trabalho, contempla-se a análise sobre a mobilidade pendular e a sua recorrência para os deslocamentos diários produzidos pela população, gerando maior dinâmica dentro de um determinado espaço urbano e regional.

2.1 A mobilidade espacial da população: aspectos conceituais

Partindo do pressuposto apresentado anteriormente e das novas nuances desencadeadas sobre a mobilidade espacial da população nos dias atuais, à proporção que esse fenômeno ganha com a integração dos lugares na rede urbana reflete diretamente na vivência dos indivíduos e na forma que esses se relacionam com os seus lugares de vida. Desse modo, se faz necessário explicar o que seria a mobilidade espacial da população e suas características conforme as atividades desenvolvidas.

O conceito de mobilidade espacial da população está associado as ações da sociedade intrínsecas ao espaço. A capacidade do ser humano de se mover espacialmente não é um fenômeno atual. Desde as primeiras populações nômades, os seres humanos estão se movimentando de forma diferente na superfície do planeta terra, ampliando escalas, ocupando lugares diversos e se organizando espacialmente.

Com o aprimoramento das técnicas possibilitou-se a fixação das populações em pontos específicos, onde conseguissem sobreviver, sendo definida pelas migrações como forma de permanência. Assim, “A migração pode ser definida como mobilidade espacial da população. Sendo um mecanismo de deslocamento populacional, reflete mudanças nas relações entre as pessoas (relações de produção) e entre o seu ambiente físico” (BECKER, 1997, p. 323).

Para a referida autora, a mobilidade espacial da população insere-se em grupos que por vezes são repelidos e atraídos pelas economias modernas e/ou pela perda do emprego, bem como pela população rural que migra para os centros urbanos, em busca de melhores condições de vida.

Becker (1997, p. 341, grifos da autora) ainda ressalta que:

A mobilidade desempenhou funções diferentes em diferentes modos de produção. Nas sociedades primitivas, a mobilidade representava uma forma de sobrevivência para as populações itinerantes que precisavam se deslocar para encontrar alimentos e terras férteis para seus cultivos comunitários. Na sociedade capitalista, a mobilidade representa um meio para a reprodução, uma vez que uma força de trabalho “livre” e “móvel” torna-se essencial para o processo de acumulação.

A visão quantitativa e neoclássica da mudança de lugar da população deixou de ser a única definidora das relações entre o homem e o seu meio físico, levando às definições neomarxistas delinear qualitativamente. Esse tipo de fenômeno foi estudado por Gaudemar (1976) que desenvolveu estudos direcionados a mobilidade da força de trabalho.

O referido autor traz o exemplo da mobilidade da força de trabalho, sendo que, os indivíduos se deslocariam espacialmente, em contrapartida, aos setores profissionais, submetendo-se as demandas da acumulação capitalista. Para Gaudemar (1976), o que interessa aos estudiosos a respeito desse fenômeno são as causas motivadoras pelas quais este se realiza, identificando a abrangência dos fluxos, suas origens e seus destinos.

No entanto, ainda se faz preciso aprofundar o conhecimento a respeito da mobilidade espacial da população por meio de pesquisas que não se limite apenas ao simples ato de se deslocar, mas pelas motivações e fatores que impulsionam a saída dos indivíduos do lugar de origem (COURGEAU, 1988).

Courgeau (1988) ao diferenciar a migração da mobilidade alega que a migração seria apenas uma parte visível de um “iceberg”. Partindo do preceito de que o ser humano não é externo ao espaço e ao tempo, é importante considerar que a mobilidade espacial da população não está detida apenas ao movimento realizado pelo homem no espaço, mas sim por fatores que para além dele influenciam nas suas ações.

O referido autor pontua que ainda se faz necessário o aprofundamento de eventos que não são registrados em sua totalidade, sendo possível explorar o conceito com base nos locais que os indivíduos frequentam e devendo ser considerados os deslocamentos temporários e suas unidades societárias (família/comunidade).

As ações desenvolvidas pelos indivíduos fazem parte de um meio social mais amplo vivido por esses, que atinge diretamente nas suas decisões. Seja devido às implicações emocionais e/ou financeiras envolvidas dentro da sua unidade societária. Isso porque, a ação do indivíduo não ocorre de forma isolada, mas sim a partir de um conjunto de fatores, que vão desde interesses pessoais, profissionais ou motivados pelo consumo de algum bem, ou serviço.

A mobilidade espacial da população como um conjunto de movimentos que ocorre no espaço físico pelo indivíduo ou por algum grupo de indivíduos que possuam interesses em comum e com finalidades parecidas a serem desenvolvidas no lugar de destino. Tal mobilidade se distinguiria entre o tempo e o espaço mediante os deslocamentos internacionais, migrações internas e por viagens temporárias (COURGEAU, 1988).

Tavares e Tavares (2016) compreendem a mobilidade espacial da população como dimensão da existência dos indivíduos pela busca de trabalho ou estudo. A dimensão espacial da mobilidade expõe características não só da população, como também reflete as fragilidades do lugar de origem resultando na ação do indivíduo em se deslocar.

Assim, a mobilidade reflete a luz do desenrolo ocorrido nas mudanças sociais, econômicas e técnicas da sociedade, que incide diretamente nas dinâmicas populacionais. Sendo possível o ser humano ter maior fluidez no espaço a partir do uso de transportes cada vez mais eficientes, agregando-se a isso a sua condição social e econômica para dispor dos gastos a serem realizados com a mobilidade durante os deslocamentos.

Para compreender de forma abrangente e mais incisiva o que seria a mobilidade da população, de acordo com Becker (1997) os aspectos e tipos de mobilidades espaciais da população transitam por dinâmicas seguidas por escalas de análise, condição social, infraestrutura, estrutura econômica local e regional, que colaboram para a compreensão da condição espacial que os indivíduos se encontram e diante da falta de acesso a bens e serviços.

Já de acordo com Lévy (2001), a mobilidade espacial da população é dividida em três categorias de virtualidades, como: possibilidades, competências e capital. Na primeira, a mobilidade como possibilidade, acontece quando há a oferta de mobilidade a partir da oferta de transporte para a população que precisa se locomover do lugar de origem para o lugar de destino. Já na segunda, a mobilidade como competência, sugere a posse dos meios materiais não limitados apenas a hierarquia social inferior em consonância com o poder financeiro, mas também a gratuidade ao acesso a mobilidade. Na terceira virtualidade, a mobilidade como capital, é entendida por meio das estratégias que os indivíduos realizam perante a sociedade para ter suas necessidades atendidas.

O crescimento da mobilidade realizada pelas populações entre os lugares ganham novos espaços conforme a modernização, custo benefício dos sistemas de transportes e a renda dessa população, possibilitando maior circulação e o alcance de maiores escalas a serem percorridas de forma múltiplas. Há, assim, uma junção entre os tipos de transportes, o tempo gasto, das distâncias percorridas, dos territórios, das redes e das relações sociais que os indivíduos utilizam para se inserir na mobilidade.

Por si só, o conceito de mobilidade, apresentado pelos autores acima referenciados, se constitui de forma abrangente e não definido de forma que contemple as condições de desigualdades entre os lugares onde se origina o fluxo e ao lugar ao qual o indivíduo se destina.

A mobilidade espacial da população não deve ser concebida apenas como uma ação do indivíduo sobre o espaço devido à complexidade desse fenômeno com contextos espaciais e realidades socioeconômicas diferenciadas, sendo preciso compreender a realidade dos lugares para incidir sobre as práticas espaciais da população.

Essas diferenças podem ser percebidas pela reorganização espacial das dinâmicas populacionais que vem ocorrendo no Brasil nas últimas décadas, como discutido por autores como Baeninger (1996; 1999; 2010), Becker (1997), Marandola Júnior (2004; 2011). De acordo com Santos (2017), o direcionamento de investimentos (públicos e privados) para os lugares de reservas favoreceu diretamente o desenvolvimento regional em áreas distantes das metrópoles, ocasionando em dinâmicas populacionais e econômicas mais complexas em escala nacional.

A configuração das dimensões espaciais das dinâmicas populacionais torna-se, na sociedade contemporânea, fenômeno que ocorre entre urbano-urbano e compõe novas áreas de atuação fora das regiões metropolitanas, principalmente na região sudeste (BAENINGER, 1999; MARANDOLA JÚNIOR, 2011). Com isso, os estudos de Courgeau (1982), Baeninger (1996) e Marandola Júnior (2011) evidenciam que a dinâmica urbana e regional desses movimentos ganha proporções em cidades interioranas antes detidas nas capitais e/ou nos grandes centros urbanos.

No entanto, deve-se também considerar que no Nordeste está realidade permanece atrelada as relações que o campo exerce sobre a vivência da população, considerando que a realidade existente nessa região pode ainda se configurar nas dimensões existentes entre o campo e o urbano.

Em vista disso, Marandola Júnior (2004; 2011), ao tratar sobre a mobilidade disserta sobre a vulnerabilidade e os riscos que a população está exposta quando sai do lugar de origem. Associado a isso, seja na escala da cidade ou da região, está o espaço de vida da população. O espaço de vida amplia e dedica-se a analisar a mobilidade de forma mais aprofundada na vivência da população e o seu comportamento mediante determinadas situações (MARANDOLA JÚNIOR, 2011). O autor ainda ressalta que:

O desenho destes espaços de vida reflete as tendências de mobilidade observadas nos dados secundários, mas não se limita a isso. Ele é animado pela informação qualitativa da experiência da metrópole (a própria história de vida da pessoa), podendo revelar também aspectos particulares e circunstanciais (ligados ao lugar, à comunidade, às características demográficas, ou a outros círculos coletivos em que a pessoa está inserida) que interferem diretamente na vulnerabilidade da pessoa, do grupo ou do lugar. Assim, fenômenos apreendidos na escala regional ou da cidade são complementados com um olhar da escala micro, permitindo incrementar as informações quantitativas com dados qualitativos, um dos maiores desafios que se apresenta para os pesquisadores atualmente (MARANDOLA JÚNIOR, 2011, p. 97).

A integração e articulação entre as cidades, as aspirações, as características individuais e os aspectos que se desenham na cidade, apresentam fatores de atração e expulsão da população que compõe o quadro de análise da mobilidade espacial da população para além do seu

significado “mover-se no espaço” atingindo categorias mais amplas dos conteúdos, partindo da percepção e da realidade da população.

O contexto vivenciado pela população no seu lugar de origem ou residência pode influenciar na decisão de deslocar-se do indivíduo, sendo desse modo inserido na mobilidade. Seja essa inserção devido à inexistência de bens e serviços ou a não capacidade desses em atenderem as expectativas individuais da população. Assim, o cotidiano dos indivíduos é moldado entre os lugares que esses conseguem desenvolver suas atividades específicas ou triviais.

Além disso, os indivíduos também perpassam por lugares que não fazem parte do seu destino e origem/residência, mas que estão entre os caminhos percorridos durante o deslocamento, fazendo-se assim parte do espaço de vida da população.

Marandola Júnior (2011, p. 103) ainda complementa a sua abordagem sobre o espaço de vida da população tendo como referência a mobilidade espacial:

Assim, o espaço de vida é composto por todos os lugares e itinerários que a pessoa percorre diariamente. Evidentemente, é possível categorizar de maneira simples tais lugares através de sua funcionalidade: serviços, trabalho, lazer, estudo, visitas, compras e assim por diante. Seria possível também quantificar as distâncias, os tempos, as formas de deslocamento e as sazonalidades de frequência. A este respeito, entendemos o espaço de vida como o espaço da vida da pessoa, por onde ela desenvolve seu cotidiano.

A ocorrência dos deslocamentos realizados pelos indivíduos com objetivos específicos podem variar conforme os serviços por esses requeridos, ocasionando maiores incidências e níveis de intensidade a partir da sua importância. Ou seja, a quantidade de vezes necessárias para se realizar uma determinada atividade e suas recorrências estará condicionada ao número de viagens temporárias realizadas para completar as suas tarefas cotidianas.

Com o que foi exposto até o momento, a mobilidade espacial da população segue interdisciplinarmente sendo estudada por autores das ciências humanas e sociais, em específico pela Demografia e Geografia, contribuindo diretamente para ampliar o entendimento sobre o conceito preconizado nesse estudo e também aos conceitos específicos de cada área pesquisada e seus objetos de estudos.

2.1.1 Mobilidade e Demografia

A demografia, como ciência, é responsável primordialmente por retratar aspectos característicos da população e seus movimentos. Valentei (1987, p. 76) ressalta que: “A

demografia teórica repousa inteiramente nos princípios da teoria geral da população e tem por objetivo elaborar os princípios metodológicos essenciais de análise dos movimentos sociais e demográficos”.

Trata-se de montar metodologias capazes de retratar de forma específica e, ao mesmo tempo ampla, os fenômenos populacionais diante da coleta de informações e dados que possibilitem serem norteadores da análise da população e da sua evolução, seja no seu domínio histórico ou atual da sociedade.

A mobilidade da população, mediante os estudos demográficos, é condicionada pela coleta de informações e a utilização por parte de dados secundários que compõem os aspectos populacionais, seja de um grupo específico ou de indivíduos isoladamente.

Assim, Valentei (1987) especifica que os estudos da demografia e a coleta de dados sobre a população ajudam a compreender e delinear as necessidades e demandas atuais da população por bens e serviços, além de expor o cenário onde está inserida, seu nível de ensino, seu núcleo familiar e sua condição de vida.

A implantação dos estudos demográficos sobre a mobilidade espacial da população e atividades humanas serviram e servem de base para diferenciação e quantificação dos movimentos migratórios durante anos. Atualmente, as características das populações e dos resultados obtidos mediante os censos demonstram contrastes complexos e vinculados as peculiaridades regionais e dos agrupamentos humanos.

Partindo da visão demográfica, os deslocamentos feitos pela população incidem diretamente na densidade demográfica das cidades que detêm de serviços necessários a vivência e sobrevivência dessa população, “Assim, se o município for mais concentrador ou mais dispersor, os deslocamentos podem gerar maior ou menor demanda por serviços ou bens ou aumentar sua oferta para a população residente” (ARANHA, 2005, p. 96).

Dessa maneira, o diálogo que a demografia exerce a partir das ações da população entre o seu lugar de origem e o lugar de destino perpassa por condições concernentes a fatores individuais, familiares, financeira, políticos administrativos e demais características que fazem com que estes tomem a decisão de se deslocar até outras cidades.

2.1.2 Mobilidade, Geografia e Centralidade

A Geografia e a Demografia caminham juntas de modo que fosse possível traçar as particularidades locais, estudar a organização da população, os fixos e os fluxos, as funções

desempenhadas pelas localidades e suas redes com a finalidade de estudar também a correlação dos elementos e dos fenômenos de ambas as ciências que fundamentam a mobilidade espacial da população (VALENTEI, 1987).

As abordagens realizadas sobre a mobilidade espacial da população agregam valores a outros campos de pesquisa não limitando unicamente a ciência demográfica como responsável. As características da população, suas transformações e seus processos possibilitam a aplicação de metodologias por diversas ciências como é o caso da Geografia.

No dicionário “The Dictionary of Human Geography”, escrito por Gregory *et al.* (2009), entre as definições sobre a mobilidade na geografia “Existem dois usos principais do termo na geografia humana: (1) o movimento de ideias ou bens de pessoas através do território (mobilidade física); e (2) mudança no status social (mobilidade social)” (GREGORY *et al.*, 2009, p. 467, tradução nossa). Além disso, trata-se sobre aspectos que variam conforme o tempo e o espaço, diante das necessidades e custos financeiros de poder realizar a mobilidade.

O autor supracitado ainda aponta que:

A mobilidade humana ocorre em várias escalas temporais e espaciais, com a migração se referindo à mobilidade que envolve uma mudança na localização residencial, seja dentro de uma cidade ou entre continentes e a mobilidade diária, incluindo comutar, se referindo a movimentos que não implicam uma mudança de residência. Envolvendo qualquer um de uma variedade de meios (por exemplo, pés, automóvel, trem, bicicleta, avião, cadeira de rodas), a mobilidade incorre em custos de tempo e dinheiro (GREGORY *et al.*, 2009, p. 467, tradução nossa).

A mobilidade em si corresponderia a ação de mover-se entre os lugares. Nesse caso, podem ser percebidos elementos que contribuem diretamente para o presente fenômeno, entre esses: os meios utilizados para realizar a mobilidade, o tempo gasto durante o percurso feito e o gasto financeiro atribuído para que se possa fazer a mobilidade.

Beaujeu-Garnier (1974) classifica a geografia da população em três aspectos: distribuição espacial, evolução das sociedades humanas e grau de êxito por elas atingidos. A análise dos estudos sobre a população pela geografia traz fatores demográficos (casamento, natalidade, doenças, mortalidade, composição da idade), físicos, biológicos, econômicos, técnicos e psicológicos que contribuem diretamente para compreender não somente a população, mas também o contexto em que esta está inserida (BEAUJEU-GARNIER, 1974).

A junção desses fatores caracterizam-se perfis importantes para o estudo de cada população e seus deslocamentos, sejam essas compostas por uma variedade linguística, cultural e de práticas diversas nos lugares que habitam. Assim, a Geografia se impõe como primordial

ao analisar as condições de existência dos indivíduos, na produção do espaço e nas relações com o conjunto de grupos da sociedade, que agem coletivamente.

Outro ponto importante para análise geográfica da mobilidade espacial da população está na evolução econômica, organizada territorialmente por forças produtivas. A gama de atividades, informações e conectividades com outros lugares é conduzida por espaços que desempenham poder (influência) sobre outros, determinando formas de trabalho, desenvolvimento e de dinamismo a partir de suas funções. Além de serem conhecidos, esses lugares, por sua atuação como cidade polo e sua região de influência pode ser compreendida como área polarizada.

De acordo com Stamm, Lima e Santos (2017, p. 37): “Os polos são centros onde se concentra a maior parte da população e das atividades produtivas, exercendo a atração (dominação) sobre as outras regiões ou, ainda, efeitos de polarização, fundamentais para a determinação do crescimento”. Os autores ainda evidenciam a relação do conceito de polarização e da mobilidade, auxiliando assim na compreensão das transformações econômicas, sendo a partir das unidades motrizes encontradas em cidades polo que as dinâmicas populacionais se efetiva em decorrência da atratividade exercida (STAMM; LIMA; SANTOS, 2017).

Diante disso, Stamm Lima e Santos (2017, p. 34) indicam que:

A polarização se dá pela ação de uma ou mais unidade(s) motriz(es), caracterizada(s) por atividade(s) produtiva(s), sejam de transformação ou não, o que amplia a atratividade da aglomeração urbana por meio da criação de postos de trabalho, da oferta de bens e serviços especializados ou de condições de vida diferenciadas.

Também agrega-se a isso os avanços advindos da globalização e da hegemonia das empresas intensificaram a mobilidade e a influência dos lugares na tomada de decisões, acarretando em “[...] uma mobilidade medida, controlada, prevista, que assegura aos centros de decisão um real poder sobre outros pontos do espaço” (SANTOS, 2017, p. 184).

A mobilidade assim, pode ser compreendida a partir dos modelos de decisões do consumo dos indivíduos ou do mercado de trabalho com base nas decisões capitalistas. Os indivíduos se moveriam conforme a localização da oferta de emprego ou oportunidades de consumo localizadas em lugares aonde predomina a atuação de empresas. Sendo possível determinar para onde devem convergir os fluxos de pessoas e sua predominância.

A discussão do espaço constituído pelas ações dos seus atores sociais, políticos e/ou econômicos se insere também sob “O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou

um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder” (RAFFESTIN, 1993, p. 143-4).

Raffestin (1993, p. 147, grifo do autor) complementa indicando que:

A representação proposta, aqui é, portanto, um conjunto definido em relação aos objetivos de um ator. Não se trata pois do “espaço”, mas de um espaço construído pelo ator, que comunica suas intenções e a realidade material por intermédio de um sistema sêmico. Portanto, o espaço, ou melhor, do território visto e/ou vivido, é, em suma, o espaço que se tornou o território de um ator, desde que tomado numa relação social de comunicação.

Proferido isso, a prática espacial dos atores na produção do território faz com que alguns pontos se articulem e se interajam dependendo do seu nível hierárquico, mas também que reflitam a produção do espaço conforme as necessidades dos atores. As relações que os indivíduos estabelecem entre os centros funcionais e hierarquicamente situados na malha urbana, interagindo entre centros de níveis hierárquicos variados (menores e maiores), busca a sobreposição das carências de serviços mais básicos ou especializados em centros que há maior concentração de funções.

Não somente se realiza uma diferenciação funcional, mas ainda uma diferenciação comandada pelo princípio hierárquico, que contribui para ordenar o território segundo a importância dada pelos indivíduos e/ou grupos às suas diversas ações (RAFFESTIN, 1993, p. 150-1).

Essa característica permite que ocorra maiores níveis de interações de grupos entre os lugares que desempenham papéis de importância na rede urbana e aqueles que de alguma forma não conseguem reter a sua própria população e dependem diretamente dos serviços prestados em centros urbanos de maior nível hierárquico na oferta de bens e serviços na rede urbana nacional ou regional.

Raffestin (1993) ainda tece considerações a respeito dos lugares que atuam no exercício do poder como lugares de decisões e articulação por meio de pontos (nós) e redes. Lugares esses que estão no comando de empresas e que concentram maiores índices de circulação de transportes, de comunicação e de pessoas, coexistindo entre si, concentrando uma maior gama de estabelecimentos (fixos) e resultando na atração da mobilidade (fluxos) de pessoas.

Nesse sentido, opta-se por trazer considerações importantes de geógrafos que no decorrer de suas pesquisas demonstram possibilidades para compreender a mobilidade espacial da população, sua distribuição espacial, forças de atração e repulsão, ofertas e demandas

existentes nas unidades espaciais. Além de apresentar diálogo entre suas obras sobre as transformações no espaço urbano, também infere possibilidades de compreender a mobilidade espacial da população e a formação dos lugares centrais na rede urbana, que modificam as relações dos indivíduos e dos seus grupos, e dos seus espaços de vida.

A contribuição de Christaller (1981) sobre a mobilidade espacial da população surge em seus estudos a partir de 1933 com a Teoria dos Lugares Centrais (TLC) na Alemanha do Sul, onde o autor discute a respeito do papel de influência desempenhado pelas cidades que concentram no seu espaço urbano funções centrais importantes para uma determinada região, fazendo com que ocorra o direcionamento da população em direção às cidades com maiores níveis, ofertas de bens e serviços centrais. O autor ainda reflete que:

O fato de que um lugar central é maior ou menor tem uma influência direta sobre o alcance de um bem central, por que mais tipos de bens centrais são oferecidos num lugar central de ordem mais elevada do que num lugar central de ordem baixa (CHRISTALLER, 1981, p. 89).

Dessa forma, o alcance do bem central será visto mediante o seu próprio alcance espacial de atrair a população para o seu consumo. Resultado disso é a mobilidade espacial da população para aquisição de bens e serviços, partindo assim de um centro com menores níveis para centros de maiores concentrações de bens e serviços centrais.

Assim, um determinado lugar que estende sua influência sobre outros lugares centrais de menores importâncias é considerado um lugar central com maior nível hierárquico, enquanto os demais aparecem como lugares auxiliares. A centralidade também será definida conforme a localidade onde os bens centrais se concentram ou estão disponíveis distribuídos em pontos estratégicos para serem consumidos pela população.

O lugar que exerce centralidade devido às funções urbanas centrais oferecidas para uma determinada população consegue, por meio dessas, atrair indivíduos e ocasionar mudanças no comportamento da população através da mobilidade, que surge para escapar do seu condicionamento espacial e social em busca de melhor qualidade de vida em outros lugares.

Para Corrêa (1977) a centralidade discorrida nos estudos de Christaller aponta para análise dos lugares centrais que atendem determinadas regiões e as suas respectivas populações sem considerar que determinados lugares centrais desempenhariam funções especializadas não centrais.

Essa condição estudada por Christaller (1981) não seria explicada unicamente por uma condição natural ou de mera localização geográfica, mas estaria diretamente consubstanciada

pelas práticas de sobrevivência da população e pela capacidade da circulação material e imaterial das práticas comerciais/mercantis no território.

Para Corrêa (2001), a localização das cidades e suas funções centrais na rede urbana hierarquizada são capazes de se organizar espacialmente de forma integrada e articulada com outros centros urbanos. Dando prosseguimento a sua análise, Corrêa (2018, p. 61) conclui que, “Nesse sentido a teoria dos lugares centrais não descreve uma rede urbana, mas apenas a rede de centros como locais de distribuição varejista de produtos e prestação de serviços”.

Assim, a teoria desenvolvida por Christaller (1981), anterior às transformações ocorridas na segunda metade do século XX, ficou restrita às funções urbanas e suas hierarquias sem serem consideradas os diferentes níveis de especialidades que os centros urbanos exerciam na rede urbana.

Defronte a isto, Corrêa (2018, p. 60) destaca que:

Muitos lugares centrais apresentam funções especializadas, não centrais, cujo peso no conjunto de funções é variável, indo de um lugar central com poucas especializações a um centro fortemente especializado, mas dotado de poucas significativas funções centrais. Entender a lógica dessa variação, que define a estrutura funcional dos centros e de uma rede, constitui-se em objeto de pesquisa antigo no âmbito da geografia urbana.

A Geografia, dessa forma, é palco da compreensão sobre a teoria dos lugares centrais, tanto por tratar das localidades a partir das funções centrais como por estabelecer, além das distâncias a serem percorridas pela população, fatores econômicos, distribuição da população e a influência exercida pelas cidades.

A mobilidade das pessoas em busca dos bens e serviços centrais oferecidos em localidades que a partir desses exercem funções ditas centrais ocorre de formas e em períodos diferentes, sucedendo-se a própria dinâmica social e econômica que ganha materialidade com as redes urbanas formadas através da mobilidade da população e a capacidade dos comerciantes também se moverem para atender esse público.

Corrêa (2001) explicita sua análise a respeito da centralidade e posteriormente da mobilidade espacial da população dividindo em três redes: dendrítica, mercados periódicos e em dois circuitos (superior e inferior), pertencentes a economia urbana. Chama-se atenção entre essas, a organização da rede dos lugares com funções centrais nos países subdesenvolvidos, na qual o autor divide esse modelo em dois circuitos (superior e inferior) presentes no papel das metrópoles, cidades médias e cidades que desempenham o papel de centros locais (CORRÊA, 2001).

Como mencionado por Santos (2018) a TLC não atenderia as características dos países subdesenvolvidos, principalmente, em decorrência do circuito inferior e pela complexidade dos centros urbanos. O referido autor (p. 38) sugere estudar a centralidade conforme: “O tema dos dois circuitos da economia urbana aparece então como um verdadeiro novo paradigma da geografia urbana e da planificação nos países subdesenvolvidos”.

Sendo assim, Santos (2018) propõe analisar as cidades pertencentes aos países subdesenvolvidos a partir de dois circuitos da economia urbana, sendo o primeiro o circuito inferior e o segundo o circuito inferior. O mesmo autor designa assim que:

Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não- “capital intensivo”, pelos serviços não-modernos fornecidos “a varejo” e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão (SANTOS, 2018, p. 40).

A nova estrutura de acumulação capitalista, da qual Corrêa (2001) e Santos (2018) tecem considerações, é especificada através dos dois circuitos da economia urbana por meio do consumo da população. No circuito superior, as atividades são concentradas nas principais metrópoles e capitais regionais do país, tendo como definidor a renda elevada da população que se desloca até os grandes centros. Já o circuito inferior serve diretamente a uma parcela da população, que mesmo necessitada de determinadas atividades concentradas em outras localidades, não detém de recursos suficientes para tal deslocamento ou aquisição dos bens e/ou serviços.

Na metrópole a atuação do circuito superior sobre a sua área de influência e seu alcance espacial é bem maior, enquanto o circuito inferior aparece em menor grau. Nas cidades médias o circuito inferior atua com maior influência, já o circuito superior também aparece desempenhando a sua participação, porém em grau menor. Nas cidades locais ocorre o inverso das metrópoles, havendo o aumento da influência do circuito inferior e o circuito superior é praticamente inexistente (CORRÊA, 2001; SANTOS, 2018).

Essa condição proporciona interconexões e maior fluidez para os agentes sociais, econômicos e culturais responsáveis pela construção das redes e das interações espaciais entre os lugares influenciados pela ação dos indivíduos no espaço, bem como pelos circuitos da economia urbana refletida nos inúmeros estabelecimentos distribuídos no território nacional diante da atuação do mercado capitalista (SANTOS, 2017).

Os estabelecimentos nessa condição estariam dispersos em consonância com os interesses do mercado capitalista, onde possam obter maior quantitativo de clientes e maiores lucros com menores custos de investimentos. Assim, a localização dos estabelecimentos em centros urbanos com maiores níveis de influência possibilitaria não somente atender uma população local como também a população de cidades próximas.

Além disso, partindo da discussão de Corrêa (2001), é possível compreender que, a mobilidade espacial da população varia conforme o seu *status* socioeconômico para se deslocar até os centros urbanos e pelo seu poder de compra sobre bens e serviços procurados nos circuitos econômicos inferior e/ou superior. Além da influência exercida por esses lugares a partir da oferta de bens e serviços.

À medida que o domínio do território ocorre devido à influência do mercado capitalista por meio dos estabelecimentos ou empresas estrategicamente localizadas, há uma reflexão direta nas exclusões sociais, alterando a realidade local. “O resultado é a aceleração do processo de alienação do território e dos homens, do qual um componente é a enorme mobilidade atual das pessoas” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p.185).

O conceito de fixos e fluxos apresenta-se adequado quando se refere aos agentes transformadores do espaço, que o modificam para atender determinadas finalidades e aprimorar técnicas, em detrimento da obtenção do domínio sobre os lugares, seja para domínio social, econômico, cultural ou político.

Para Santos (2017), cada vez mais os fixos aparecem artificialmente dispersados e os fluxos se apresentam mais diversificados. Os fluxos fazem parte do cotidiano das pessoas, onde o indivíduo ou grupo se deslocam para outras cidades na busca de suprir suas necessidades diárias. “Ou seja, os fluxos podem ser entendidos como uma ação que permite o desempenho das funções dos fixos” (BARBOSA, 2014, p. 3).

Enquanto isso, os fixos são estruturas fixas e imóveis como exemplo: empresas, comércios, bancos, indústrias, hospitais e clínicas hospitalares, prédios administrativos (público e/ou privado), espaços de lazer, templos religiosos, casas, armazéns, plantações, fazendas, instituições de ensino, teatro dentre outros.

Se faz fundante compreender que a conexão entre dois ou mais fixos só é possível através das interações espaciais que se dão entre estes por meio dos fluxos. Assim, a mobilidade espacial da população varia conforme a distribuição dos fixos interconectados pelas relações pré-existentes com outros fixos.

Além disso, os fluxos também podem gerar novos fixos conforme o quantitativo desses de forma concentrada em determinadas áreas, servindo como atração de novos investimentos para atender a população e os interesses dos capitais privados.

Santos (2017, p. 63) considera que: “O espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes”. O autor ainda complementa trazendo ressalvas sobre os sistemas citados:

Sistema de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva a criação de objetos novos que se realiza sobre os preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (SANTOS, 2017, p. 63).

Desse modo, pode-se compreender que a relação existente entre os fixos (sistema de objetos) e os fluxos (sistema de ações) também determinam as relações que os fixos têm com outros fixos a partir da existência dos fluxos, atrelando a isso, a produção e/ou a oferta de bens e serviços potencializada pelas dinâmicas dos fluxos.

Destarte, os fixos e fluxos estão ligados à mobilidade que ocorre através das pessoas no espaço, condicionada a temporalidades e distâncias a serem percorridas. A mobilidade, nesse caso, seria um “[...] conjunto que envolve valores, regras, condições geográficas (aqui compreendidas os dispositivos tecnológicos), econômicos e sociais, ou seja, um conjunto que possibilita o deslocamento de bens materiais e imateriais” (DANTAS, 2016, p. 194).

Junto a isso, considera-se a espacialidade humana e os processos pelos quais o espaço se firma historicamente. Essa composição daria novas formas e funções aos centros urbanos, ampliando a relação entre a população e a distribuição de bens e/ou serviços que antes se detinham aos centros urbanos de maior hierarquia na rede urbana.

A mobilidade assume na sociedade atual diversas formas e finalidades pelas ações humanas na busca por melhor qualidade de vida, acesso ao mercado de consumo, melhores condições de trabalho, profissionalização dentre outros que ganham cada vez mais materialidade através da espacialização dos fluxos e fixos no espaço geográfico.

2.2 As tipologias da mobilidade espacial da população

A diversidade de fluxos espacialmente distribuídos no território nacional, com direcionamento a áreas específicas, exemplifica o quão mutável pode ser o espaço, devido as

transformações socioeconômicas da população. Para analisar certas demandas da população, inseridas na mobilidade, a autora Beaujeu-Garnier (1974, p. 284) menciona que “Sua diversidade torna necessário distinguir em vários tipos”.

Para Beaujeu-Garnier (1974), a mobilidade se distinguiria em razão do trabalho ou períodos destinados ao lazer, estabelecendo assim, aspectos característicos as unidades espaciais e derivando de aspectos nas relações socioeconômicas e nos modos de vivência da população. Desse modo, os tipos e variáveis da população podem ser definidos pelos grupos que estão inseridos e pela finalidade que realizam a mobilidade.

Becker (1997) ao definir a mobilidade designa as mesmas percepções sobre o fenômeno, levando a considerar acontecimentos específicos e históricos para apresentar as tipologias. Assim, de acordo com a referida autora, as questões elencadas para discernir os tipos de mobilidade estariam expressas na forma do ser humano se organizar socialmente, mediante as crises ambientais, econômicas, guerra, conjuntura social e cultural que ocorrem no contexto internacional e/ou nacional.

Esses tipos de mobilidade espacial da população coincidem conforme a desigualdade socioeconômica ou a transformação no modo de vida pela ação da produção capitalista, interferindo no desenvolvimento da sociedade em favor da acumulação capitalista (BEAUJEU-GARNIER, 1974; BECKER, 1997). Segundo Becker (1997), primeiro deve-se analisar a condição socioeconômica existente a partir dos deslocamentos para só após compreender a sua subjetividade.

Para Courgeau (1988), a mobilidade pode ser dividida em dois tipos, sendo que o primeiro é composto por sistemas e o segundo por formas de se realizar a mobilidade. O primeiro tipo é fragmentado em **sistema familiar, sistema econômico, sistema político, sistema educacional, sistema religioso, sistema afiliado de visitas amistosas e sistema informal de reuniões.**

Cada um dos sistemas já apresentados tem em sua gênese formas de realizar o deslocamento, que podem ser essas, por meio de viagens longas ou curtas, locais de abastecimentos, cidades universitárias, transportes universitários, local de residência, local de trabalho ou de estudo (COURGEAU, 1988). Nesse caso, seria possível mencionar as formas de se locomover como segunda tipologia, para que a mobilidade em junção com os sistemas possa ocorrer em sua concretude.

Nesse sentido, a segunda tipologia da mobilidade se apresenta sob as formas de realizar os deslocamentos e de se locomover entre os lugares de origem e destino, ou seja, tudo que

possa envolver o percurso realizado pela população está relacionado a incidência desse fenômeno, desde os diferentes transportes com diversas finalidades a depender da própria população e do seu uso; local de parada do transporte para abastecer; o tempo gasto durante o deslocamento, podendo variar conforme a distância percorrida e tornando a viagem realizada curta ou longa; e os lugares que desempenham funções pelas quais a população tende a se sentirem atraídas.

A mobilidade dessa forma não estaria apenas vinculada aos sistemas, mas também formas envolvidas para além das motivações, possibilitando não somente encarar esse fenômeno como algo isolado a partir de um tipo de mobilidade, mas também pela possibilidade de produzi-lo através dos elementos e fatores que podem influenciar na sua efetivação.

Assim, a mobilidade e suas tipologias são representadas tanto pelas motivações que os indivíduos a realizam através dos deslocamentos quanto pelas formas como esses ganham materialidade. Além das condições que estão intrínsecas a realidade vivenciada pela população em seu lugar de origem, a periodicidade da mobilidade e sua recorrência é definida de forma pré-determinada pelos próprios indivíduos.

Beaujeu-Garnier (1974), Courgeau (1988) e Becker (1997) apresentam em suas análises a periodicidade dos deslocamentos referidos as suas frequências em: sazonais, semanais e diários. Os referidos períodos são determinados previamente pelos indivíduos devido a sua relação direta ou indireta a depender dos vínculos com o lugar de destino e com o lugar de origem/residência.

A reflexão sobre a mobilidade espacial da população coloca em evidência a diferenciação das suas tipologias, ou seja, considerações a respeito das motivações dos indivíduos, resultando em ações para realizar atividades recorrentes que incidem nas suas decisões.

As decisões individuais para realizar a mobilidade e buscar o acesso às oportunidades existentes em cidades próximas e distantes fazem parte de uma realidade maior de desigualdade de ofertas e de interesses capitalistas através da reprodução da força de trabalho, tanto na formação profissional como no consumo realizado pela população com periodicidades diferentes conforme a sua própria condição socioeconômica e espacial.

A frequência dos deslocamentos demonstra o quão recorrente pode ser a mobilidade conforme o período para essa ser realizada, podendo levar a períodos com maior intervalo de tempo para voltar a se deslocar entre os lugares, tida como mobilidade sazonal podendo durar um mês ou mais para ser realizada novamente conforme a periodicidade de determinados

eventos, sejam eles para fins turísticos, trabalhos, religiosos dentre outros. Já a mobilidade semanal corresponde aos deslocamentos realizados pela população que passa a semana no lugar de destino ou origem e que conseqüentemente só realizam o deslocamento no período de uma vez na semana.

A recorrência da mobilidade e formas de serem efetuadas apresenta-se cada vez mais atuantes na sociedade pela mobilidade pendular, combinando com novos espaços de desenvolvimento e com maior acessibilidade da população aos meios de transportes, impactando no maior número de deslocamentos diários da população em escala regional. Mas, neste trabalho, optou-se por estudar a mobilidade pendular referente aos deslocamentos realizados diariamente.

2.3 Mobilidade pendular

Na esfera do cotidiano, a mobilidade espacial da população ganha proporções escalares regionais pelos deslocamentos diários, na qual a permanência é destacada em um curto período de tempo no lugar de destino. No presente trabalho dissertativo, faz-se importante o estudo sobre a mobilidade pendular e seu aprofundamento dentro da questão urbana e regional, como forma de compreender a integração entre as cidades, propondo medidas de planejamento e políticas públicas, além de contribuir para uma definição mais específica do conceito estudado.

Mesmo que a predominância de trabalhos feitos sobre a mobilidade espacial da população e a mobilidade pendular estejam concentrados na Demografia, há grupos de Estudos Urbanos e Regionais que englobam ciências como a Geografia.

Os estudos realizados na Geografia sobre a mobilidade espacial da população aparecem com maior presença sendo produzidos nas áreas metropolitanas pela predominância desse fenômeno nessas áreas. No entanto, essa realidade altera-se com a participação de centros regionais capazes de dinamizar os fluxos de pessoas nas áreas interioranas dos estados brasileiros.

Entre os estudos estão trabalhos publicados na Associação Brasileira de Estudos Populacionais (ABEP). Havendo também discussões em artigos publicados na plataforma do Observatório das Metrôpoles, composto por pesquisadores que estudam sobre a dinâmica urbana e regional em regiões metropolitanas.

Soma-se também o Grupo de Estudo de Geografia Regional e Produção do Espaço pela Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA) desenvolvendo projetos em

território nacional com participação de diversos pesquisadores. Além disso, é importante destacar o grupo de Grupo de Pesquisa que desenvolve estudos sobre Mobilidade Espacial da População na Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) atuando em nível local e nacional, trazendo assim contribuições para compreender as dinâmicas urbanas e regionais.

O Núcleo de Estudos em Espaço e Demografia da Universidade Federal Fluminense (UFF) em Campos dos Goytacazes no Rio de Janeiro, responsável por realizar trabalhos na região do Norte Fluminense, dotada de funcionalidade ao passar dos anos com a atuação da Petrobras e outras empresas responsáveis pela extração de petróleo e gás natural, a presença dessa IES tem papel importante para a formação profissional da população no nível regional.

No Rio Grande do Norte os estudos sobre a temática “Mobilidade Espacial da População” ou “Mobilidade Pendular” ainda se apresentam sob o domínio da Demografia, mas conta com demais instituições através do projeto Regiões Metropolitanas no Interior do Nordeste (RMINEs), cidades médias, migrações e deslocamentos pendulares.

Trazendo essa discussão para o âmbito regional no interior do Estado com a linha de pesquisa “Cidades, Dinâmicas Urbanas e Regionais” da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN), desenvolvem estudos nessa temática, com destaque as pesquisas sobre as médias e pequenas cidades e suas dinâmicas territoriais, centralidades na rede urbana, características populacionais e locacionais que incidem na dinâmica da cidade polo e sua área de polarização.

A mobilidade pendular ocorre de forma rotineira dentro de um espaço regional dinamizado pelas relações socioeconômicas. Assim, uma determinada região comandada por uma cidade de nível hierárquico maior que detém de maiores ofertas de bens e serviços centrais consegue atrair a população regional disposta diariamente a deslocar entre o lugar que reside até o lugar onde desenvolverá suas atividades e logo em seguida retornar a sua residência.

Beaujeu-Garnier (1974, p. 284) define que, a origem e o vínculo da palavra mobilidade e sua junção a pendularidade surge “Devido à sua feição característica – um movimento de vai e vem semelhante à oscilação de um pêndulo [...]”. Isso resultaria de a necessidade do indivíduo estabelecer vínculos com outras cidades sem que se percam suas relações diretas com a cidade que reside.

Os estudos referentes ao presente fenômeno seguem sob a ótica de cada ciência e segue também as apropriações que são realizadas sobre o conceito, seja esse “movimento pendular” ou “mobilidade pendular”. De acordo com Moura, Castello Branco e Firkowski (2005), o conceito de movimento ou mobilidade pendular são conceitos indissociáveis. No entanto, a

utilização do conceito mobilidade pendular é posta neste trabalho como finalidade de manter-se fiel ao conceito da mobilidade realizada no cotidiano pelos indivíduos através das relações que esses estabelecem com o espaço.

Nessa perspectiva, optou-se por designar de mobilidade pendular os ditos movimentos pendulares, que se caracterizam pelos deslocamentos diários produzidos por indivíduos ou grupos de indivíduos em um determinado recorte espacial que produz e reproduz o seu espaço de vida.

Mesmo que os deslocamentos sejam praticados em um curto período de tempo, a sua ocorrência pode variar conforme a sua finalidade. Ou seja, a natureza do deslocamento pode ser composta simultaneamente por horários semelhantes, a depender do grupo que o realiza, partindo de posições geográficas diferentes (GEORGE, 1982).

As origens dos fluxos podem ter a mesma localização com destinos diferentes ou o mesmo destino. Assim, não apenas o número de fluxos deve ser considerado como também a densidade de indivíduos que realizam os deslocamentos entre o lugar de origem/residência ao lugar dos estabelecimentos que trabalham ou estudam, tendo assim interesses em comum entre si.

Como bem menciona Carvalho e Lobo (2020) a relação entre os lugares pelos quais os indivíduos se deslocam ocorre com maior interação entre as cidades que compõem as áreas circunvizinhas aos seus limites territoriais municipais:

Conceitualmente, a mobilidade pendular caracteriza-se, portanto, como o movimento realizado por indivíduos que se deslocam entre unidades espaciais definidas, delimitadas pelo seu local de residência e local onde trabalham ou estudam. Essas unidades espaciais frequentemente são tomadas por municípios, em geral, relativamente próximos ou limítrofes, o que normalmente envolve deslocamentos de curta distância (CARVALHO; LOBO, 2020, p. 90).

Quanto mais próximo os lugares de residência com os lugares de trabalho e/ou estudos, maior será a interação espacial entre essas unidades espaciais, havendo a possibilidade de retornar ao local de residência. Isso se torna mais viável quando as pessoas que desenvolvem seu cotidiano em outra cidade dispõem dos sistemas de transportes, seja particular ou coletivo, facilitando com isso a realização de mais de uma viagem por dia, uma de ida até o lugar de destino e outra de volta até o lugar de origem/residência.

O raio de alcance da cidade de destino diante da sua localização e influência conduz a analisar a mobilidade pendular como um fenômeno vinculado às dimensões econômicas e

sociais da população dentro de uma determinada região, a partir do recorte espacial da localização da cidade pesquisada.

Assim, a mobilidade pendular pode ser definida como os deslocamentos que ocorrem entre municípios adjacentes (curta distância), entre as cidades do mesmo estado (média distância) e os que ocorrem entre cidades de estados diferentes (longa distância) (BECKER, 2011).

No entanto, há cidades que têm seus limites territoriais divididos com cidades pertencentes a outros estados, levando assim a considerar cenários nos quais a mobilidade pode ser realizada de forma intensa entre unidades espaciais diferentes em escala estadual, regional, nacional ou até mesmo internacional.

Beaujeu-Garnier (1974) já tinha exposto algumas características para explorar não somente o conceito amplo, mas de forma específica, referindo-se que:

Se reconhecermos que, de fato, há enorme número de pessoas envolvidas nesse movimento diário, comumente realizado duas vezes por dia, poderemos restringir o uso do termo a '*commuting*' a movimentos que encerrem três características: apreciável extensão, uso de alguns meios de transportes mecânicos e certo grau de convergência (BEAUJEU-GARNIER, 1974, p. 297-8, grifo da autora).

A distância entre as áreas administrativas, aprimoramento dos transportes, motivações e as facilidade de locomoção apresentam-se sob a perspectiva de um número maior de deslocamentos, favorecendo melhores condições de produzir a mobilidade pendular.

Moura, Castello Branco e Firkowski (2005) apontam os fatores para os quais a mobilidade pendular possa ocorrer no cotidiano dos indivíduos, podendo ter variáveis diferentes conforme a finalidade dos deslocamentos:

Dentre os inúmeros fatores que se associam à pendularidade, alguns podem ser apontados como decisivos. São eles: a dinâmica do mercado de terras no município-polo dos aglomerados; a alteração do perfil econômico e a desconcentração da indústria para municípios que não são o polo ou distritos industriais consagrados; o acesso diferenciado ao mercado de trabalho e/ou oportunidades de estudo; os custos e a qualidade do transporte disponível e o tempo de deslocamento (MOURA; CASTELLO BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p. 132).

A busca por realizar atividades cotidianas em outras cidades compõe um quadro de análise da mobilidade pendular praticada pelas pessoas através dos deslocamentos diários para realizar as atividades mais corriqueiras até as mais complexas. Barcelos e Jardim (2008) mencionam esse tipo de mobilidade como sendo a ação do indivíduo produzir deslocamentos

entre o lugar de residência para o lugar de destino onde tem por finalidade a busca por serviços de saúde, compras, lazer, passear, visitar familiar, frequentar eventos religiosos e, entre os principais, destacam-se aqueles que têm por finalidade o trabalho e/ou estudos.

Levando em consideração também que, os deslocamentos podem ser realizados pela organização e interesses em comum dos indivíduos como podem ser retratados a seguir por Stamm e Staduto (2008, p. 135):

Esses deslocamentos diários podem ocorrer de forma individual, como por executivos e altos funcionários com veículos motorizados, por meio de transportes coletivos, privados ou públicos, utilizados por funcionários, podendo também ser incorporados nesses deslocamentos diários estudantes de ensino médio e superior.

As dimensões de análise para os deslocamentos diários não se limitam ao ir e vir da população, mas são compostas por fatores e elementos que ajudam a compreender esse fenômeno em sua concretude, observando a dependência, não somente do desejo ou vontade do indivíduo, mas da sua condição socioeconômica e espacial.

Assim, a mobilidade pendular pode ser muito bem representada pelo aumento da densidade demográfica temporária em cidades que conseguem atender a demanda regional da população pelos bens e serviços. De acordo com Corrêa (2016), os processos espaciais vão se firmando ao passar do tempo em consequência da ação humana, sendo o imperativo para as atuais formas espaciais de concentração e dispersão da população.

Nessa condição, segundo Coutinho, Guimarães e Conceição (2018), a mobilidade pendular apresenta-se sob os seguintes elementos-chave para a discussão do conceito: **proximidade (distância), frequência, duração, formas de deslocamentos, condições de deslocamentos, retenção, motivações, redes sociais, situação política administrativa**. Os diferentes elementos podem contribuir para a análise do fenômeno, bem como a sua realização no contexto urbano e regional por meio das articulações entre as cidades e suas integrações.

O IBGE (2000, p. 66) evidência que:

As pesquisas sobre movimento pendular - deslocamento diário das pessoas de suas residências para os respectivos locais de trabalho ou de estudo - constituem informação fundamental para as atividades de planejamento em nível local e regional, pois fornecem um indicador seguro sobre a integração funcional entre localidades. O conhecimento da intensidade destes fluxos, além de facilitar a racionalização dos sistemas de transporte, permite melhorar a qualidade de vida das populações, pela redução dos custos de transporte, do tempo gasto nos deslocamentos e da diminuição dos níveis de poluição, entre outros.

O planejamento e a sua ausência para lidar com o crescimento das cidades pode ser considerado determinante para a concentração de maiores ofertas de bens e serviços, servindo tanto a população local quanto a população regional. A importância de traçar planejamentos em escala regional se faz necessário para lidar com carência de bens e serviços que algumas cidades possuem.

Nunes (2018) pontua a importância dos deslocamentos para fundamentar e, assim, contribuir para a elaboração de diversas formas de planejamento:

Os deslocamentos diários das pessoas de suas residências para os respectivos locais de trabalho e/ou de estudo se constituem em informação fundamental para a realização de planejamentos locais e regionais, visto que o movimento pendular é um indicador sobre integração funcional entre as localidades (NUNES, 2018, p. 60).

Tavares e Tavares (2019) complementam indicando que:

Os processos de mobilidade espacial são importantes para a compreensão da dinâmica urbana e regional, constituem elemento essencial para localização e apropriação do espaço, uma vez que permitem acessar e conectar as diferentes oportunidades, bens e recursos fundamentais para a efetivação do direito à cidade (TAVARES; TAVARES, 2019, p. 1.274).

A análise a partir dos deslocamentos diários podem servir como indicador de áreas com maior potencial em atrair expressivos contingentes populacionais a partir de suas funções urbanas. O padrão dos deslocamentos tem por finalidade inferir relações à dimensão regional, constituindo assim, espaços dinâmicos e integrados. Além de possibilitar a disponibilidade de dados e de informações para a construção de planos estratégicos e políticas públicas.

Um exemplo específico, que contempla diretamente e serve como ensejo para o presente trabalho dissertativo, é a mobilidade pendular dos estudantes para cursar o ensino superior no interior do Nordeste brasileiro. Justino (2018) sinaliza as mudanças nos fluxos populacionais dos estudantes para as cidades médias nordestinas como fenômeno atrelado as políticas educacionais de expansão do ensino superior para áreas interioranas do país. Neste sentido, a referida autora (2018, p. 24-5) infere que:

A partir da política focada na expansão da educação superior pública a população do interior do Nordeste do Brasil teve maior oportunidade de acessar o ensino superior, já que, em períodos anteriores a distância aos grandes centros e os elevados custos financeiros se constituía em obstáculos praticamente intransponíveis para muitos indivíduos.

A referida citação põe em questão tanto a interiorização de campus/campis universitários pelo Brasil, assim como o crescimento expressivo de vagas e de cursos. Considera-se também os programas de inserção ao ensino superior que facilitaram o acesso e a universalização desse nível de ensino para camadas sociais vulneráveis.

De acordo com Justino (2018) e Basílio Júnior (2019), entre as políticas públicas responsáveis por materializar essas novas formas de acesso ao ensino superior está o Financiamento Estudantil (FIES) em 1999, Plano Nacional de Educação (PNE) em 2001, o Programa Universidade Para Todos (PROUNI) em 2004, Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI) em 2007, o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) e sua junção ao Sistema de Seleção Unificada (SISU) em 2010.

Os trabalhos de Moreno (2013), Tavares e Tavares (2016) e Justino (2018) traçam nuances da mobilidade pendular dos estudantes integrando-as a distribuição das IES sob o território nacional. Assim, as IES desempenham papel de centralidade nas cidades contempladas. Isso instituiria às cidades complexidade em sua estrutura e na rede urbana regional, principalmente, ao que se refere o desenvolvimento socioeconômico.

De acordo com Justino (2018, p. 60): “Neste contexto, os fluxos são estabelecidos em função do poder de atração das universidades e faculdades que impulsionam a centralidade da cidade em caráter regional”. As cidades elencadas no trabalho de Justino (2018) contribuem para identificar o destino da mobilidade dos estudantes no Nordeste através dos microdados dos Censos Demográficos de 2000 e 2010.

Justino (2018) ainda pontua que um total de 187.306 estudantes de graduação no Nordeste brasileiro sai do seu lugar de origem para estudar em outra cidade da mesma região, a qual pode ser percebida na mobilidade pendular. Os dados utilizados na base de cálculo são resultado da unificação na coleta de informações do IBGE, com perguntas feitas aos estudantes, que realizam deslocamentos diários e também aqueles que fixam moradia temporariamente nos lugares de destino.

Junto a esse cenário está Mossoró, no Rio Grande do Norte, que consegue atrair um número expressivo de estudantes para cursarem o ensino superior ofertado pelas IES localizadas na respectiva cidade. De acordo com Medeiros (2013), cerca de 1.219 estudantes oriundos de cidades pertencentes ao Ceará e ao Rio Grande do Norte chegam em Mossoró diariamente utilizando transportes universitários entre o período da manhã e noite com destino as instituições de nível superior.

Isso não quer dizer que o total de estudantes identificados por Justino (2018) corresponda ao número de estudantes que estão diariamente se deslocando até a cidade de Mossoró. Ao contrário disso, o pressuposto do presente trabalho engloba uma parcela da população estudantil que para cursar o ensino superior acaba por se submeter aos deslocamentos diários, entre o lugar de residência e o lugar onde estão localizadas as instituições de ensino superior.

É nessa perspectiva que este trabalho dissertativo pretende debruçar-se, partindo da perspectiva de que os estudantes buscam em Mossoró aquilo que eles não encontram no seu lugar de origem, com isso, se inserem na mobilidade pendular como forma de realizar seus deslocamentos diários utilizando-se dos transportes universitários para chegar até às IES localizadas na cidade.

3 A INFLUÊNCIA URBANA E REGIONAL DE MOSSORÓ NA OFERTA DE CURSOS DE ENSINO SUPERIOR

As Instituições de Ensino Superior (IES) têm proporcionado articulações diretas com os lugares onde se encontram situadas. Essas instituições contribuem de forma direta para a formação e qualificação profissional com cursos intrínsecos às atividades econômicas, favorecendo a inserção no mercado de trabalho regional.

O cenário que vem sendo apresentado nos últimos anos com a presença das IES em cidades fora das regiões metropolitanas não se distancia de discussões realizadas a partir das áreas recém-introduzidas a dinâmica global, haja vista as significativas mudanças na economia local e regional com a utilização de técnicas modernas aplicadas nas atividades produtivas.

As modificações sucedidas em território nacional com a expansão das instituições ofertantes de cursos em nível superior ocorrem, inicialmente, na década de 1960 em consonância com a nova divisão territorial do trabalho. Valendo-se disso, a formação de trabalhadores qualificados, cuja finalidade é atender a demanda capitalista por meio do trabalho, traz impactos significativos na dinâmica econômica e populacional para as cidades onde estão inseridas.

Nesse quadro de análise, Mossoró atua de forma articulada, sendo capaz de integrar uma área de influência significativa no estado. Isso se dá pela sua base econômica potencializada historicamente por suas atividades produtivas, entre elas: o sal, o petróleo e a fruticultura irrigada, que incidiram na maior atuação do setor terciário local.

Desse modo, Santos (2010, p. 158), ao discorrer sobre a relação entre as instituições de ensino superior e atividades produtivas, pontua que: “Destaca-se em Mossoró a presença de cursos e profissionais cujas ações representam a inserção do conhecimento técnico, científico e informacional ao território e voltados à realidade econômica da região”.

Mossoró é uma das cidades que faz parte do rol de instituições com oferta de cursos de nível superior. Ela começou a ganhar expressividade com a criação da Escola Superior de Agronomia de Mossoró (ESAM) em 1967 – atual Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA) – e a Universidade Regional do Rio Grande do Norte (URRN) em 1968 – atual Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN).

Já durante as últimas duas décadas, essa realidade foi intensificada com a atuação das políticas públicas educacionais, o que resultou no crescimento significativo de instituições de

ensino superior e na ampliação de cursos e vagas, tanto localizadas nas capitais como nas regiões interioranas dos estados. Os resultados disso podem ser percebidos por meio das dinâmicas realizadas pelos estudantes que se deslocam em direção às oportunidades de ensino nessas cidades.

Dessa forma, optou-se, nesta seção, por discorrer sobre as relações exercidas por Mossoró, no interior do Rio Grande do Norte, diante da oferta de cursos de nível superior na modalidade presencial nas instituições de ensino públicas (Estadual e Federal) e privadas. É importante, pois, destacar que a localização estratégica dessas instituições possibilita que haja maior nível de centralidade desempenhada pela cidade em comparação com as demais cidades por essa polarizadas.

A relação que essas instituições têm para o cenário regional e nacional é evidenciada na Lei nº 9.394/1996, comumente tratada por Lei de Diretrizes e Base (LDB), na qual é instituída no inciso I do artigo 52 que a produção do conhecimento científico estará vinculada a discussões sobre temas e problemas pertinentes a realidade regional e nacional (BRASIL, 1996).

O cenário apresentado pelas IES local e regionalmente endossa o quão problemáticas são as disparidades regionais dessa prestação de serviço, as quais incidem no ato da população estudantil de se deslocar para ter acesso e permanecer cursando o ensino superior. O papel das IES ultrapassa barreiras políticas administrativas das cidades onde estão instaladas, o que ocasiona o fluxo da população estudantil e na produção de conhecimento técnico, científico e informacional.

A diversidade de IES localizadas em Mossoró colabora diretamente na atração dessa população estudantil que almeja ingressar nas instituições e em seus respectivos cursos de nível superior, sendo que a cidade dispõe da oferta de diversos cursos de graduação (bacharelado e licenciatura) e pós-graduação (*lato sensu* e *stricto sensu*), atendendo uma demanda de estudantes de cidades próximas e distantes, capacitando-os para o mercado de trabalho.

A variedade e o número de instituições, cursos, vagas, modalidades e formas de acesso ao ensino superior proporcionam a Mossoró um contingente populacional de estudantes significativos, que vem alterando a dinâmica da cidade de forma direta com maior circulação de transportes, capital financeiro, maior consumo, além de incidir diretamente na produção do espaço urbano e regional.

Com isso, nesta seção é realizada a exposição do cenário abrangido por Mossoró na região pertencente, tendo por base dados da pesquisa Regiões de Influência das Cidades (REGIC), sendo referente às cidades que compõem a sua área de influência e a relação urbano

e regional exercida por intermédio dos deslocamentos da população para auferir de bens e serviços.

Desse modo, inicialmente, foi feita a caracterização de Mossoró e das cidades pertencentes a sua área de influência a partir das atividades produtivas predominantes e a abrangência na região comandada pela cidade polo, de forma a trazer para dentro da discussão o quão integradas e, em certo nível, dependentes são as cidades polarizadas a Mossoró.

Logo em seguida, destaca-se a centralidade por meio dos deslocamentos da população regional, tendo que recorrer à cidade de Mossoró para obter determinados bens e serviços. Para isso, são utilizados três aportes de dados e informações sobre os deslocamentos: no primeiro, a origem dos deslocamentos da população foi obtida pela pesquisa da REGIC, realizada em 2018 e publicada em 2020, que também demonstra as finalidades pelas quais a população se desloca para Mossoró; no segundo, foi utilizado o relatório da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do RN (FECOMÉRCIO-RN) publicado em 2015, o qual demonstra a origem da população “flutuante” que se destina a Mossoró, suas finalidades, temporalidades, gastos, periodicidade e recorrência dos deslocamentos; já o terceiro se trata da discussão teórica e empírica realizada por Silva (2017) em que o autor traz a discussão sobre a centralidade de Mossoró e a importância das instituições para atração de deslocamentos dos estudantes por meio dos transportes universitários.

Por último, é feita uma caracterização do quantitativo de IES em Mossoró e nas cidades de origem dos deslocamentos dos estudantes com finalidade o ensino superior, além de, também, expor os números de cursos em Mossoró, modalidades, ano de fundação das IES, localizações e número de estudantes naturais⁶ e não naturais⁷.

3.1 Caracterização de Mossoró e sua área de influência

Mossoró, no Rio Grande do Norte, tem papel considerável no interior do estado por meio da sua ação articulada aos demais centros que envolvem a rede urbana regional e, também, aos grandes centros urbanos, sendo a única cidade do estado para além da Região Metropolitana de Natal (RMN) com características de cidade média e a única no estado na condição de Capital Regional Tipo C (IBGE, 2020).

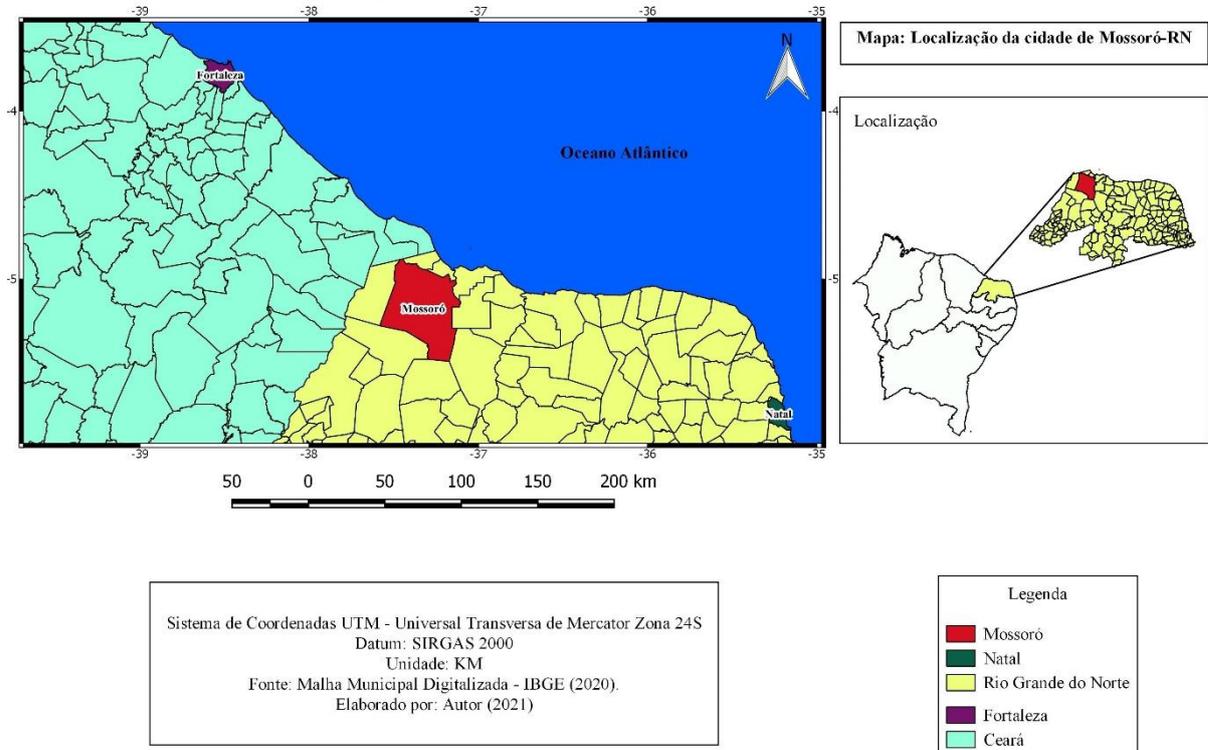
⁶ Estudantes naturais correspondem aos que tem sua origem e naturalidade no município que cursam o ensino superior.

⁷ Estudantes não naturais representam aqueles que tem sua origem e naturalidade no município diferente daquele que cursam o ensino superior.

Além disso, a capital regional conta com uma estimativa populacional de 303.792 habitantes em 2021 (IBGE, 2021)⁸, no último censo realizado em 2010 a população da cidade era composta por 259.815 habitantes. Conforme o censo de 2010, a cidade concentrava um total de 91% da população vivendo na área urbana, enquanto apenas 9% estava localizada na área rural.

Mossoró encontra-se situada a 246 km da capital Natal (Rio Grande do Norte) e a 209 km da capital Fortaleza (Ceará), como pode ser percebido no mapa 1. A cidade tem seus limites territoriais cercados por cidades circunvizinhas como: Aracati, Areia Branca, Assú, Baraúna, Governador Dix-Sept Rosado, Grossos, Serra do Mel, Tibau e Upanema.

Mapa 1 - Localização da cidade de Mossoró



Fonte: IBGE (2020).

Localizada na mesorregião do Oeste Potiguar, Mossoró é dotada de características geomorfológicas e climáticas importantes para o desenvolvimento econômico e social. No entanto, não somente essas características moldaram o seu desempenho na economia local e regional, mas também a junção dos processos históricos e regionais, intermediados pelo

⁸ <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/mossoro/panorama>. Consulta realizada em setembro de 2021.

desenvolvimento econômico, social e natural, fez com que a cidade se constituísse como um lugar propício para os investimentos públicos e privados, potencializando os setores econômicos e, principalmente, as atividades produtivas.

É nesse sentido que as mudanças na organização espacial da população e na localização de empresas e nos seus interesses fortalecem a atuação tanto de Mossoró como de cidades próximas na economia do estado. A integração da região em que Mossoró desempenha papel de polo regional está em consonância direta com o setor produtivo e com a oferta de bens e serviços, estabelecendo importantes ligações com as demais cidades sob sua área de influência.

No caso do setor produtivo local e regional, está em concordância com a extração de recursos naturais para as atividades salineiras, a extração de petróleo e gás natural e a fruticultura irrigada (Quadro 2), “Juntas apresentam visível dinamismo e são responsáveis por parte do crescimento urbano desse município e por significativas outras reestruturações” (ELIAS; PEQUENO, 2018, p. 62).

Quadro 2 - Distribuição das atividades produtivas por cidades

Atividades produtivas	Cidades		
Sal	Areia Branca	Galinhos	Grossos
	Guamaré	Macau	Mossoró
	Pendências	Porto do Mangue	
Petróleo e Gás Natural	Açu	Alto do Rodrigues	Apodi
	Areia Branca	Caraúbas	Carnaubais
	Felipe Guerra	Governador Dix-Sept Rosado	Guamaré
	Macau	Mossoró*	Pendências
	Porto do Mangue	Serra do Mel	Upanema
Fruticultura Irrigada	Açu	Afonso Bezerra	Alto do Rodrigues
	Apodi	Areia Branca	Baraúna
	Caraúbas	Carnaubais	Governador Dix-Sept Rosado
	Ipanguaçu	Itajá	Mossoró
	Pendências	Serra do Mel	Upanema

Fonte: Organização própria com base nas informações de Santos (2010); Gomes (2012) e Brasil (2019a).

Cada atividade tem seu vínculo direto com Mossoró, seja como: destino da produção local de distribuição, instalações administrativas das empresas e/ou estabelecimentos comerciais que atendem às empresas localizadas na região e sua respectiva população.

A base produtiva das atividades ligadas ao contexto urbano e regional mossoroense ganha ênfase com a nova divisão territorial do trabalho, o que favorece a implementação de novas formas de comunicação, investimentos em infraestrutura, maior circulação de transportes e avanços técnicos com a utilização de novas tecnologias nos modos de produção. Dessa forma,

cria-se uma hierarquia entre as cidades, agindo diretamente na ação dos indivíduos, das empresas e das instituições na escolha dos lugares para atuarem.

As atividades produtivas realizadas na região também estabelecem relações comerciais com outras cidades do Brasil, além de também manter relações comerciais com outros países. Desse modo, obtém-se interesses voltados para os capitais internacionais e globalizados. Essa incidência remonta na economia do território potiguar com novos desdobramentos a partir da década de 1970 com a reestruturação industrial incidindo na produtividade do setor primário.

Santos (2010, p. 69-70) retrata as atividades produtivas em Mossoró e sua incidência no contexto econômico, fazendo inferências sobre as mudanças ocorridas no setor primário:

O conjunto de mudanças estruturais ocorridas na economia de Mossoró com início na década de 1970 com a substituição do trabalho pelo capital na atividade salineira, a modernização do campo e ainda a falta de infraestrutura urbana para fixar as populações acabaram por adequá-las ao setor de serviços. Foi este, portanto, que absorveu a mão de obra excedente dos setores tradicionais. Isto explica um pouco por que as atividades de comércio e serviços do Oeste Potiguar se encontram em Mossoró e por que esta cidade se configura como centro de atração populacional.

Vale ressaltar que a produção de **sal marinho** atingiu o seu ápice logo após a década de 1970, passando da fase tradicional, com a produção artesanal nos seus processos, para fase mecanizada. Nesse sentido, Costa (1993, p. 61) destaca que: “No final da década 1960 e início de 1970, foi iniciada a mecanização das salinas [...] no Rio Grande do Norte, já que era o maior produtor, possuindo as melhores condições edafoclimáticas de produção”.

O modelo de produção tradicional ainda resiste em alguns espaços próximos às empresas com maiores capacidades de produção. Aqueles que não resistiram as novas técnicas foram eliminados do processo produtivo, sendo os trabalhadores os mais afetados e impactados com a falta de emprego. Neste sentido, Costa (1993, p. 64) enfatiza que:

A mecanização das salinas, iniciada no final da década de 1960, com vistas ao aumento da produção e redução de custos, atingiu seu objetivo, embora com prejuízo dos pequenos e médios produtores que ficaram à margem do processo produtivo do sal e, conseqüentemente, à margem do mercado.

O referido autor enfatiza ainda que: “O grande capital aumentando a área de produção, avolumou-se, também, o contingente de homens substituídos pela máquina na produção salineira do Rio Grande Norte” (COSTA, 1993, p. 64).

Conforme Andrade (2018), a maior parte dos trabalhadores estavam diretamente ligados as condições de trabalho precárias e expostos a riscos de saúde elevados, baixos salários,

miséria e instabilidade financeira. Essa massa de trabalhadores locados nas empresas que realizavam os ciclos produtivos tradicionais de produção de sal marinho, em sua maioria, não possuíam qualificação profissional e/ou experiência para assumir outra categoria de trabalho, estando assim acometidos ao desemprego.

Portanto, de acordo com Costa (1993, p. 67):

As máquinas que foram introduzidas nesse processo caracterizam-se, [...] por serem eminentemente poupadoras de mão-de-obra, fazendo com que o grande contingente de trabalhadores, antes absorvidos nas salinas tracionais, ficasse desempregado. [...] a pouca mão de obra que passou a ser utilizada foi aquela de caráter especializado; característica que não tinha o trabalhador de salina.

A partir desse cenário, o espaço urbano mossoroense se tornou um lugar capaz de reter um número expressivo da massa trabalhadora de desempregados com pouca qualificação profissional, ou quase nenhuma. Mossoró passou a concentrar cada vez mais força de trabalho ociosa e problemáticas como as desigualdades socioespaciais e econômicas no espaço urbano.

Atualmente, segundo Lima (2019, p. 38), a produção de sal representa um quantitativo avantajado: “Em relação a produção por município, Mossoró apresentou a maior capacidade de produção com 1.654.168 ton./safra, seguido por Macau com 1.448.808 ton./safra em segundo e Areia Branca com 659.758 ton./safra em terceiro”.

Um total de 18 empresas se encontram vinculadas ao Sindicato das Indústrias de Extração do Sal do Rio Grande do Norte (SIESAL)⁹ operando na região salineira do estado. Essas empresas atuam em um ambiente propício para produção de sal marinho com clima, localização e geomorfologia apropriada, atendendo de forma satisfatória a demanda do mercado nacional de consumo.

Uma das atividades que também elevou a importância da região no quadro produtivo estadual e nacional foi a exploração de **petróleo e gás natural**, que ganhou expressividade na década de 1980 com o campo petrolífero Canto do Amaro no ano de 1985.

A partir de então, novas mudanças foram sendo realizadas na tessitura urbana da cidade: inicialmente, a instalação física da empresa Petrobras no bairro Bom Jesus, área localizada na zona periférica da cidade, foi estabelecida. Além disso, contou também com a criação de novos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços; aumento de infraestrutura na área onde

⁹ Entre essas empresas estão: Exportadora de Sal Andréa Jalles Rosado, Ciasal, Cimsal, F. Solto, Francisco Ferreira Souto Filho, Henrique Lage Salineira do Nordeste, Indústria Salineira Salmar, Irmãos Filgueira, Norsal, Rebouças e Torralba, Salina Camurupim, Salina Diamante Branco, Salina Soledade, Salineira São Camilo, Salinor, Socel, Umari Salineira, União e Refinaria. Disponível em: <http://www.sindicatodaindustria.com.br/siesalrn/empresas/>.

a empresa possui instalações; intensificação do mercado imobiliário de aluguéis; e a chegada de trabalhadores qualificados e com necessidade de instalar-se na cidade temporariamente.

Como afirma Santos (2010), desde o início das primeiras movimentações voltadas para a extração de petróleo e gás natural, Mossoró atua como força de atração de fluxos populacionais e monetários por intermédio da sua variedade de serviços e de insumos para atender à demanda das empresas e da população situada na cidade e na região.

A extração de petróleo e gás natural consegue movimentar a economia regional e, principalmente, a economia local devido à chegada de empresas, indústrias, estabelecimentos comerciais, serviços de saúde, serviços especializados e aqueles voltados para a educação com finalidade de fomentar a formação e profissionalização de mão de obra qualificada em Mossoró e na região para atender à demanda dos processos produtivos.

Domingues (2014, p. 33) se refere as mudanças ocorridas em Mossoró. Ele argumenta que com:

A chegada da empresa à cidade acarretou em novos movimentos de expansão urbana em Mossoró, modificando o sítio urbano e agregando à dinâmica urbana áreas consideradas rurais, necessárias para novos escritórios, galpões e oficinas. Era ainda imprescindível a disponibilidade de infraestrutura para a mobilidade e circulação de grandes maquinários e equipamentos diversos, bem como dos trabalhadores ligados à atividade petrolífera.

As transformações ocorridas com a presença da Petrobras refletem até hoje no cenário urbano e regional de Mossoró. A percepção sobre essa atividade é verificada com a presença de oleodutos, bombas de varetas de sucção e prédios de empresas prestadoras de serviços para a extração de petróleo e gás natural, somando-se a isso a geração de emprego e renda.

A região que compõe o quadro produtivo de petróleo e gás natural no interior do Rio Grande do Norte está entre as de maior produção em terra (*onshore*) no território nacional, atingindo seu ápice durante a década de 1990. Até o ano 2000, apenas duas operadoras estavam presentes em território potiguar realizando a extração de petróleo e gás natural. Até o ano de 2015, esse quantitativo foi para 21 operadoras atuantes no estado. Atualmente, a produção de petróleo e gás natural no estado é dividida entre 15 operadoras¹⁰ responsáveis pela extração de recursos naturais (ANP, 2021).

¹⁰ Operadoras no Rio Grande do Norte responsáveis pela produção de petróleo e gás natural: 3R Macau S.A., Allpetro, Arclima, Duna Energia, Imetame, Leros, Partex Brasil, Perícia, Petrobras, Petrogall Brasil, Petrosynergy, Phoenix Óleo e Gás, Potiguar E&P S.A., Transpetro e Ubuntu Engenharia.

Conforme a Agência Nacional de Petróleo (ANP), até novembro de 2021, a maior produção de petróleo no estado era extraída do campo petrolífero Canto do Amaro, localizado em Mossoró, que correspondia por um total de 22,5% da produção estadual em terra. Já a produção de gás no mesmo campo era 5,5%, o que o posicionava em sexto lugar em nível estadual, enquanto o primeiro lugar era ocupado pelo campo de Sanhaçu em Macau com 23,8%.

No entanto, nos últimos anos, a empresa Petrobras vem sofrendo com a falta de investimento por parte do poder público e com a venda dos ativos existentes para empresas de iniciativa privada, ocasionando assim a sua saída do Rio Grande do Norte. Os impactos da não operacionalização da Petrobras em território potiguar já tem ocasionado consequências diretas na perda de empregos, seja esses trabalhadores próprios e/ou terceirizados (GRILO, 2021).

Ainda de acordo com a autora (2021) em entrevista com o secretário-geral do Sindipetro-RN, em 2016 havia um total de 12.700 empregados, já em 2021 ocorreu um total de 7.225 demissões, sendo que, durante os últimos dois anos, a geração de emprego por parte das empresas que estiveram à frente e assumiram os ativos da Petrobras foi de apenas 441 empregos, já as demais concessões que estão sendo negociadas, um total de 26 campos para a empresa 3R *Petroleum*, gerariam apenas 200 empregos (GRILO, 2021).

Com a saída da Petrobras, os impactos gerados incidem em um menor recolhimento de *royalties*, menos investimentos municipais e, conseqüentemente, uma menor geração de emprego e renda para a população local e regional, além de menor circulação de capital nos demais setores de comércio de bens e serviços, que dependem direta e indiretamente da atuação da empresa para alavancar o poder da população no consumo.

Além das atividades supracitadas, o dinamismo econômico de Mossoró articula relações com o capital globalizado a partir do agronegócio, obtendo forças com a produção da **fruticultura irrigada** que “[...], coloca o estado em evidência no cenário global, sobretudo como principal produtor de melão brasileiro voltado em sua maioria para os mercados europeu e americano” (BESERRA, 2020, p. 23).

No Nordeste, atualmente, é possível encontrar um total de 13 polos de desenvolvimento integrado agroindustrial, dentre esses o polo Assú-Mossoró, definido como polo de irrigação para produção de frutas com duas subzonas sob a Bacia Potiguar (BNB, 2002).

O potencial hídrico existente na Bacia Potiguar, na qual a maior parte da fruticultura irrigada se estabelece, é uma das benesses encontradas para a produção de frutas na região, como: melão, melancia, banana, castanha de caju, mamão, manga, dentre outras. Também,

agrega-se a isso as novas técnicas no campo aplicadas ao manejo do solo para obter melhores resultados e a entrada de novos capitais como o agronegócio e os capitais internacionais.

As atividades agrícolas na região comandada por Mossoró fazem parte da produção agrícola globalizada integradas ao capital hegemônico com a implementação de técnicas para o aumento da produção, da competitividade e do lucro no campo, o que incide na reestruturação econômica no atual período técnico-científico-informacional.

Os setores produtivos denotam um cenário de penetração do capital propício para investimentos estrangeiros e para o surgimento de novas práticas econômicas, como exemplo o setor terciário, que ganha maior ênfase nas últimas três décadas com a própria atuação do tripé econômico (sal, petróleo e gás natural e fruticultura irrigada) existente em Mossoró e na região em que está situado.

Diferentemente dos setores produtivos, o setor **terciário** tem sua concentração definida na cidade de Mossoró e atua de forma predominante pela oferta de bens e serviços oferecidos por inúmeros estabelecimentos comerciais e administrativos de médio, pequeno e grande portes voltados a agropecuária, indústria, construção civil, comércio e instituições públicas e privadas.

No início da década de 1990, os estabelecimentos que se concentravam em Mossoró correspondiam a um total de 999, sendo que a maioria deles eram voltados para o comércio seguido pela oferta de serviços. Desde então, os estabelecimentos voltados para o comércio ainda se mantêm em maior número na cidade, dividindo espaço com os estabelecimentos que ofertam serviços especializados e não especializados (Tabela 2):

Tabela 2 - Evolução quantitativa de estabelecimentos em Mossoró de 2000 a 2019

Setor	2000	2010	2019
Extrativista Mineral	60	77	68
Indústria de Transformação	270	414	515
Serviços Industriais de Utilidade Pública	4	10	14
Construção Civil	190	377	535
Comércio	1.066	2.047	2.315
Serviços	572	1.386	2.057
Administração Pública	7	3	5
Agropecuária, Extração Vegetal, Caça e Pescados	54	98	102
Total	2.223	4.412	5.611

Fonte: Relações Anual das Informações Sociais – RAIS (BRASIL, 2000, 2010b, 2019b).

Nas últimas três décadas, o aumento dos estabelecimentos ligados ao setor produtivo também teve impacto direto a partir das atividades primárias instaladas em Mossoró e na região

polarizada por ela durante a década de 1990. Entre 2000 e 2010, isso resultou na concentração de estabelecimentos com prestação de serviços de assistência técnica, maquinário e insumos no espaço urbano da cidade. A cidade também conta com a presença de indústrias de transformação, que até 2019 tinha crescimento significativo na cidade, favorecendo a exportação da produção.

Já os estabelecimentos destinados à prestação de serviços e de comércio também ganharam relevância na cidade durante as últimas três décadas, após as instalações de empresas responsáveis tanto pela agropecuária como pela extração mineral e vegetal. Amplia-se, assim, maior dinâmica econômica e social, o que favorece a existência de novos estabelecimentos voltados a atender a população local e regional em necessidades básicas e específicas.

A ascensão do setor terciário tem fortalecido a integração da área polarizada por Mossoró por meio dos fluxos de pessoas e por suas mais diversas finalidades ou motivações. Silva (2017) destaca a importância da população para a centralidade dos bens e serviços na dinâmica local e regional, que tem contribuído significativamente para a economia da cidade e maior fluxo monetário, além de reafirmar Mossoró como centralidade a partir da oferta de bens e serviços no setor terciário que a coloca como destaque urbano e regional:

Esse espaço urbano é central não pela sua posição geográfica, posicional ou física, mas por sua importância, face às funções que exerce, em decorrência da oferta de bens e serviços, o que termina por atrair os fluxos de pessoas que para cidade de Mossoró convergem, no sentido de atender suas demandas (SILVA, 2017, p. 147).

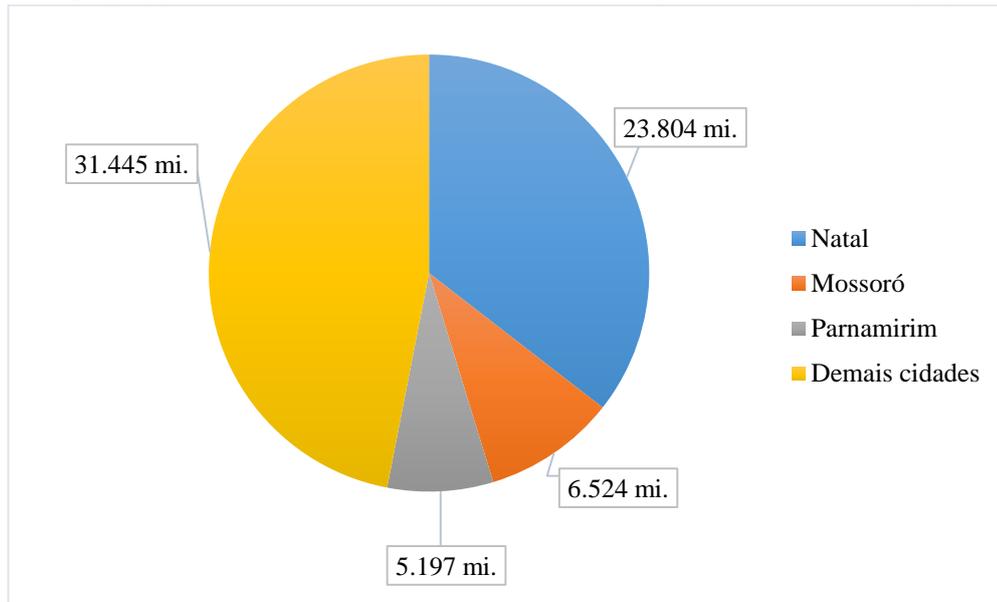
Com a instabilidade das atividades produtivas, Mossoró se consolidou, ao passar dos anos, como centralidade regional, servindo diretamente à população de outros centros urbanos de níveis hierárquicos menores a partir do terciário local, movimentando a circulação de pessoas e capitais na cidade.

A existência do setor terciário em Mossoró aparece articulada aos circuitos produtivos da região, ocupando também lugar de destaque na economia potiguar, que tem contribuído para o Produto Interno Bruto (PIB) do estado. Silva (2017, p. 31) ressalta a importância das atividades em Mossoró para o crescimento na economia estadual:

O desenvolvimento dessas atividades tem permitido que a cidade de Mossoró se mantenha em destaque no território norte-rio-grandense, apresentando, historicamente, o segundo maior Produto Interno Bruto (PIB) do estado, ante o de Natal que apresenta o primeiro maior PIB do RN.

Como pode ser percebido no gráfico 1, Mossoró ainda ocupa a segunda posição no PIB do Rio Grande do Norte, ficando atrás apenas de Natal (capital do estado), sendo que o seu desempenho proporciona dinamização direta na economia do estado fora da Região Metropolitana de Natal.

Gráfico 1 - Maiores índices de PIB¹¹ do Rio Grande do Norte - 2018



Fonte: IBGE (2018).

Atualmente, a composição do PIB de Mossoró é dada principalmente pela oferta de bens e prestação de serviços. Isso resulta das práticas de consumo adotadas pela população cada vez mais ligadas ao espaço urbano, um dos exemplos disso é a mudança no seu modo de vida. Essa maior participação pode ser percebida por meio do consumo produtivo, que representa o terciário local, atendendo a demanda por bens (materiais) e serviços (imateriais).

Em seguida, o PIB da cidade é constituído pela indústria, arrecadação de impostos e agropecuária com a atuação de centros administrativos comandados por empresas responsáveis pela produção no setor primário. Entre essas empresas estão as prestadoras de serviços terceirizados e fornecedoras de serviços logísticos para transportes de cargas.

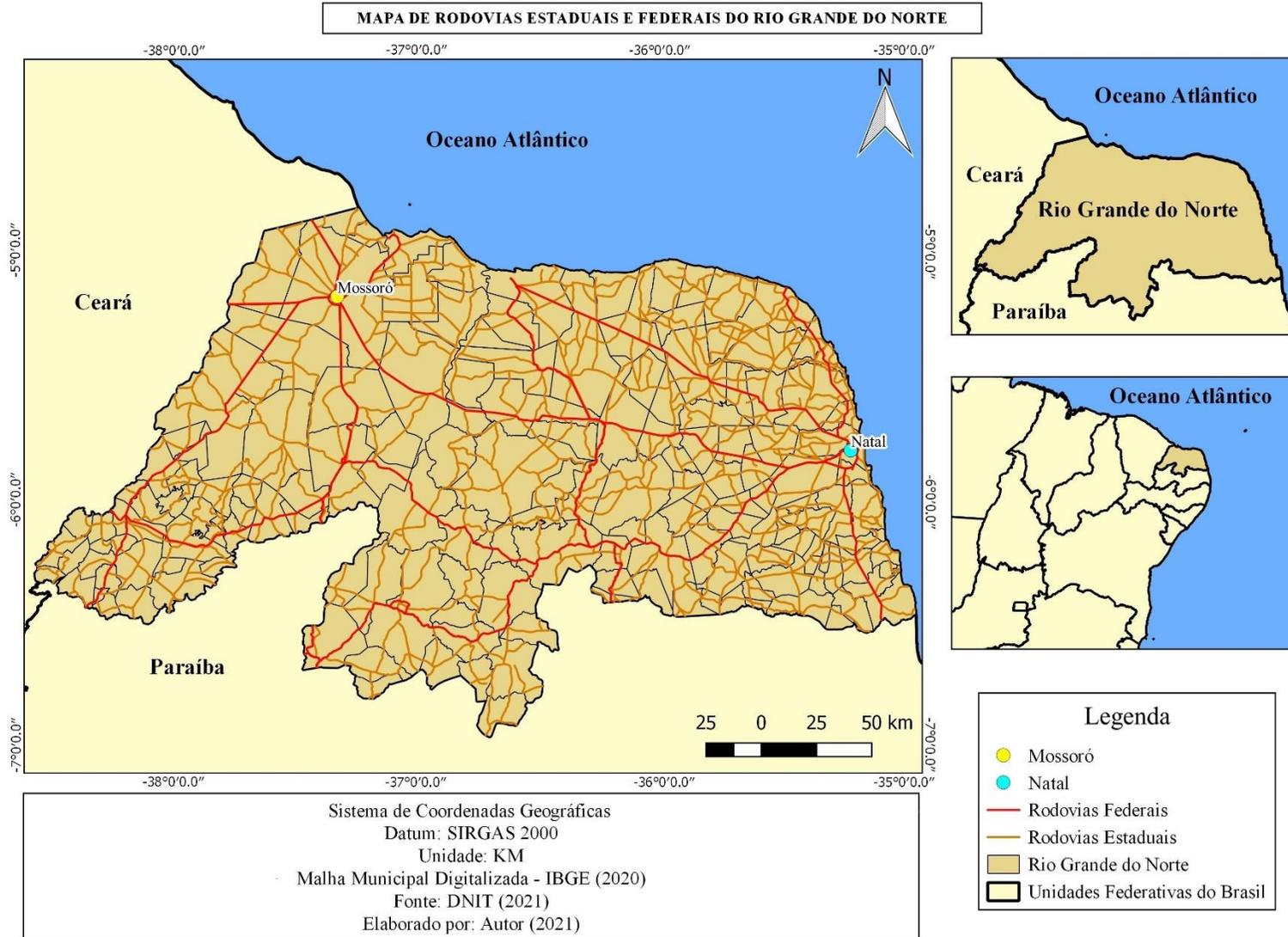
A circulação de transportes de cargas faz parte do cotidiano da cidade com a presença de caminhões de grande, médio e pequeno portes ligados às atividades produtivas (ROCHA, 2005), além de contar com a presença de transportes de pequeno e médio portes, que perpassam por vários acessos tendo como destino Mossoró. Como ainda salienta Rocha (2005, p. 223-4),

¹¹ Os valores apresentados no Produto Interno Bruto (PIB) do ano de 2018 encontram-se em mil reais, a preços correntes.

os acessos a Mossoró “[...] ocorrem pelas rodovias federais BR-304, BR-110, BR-405, pelas rodovias estaduais RN-117, RN-413, RN-415, RN-011 e pelas rodovias municipais”.

O número de rodovias federais e estaduais pode ser um considerável elemento para analisar a circulação de transportes, tanto para o escoamento da produção como para a circulação de bens, pessoas, veículos particulares e coletivos, somando-se de forma preponderante aos transportes de cargas nas vias de acesso e dentro da cidade (Mapa 2).

Mapa 2 - Rodovias estaduais e federais do Rio Grande do Norte



Fonte: DNIT (2021).

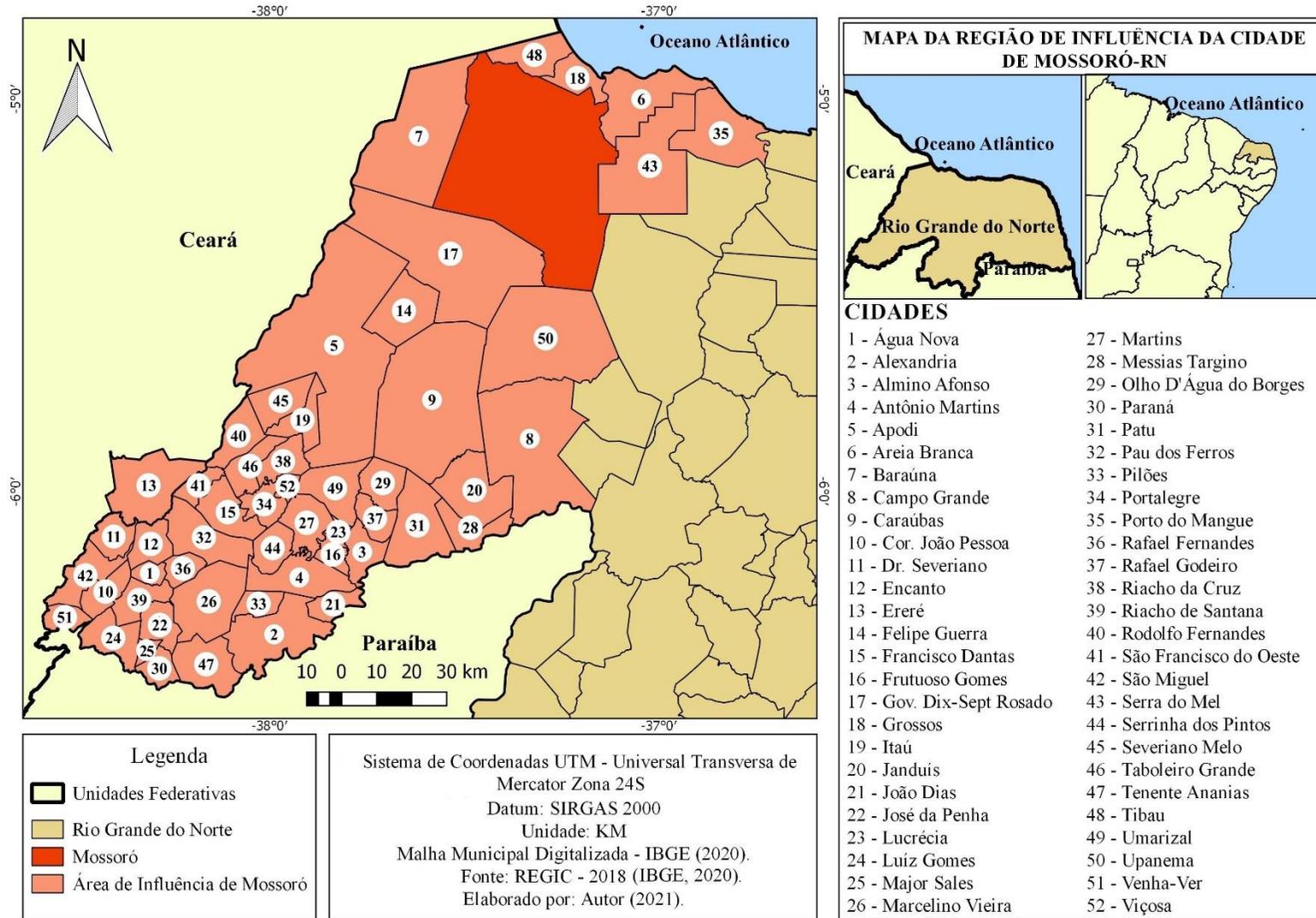
O acesso fácil por intermédio das rodovias possibilita maior dinâmica na circulação de transportes intermunicipal e interestadual, somando-se com os transportes de origem na própria cidade, adensando assim o trânsito local durante os horários com maiores índices de movimento para o trabalho e/ou estudo.

Mossoró cumpre papel regional de influência com dinamismo populacional e econômico, sendo estrategicamente dotada de infraestrutura, oferta de bens, serviços e melhor qualidade de vida para a população local e regional. Assim, “[...], permitindo atender às expectativas de empreendedores e cidadãos, manifestados na qualidade de equipamentos urbanos e na prestação de serviços públicos, evitando as deseconomias das grandes cidades e metrópoles” (MOTTA; MATA, 2008, p. 34).

Nessa perspectiva, a cidade atua como centro articulador na rede urbana regional, podendo ser “[...], definida pelo conjunto de centros articulados entre si. Considerada como uma síntese, se não de todas, de muitas e muitas redes geográficas cujo nós e fluxos específicos iniciam-se, finalizam ou passam pelas cidades” (CORRÊA, 2012, p. 204).

Conforme a pesquisa das Regiões de Influência das Cidades (REGIC) realizada no ano de 2018 pelo IBGE (2020), Mossoró é considerada uma Capital Regional Tipo C na hierarquia da rede urbana brasileira, integrando sob sua influência um total de 52 cidades, sendo um Centro Sub-Regional B (Pau dos Ferros), três Centros Zona B (Antônio Martins, Patu, São Miguel) e quarenta e oito Centros Locais. Apenas uma das cidades está localizada no Ceará (Ereré), enquanto as demais se encontram no Rio Grande do Norte (Mapa 3).

Mapa 3 - Mapa da área de influência de Mossoró



Fonte: IBGE (2020).

A área de influência definida pela pesquisa REGIC¹² segue critérios na aplicação metodológica a partir da área polarizada que depende de forma direta de cidades com níveis de hierarquia urbana diferentes ou semelhantes no país. Mesmo que algumas cidades não apareçam diretamente sob a área de influência de Mossoró, essas conseguem estabelecer vínculos mediante às funções urbanas desenvolvidas por essa cidade em maior ou menor nível de atração.

A abrangência do alcance da influência de Mossoró está condicionada a centralidade exercida na região, a qual coloca as cidades polarizadas em posição de dependência, principalmente da cidade polo na oferta de bens e serviços, além de desempenhar papéis de intermediação entre os centros urbanos por meio de empresas responsáveis pelo setor produtivo na região.

Mesmo que alguns centros urbanos não integrem a área de influência das cidades que desempenham papel de destaque regional, esses são impactados pela centralidade exercida por meio das funções urbanas que se concentram nesses espaços para atender às demandas do sistema capitalista intrínseca às necessidades da população, favorecendo assim a atração de pessoas que realizam deslocamentos para consumir bens e serviços centrais diversificados nas cidades, como é o caso de Mossoró.

3.1.1 A centralidade de Mossoró na oferta de bens e serviços

À medida que o desenvolvimento local é ampliado por meio das funções urbanas, cresce também a presença de pessoas oriundas de cidades pertencentes a área polarizada por Mossoró. A dinâmica populacional atraída pelo consumo local de bens e serviços reflete na realidade aparente das diferenças de ofertas no lugar de origem da população e do lugar de destino onde realizam as suas atividades mais rotineiras. Isso ocorre em detrimento da concentração e diversidade de funções que colocam Mossoró como centralidade regional por meio da sua oferta de bens e serviços, proporcionando maior número de interações espaciais que se materializam mediante os deslocamentos da população (SILVA, 2017).

Elias e Pequeno (2010, p. 120) chamam atenção para o destaque sobre a relação entre os deslocamentos e a centralidade de Mossoró na atração da população:

¹² IBGE (2020, p. 11) elenca seus critérios na hierarquia urbana “[...] a partir funções de gestão que exercem sobre outras cidades, considerando tanto seu papel de comando em atividades empresarias quanto de gestão pública, e, ainda, em função da sua atratividade para suprir bens e serviços para outras cidades”.

A condição de centralidade de Mossoró pode ser ainda melhor comprovada, se considerarmos as inter-relações apontadas pelos municípios sob sua influência no que se refere ao deslocamento desses para Mossoró com vistas ao uso de transportes coletivos, à realização de cursos de nível superior, à utilização de serviços de saúde especializados, à compra de insumos e à comercialização de produtos agropecuários.

Além disso, também pode ser melhor comprovada por a sua área de influência regional e a atração com outros centros urbanos, a dinâmica populacional direcionada para serviços especializados, como é o caso das instituições de ensino superior e os serviços de saúde em Mossoró, que contribuem de forma incisiva para a presença da população regional na cidade.

Assim, Mossoró exerce centralidade, conforme os dados do IBGE (2020), através da gestão pública, gestão empresarial, centros de gestão do território, comércio e serviços, instituições financeiras, ensino superior, serviços de saúde (baixa, média e alta complexidade).

De acordo com Santos (2010), os bens e serviços prestados em Mossoró atraem um número considerável de pessoas que recorrem aos fixos instalados na cidade, delineando assim o consumo produtivo e atuando, conseqüentemente, na organização espacial da população e na sua dinâmica (SANTOS, 2010).

Quanto maior a demanda gerada pelo consumo regional por tal bem e serviço, maior será a atuação de investimentos para a instalação de fixos que possibilitem atuarem em favor dos fluxos para sobrepor os desejos das populações e aos interesses capitalistas. O mesmo ocorre ao contrário, quando os fixos conseguem gerar novos fluxos a partir das desigualdades de ofertas entre os lugares.

A desigualdade de ofertas é visível a partir das funções desempenhadas pelas cidades e suas definições na rede urbana brasileira e regional. Isso faz com que algumas cidades tenham maior influência sobre as outras e consigam atrair maior número de indivíduos que estão propícios a realizarem os deslocamentos.

Dessa forma, principalmente, a partir da centralidade exercida por Mossoró, contabiliza-se sob a sua área de influência um total de 21% da população total do Rio Grande do Norte, conforme estimativa do IBGE (2021). Como pode ser visto na tabela 3 a presença da população que não se fixa na cidade tem peso considerável para a densidade populacional local, mesmo que de forma temporária:

Tabela 3 - População fixa e móvel na área influenciada por Mossoró

Ano	Total da população (Fixa+Não fixa)	População fixa estimada	População não fixa	População regional estimada
2016	312.817	291.937	20.88	750.717
2017	317.546	295.619	21.927	756.571
2018	317.046	294.076	22.97	749.796
2019	321.391	297.378	24.013	758.017
2020	325.673	300.618	25.055	765.92
2021	329.89	303.792	26.098	753.901

Fonte: Elaborado pelo autor (2021) com base nos dados de START (2019) e IBGE (2021).

Além de servir a própria população com diversos serviços, Mossoró consegue atrair uma estimativa em 2021 uma população de 26.098 pessoas pertencentes ou não a sua região de influência, dinamizando o número de fluxos para a cidade e, principalmente, para consumirem os bens e serviços prestados na cidade. No entanto, a influência urbana e regional de Mossoró ultrapassa o seu limite territorial, polarizando uma área que atende a um total de 753.901 pessoas que dependem das funções centrais exercidas pela segunda maior economia do estado.

Os dados sobre a população possibilitam não só a cidade conhecer a sua capacidade de atração e influência regional como também ter ciência dos problemas e necessidades a serem lidados no âmbito urbano. Como enfatiza Andrade (2019), ter conhecimento sobre a mobilidade pendular da população possibilita a elaboração de planos e estratégias locais para atender à demanda existente por determinados bens e serviços, servindo também como um indicador de integração entre as cidades sob o alcance espacial de cada uma.

O alcance espacial depende, em princípio, das funções exercidas em âmbito regional, sejam essas especializadas e não-especializadas de maior ou menor complexidade. Assim, a população disposta a realizar os deslocamentos com destino a Mossoró e sob a área de influência da cidade, moldam o seu espaço de vivência com a realidade voltada tanto para o seu lugar de origem/residência como para o lugar de destino, resultando assim no seu próprio espaço de vida.

Para compreender essa dinâmica, Silva (2017) parte de três variáveis ao analisar os deslocamentos da população oriunda de municípios que têm como destino a cidade de Mossoró. Entre essas variáveis estão: a origem dos fluxos da população, o perfil socioeconômico e a motivação dos fluxos (finalidades).

A **origem dos fluxos da população** em direção a cidade de Mossoró está dividida entre aqueles que pertencem às cidades do Rio Grande do Norte, Ceará e Paraíba. No quadro 3 é

exibida a origem dos fluxos por meio dos deslocamentos para Mossoró, que ocorrem devido à compra de vestuário, calçados, móveis e eletrodomésticos, e pela busca de serviços de saúde (baixa, média e alta complexidade), cursos de ensino superior, atividades culturais e esportivas.

Quadro 3 - Cidades de origem dos deslocamentos para Mossoró

UF	Cidades de Origem	KM	UF	Cidades de Origem	KM
RN	Açu	64 km	RN	Martins	118 km
RN	Alexandria	155 km	RN	Messias Targino	100 km
RN	Almino Afonso	117 km	RN	Olho d'Água do Borges	94 km
RN	Alto do Rodrigues	65 km	RN	Paraú	70 km
CE	Alto Santo	109 km	RN	Patu	107 km
RN	Angicos	97 km	RN	Pau dos Ferros	140 km
RN	Antônio Martins	129 km	RN	Pendências	69 km
RN	Apodi	73 km	RN	Portalegre	117 km
CE	Aracati	84 km	RN	Porto do Mangue	64 km
RN	Areia Branca	34 km	CE	Potiretama	108 km
RN	Augusto Severo	74 km	CE	Quixeré	73 km
RN	Baraúna	33 km	RN	Rafael Godeiro	106 km
PB	Belém do Brejo do Cruz	113 km	RN	Riacho da Cruz	106 km
RN	Caraúbas	71 km	RN	Riacho de Santana	161 km
RN	Carnaubais	58 km	RN	Rodolfo Fernandes	104 km
PB	Catolé do Rocha	135 km	CE	Russas	76 km
RN	Coronel João Pessoa	170 km	RN	Santana do Matos	114 km
RN	Encanto	148 km	RN	São Francisco do Oeste	128 km
RN	Felipe Guerra	59 km	RN	São Miguel	171 km
RN	Francisco Dantas	132 km	RN	Serra do Mel	33 km
RN	Frutuoso Gomes	121 km	RN	Serrinha dos Pintos	123 km
RN	Governador Dix-Sept Rosado	35 km	RN	Severiano Melo	94 km
RN	Grossos	31 km	RN	Taboleiro Grande	113 km
CE	Icapuí	53 km	CE	Tabuleiro do Norte	87 km
RN	Ipanguaçu	64 km	RN	Tibau	41 km
RN	Itaú	102 km	RN	Triunfo Potiguar	76 km
RN	Janduís	91 km	RN	Umarizal	103 km
CE	Limoeiro do Norte	84 km	RN	Upanema	50 km
RN	Lucrécia	115 km	RN	Viçosa	111 km

Fonte: IBGE (2020)

A capacidade dos indivíduos de se movimentarem pendularmente pelos deslocamentos conforme as suas necessidades envolve vínculos definidos com o lugar de origem e o lugar de destino, sendo que não é regra a origem do indivíduo corresponder a sua residência atual. Assim, quanto mais próximo ao local de sua residência for o lugar de destino, maior será a probabilidade de os indivíduos realizarem os deslocamentos.

À medida que os deslocamentos são realizados pelos indivíduos, mais interativas são as relações exercidas entre ambos os lugares por esses frequentados, sem que para isso necessite haver permanência definitiva.

Lira *et al.* (2017, p. 60) destaca que: “Os movimentos pendulares compreendem os deslocamentos realizados entre os locais de residência e os locais de trabalho ou de estudo, não implicam em mudança de residência e em redistribuição da população e caracterizam-se por sua regularidade”.

Destarte, para isso poder se efetivar como análise da mobilidade da população até Mossoró, também é preciso considerar o **perfil socioeconômico da população** inserida nos deslocamentos. Conforme a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio Grande do Norte (FECOMÉRCIO-RN)¹³, em pesquisa realizada no ano de 2015, a maior parte da população que se desloca para Mossoró é do sexo masculino, indivíduos predominantemente com o ensino médio concluído, tendo entre 25 a 34 anos, casado(a), com renda mensal entre 2 a 5 salários mínimos.

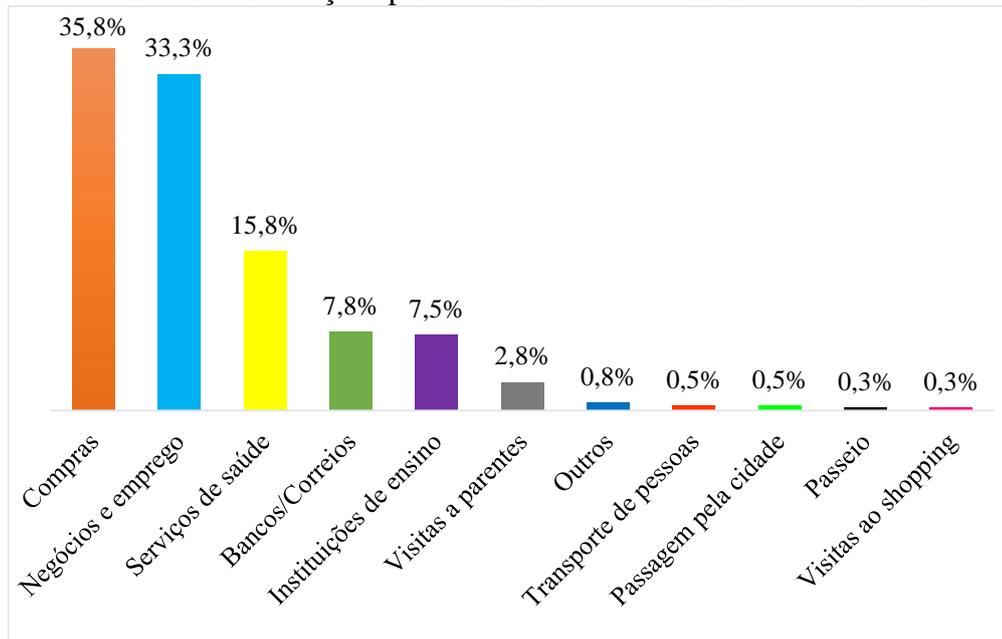
Ainda conforme a FECOMÉRCIO-RN (2015, p. 4) a população que se destina a Mossoró:

São em sua maioria agricultores, autônomos, motoristas, donas de casa, professores, estudantes, comerciantes, profissionais liberais e trabalhadores de vários segmentos, oriundos, principalmente, de municípios e estados circunvizinhos. Isso pode ser facilmente evidenciado pelo fato do município ser referência para a região não só nos serviços públicos-privados, mas no comércio e nas oportunidades de trabalho, atraindo a população de outras cidades da região.

A **motivação dos fluxos** para Mossoró está incisivamente atrelada à condição do modo de vida da população e dos desejos dos indivíduos que produzem a ação de se movimentarem sobre o espaço para atingir os seus objetivos, sejam esses materiais ou imateriais.

Assim, a cidade de Mossoró corresponde de forma direta e indireta como detentora de sistemas de objetos capazes de atrair os fluxos realizados pela população regional. A FECOMÉRCIO-RN (2015) vincula a presença dos consumidores aos serviços prestados em Mossoró, situando as principais motivações da população para realizarem os seus desejos e anseios (Gráfico 2):

¹³ A pesquisa da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio Grande do Norte (FECOMÉRCIO-RN) em 2015 objetivou-se desenhar o perfil da população “flutuante” que chega até a cidade de Mossoró, sendo que foram entrevistadas 400 pessoas integrantes da população em interesse.

Gráfico 2 - Motivações para realizar os deslocamentos até Mossoró

Fonte: FECOMÉRCIO/RN (2015).

O direcionamento dado pela FECOMÉRCIO-RN (2015) aponta para uma predominância de 35,8% da população que se destina às compras em Mossoró. No entanto, essa mesma população é diversificada conforme as particularidades de cada indivíduo na busca por bens e serviços. Mesmo que o consumo seja uma das motivações com maior incidência de indivíduos para realizarem os deslocamentos, outras motivações também fazem parte dos deslocamentos em detrimento dos locais de negócios e trabalhos na cidade, totalizando 33,3%.

Já na prestação de serviços, há um quantitativo de 15,8% da população que busca por serviços de saúde, já aqueles que se destinavam para os serviços financeiros (7,8%) e de educação no nível superior (7,5%) apareciam em menores níveis. Tais motivos podem ser definidos tanto pelo papel de centralidade exercido por Mossoró nos últimos anos como pela oferta de oportunidades locais.

Além do comércio e serviços em Mossoró, também se chama atenção para as motivações despertadas pelas visitas a parentes, outros, transportar pessoas, passagem pela cidade, passeio e visitas ao *shopping*. Tais motivos aparecem ligados a recorrência que a mobilidade é realizada com menor frequência e definidos a partir de vínculos familiares existentes, motoristas responsáveis por transportar as pessoas oriundas de municípios e o município representado como lugar de lazer e consumo do circuito superior.

Ainda segundo a FECOMÉRCIO-RN (2015), além da motivação, insere-se na discussão quatro fatores basilares na análise da dinâmica populacional no contexto regional de Mossoró

e dos deslocamentos realizados pela população, entre eles: a distância percorrida (medida pela origem e destino da população), periodicidade que executam os deslocamentos (diariamente, semanalmente e/ou sazonalmente), temporalidades (tempo gasto no deslocamento e na cidade) e formas de se deslocar (transportes utilizados).

O primeiro fator é medido pela **distância**, associando-se à delimitação em que a cidade onde o indivíduo reside e os centros de consumo de bens e serviços nos quais estão dispostos a se deslocar. No entanto, para tal ação ser materializada, em uma determinada região será agregada a racionalidade do indivíduo e suas condições de acesso à mobilidade por meio dos transportes, sua condição financeira, seu tempo hábil, infraestrutura, estradas a serem percorridas entre as unidades espaciais e a compensação do bem ou serviço a ser consumido.

Já o segundo fator, sendo a **periodicidade**, os deslocamentos acontecem pelo quantitativo de vezes que os indivíduos recorrem ao lugar de destino devido a alguma finalidade (motivação) a depender das necessidades, gastos, acessibilidade a mobilidade, formas de realização e a frequência dos deslocamentos, que ocorrerão em maior ou menor grau, predeterminados pelos próprios indivíduos de forma diária, semanal, mensal e sazonal.

Nos casos específicos dos trabalhadores e estudantes, esse fenômeno ganha maior frequência conforme os deslocamentos diários, produzidos em consonância com o vínculo estabelecido desses grupos com empresas e instituições durante os dias letivos da semana. A população que se desloca para o trabalho e para as instituições de ensino provoca interações espaciais maiores entre essas cidades, compondo importante elemento para medir o nível de integração da área polarizada por Mossoró, já que esses são os grupos de pessoas com menor variação de indivíduos.

O terceiro fator é delimitado pelas **temporalidades** que os indivíduos gastam para realizar o percurso até Mossoró, que estariam atreladas à distância e às formas como a população realiza os deslocamentos por meio dos tipos e condições de transportes utilizados e a infraestrutura das estradas, que afetaria no maior ou menor tempo gasto durante o trajeto.

E, por último, o quarto fator são as **formas de deslocamentos** que a população utiliza para chegar em Mossoró. No espaço urbano de Mossoró pode ser percebida a circulação de diversos transportes com origens distintas e também semelhantes no decorrer do dia. A presença desses transportes faz parte do cotidiano da cidade e também da região.

Para chegar a Mossoró, a população utiliza automóveis alternativos (vans, micro-ônibus, carros fretados), transportes particulares e transportes públicos (FECOMÉRCIO-RN, 2015). Segundo Bezerra (2006, p. 84, grifo do autor) “Além desses transportes ‘alternativos’

localizados no centro da cidade existem também várias linhas de ônibus que saem cotidianamente da rodoviária da cidade para outros municípios do estado” e de outros estados.

Silva (2017, p. 125) menciona que “Não se tem um valor preciso da quantidade de transportes alternativos que trafegam para Mossoró, visto que muitos realizam esse percurso clandestinamente”. Ainda conforme Silva (2017), os transportes que realizam os deslocamentos da população até Mossoró são encontrados em dez locais estratégicos localizados na área central da cidade.

Outra forma encontrada pela população para chegar a Mossoró, segundo Silva (2017), é pelos transportes universitários. Essa mesma população não apresenta a variação constante de indivíduos, pois, de acordo com Silva (2017), os indivíduos que se destinam aos serviços corriqueiros e eventuais em Mossoró variam conforme a necessidade de retorno a cidade, já os estudantes têm uma rotina pré-estabelecida durante os dias letivos de aulas na semana.

Sendo assim, Silva (2017, p. 148) ressalta que:

A circulação de pessoas e capital da região em Mossoró é outro elemento que manifesta a centralidade regional dessa cidade; os fluxos que circulam e convergem (diariamente) incisivamente para esse espaço revelam a sua capacidade de atração e polarização, e paralelamente, mostram as desigualdades urbanas existentes entre essas áreas, uma vez que, esses movimentos ocorrem como forma de “minorar” a carência e as disparidades das funções urbanas que há entre essas cidades.

Para compreender os fluxos populacionais que se direcionam a Mossoró, é preciso reconhecer os fatores (razões) que atuam na conformação desses movimentos e no cenário de desigualdades de ofertas de bens e serviços na região a partir da concentração de fixos e funções urbanas que determinadas cidades desempenham em detrimento de outros centros urbanos desprovidos de funções para suprir até mesmo os residentes citadinos.

As diferenças entre as cidades no contexto regional são medidas por sua centralidade e espacialização dos fixos. Essa realidade não só impacta nas articulações entre os centros urbanos como também nas desigualdades regionais na oferta de alguns bens e serviços. Assim, quanto mais especializado e maior o nível de complexidade do serviço a ser oferecido a uma determinada população regional, mais concentradas se farão.

Os serviços de saúde de alta complexidade para a população regional estão apenas disponíveis nas cidades pertencentes ao Arranjo Populacional de Natal, Mossoró, Caicó, Pau dos Ferros e Currais Novos, sendo destinos da população regional. Já os serviços de saúde de baixa complexidade podem ser encontrados um total de dois arranjos populacionais em dezenove cidades (IBGE, 2020).

No caso do ensino superior, a população regional se destina às cidades pertencentes ao Arranjo Populacional de Natal, Mossoró, Pau dos Ferros, Assú, Caicó, Currais Novos, Patu, Santa Cruz, Caraúbas e Angicos (IBGE, 2020), além das cidades que detém de menores indicadores tanto de oferta como de dinâmica de estudantes. A dinâmica da população estudantil para cursar o ensino superior torna os espaços urbanos e regionais das cidades supracitadas com maior índice de fluidez por meio da mobilidade realizada pelos estudantes até a localização onde as instituições se encontram instaladas.

3.1.2 Espacialização das instituições no espaço urbano e regional de Mossoró

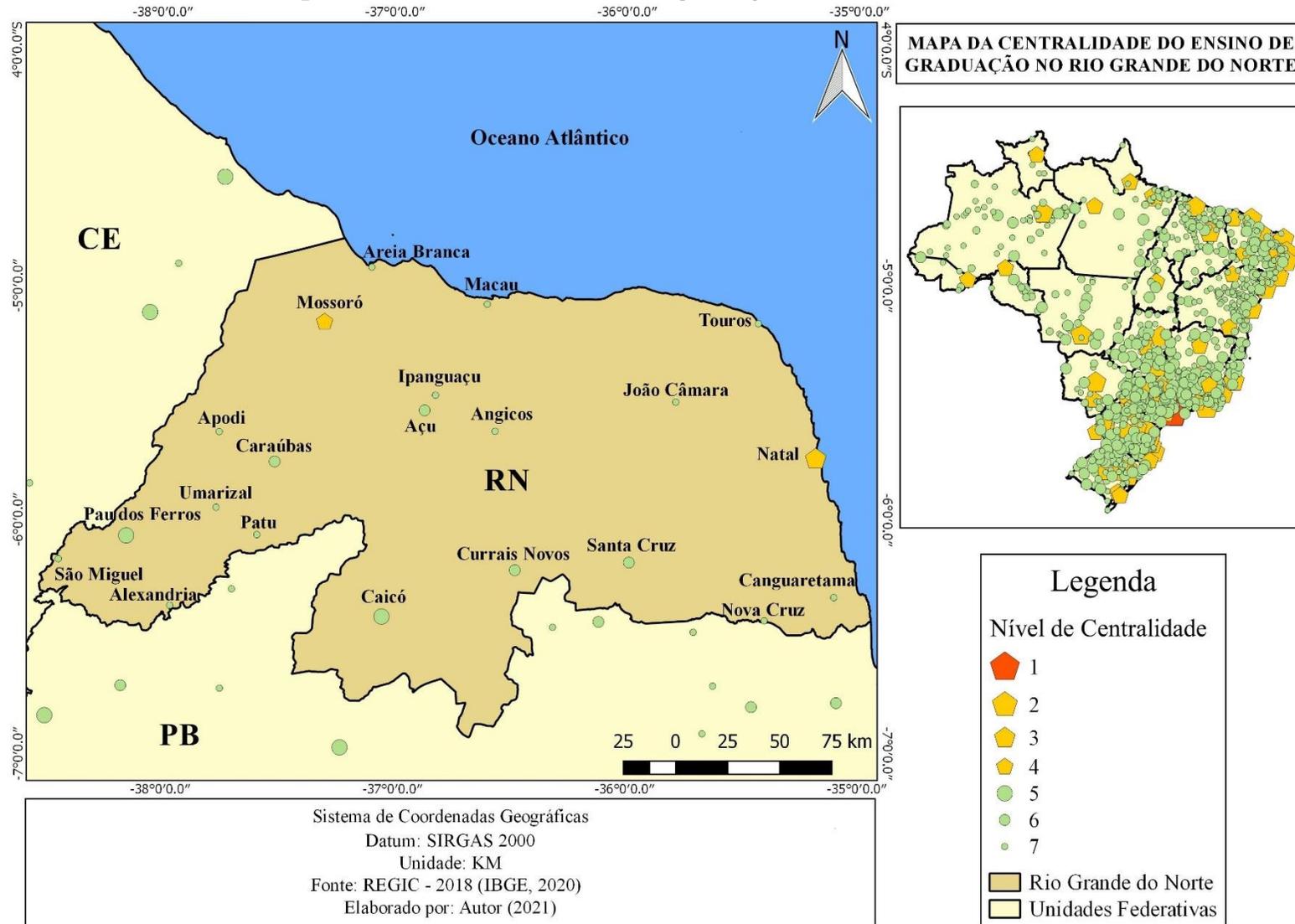
A instalação de instituições que ofertam cursos de nível superior em Mossoró dota o espaço urbano e regional de dinâmica de estudantes egressos do ensino básico, que, por diversas motivações, colocam-se em movimento para cursar o ensino superior. Motivações essas objetivada pela necessidade material ou imaterial, no caso dos estudantes. Isso ocorre por intermédio da busca pela ascensão social e/ou econômica, haja vista o próprio capital humano.

Com isso, nesta subseção objetiva-se expor o cenário no qual as instituições de ensino superior estão estrategicamente localizadas no espaço urbano e regional de Mossoró a partir da origem dos deslocamentos dos estudantes. De início é tratada a centralidade do ensino de graduação, expansão do ensino superior, o posicionamento estratégico das instituições e a incidência dos deslocamentos realizados.

Partindo da premissa que os estudantes buscam em Mossoró a oferta de cursos em instituições que não existem no seu lugar de origem/residência, pretende-se exibir o quantitativo de instituições entre o lugar de origem dos deslocamentos e das IES existente na cidade de Mossoró e a oferta de cursos na modalidade presencial.

Os cursos no ensino superior ofertados pelas instituições em Mossoró compõem o nível de centralidade quatro na graduação em escala nacional; já na escala estadual está apenas atrás de Natal, que detém o terceiro nível de centralidade (Mapa 4); enquanto que para o ensino superior em pós-graduação ocupa o sexto nível, sendo o segundo maior nível de centralidade entre três que se fazem presentes no estado.

Mapa 4 - A centralidade do ensino de graduação no Rio Grande do Norte



Fonte: REGIC – 2018 (IBGE, 2020).

A centralidade do ensino superior está ligada ao quantitativo de cursos, instituições, matrículas e vagas. Acrescenta-se a isso os fluxos dos estudantes por meio dos deslocamentos entre o lugar de origem/residência e o lugar de destino onde estão localizadas as instituições de ensino superior.

Em Mossoró, a condição de centralidade no ensino superior exercida pela cidade é trabalhada pelos autores Elias e Pequeno (2010), Medeiros (2013), Lima (2014), Silva (2017) e Macedo (2017), que ressaltam a sua diversidade de cursos, vagas, matrículas e origem dos deslocamentos de estudantes de cidades próximas com destino às instituições localizadas em Mossoró. Conforme os autores anteriormente citados, Mossoró é responsável por atrair fluxos de estudantes e dinamizar, assim, o espaço urbano e regional no interior do Rio Grande do Norte.

Para compreender o papel de centralidade regional de Mossoró pelas instituições de ensino superior, também se faz pertinente perpassar pelo real interesse de implementar as IES em locais estratégicos para potencializar o desenvolvimento regional dessas áreas. Assim, como enfatiza Baumgartner (2015, p. 75-6):

A implementação de uma universidade ou campus de uma universidade pública afeta as dinâmicas urbanas e regionais de cidades médias e pequenas, dentro de uma estratégia governamental de promoção do desenvolvimento que, para além do impacto econômico direto através da geração de empregos públicos de alta qualificação e gastos básicos de alunos e professores, promove a melhoria dos padrões educacionais, qualificação da força de trabalho, avanço e desenvolvimento tecnológico e cultural.

Situadas de forma estratégica nas médias e pequenas cidades no interior do Rio Grande do Norte, as instituições que ofertam os cursos de nível superior também se concentram na cidade de Mossoró, beneficiando a população regional e favorecendo a lógica capitalista de qualificar mão de obra para o mercado de trabalho tanto na iniciativa privada quanto pública.

A competitividade entre as empresas diante da globalização também trouxe impactos nas cidades introduzidas a lógica capitalista de operar sobre o espaço em benefício próprio por meio da divisão territorial do trabalho com maior demanda de profissionais qualificados voltados para o trabalho técnico-científico-intelectual (ELIAS, 2015). A autora ainda infere que:

Assim sendo, em contraposição ao trabalho braçal, o trabalho intelectual ganha grande destaque na nova ordem econômica mundial, aprofundamento a divisão social e territorial do trabalho, transformando a estrutura do emprego e das profissões e uma parte do crescimento dos serviços associados à educação e ao ensino passa a interligar-se às necessidades apresentadas pela produção moderna (ELIAS, 2015, p. 51).

Isso resultaria na necessidade de os indivíduos irem em busca de qualificação profissional para atender o mercado de trabalho e, assim, conseguirem obter a ascensão social e econômica almejada. No entanto, a realidade existente no contexto urbano e regional desses estudantes também pode definir a oferta de cursos e seu direcionamento técnico-científico-informacional em articulação com a divisão territorial do trabalho existente na região.

Como pondera Lima (2014, p. 42), o ensino superior está ligado ao “[...] novo contexto de políticas regionais de estímulo ao desenvolvimento sustentável, tendo em vista a importância atribuída aos instrumentos endógenos de desenvolvimento local”. O autor pontua dois motivos preponderantes para que as IES tenham papéis essenciais no desenvolvimento local e regional: inovação e capital social.

Além de ambos os motivos, as IES implicam na geração de empregos em vários setores com a formação de profissionais para atuarem no mercado de trabalho local e regional. Assim, “Tradicionalmente as universidades são responsáveis pela formação de trabalhadores bem qualificados que, via de regra, têm rendimentos mais elevados do que aqueles com menos qualificação” (LIMA, 2014, p. 49).

Na tabela 4, pode-se perceber o crescimento de empregos gerados e ocupados conforme o grau de escolaridade dos indivíduos em âmbito regional, estadual e municipal. Demonstra-se o crescimento no número de pessoas qualificadas, enquanto em declínio aparece o número de trabalhadores com menores níveis de ensino vinculados ao mercado de trabalho.

Tabela 4 - Trabalhadores vinculados ao mercado de trabalho local e regional

Grau Instrução	Nordeste			Rio Grande do Norte			Mossoró		
	2000	2010	2019	2000	2010	2019	2000	2010	2019
Total	3.543.433	7.120.503	8.174.286	252.346	501.589	567.4	20.685	49.603	57.252
Analfabeto	202.192	97.903	54.532	11.566	4.394	3.059	1.333	492	440
Fundamental Incompleto	497.965	436.682	265.662	34.118	26.308	16.302	5.171	3.13	2.373
Fundamental Completo	611.122	934.165	581.835	40.605	55.393	37.848	3.037	6.756	4.535
Ensino Médio Incompleto	310.364	529.462	411.165	25.024	42.026	34.157	1.898	4.732	3.665
Ensino Médio Completo	1.302.755	3.619.464	4.595.866	96.864	257.73	317.027	5.706	25.238	32.242
Superior Incompleto	116.113	279.338	309.263	9.464	16.512	18.772	693	1.725	2.197
Superior Completo	502.922	1.223.489	1.955.963	34.705	99.226	140.235	2.847	7.53	11.8

Fonte: Relações Anual das Informações Sociais – RAIS (BRASIL, 2000, 2010b, 2019b).

A quantidade de pessoas analfabetas no Nordeste teve queda durante os anos de 2000, 2010 e 2019. Enquanto, no ensino fundamental ocorre oscilações de aumento em 2010 e diminuição em 2019. O mesmo ocorre para aquelas pessoas com o ensino médio incompleto, sendo que os trabalhadores com o ensino médio completo se apresentam em crescimento constante. Já o ensino superior esteve em crescimento durante esses últimos anos, tanto os trabalhadores que não teriam completado e sendo maior o número entre aqueles com ensino superior completo.

A mesma realidade vista na escala regional pode ser percebida no Rio Grande do Norte e em Mossoró. Ao que se refere o grau de instrução em escala estadual, ocorreu uma diminuição de trabalhadores analfabetos de 74% e local de 67% entre os anos de 2000 e 2019. Mas, também, no estado houve um crescimento durante o mesmo período de 75% de trabalhadores com o ensino superior completo, já em Mossoró esse quantitativo foi de 76%. Enquanto que o ensino superior incompleto na escala estadual, o crescimento foi de 50%, Mossoró contou com 68% de aumento entre os anos de 2000 e 2019.

A maior parte dos trabalhadores com formação superior completa estava lotada em cargos da administração pública e em instituições de ensino durante o ano de 2019 no nível estadual. Já no nível local, essa realidade não se distancia, mantendo-se fiel aos cargos administrativos na esfera pública e nas instituições de ensino, principalmente, quando se fala dos vínculos empregatícios criados no ensino superior, sejam esses de níveis técnicos administrativos e de docentes.

No Nordeste em 2000, a composição de docentes nas instituições de ensino superior era de 30.981, passando para 91.520 em 2019. Já os técnicos administrativos totalizavam 32.963 em 2000, e em 2019 passaram para 80.563. O número de docentes no Rio Grande do Norte no ano de 2000 era de 2.734 e 3.121 técnicos administrativos, passando em 2019 para um total de 7.221 docentes e 7.460 técnicos administrativos (INEP, 2001, 2011, 2020).

Em 2000, o quantitativo de pessoas empregadas no ensino superior na cidade de Mossoró era composto por 1.009 trabalhadores, enquanto esse total passou para 3.789 vínculos empregatícios em 2019 (BRASIL, 2000, 2010b, 2019b). O número de trabalhadores existentes no ensino superior destaca o aumento de oportunidades geradas por meio de processos seletivos e concursos existentes nas instituições locais.

Esse cenário demonstra o quão diverso o ensino superior em Mossoró é a partir das suas instituições, profissionais vinculados nas IES e cursos, que movimentam o mercado de trabalho de forma direta e indireta, atendendo à demanda por profissionais de empresas especializadas e

das empresas lotadas nas atividades salineiras, fruticultura irrigada e de petróleo e gás natural, além do impacto ocasionado pelo aperfeiçoamento da divisão territorial do trabalho, ensejando-se a presença das IES, mudanças no próprio tecido urbano das cidades com incidência na infraestrutura e expansão urbana.

No caso de Mossoró, inicialmente, foi instalada no bairro Presidente Costa e Silva as instituições Universidade Regional do Rio Grande do Norte (URRN) e a Escola Superior de Agronomia de Mossoró (ESAM) na década de 1960. Como pondera Macedo (2017, p. 49-50):

Portanto, ocorreu quase que simultaneamente a edificação de dois grandes centros educacionais universitários na cidade de Mossoró, as escolas superiores foram de grande importância para a cidade de Mossoró e da região oeste do Rio Grande do Norte, pois além de capacitar mão de obra local, trouxe a cidade traços de uma nova estrutura territorial.

As áreas antes não densamente ocupadas pela população passaram a ser valorizadas conforme a localização dessas instituições por meio do direcionamento de investimentos na infraestrutura urbana, visando a dotar esses espaços de equipamentos públicos e de funcionalidades sociais e econômicas, favorecendo a atuação do mercado imobiliário e da especulação do solo urbano.

No mapa 5 é possível verificar a localização das IES com oferta do ensino presencial em Mossoró no cenário atual. Sendo que, dentre essas, apenas uma se encontra na zona central da cidade, no bairro Paredões, enquanto as demais estão localizadas em bairros pertencentes às zonas periféricas.

Mapa 5 - Localização das IES com modalidade presencial em Mossoró



Fonte: e-MEC (MEC, 2021b).

Em Mossoró, as instituições de ensino superior existem desde a década de 1943, com a participação da Sociedade União Caixerai, e, em 1963, com a Fundação para o Desenvolvimento da Ciência e da Técnica (FUNCITEC). Ambas propiciaram a presença da Faculdade de Ciências Econômicas em funcionamento em 1960, Faculdade de Serviços Social e o Instituto de Filosofia, Ciências e Letras em 1965 e a Escola Superior de Enfermagem no ano de 1968.

Com isso, surge em Mossoró a Universidade Regional do Rio Grande do Norte (URRN) em 1968 a partir da junção das faculdades já existentes e dos cursos ofertados, entre esses em funcionamento: Ciências Econômicas (1960), Ciências Sociais (1967), Letras - Língua Portuguesa (1967), Letras - Inglês (1967), História (1967), Pedagogia (1968). Inicialmente, os cursos oferecidos por essa instituição contribuíram na formação de profissionais para atuarem no mercado de trabalho local e regional, além de terem peso significativo na formação de professores.

Nos anos subsequentes, a URRN esteve em fase de expansão no território potiguar, estando presente nas cidades de Açu no ano de 1974, Pau dos Ferros em 1977 e Patu em 1980. Em 1987, a instituição passa a ser administrada pela esfera estadual e, a partir daí, muda a denominação para Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN). Já no ano de 2002, teve-se a expansão e instalação da mesma instituição na capital Natal. Enquanto que, no ano de 2005, houve a interiorização da UERN, com a criação do *campus* na cidade de Caicó, no Seridó Potiguar.

O mesmo ocorre com a criação da Escola Superior de Agricultura de Mossoró (ESAM) no ano de 1967, tendo o curso de Agronomia criado no respectivo ano e em funcionamento apenas em 1968. Idealizada por Vingt-Um Rosado, a instituição, desde então, explora as potencialidades locais e regionais ligadas a agricultura e a pecuária e, também, atualmente, ao agronegócio globalizado.

A ESAM, então escola superior, no ano de 2005, passou a ser chamada Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA). Com a federalização, a instituição ganhou 17 cursos de graduação e a expansão para outros municípios do estado, a exemplo: Angicos em 2008, Caraúbas em 2010 e Pau dos Ferros em 2012.

Já no ano de 1994, Mossoró é a primeira cidade a receber a unidade da Escola Técnica Federal do Rio Grande do Norte (ETFRN) fora da capital do estado, que, em 1999, passou a ser chamada Centro Federal de Educação Tecnológica (CEFET). No entanto, em 2008 a mesma instituição foi denominada como Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio

Grande do Norte (IFRN), contando com a oferta do curso superior em Licenciatura em Matemática no ano de 2008 e seu funcionamento em 2009.

As mudanças na estrutura de ensino durante a década de 1990 em nível nacional trouxeram impactos também na cidade de Mossoró com a criação, em 2001, da Faculdade de Ciências e Tecnologia Mater Christi, tendo seu vestibular direcionado aos cursos de Administração (2001), Direito (2001) e Sistema de Informação (2001). No entanto, em 2017, a mesma instituição passou por alteração na sua denominação, passando a ser Faculdade Unirb – Mossoró, localizada às margens da BR-304.

De acordo com Lima (2014), Mossoró também começou a contar, no ano de 2002, com a Universidade Potiguar (UNP), instalada no prédio do Colégio Diocesano Santa Luzia. Nesse mesmo período, a universidade ofertava os cursos de Administração (2002), Ciências Contábeis (2002) e Direito (2002). Ela, desde 2007, ganhou nova instalação na avenida João da Escóssia, no bairro Nova Betânia.

Outra instituição instalada na cidade é a Faculdade Diocesana de Mossoró (FDM), funcionando no Colégio Diocesano de Santa Luzia. Sendo que, somente em 2009, obteve aval do MEC para funcionamento. Nos anos subsequentes, a faculdade iniciou a sua oferta com o funcionamento dos cursos de Teologia (2010), Ciências Contábeis (2016), Fisioterapia (2016) e Psicologia (2016). Em 2018, passou por uma atualização, constando com uma nova denominação, tornando-se assim a Faculdade Católica do Rio Grande do Norte (FCRN), passando a contar com o curso de Administração (2018), Direito (2018) e Nutrição (2019).

Durante esse mesmo período, a cidade contou com a criação da Faculdade de Enfermagem e Medicina Nova Esperança (FACENE) no ano de 2005, com a oferta do curso de Enfermagem no ano de 2006 e em funcionamento em 2007. A instituição, atualmente, conta com o total de 9 cursos no grau bacharelado.

Após esses anos, em 2013, tem-se a presença da Faculdade do Vale do Jaguaribe (FVJ), que, além da oferta de cursos a distância na cidade, também há oferta de cursos presenciais em pós-graduação *lato sensu*. Essa mesma instituição tem como perspectiva lançar o curso de Administração na modalidade presencial, o qual, mesmo autorizado pelo Ministério da Educação, ainda não foi iniciado.

Por última, no ano de 2017, foi criada a Faculdade Maurício de Nassau (UNINASSAU), localizada no bairro Paredões e com nova localização no bairro Nova Betânia, nas proximidades da UNP. Entre os primeiros cursos ofertados na instituição, estavam os de Administração e Ciências Contábeis, ambos em funcionamento no ano de 2017.

Como enfatizam Rocha (2005) e Macedo (2017), os cursos existentes nessas instituições representam diretamente os interesses econômicos da região, além de agregar a esse espaço urbano e regional conhecimento científico, técnico e informacional por meio de projetos, pesquisas e extensões universitárias. Dentro dessa perspectiva, Rocha (2005, p. 173) salienta que:

Como no período Técnico-Científico-Informacional, os avanços técnicos podem ser induzidos pela produção científica, as Universidades têm participado da renovação das forças produtivas das principais Empresas do Município. Sua estrutura de Ensino Superior Público evidencia essa característica, uma vez que oferece diversos Cursos, assim como realiza várias Pesquisas que servem aos diversos Setores Econômicos, especificamente associados à Agricultura Irrigada.

A posição ocupada por Mossoró na oferta de ensino superior não é limitada apenas ao quantitativo de cursos, ela também se deve a diversidades desses para beneficiar diretamente o desenvolvimento econômico, favorecendo as empresas localizadas em Mossoró e nas cidades que participam ativamente dos setores econômicos no estado.

Já os impactos na escala regional, ao analisar o contexto no qual as cidades médias estão inseridas, Moreno (2013) traz ressalvas sobre a oferta de cursos, sendo um resultado não apenas de uma demanda local, mas também devido à demanda existente em uma determinada região. Ainda segundo o autor, ao trazer ressalvas em seu trabalho sobre a centralidade do ensino superior a partir das cidades médias, ele enfatiza que dentre as cidades com maior número de cursos em instituições públicas, em primeiro lugar está Campina Grande (PB), seguida de Dourados (MS), Marabá (PA) e Mossoró (RN).

Silva (2017, p. 118) complementa, mencionando que a necessidade de ter: “[...] a existência de instituições de ensino superior em cidades médias, a exemplo de Mossoró, significa a entrada de uma importante variável dinâmica socioespacial local e regional, uma vez que elas estimulam o desenvolvimento regional [...]”.

As desigualdades de oferta do ensino superior não são momentâneas, mas remonta a outros momentos da história nacional e que Mossoró também se insere nessa realidade e nas suas transformações ao decorrer dos anos, sendo propiciada pelos programas governamentais e políticas públicas, o desenvolvimento regional pela presença das IES e sua expansão.

Como argumentam Tavares e Tavares (2016, p. 7):

O padrão espacial da localização dos estabelecimentos de ensino, de forma concentrada em determinados espaços, a gratuidade e a qualidade das instituições de

ensino contribuem para a ocorrência de deslocamentos frequentes entre residência e a unidade de ensino por parte um amplo número de estudantes.

O crescimento de instituições voltadas para o ensino superior, tanto em decorrência das políticas públicas e de programas governamentais durante a década de 1990 e nos anos subsequentes, favoreceram o aumento no número de cursos, vagas e instituições, além das formas de acesso ao nível superior de ensino (Tabela 5).

Tabela 5 - Quantitativo de Instituições de Ensino Superior no Brasil 2000-2019

Unidades Geográficas	2000		2010		2019	
	Capital	Interior	Capital	Interior	Capital	Interior
Brasil	435	745	826	1.552	918	1.69
Centro-Oeste	60	74	115	129	144	139
Nordeste	90	67	224	209	252	341
Norte	33	13	89	57	108	83
Sudeste	204	463	302	867	304	824
Sul	48	128	96	290	110	303

Fonte: Censo do Ensino Superior (INEP, 2001, 2011, 2020).

Entre os anos de 2000 até 2019, a presença das IES era predominante no Sudeste brasileiro, seguindo concentradas na região com maiores índices de desenvolvimento econômico e de investimentos públicos e privados, enquanto que as regiões Norte, Centro-Oeste, Sul e Nordeste apresentavam menor número de instituições. No entanto, entre essas regiões, apenas o Nordeste apresentou crescimento significativo nas áreas interioranas, se comparado entre os anos de 2010 a 2019, já nas capitais houve uma queda significativa no aumento de instituições.

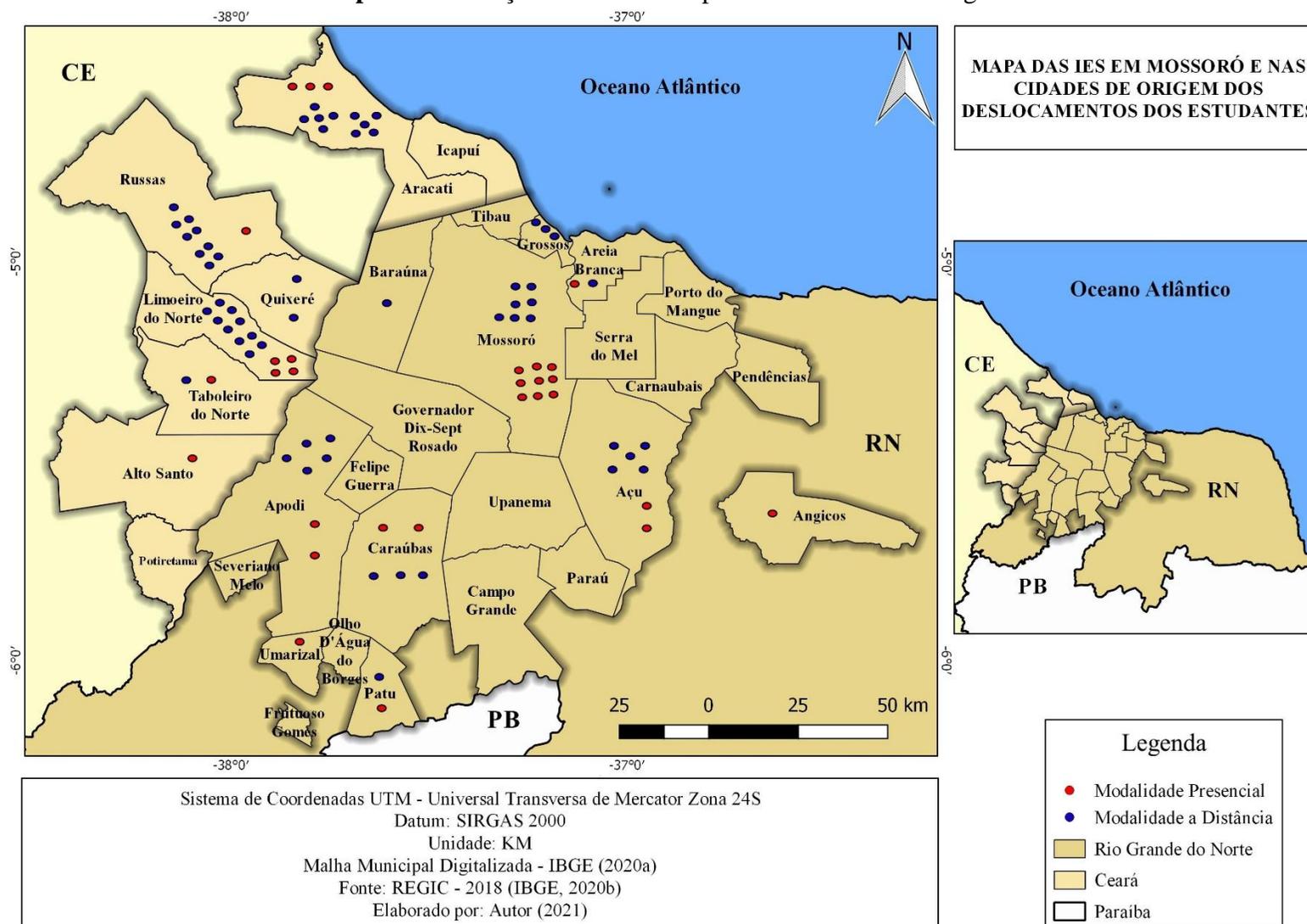
O Nordeste, pois, é uma das regiões que tem o crescimento de oportunidades no ensino superior impactadas com o número de IES nas áreas interioranas, ultrapassando o quantitativo de instituições nas capitais no ano de 2019, sendo que a maioria dessas instituições representam a participação da administração privada na oferta de IES. Tanto a administração pública (Estadual e Federal) como a privada possuem *campi* que auxiliam na oferta de cursos em nível superior na graduação e/ou pós-graduação, em cidades médias e pequenas.

Fazem parte do quadro de instituições públicas (Federal e Estadual) e privadas instaladas na região polarizada por Mossoró: universidades, centros universitários, faculdades e institutos federais que ofertam cursos na modalidade de Ensino Presencial e de Ensino a Distância (EAD) por meio dos *campi* e dos polos que auxiliam a mitigar as disparidades regionais.

Mesmo com a ampliação de instituições nas áreas interioranas dos estados, Justino (2018) ressalta que as desigualdades regionais ainda resistem, tanto pelos interesses capitalistas como pelos tipos de equipamentos com alto custo de funcionamento.

Mesmo que nos números na plataforma do *e-MEC* apareçam inúmeras IES dispersas em Mossoró e região, algumas dessas não estão em funcionamento ou não chegaram a iniciar a oferta de cursos pretendidos. Para melhor demonstrar a realidade da desigualdade entre a cidade de origem/residência da população estudantil, o mapa 6 traz o quantitativo dessas instituições em comparação com o lugar de origem dos deslocamentos realizados pelos estudantes.

Mapa 6 - Instituições de Ensino Superior em Mossoró e Região



Fonte: e-MEC (MEC, 2021b)

Entre as cidades de origem dos deslocamentos para o ensino superior, quinze delas não possuem nenhuma modalidade de ensino (presencial ou a distância), enquanto que apenas duas cidades localizadas no Ceará detêm de ambas modalidades.

Já nas cidades que possuem IES há uma predominância no ensino a distância ofertado por instituições privadas, enquanto as públicas são, em sua maioria, responsáveis pelo ensino presencial, enquanto o predomínio de IES com oferta de curso na modalidade de ensino a distância ocorre mediante as instituições privadas.

No caso das instituições de ensino presencial instaladas nas cidades supracitadas, elas são predominantemente geridas pela administração pública, que, por vez, contam com *Campi Universitários Centrais e Avançados*, auxiliando na demanda regional do ensino superior, enquanto a iniciativa privada ganha proporções maiores em Mossoró, tendo alcance superior em vez daqueles encontrados nos núcleos urbanos menores (Quadro 4).

Quadro 4 - Quantitativo de IES em Mossoró e Região

Cidade	UF	IES com Modalidade Presencial		
		Total	Pública	Privada
Açu	RN	2	1	1
Alto Santo	CE	1	0	1
Angicos	RN	1	1	0
Apodi	RN	2	2	0
Aracati	CE	3	1	2
Areia Branca	RN	1	1	0
Caraúbas	RN	2	2	0
Limoeiro do Norte	CE	4	2	2
Mossoró	RN	9	3	6
Patu	RN	1	1	0
Russas	CE	1	1	0
Tabuleiro do Norte	CE	1	1	0
Umarizal	RN	1	1	0

Fonte: e-MEC (MEC, 2021b).

A partir das cidades selecionadas é possível identificar o quadro de IES públicas e privadas entre as demais cidades da região que recebem estudantes, sendo essas instituições comandadas tanto pela esfera estadual como federal com oferta de cursos em graduação e pós-graduação (*lato sensu e stricto sensu*) que atuam em Mossoró e dentro da região que ocorrem os deslocamentos dos estudantes para o ensino superior.

Entre as instituições localizadas nessas cidades estão a Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN)¹⁴ com *Campus* Universitário Central na cidade de Mossoró e, que tem instalações nas cidades de Açu e Patu, contando também com os Núcleos Avançados em Apodi e Caraúbas.

Já as instituições administradas pela esfera federal presentes nessa área de deslocamentos estão a Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA), com *Campus* Universitário Central em Mossoró e *Campi* em Angicos e Caraúbas¹⁵. Há também o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN), que tem como finalidade principal o ensino técnico, mas também oferta cursos de nível superior nas cidades de Apodi e Mossoró¹⁶.

No Estado do Ceará, as IES públicas presentes nas cidades estão a Universidade Estadual do Ceará (UECE), com presença na cidade de Limoeiro do Norte, que conta, junto com Tabuleiro do Norte e Aracati, com a presença do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará (IFCE). Há também a presença da Universidade Federal do Ceará (UFC) na cidade de Russas.

Quanto às instituições comandadas pela iniciativa privada nessa mesma região, que contém fluxos de estudantes inseridos na mobilidade pendular, estão: Faculdade do Complexo Educacional Santo André (FACESA) em Açu; Faculdade Regional Jaguaribana (FRJ) em Alto Santo; Faculdade Tecnológica de Limoeiro do Norte (FTLN) e Faculdade Vidal de Limoeiro do Norte (FAVILI), ambas em Limoeiro do Norte; Faculdade do Vale do Jaguaribe (FVJ) e Faculdade Pitágoras respectivamente em Aracati e Mossoró.

Entre as instituições localizadas em Mossoró, apenas UERN, UFERSA, IFRN, FVJ, UNINASSAU, UNP e FCRN ofertam um total de 109 cursos no nível em Pós-Graduação *Lato Sensu e Stricto Sensu*. Como pode ser visto na tabela 6, essas instituições públicas têm cursos voltados para Especializações, Mestrados e Doutorados, e as IES privadas se destinam a ofertar cursos apenas em Especializações e em *Master Business Administration*¹⁷ (MBA).

¹⁴ A UERN possui *Campi* Universitários em Mossoró com o *Campi* Central, Açu, Pau dos Ferros, Patu, Natal e Caicó. Além dos Núcleos Avançados de Apodi, Caraúbas e Nova Cruz Disponível em: <http://portal.uern.br/campi-e-nucleos/>.

¹⁵ A UFERSA detém *Campi* Universitários em Mossoró com o *Campus* Central, Caraúbas e Pau dos Ferros. Disponível em: <https://ufersa.edu.br/campus/>.

¹⁶ O IFRN possui *Campi* com oferta de cursos em nível superior nas cidades de Apodi, Caicó, Canguaretama, Ceará Mirim, Currais Novos, Ipangaçu, João Câmara, Macau, Mossoró, Natal, Parnamirim, Pau dos Ferros, Santa Cruz e São Paulo do Potengi.

¹⁷ Mestre em Administração de Negócios

Tabela 6 - Modalidades de cursos de Pós-Graduação

IES	Total	Doutorado	Mestrado	Especialização	MBA
UERN	22	3	15	4	0
UFERSA	29	4	19	6	0
IFRN	2	0	1	1	0
UNP	22	0	0	19	3
FCRN	19	0	0	18	1
UNINASSAU	16	0	0	13	3
FVJ	2	0	0	2	0

Fonte: Sites das instituições de ensino¹⁸ (2021).

As instituições contam com diversos cursos em pós-graduação em *stricto sensu* e *lato sensu*. Dentre as instituições públicas, a UFERSA conta com 29 cursos de pós-graduação, aparecendo assim com maior número de cursos. Em seguida aparece a UERN, contando atualmente com 22 pós-graduações. Enquanto o IFRN conta com apenas 2 cursos de pós-graduação, sendo que apenas as instituições públicas contam respectivamente com as modalidades *stricto sensu* (mestrado e doutorado) e *lato sensu* (especialização).

Já as instituições privadas contam apenas com pós-graduações na modalidade *lato sensu* (especialização e MBB). Entre elas estão: a UNP, com um total de 22 cursos, a FCRN aparece com oferta de 19 cursos, a UNINASSAU, com 16 cursos e a FVJ aparece na sequência, com a oferta de 2 cursos.

Já referente aos cursos em graduação, ao comparar essa realidade a partir da oferta dos cursos presenciais entre as instituições públicas e privadas localizadas em Mossoró e na região dinamizada pelos deslocamentos para o ensino superior, apresenta-se um quantitativo de cursos em nível superior 83% maior que Aracati no Ceará (Tabela 7).

¹⁸ Informações disponíveis nos sites das instituições: a) <https://portal.uern.br/pos-graduacao/>; b) <https://ufersa.edu.br/cursosposgraduacao/>; c) <https://portal.ifrn.edu.br/campus/mossoro/cursos/cursos-de-pos-graduacao/>; d) <https://www.unp.br/>; e) <https://pos.catholicadorn.com.br/?page=cursos/>; f) <https://pos.uninassau.edu.br/>; g) <https://www.fvj.br/pos-graduacao/?polo=fvj-mossoro/>. Acesso em: 16 de outubro de 2021.

Tabela 7 - Quantitativo de cursos oferecidos por cidade

Cidades	UF	Cursos presenciais em graduação nas IES		
		Total	Bacharelado	Licenciatura
Mossoró	RN	123	100	23
Açu	RN	14	6	8
Alto Santo	CE	2	1	1
Angicos	RN	6	4	2
Apodi	RN	3	0	3
Aracati	CE	21	17	4
Caraúbas	RN	9	5	4
Limoeiro do Norte	CE	19	8	11
Patu	RN	5	1	4
Russas	CE	5	5	0
Tabuleiro do Norte	CE	1	0	1
Umarizal	RN	2	0	2

Fonte: *e-MEC* (MEC, 2021b).

O aumento de cursos presenciais em graduação em Mossoró teve desempenho importante nos últimos anos, passando de 28 cursos ofertados pelas IES no ano de 2001, para 61 em 2010 e 123 em 2020, sendo que 15 desses cursos não foram iniciados.

Os cursos ofertados pelas IES em Mossoró são contemplados entre os turnos matutino, vespertino e noturno e, alguns desses, de forma integral. O acesso ao ensino superior ocorre por: vestibulares em instituições privadas, avaliação seriada, seleção simplificada, seleção de vaga remanescente, vagas em programas especiais, dentre outras formas de ingresso.

Nas instituições públicas, o acesso às vagas dos cursos no ensino superior é oferecida por meio do Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) pelo Sistema de Seleção Unificada (SISU), nos quais os estudantes podem escolher os cursos pretendidos conforme a nota obtida e a nota de corte no sistema, dando assim a possibilidade de o estudante selecionar conforme as suas condições, o local e instituição que irá estudar, o curso a ser selecionado e o turno a ser frequentado.

A variedade de cursos pertencentes às instituições e suas respectivas vagas podem ser verificadas na figura 1, a qual mostra o quadro atual de cursos em nível de graduação no grau de Bacharel e Licenciado ofertados na cidade de Mossoró pelas instituições de ensino superior presencial existentes.

Figura 1 - Cursos, Vagas e Grau de ensino nas IES em Mossoró

IES	Cursos de Graduação	Vagas	Grau	IES	Cursos de Graduação	Vagas	Grau	
UERN	Administração	46	Bacharelado	UFERSA	Administração	100	Bacharelado	
	Ciência da Computação	45	Bacharelado		Agronomia	120	Bacharelado	
	Ciências Biológicas	50/30	Bach./Lic.		Biotecnologia	50	Bacharelado	
	Ciências Contábeis	80	Bacharelado		Ciência da Computação	50	Bacharelado	
	Ciências Econômicas	82	Bacharelado		Ciências Contábeis	80	Bacharelado	
	Ciências Sociais	40/40	Bach./Lic.		Direito	80	Bacharelado	
	Direito	80	Bacharelado		Ecologia	50	Bacharelado	
	Educação Física	40/40	Bach./Lic.		Engenharia Agrícola e Ambiental	50	Licenciatura	
	Enfermagem	30	Bacharelado		Engenharia Civil	60	Bacharelado	
	Filosofia	40	Licenciatura		Engenharia de Pesca	50	Bacharelado	
	Física	30	Licenciatura		Engenharia de Petróleo	60	Bacharelado	
	Geografia	46	Licenciatura		Engenharia de Produção	60	Bacharelado	
	Gestão Ambiental	40	Bacharelado		Engenharia Elétrica	60	Bacharelado	
	História	46	Licenciatura		Engenharia Florestal	50	Bacharelado	
	Jornalismo	20	Bacharelado		Engenharia Mecânica	60	Bacharelado	
	Letras - Espanhol	60	Licenciatura		Engenharia Química	60	Bacharelado	
	Letras - Inglês	60	Licenciatura		Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia	600	Bacharelado	
	Letras - Língua Portuguesa	150	Licenciatura		Interdisciplinar em Educação no Campo	120	Bacharelado	
	Matemática	60	Licenciatura		Medicina	80	Bacharelado	
	Medicina	60	Bacharelado		Medicina Veterinária	50	Bacharelado	
Música	26	Licenciatura	Zootecnia	50	Bacharelado			
Pedagogia	240	Licenciatura	FCRN	Administração	120	Bacharelado		
Publicidade e Propaganda	20	Bacharelado		Ciências Contábeis	100	Bacharelado		
Química	50	Licenciatura		Direito	150	Bacharelado		
Radialismo	16	Bacharelado		Fisioterapia	150	Bacharelado		
Serviço Social	46	Bacharelado		Nutrição	120	Bacharelado		
Turismo	40	Bacharelado	Psicologia	150	Bacharelado			
IFRN	Matemática	80	Licenciatura	Teologia	40	Bacharelado		
UNP	Administração	720	Bacharelado	FACENE	Biomedicina	100	Bacharelado	
	Arquitetura e Urbanismo	160	Bacharelado		Educação Física	200	Bacharelado	
	Biomedicina	160	Bacharelado		Enfermagem	200	Bacharelado	
	Ciências Contábeis	250	Bacharelado		Farmácia	100	Bacharelado	
	Direito	560	Bacharelado		Fisioterapia	160	Bacharelado	
	Educação Física	140	Bacharelado		Medicina	113	Bacharelado	
	Enfermagem	250	Bacharelado		Nutrição	100	Bacharelado	
	Engenharia Civil	560	Bacharelado		Odontologia	160	Bacharelado	
	Engenharia de Computação	120	Bacharelado		Psicologia	160	Bacharelado	
	Engenharia Elétrica	140	Bacharelado		UNINASSAU	Administração	240	Bacharelado
	Engenharia Mecânica	60	Bacharelado			Arquitetura e Urbanismo	240	Bacharelado
	Farmácia	140	Bacharelado			Ciências Contábeis	240	Bacharelado
	Fisioterapia	168	Bacharelado			Direito	240	Bacharelado
Nutrição	250	Bacharelado	Educação Física	240		Bacharelado		
Pedagogia	120	Bacharelado	Enfermagem	240		Bacharelado		
Psicologia	120	Bacharelado	Farmácia	240		Bacharelado		
UNIRB	Administração	70	Bacharelado	Fisioterapia		240	Bacharelado	
	Ciências Contábeis	70	Bacharelado	Nutrição		240	Bacharelado	
	Direito	128	Bacharelado	Odontologia		240	Bacharelado	
	Educação Física	200/200	Bach./Lic.	Psicologia		240	Bacharelado	
	Engenharia Civil	100	Bacharelado					
	Engenharia Mecânica	100	Bacharelado					
	Fisioterapia	140	Bacharelado					
	Nutrição	350	Bacharelado					
	Odontologia	95	Bacharelado					
	Psicologia	200	Bacharelado					
Serviço Social	200	Bacharelado						
Sistemas de Informação	60	Bacharelado						

Fonte: e-MEC (MEC, 2021b).

O total de vagas exibidas é referente ao número disponível em cada instituição, podendo ser ou não ofertada em sua totalidade. Mesmo com o número abrangente de cursos e vagas nas IES privadas, as instituições públicas ainda aparecem com maior diversidade de áreas para que os estudantes possam optar.

Isso representaria em termos da expansão do ensino superior voltada para o crescimento de oportunidades em número de vagas e de cursos existentes, acontecendo não apenas em quantitativo de instituições em território nacional, regional e estadual, mas também gerando impactos nas instituições já existentes por meio das políticas públicas que acarretaram maior acesso às IES, matrículas e ingresso a esse nível de ensino.

Mossoró também detém um número expressivo de estudantes ingressos e matriculados nas instituições de ensino superior local em comparação com as demais cidades que possuem estudantes vinculados às IES (Tabela 8).

Tabela 8 - Estudantes ingressos e matriculados nas IES

Cidades	Total	
	Ingressos	Matrículas
Mossoró	5.949	20.106
Açu	780	1.782
Alto Santo	110	286
Angicos	460	1.501
Apodi	38	120
Aracati	812	2.733
Caraúbas	471	1.582
Limoeiro do Norte	733	2.25
Patu	156	602
Russas	335	1.162
Umarizal	0	1

Fonte: INEP (2020).

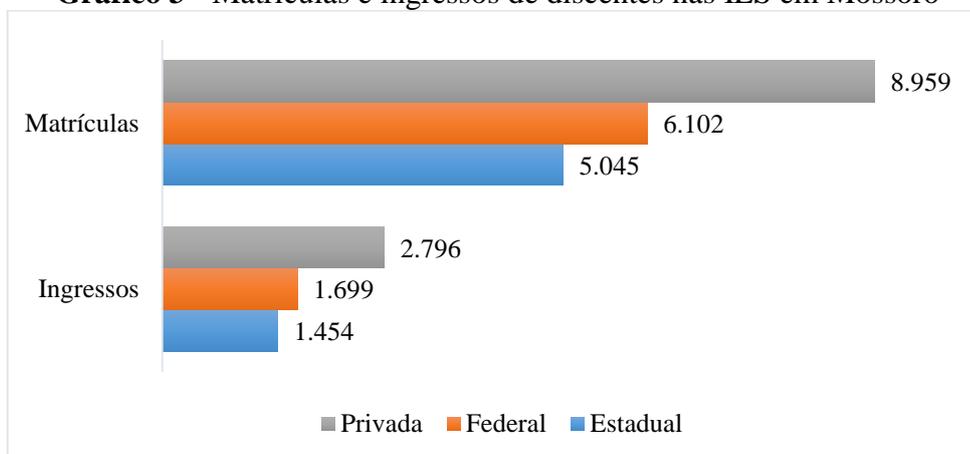
Entre as cidades que possuem IES e não aparecem com estudantes ingressos ou matriculados, destaca-se Tabuleiro do Norte. O baixo ou quase nenhum vínculo também pode representar a não mais operacionalidade das instituições nesses lugares. Enquanto as demais cidades conseguem, por meio das instituições, reterem a sua própria população ou estudantes de municípios próximos.

Na maioria desses casos, quando encontrada a presença de instituições, o número de estudantes na iniciativa privada se apresenta superior aos das instituições de nível público (estadual e federal) nas cidades de Açu, Aracati e Mossoró. O inverso só ocorre em Limoeiro

do Norte, no Ceará, de forma atípica, pois a cidade contém 2 instituições privadas e duas públicas, devendo-se ao quantitativo de 6 cursos ofertados pela iniciativa privada e 13 pela iniciativa pública.

Já no caso de Mossoró, além do número expressivo de instituições e cursos variados na administração privada, as instituições pertencentes a administração pública (federal e estadual) dominam o quantitativo de matrículas e ingressos nesse nível de ensino se comparado com as instituições privadas (Gráfico 3). Isso se dá pelo número e diversidade dessas instituições e cursos, além das formas e facilidades de acesso.

Gráfico 3 - Matrículas e ingressos de discentes nas IES em Mossoró



Fonte: INEP (2020).

Somando-se o total de ingressos e matrículas das instituições públicas presentes em Mossoró, essas superam o quantitativo existente nas IES privadas. Isso ocorre devido aos programas voltados para o ingresso de estudantes no ensino superior, sendo que a forma de ingresso nas IES públicas são dadas predominantemente pelo ENEM/SISU.

Na última chamada regular realizada pelo ENEM/SISU ano e semestre de 2021.1 para as instituições públicas em Mossoró, o total real disponibilizado para esse ingresso foi de 2.847 vagas. Já durante o semestre 2021.2 o ingresso foi realizado apenas pelo curso de Licenciatura em Matemática no IFRN com o total de 20 vagas (MEC, 2021a).

No que se refere às IES privadas na cidade, o ingresso dos estudantes pode ser feito tanto por meio de vestibulares realizados pelas instituições, como também podem ser utilizadas as notas obtidas pelo ENEM/SISU para adquirir bolsas gratuitas pelo Programa Universidade para Todos (PROUNI) ou tentar o acesso mediante as vagas destinadas ao Financiamento Estudantil (FIES). Além disso, o estudante poderá concorrer às vagas das instituições como portador de diploma.

O FIES, durante o primeiro semestre de 2019, ofertou um total de 1.294 vagas, já no segundo semestre totalizava uma oferta de 1.022, que ficaram distribuídas entre as instituições FCRN, UNINASSAU e UNIRB nos dois períodos referidos (MEC, 2019a). Entre os beneficiários do PROUNI estavam um total de 274 estudantes durante o ano de 2020, sendo que 151 desses estudantes estavam em cursos na modalidade presencial pertencentes às instituições FACENE, UNINASSAU, UNIRB e UNP. Além disso, 74 dos estudantes eram oriundos de Mossoró e 77 de outras cidades do Rio Grande do Norte¹⁹ (MEC, 2020).

Lima (2014, p. 140) sinaliza que “Mossoró é o principal polo educacional da região. De acordo com os dados do Censo demográfico de 2010, entre os estudantes que frequentam suas IES, 43% residem em outros municípios, onde, provavelmente, vão exercer suas profissões”.

A presença de instituições em cidades que desempenham influência regional no interior dos estados brasileiros, somando-se a isso as formas de acesso ao ensino superior, favorece a possibilidade do estudante em optar pela escolha do local da IES e do curso no nível superior conforme os seus interesses e/ou as melhores probabilidades de finalizar os cursos selecionados em cidades diferentes daquelas que residem.

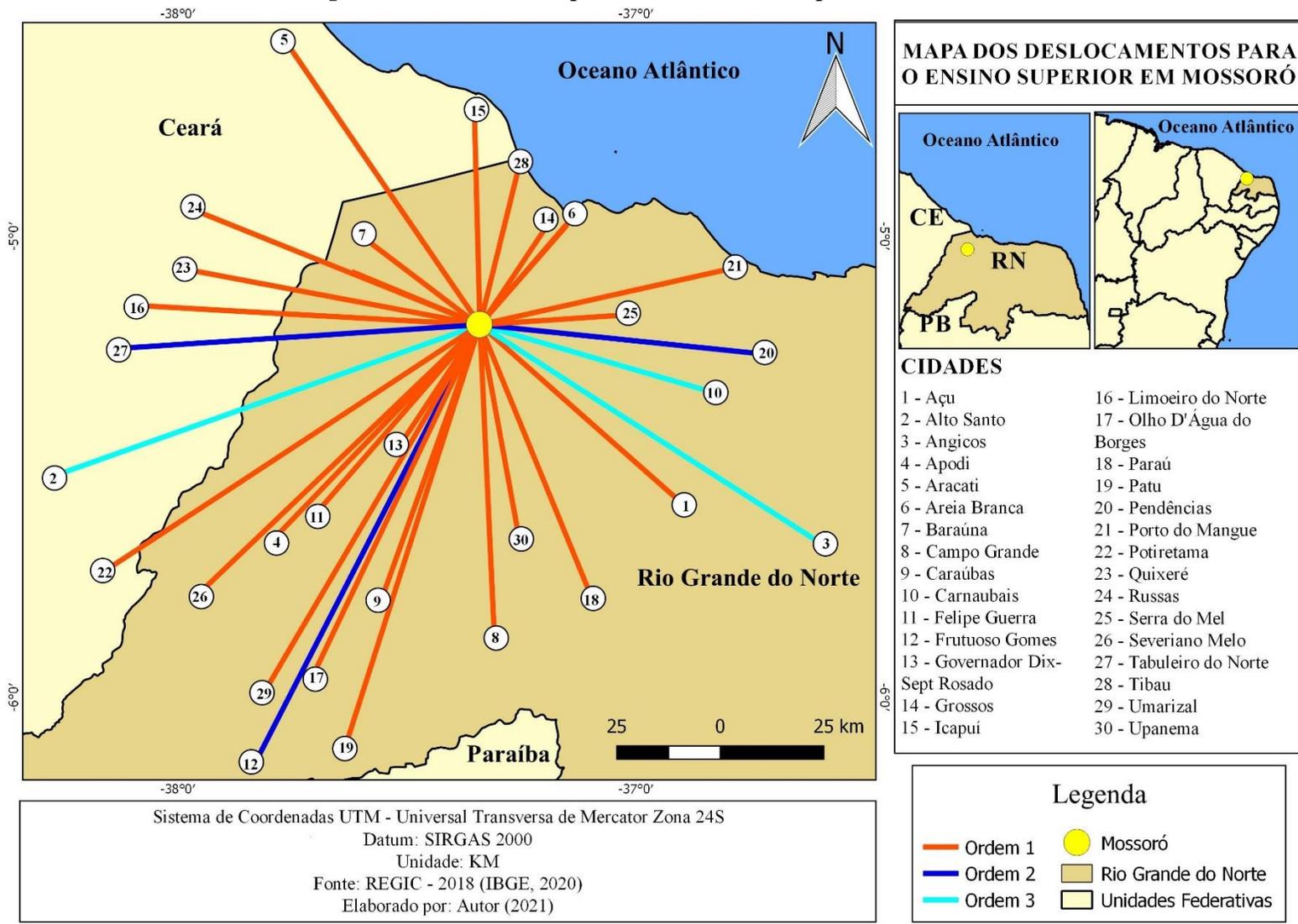
Bersot (2019, p. 1.376) menciona que: “A ausência de instituições de ensino técnico e/ou superior em diversas cidades faz com que as que dispõem dessas instituições se tornem centrais na oferta de cursos, estimulando, assim, a ida de estudantes em busca dessas vagas”.

Assim, Mossoró está dentro desse quadro de análise sobre os deslocamentos de estudantes para instituições de ensino superior e sua intensidade, apresentando-se como centro funcional capaz de atrair população regional, exercendo integração entre as cidades articuladas a sua área de polarização, da mesma forma que as ações dos indivíduos atuam dando significados aos equipamentos fixos, os quais atualmente se encontram imbuídos de “[...] conteúdo técnico” (SANTOS, 2017, p. 86), mesmo com a diminuição de deslocamentos de estudantes para as cidades como Mossoró, que em 2007 tinha fluxos irradiados de 68 cidades diferentes, entre os estados do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte (IBGE, 2008).

No mapa 7 é possível verificar os deslocamentos para Mossoró em função do ensino superior ofertado pelas IES na cidade no ano de 2018 (IBGE, 2020).

¹⁹ Cidades de origem dos estudantes que acessaram os cursos presenciais pelo PROUNI (2020): Açú, Alexandria, Almino Afonso, Apodi, Areia Branca, Baraúna, Caicó, Caraúbas, Felipe Guerra, Francisco Dantas, Governador Dix-Sept Rosado, Ipanguaçu, Itajá, José da Penha, Natal, Olho D'Água do Borges, Parnamirim, Patu, Pau dos Ferros, Pilões, Porto do Mangue, São Miguel, Serrinha dos Pintos, Severiano Melo, Triunfo Potiguar, Umarizal, Upanema e Viçosa. Disponível em: <http://dadosabertos.mec.gov.br/prouni/item/124-bolsas-e-perfil-2020>

Mapa 7 - Deslocamentos para cursar o ensino superior em Mossoró



Cada ordem corresponde a intensidade que os deslocamentos são realizados conforme a sua recorrência até o local onde os estudantes cursam o ensino superior, sendo a ordem 1 a mais intensa, a ordem 2 com média intensidade e a ordem 3 com menor intensidade. A origem do fluxo dos deslocamentos com menor distância de Mossoró é da cidade de Grossos, que fica a 31 km e é pertencente a ordem 1 de frequência dos deslocamentos.

Já o fluxo com maior distância é de 121 km, entre Mossoró e a cidade de Frutuoso Gomes, localizada na região do Alto Oeste Potiguar, pertencente a ordem 2, que está a 49 km de distância de Pau dos Ferros, que detém centralidade nível 5 na oferta de cursos em graduação, que corresponderia a capacidade de cada cidade atrair serviços para a área da educação em nível superior para a população, ou seja, quanto mais próximo do nível 1, maior será a atuação de determinadas cidades em ofertar esse tipo de serviço.

Assim, quanto mais próximas as cidades estão de Mossoró, maior se apresenta a frequência dos deslocamentos da população estudantil. Sejam esses deslocamentos realizados de forma diária, semanal ou sazonal, considerando-se que os estudantes pré-estabelecem a recorrência dos deslocamentos conforme as suas necessidades e o cronograma das instituições que detêm vínculos.

Dessa maneira, quanto menor for a ordem dos deslocamentos realizados, maior será a sua frequência e, também, maior a probabilidade de os estudantes recorrerem ao deslocamento para não perderem o vínculo com o seu lugar de origem/residência.

A expressividade do contingente populacional de estudantes é refletida no último Censo Demográfico realizado pelo IBGE em 2010 (2012). Os microdados do censo realizado em 2010 apresentam as cidades que os estudantes têm e o seu destino para Mossoró. No entanto, há limitações no que se refere à inconsistência de dados basilares para a estimativa do quantitativo de estudantes com origem de algumas dessas cidades, entre elas: Alto Santo, Angicos, Campo Grande, Paraú, Pendências, Porto do Mangue, Potiretama e Tabuleiro do Norte, que não são apresentadas devido à incipiência ou a não disponibilidade no BME (Quadro 5).

Quadro 5 - Quantitativo de estudantes por cidade²⁰

Cidades	UF	Origem
Açu	RN	250
Apodi	RN	585
Aracati	CE	276
Areia Branca	RN	389
Baraúna	RN	221
Caraúbas	RN	207
Carnaubais	RN	37
Felipe Guerra	RN	112
Frutuoso Gomes	RN	41
Governador Dix-Sept Rosado	RN	167
Grossos	RN	127
Icapuí	CE	206
Limoeiro do Norte	CE	100
Olho D'Água do Borges	RN	30
Patu	RN	54
Quixeré	CE	74
Russas	CE	304
Serra do Mel	RN	101
Severiano Melo	RN	80
Tibau	RN	52
Umarizal	RN	52
Upanema	RN	243
Total		3.708

Fonte: Microdados 2010 (IBGE, 2012).

Já o total de 3.708 estudantes advindos das cidades listadas acima correspondem pela expressividade dos deslocamentos existentes na dinâmica da população estudantil para Mossoró. Algumas cidades, mesmo que detenham deslocamentos referentes a mobilidade pendular, o seu quantitativo têm apresentado baixa representatividade e não exatidão na sua quantificação. Atribuído a isso, a mobilidade ocorre de formas diferentes, com temporalidades variadas e com realidades diversas, podendo variar de acordo com cada população e a cada período.

Como pondera Silva (2017), entre os deslocamentos dos estudantes realizados com maior frequência estão aqueles que acontecem diariamente entre os dias letivos de aulas, ou seja, mesmo que haja outras formas de deslocamentos da população estudantil até Mossoró para

²⁰ Observação: Para obtenção desses dados foi utilizado Banco Multidimensional de Estatísticas (BME) a partir das variáveis V6364 (Município em que a pessoa frequentava escola ou creche, quando em município diferente daquele em que residia) e V0629 (Curso que a pessoa frequentava).

cursar o ensino superior, a que se destaca com maior interação entre as unidades espaciais de origem e destino são feitas pela mobilidade pendular. Mesmo que o quantitativo de estudantes não seja apresentado em sua totalidade pelo IBGE (2012), o número de estudantes que realizam a mobilidade pendular pelos deslocamentos diários seguem imprecisos nas plataformas governamentais por englobar de forma geral o fenômeno.

Já os estudos realizados por Medeiros (2013) e Silva (2017) contemplam essa coleta de dados e de informações, limitando questionários aos motoristas e as temporalidades que os estudantes gastam para se locomoverem entre Mossoró e seus lugares de origem/residência.

Essa realidade está além do apenas ir e vir da população estudantil entre os lugares que frequentam. Isso porque a vivência dos estudantes é construída por intermédio das experiências que esses têm entre as unidades espaciais, além da problemática existente, que vão desde as oportunidades de acesso ao ensino e a mobilidade por meio do transporte, como também os gastos realizados, as dificuldades de deslocamentos, dentre outros acontecimentos que dificultam a permanência dos estudantes nas IES.

Assim, faz-se necessário perceber a mobilidade pendular por meio dos principais atores (estudantes, motoristas, associações dos estudantes e órgãos municipais) desse fenômeno recorrente que altera a realidade da cidade e da região de forma significativa, tanto pela desigualdade de cursos e instituições existentes na região, quanto pela circulação de transportes.

Assim, o atual cenário existente entre as cidades e Mossoró se apresenta como fator de repulsão e atração da população estudantil, o que ocasiona os fluxos da população estudantil que ultrapassam os limites territoriais da cidade e do estado, como no caso das cidades do Ceará (interestadual) e com as cidades do Rio Grande do Norte (intraestadual), tendo como reflexo as interações entre essas unidades espaciais, utilizando-se de transportes públicos e privados para chegarem até Mossoró.

4 MOBILIDADE PENDULAR DE ESTUDANTES DO ENSINO SUPERIOR EM MOSSORÓ: ESCALAS, ASPECTOS, CARACTERÍSTICAS E VIVÊNCIAS

Na presente seção são apresentados os resultados da pesquisa de campo realizada, estando dividida em duas etapas das quais correspondem as respostas dos questionários aplicados com estudantes (Apêndice A) e motoristas dos transportes universitários (Apêndice B), além da etapa das entrevistas realizadas com associações (Apêndice C) e representantes de órgãos municipais (Apêndice D) responsáveis pelo transporte dos estudantes universitários.

Para chegar até o público alvo foram realizadas diversas ligações telefônicas e envios de *e-mails* para associações dos estudantes e órgãos municipais. Além do contato através de grupos no *whatsapp* com estudantes e motoristas dos transportes universitários.

Assim, diferentemente do quantitativo de 30 cidades apresentadas pela REGIC – 2018, que tem como origem os fluxos de deslocamentos, não são todas que se inserem na oferta de transportes universitários para os estudantes que cursam o ensino superior em Mossoró.

Apenas um total de 18 cidades contemplam os estudantes com algum tipo de benefício ou acesso aos transportes universitários. Quando o suporte ou custeio não é advindo da prefeitura, por meio dos órgãos municipais, esse é totalmente atribuído aos estudantes organizados em associações para custear os transportes e tentar diálogo com tais órgãos para garantir que o serviço continue sendo prestado.

Assim, na primeira parte é trabalhado o questionário que foi aplicado com 166 estudantes que realizam os deslocamentos através dos transportes universitários. Para isso, inicialmente, buscou-se expor o perfil socioeconômico e os vínculos que a população estudantil tem com as instituições e os cursos existentes em Mossoró. Com isso, pôde-se chegar na identificação dos estudantes e suas respectivas origens, gastos realizados com os deslocamentos e durante o período que ficam em Mossoró, fatores, motivações para cursarem o ensino superior na cidade e para permanecerem realizando os deslocamentos apesar das dificuldades encontradas.

Na segunda parte são retratadas as relações que os estudantes estabelecem com as associações estudantis e/ou com os responsáveis pelos órgãos municipais que possibilitam o acesso dos estudantes aos transportes universitários para que consigam realizar os deslocamentos diários até às instituições em Mossoró. Também são apresentados os resultados da pesquisa realizada com 15 motoristas dos transportes universitários, apresentando assim os tipos dos transportes, rotas utilizadas, locais que os transportes ficam estacionados enquanto os estudantes estão participando das aulas, cronogramas, capacidade máxima de estudantes que

podem ser transportados, tempo gasto com o deslocamento e instituições nas quais os estudantes estão vinculados.

4.1 Deslocamentos diários dos estudantes para às IES em Mossoró

Os deslocamentos diários realizados pelos estudantes até as instituições em Mossoró demonstram-se como parte da mobilidade pendular por compor diretamente o movimento de ir e vir da população estudantil entre a cidade de origem/residência e a cidade que detém os cursos em nível superior. Essa transitoriedade dos estudantes entre territórios compõe suas experiências múltiplas e sendo somadas com as suas condições sociais, econômicas e espaciais.

Alexandrino e Santos (2018, p. 72) destacam que:

Vivendo o tripé sociedade-espaco-tempo, as relações sociais são tecidas e o estudante é capaz de atingir uma autonomia no processo de produção do território a partir da relação com os serviços educacionais. Assim, ele vai não apenas transformar os espaços ocupados em território, mas também exercer uma territorialidade, o que é uma perspectiva fundamental para se viver multiterritorialidade oriunda das novas relações de poder que os estudantes estabelecem com outros indivíduos e com o sistema de ensino superior em um território-zona.

Além dos deslocamentos propriamente ditos, fazem parte dessa realidade a situação financeira que os estudantes se encontram, as motivações pelas quais estes se deslocam, os problemas vivenciados durante os percursos realizados, dentre outros elementos que inserem essa população na mobilidade pendular.

Dessa maneira, o percurso diário corresponde pela possibilidade que os estudantes têm em ir até as instituições de ensino e logo em seguida, ao término das aulas, possam retornar ao seu lugar de origem ou residência utilizando-se de transportes destinados especificamente para se deslocarem até às instituições que estão vinculados, fazendo assim mais de um deslocamento por dia.

A polarização dada por Mossoró em escala regional através das instituições de ensino superior e os seus respectivos cursos conseguem atrair estudantes oriundos de cidades próximas que realizam por meio dos deslocamentos diários a mobilidade pendular, sendo que esses estudantes utilizam dos transportes universitários para que a mobilidade ocorra em sua concretude.

Entre as cidades envolvidas nos deslocamentos diários tem-se fluxos de estudantes de diferentes lugares até Mossoró, que utilizam dos transportes com finalidade específica de

locomover até as instituições, além de contar com a intermediação das prefeituras e/ou associações estudantis²¹ para terem acesso aos transportes.

Dentro do recorte espacial analisado o trabalho identificou por meio de pesquisa realizada durante os meses de abril de 2021 a janeiro de 2022 um total de 18 (dezoito) cidades que por meio das prefeituras e/ou associações estudantis são ofertados transportes universitários para os estudantes do ensino superior cursarem a graduação, principalmente, na modalidade presencial em Mossoró (Quadro 6).

Quadro 6 - Quantitativo de estudantes envolvidos na mobilidade pendular para às Instituições de ensino Superior em Mossoró

Cidade	UF	Quantitativos	
		Estudantes que realizam a mobilidade pendular	Estudantes que responderam o questionário (Apêndice A)
Apodi	RN	300	27
Aracati	CE	76	7
Areia Branca	RN	670	26
Açu	RN	146	19
Baraúna	RN	250	18
Caraúbas	RN	500	11
Felipe Guerra	RN	250	9
Governador Dix-Sept Rosado	RN	369	6
Grossos	RN	200	5
Icapuí	CE	298	10
Limoeiro do Norte	CE	-	2
Porto do Mangue	RN	87	4
Quixeré	CE	241	2
Russas	CE	250	3
Serra do Mel	RN	200	7
Tabuleiro do Norte	CE	120	1
Tibau	RN	70	3
Upanema	RN	285	6
Total		4.312	166

Fonte: Pesquisa realizada com associações, órgãos municipais e estudantes (2022).

Os dados apresentados foram cedidos pelas associações e pelos órgãos municipais de cada cidade, representando até o período que antecedeu a paralisação das atividades acadêmicas na modalidade presencial em Mossoró, durante o mês de março do ano de 2020. Os estudantes

²¹ Formada e organizada por estudantes que detém do mesmo objetivo. Neste caso, o objetivo dos estudantes é a realização dos deslocamentos através dos transportes universitários.

vinculados as instituições de ensino superior que se deslocavam para a cidade totalizavam 4.312. Sendo que, o seu maior quantitativo é apresentado pelas cidades mais próximas como é o caso de Areia Branca (34 km) e Caraúbas (34 km) e o menor quantitativo é pertencente a cidade de Tibau com o raio de distância de 41 km, variando conforme o quantitativo da população, distância, ausência de instituições e/ou cursos.

Caso essas distâncias sejam maiores, menor será o número de estudantes que estarão dispostas a realizar o deslocamento e quanto menor for, maior será a probabilidade dos mesmos se deslocarem. No entanto, o que se há também entre a percepção dos dados postos é uma diminuição em comparação as localidades que dispõe de instituições ou detém de um quantitativo populacional inferior em comparação com as demais cidades, já que algumas cidades mesmo estando próximas a Mossoró emitem menor número de estudantes em comparação com cidades em sua área circunvizinha.

Apenas a cidade de Limoeiro do Norte não repassou os dados referentes ao quantitativo de estudantes, mesmo tendo entrado em contato por telefonema e *e-mails*. No entanto, a cidade dispõe da lei municipal nº 2.100 de maio de 2019, contemplando com o valor de R\$ 50,00 até 300 estudantes universitários que tem como destino às IES nas cidades de Aracati (CE), Mossoró (RN), Quixadá (CE) e Russas (CE) (LIMOEIRO DO NORTE, 2019).

Através dos deslocamentos que os estudantes perpassam por diferentes territórios, sejam esses pertencentes ao seu vínculo estabelecido com a cidade que residem ou com o local onde estão situada as instituições. Tal fenômeno também é ressaltado por Alexandrino e Santos (2018, p. 61) ao referirem a multiterritorialidade como sendo “[...] parte da territorialização em nível individual ou de um grupo de pessoas que se deslocam por mais de um território”.

Com a exposição dos fluxos por meio dos deslocamentos dos estudantes percebe-se a quão dinâmica é a mobilidade pendular da população estudantil através dos diferentes territórios que esses transitam, seja pela variedade de origens ou pelos seus respectivos lugares de residência, até mesmo o local onde está vinculado aos transportes universitários.

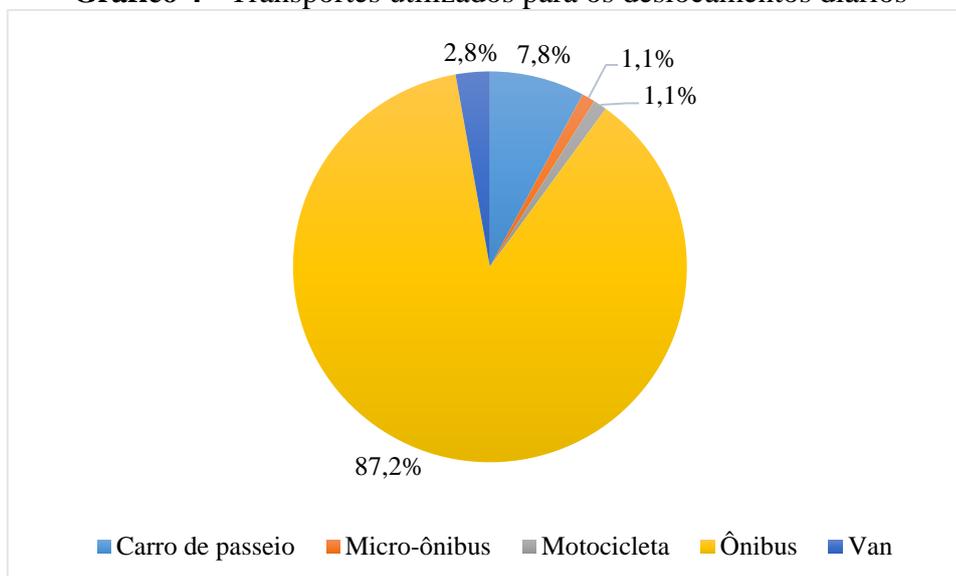
Tavares e Tavares (2016) enfatizam que esse tipo de mobilidade ocorre de forma limitada a partir de distâncias menores, pois é realizada de maneira cotidiana entre diferentes cidades diferentes, fazendo com que haja maior interação tanto em espaços intraurbanos como interurbanos. Para isso ocorrer os transportes apresentam-se como formas importantes de acesso para os estudantes conseguirem se inserirem na mobilidade pendular sem que se perda o vínculo com a sua residência atual.

De acordo com Moreno (2013) e Bersot (2019) o transporte destinado aos estudantes universitários apresenta-se como decisivo para o deslocamento, além dos valores pagos por estes e a distância a ser realizada.

Como destaca Silveira (2017) os transportes têm apenas uma finalidade, estando associado aos veículos que fazem com que ocorram movimentos de pessoas e mercadorias em vias de circulação. No que lhe concerne, a interação espacial vai além do mover-se entre lugares e passa a ter um viés social pela ação do homem e finalidade dada por este a sua ação de movimentar-se e de utilizar desses meios de transportes cada vez mais modernos.

O gráfico 4 demonstra o tipo de transporte utilizado, em sua maioria, pelos estudantes para se locomoverem entre a cidade de residência até as instituições de ensino superior e vice-versa. Entre esses transportes estão: ônibus, micro-ônibus, vans, carros de passeio e motocicletas. Os estudantes puderam responder de forma que demonstrassem as alternativas buscadas para ter acesso ao tipo de transporte e qual desses utilizados em um eventual cenário atípico decorrente de algum problema relacionado ao acesso à mobilidade.

Gráfico 4 - Transportes utilizados para os deslocamentos diários



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

O maior quantitativo de estudantes corresponde por 87,2% que utilizam os ônibus para se deslocarem entre suas residências até às instituições. Nessa perspectiva, esses tipos de transportes têm capacidade de atender e comportar maior número de estudantes que buscam formas de baratear o gasto realizado para ter acesso à mobilidade e, conseqüentemente, produzir os deslocamentos.

Os ônibus não só tendem a ter maior capacidade, como disponibilidade de até 64 poltronas, como esses ainda acabam ultrapassando o quantitativo de estudantes por transportes, havendo a necessidade dos estudantes recorrerem ao uso de outros tipos de transportes conforme a necessidade desse público.

Também é válido mencionar que os custos e a logística para a distribuição de transportes entre os horários com maiores e menores quantitativos de estudantes também incide na disponibilidade e capacidade de atender a demanda existente para todos que encontram-se vinculados aos órgãos municipais e/ou as associações dos estudantes.

Um dos exemplos é o uso do carro de passeio onde um total de 7,8% indicaram utilizar e um total de 2,8% mencionaram a van, correspondendo pelos transportes fretados a partir de grupos limitados de estudantes para realizarem o deslocamento. Além das vans disponibilizadas pelos órgãos municipais e/ou associações para suprir de um lado os estudantes que excedem o limite da capacidade dos ônibus e, de outro lado, o baixo número de estudantes em determinados turnos nas instituições. O uso desses transportes de menor porte auxiliam em garantir que os estudantes consigam realizar os deslocamentos.

O mesmo ocorre com o menor quantitativo de estudantes concentrados por aqueles que utilizam de micro-ônibus e motocicletas. Apenas 1,1% dos estudantes utilizam os micro-ônibus, devendo-se isso ao baixo quantitativo de estudantes no turno frequentado nas instituições específicas e a baixa adesão por alguns desses. Já o total de 1,1% referente a motocicleta é utilizada para o percurso intraurbano na cidade de residência para locomoção até os locais onde os transportes estão estacionados para o embarque dos estudantes.

De acordo com Silva (2017, p. 118) ao referir-se as formas de deslocamentos através dos transportes menciona que: “[...] as pessoas que estudam em Mossoró vêm para essa cidade utilizando, principalmente, os transportes públicos estudantis; se direcionam especificadamente para os polos de ensino superior (universidades, faculdades) presentes nesse centro urbano [...]”.

Os transportes contemplam maior fluidez entre os lugares de origem/destino e menores tempos de deslocamentos, induzindo em maiores quantitativos de estudantes envolvidos no fenômeno, não limitando apenas essa participação às populações de cidades circunvizinhas. A distância não se altera, mas o modo que os estudantes se deslocam afeta diretamente o tempo gasto durante o percurso, fazendo com que a variável distância seja aumentada.

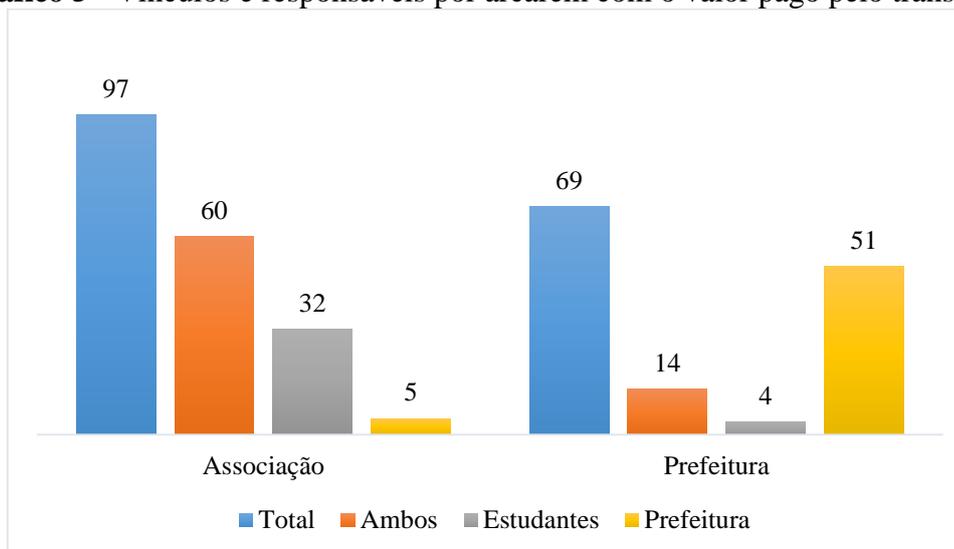
Como destaca Reolon e Miyazaki (2015, p. 67) que:

O desenvolvimento dos sistemas de transporte e o maior acesso a eles, por exemplo, têm possibilidade a elevação da quantidade de deslocamentos intermunicipais, assim como também têm propiciado a ampliação das distâncias percorridas diariamente pela população.

Conforme as distâncias essa dinâmica ganha maior quantitativo e intensidade de estudantes com destino as instituições, impactando diretamente na dinâmica regional entre as cidades envolvidas neste fenômeno.

Mas para isso os estudantes tendem a terem intermediação, já que são parte de um grupo definido com uma mesma finalidade. Sendo assim, os estudantes foram questionados sobre a quem recorriam e a qual categoria estavam vinculados para terem acesso aos transportes universitários. Além de indicar se era a prefeitura ou associação responsável por articular os custos mensais dos deslocamentos e efetuar pagamento dos gastos (Gráfico 5).

Gráfico 5 - Vínculos e responsáveis por arcarem com o valor pago pelo transporte



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Pode-se perceber que os estudantes recorrem tanto à prefeitura como as associações para terem acesso aos transportes e, assim, se inserirem na mobilidade pendular com destino as instituições em Mossoró. Sendo que, em sua maioria, um total de 97 estudantes ou 58,4% estão vinculados as associações e 69 estudantes ou 41,6% encontram-se vinculados as prefeituras.

Mesmo que os estudantes estejam vinculados apenas a associação ou a prefeitura, o gráfico supracitado demonstra que existem relações estabelecidas em decorrência do custeio realizado para que os estudantes tenham acesso aos transportes. Com isso, os valores gastos com o transporte são custeados em maior parte por: ambos, tanto pela prefeitura como por estudantes correspondendo por um total de 74 ou 44,6%; já o custeio e/ou contribuição

oferecida pela prefeitura corresponde por um total de 56 ou 33,7%; e em menor número os gastos realizados apenas pelos estudantes com um total de 36 ou 21,7%.

No entanto, é válido mencionar que os recursos destinados ao custeio dos transportes universitários dependerá da própria cidade, por leis ou decretos, em fornecer o próprio transporte ou contratos com empresas privadas. Quando isso não ocorre em sua plenitude, os estudantes findam se organizando com a finalidade de ratear os custos e terem o transporte ou contratam empresas que prestem esse tipo de serviço.

Quando foram questionados sobre os custos com o transporte cedido pela prefeitura, os estudantes elencaram as formas de contribuição que a esfera municipal auxilia para minimizar os valores para ter acesso aos transportes, entre essas são demonstradas no quadro 7:

Quadro 7 - Divisão de custos dos transportes cedidos pelas prefeituras

Estudantes	Respostas
"A"	A prefeitura paga parte do salário dos motoristas. O restante é dividido entre os usuários do ônibus
"B"	A associação paga o aluguel dos ônibus e a prefeitura fornece o combustível
"C"	Sim! A prefeitura paga 50% e o estudante 50%
"D"	90% prefeitura 10% alunos
"E"	Prefeitura arca com a menor parte e a Associação arca com a maior.
"F"	Sim, mas a prefeitura paga a maior parte
"G"	70% prefeitura 30% aluno
"H"	A prefeitura dá o combustível e os estudantes pagam mensalmente a quantia de 60 reais para pagar ao motorista.
"I"	A prefeitura cede alguns ônibus e os outros é pela associação
"J"	Sim. A prefeitura arca com 60% dos custos e os estudantes dividem entre sim o custo referente à 40%
"K"	No momento a prefeitura está pagando o valor integral do transporte, mais a um ano atrás a prefeitura pagava a metade do valor que era 130,00
"L"	Sim, 280 com auxílio da prefeitura, 330 sem o auxílio
"M"	70,00 do aluno, 70,00 da prefeitura
"N"	150 prefeitura e 70 estudante
"O"	150 prefeitura - 50 estudante
"P"	Sim, 75% é a prefeitura que paga e 25% os estudantes
"Q"	A prefeitura nos concede uma bolsa no valor de R\$150, e pagamos R\$70 pra chegar ao valor total de R\$220 do transporte que utilizo.
"R"	O ônibus faz parte de uma secretaria de transporte da minha cidade, é gratuito para os estudantes e disponibilizado pela própria prefeitura.

Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

O papel da prefeitura, neste caso, surge como forma de amortizar os gastos dos próprios estudantes em realizar os deslocamentos diariamente. Mesmo que algumas prefeituras

contribuam com a oferta de transportes esses ainda continuam sendo custeados de alguma forma pelos estudantes ou sem que haja as necessidades desses arcarem com algum tipo de custo.

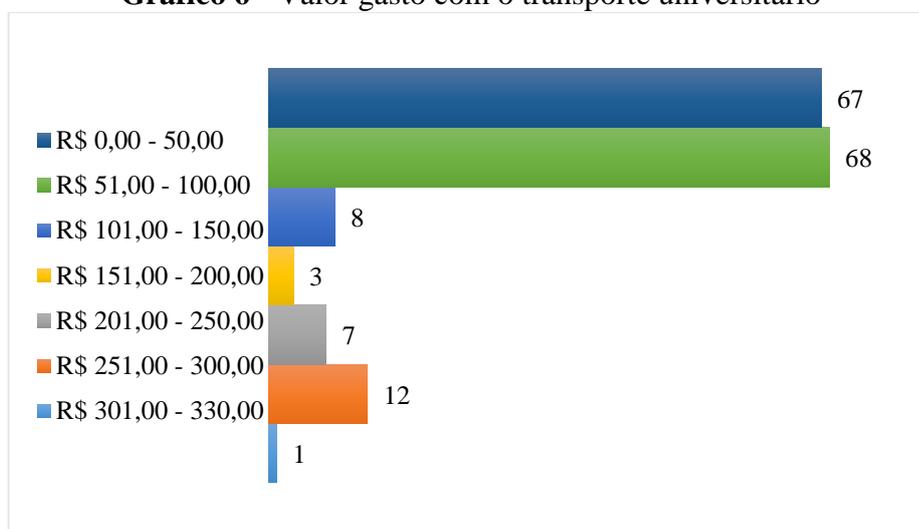
Quando questionados se recebiam ajuda financeira para custear o transporte universitário, 44 estudantes ou 26,5% responderam que recebem ajuda, sendo de familiares: mãe, pai, irmã, irmão, cônjuge, avó, avô e tios. Os valores recebidos com propósito de garantir o serviço de transportes e também para que os estudantes estejam inseridos nas instituições, sendo uma maneira dos familiares contribuírem para isso. Já 107 estudantes ou 64,5% não recebem ajuda, enquanto 14 estudantes mencionaram a ajuda da prefeitura para o deslocamento e apenas 1 estudante ou 0,6% abstevesse de responder.

Mesmo assim, os valores a serem gastos pelos estudantes podem indicar a sua condição financeira para estar utilizando o serviço de transportes. É nesse sentido que os custos realizados com as viagens também fazem parte do orçamento financeiro existente que os estudantes dispõem para se manterem na mobilidade.

Como destaca Bersot (2019), o acesso ao transporte favorece a mobilidade e a permanência dos estudantes no ensino superior a depender do valor pago por este e a distância para continuar realizando os deslocamentos.

Para terem acesso aos transportes os estudantes pagam valores variados, dependendo das associações ou das prefeituras que estejam vinculados. Entre esses valores, a pesquisa identificou que varia entre: R\$ 0,00 a R\$ 50,00 reais; R\$ 51,00 a R\$ 100,00 reais; R\$ 101,00 a R\$ 150,00; R\$ 151,00 a R\$ 200,00 reais; R\$ 201,00 a R\$ 250,00 reais, R\$ 251,00 a R\$ 300,00 reais; R\$ 301,00 a R\$ 350,00 reais (Gráfico 6).

Gráfico 6 - Valor gasto com o transporte universitário



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Desse modo, 68 dos estudantes ou 41,0% são pagos valores entre R\$ 56,00 a R\$ 100,00. Alguns estudantes recebem o aporte financeiro dos órgãos municipais para pagar os valores dos transportes e assim diminuir os gastos mensais.

Em segundo lugar estão os estudantes que não contribuem com nenhum valor para se locomover por meio dos transportes e aqueles que realizam gastos que vão de: R\$ 45,00 e R\$ 50,00, totalizando 65 ou 40,4% estudantes. Além de pertencerem ao grupo de estudantes que recebem ajuda da prefeitura, facilitando o acesso e, bem como, a permanência dos estudantes na mobilidade e, conseqüentemente, nas instituições.

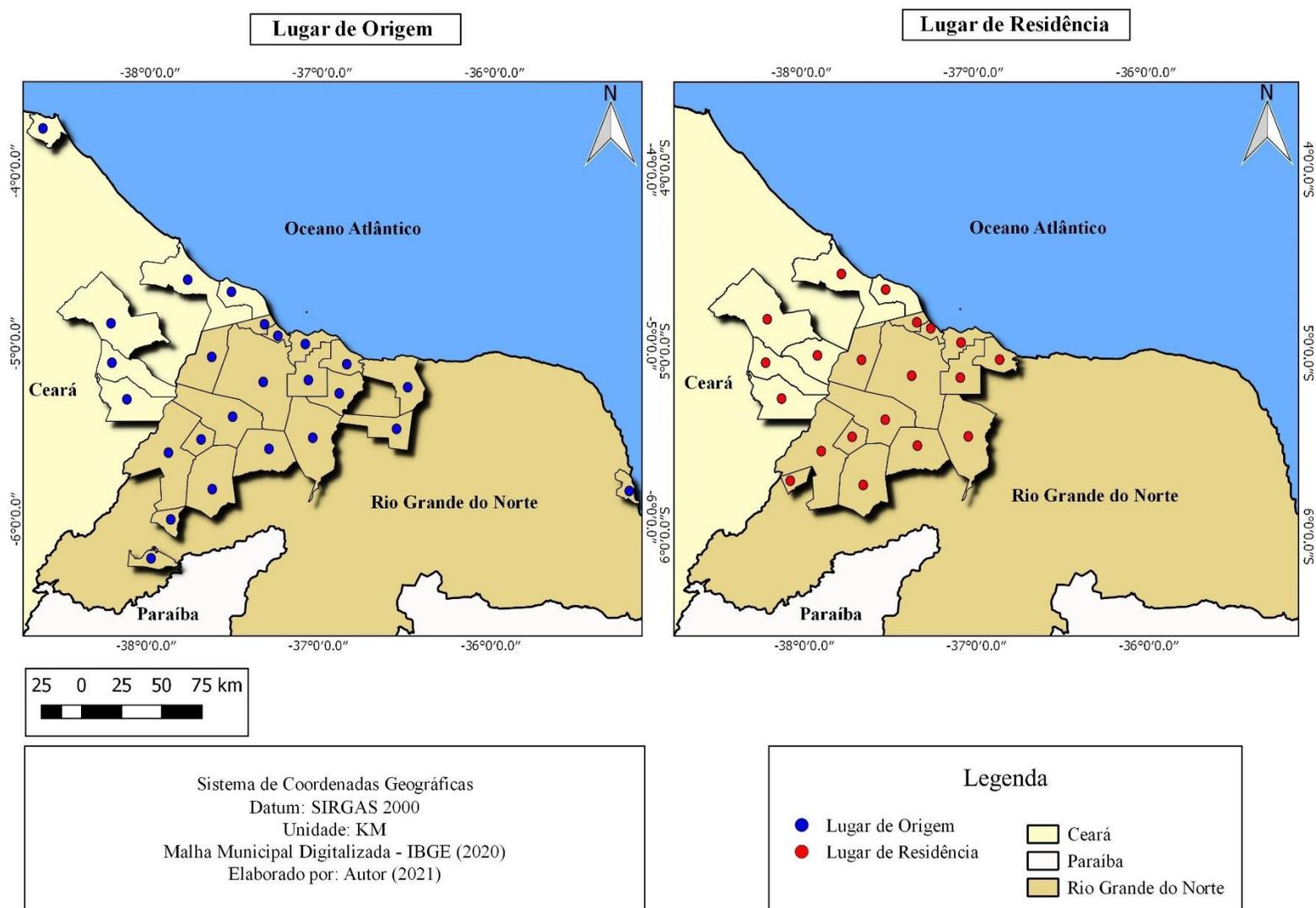
Apesar do quantitativo expressivo entre aqueles que pagam algum valor abaixo de R\$ 100, há estudantes que gastam mais que o dobro para realizar os deslocamentos. Contudo, os valores agregados aos transportes universitários dizem respeito ao pagamento dos salários dos motoristas, combustível e manutenção. Já quando esse serviço é prestado diretamente por uma empresa para as associações ou prefeituras, soma-se o lucro e os valores dos funcionários que cada empresa, associação e prefeitura detém ou o aluguel do prédio que operam para atendimentos a população estudantil, no caso das associações.

O serviço fornecido tanto pelas associações dos estudantes e/ou prefeituras atende, principalmente, a população residente na própria cidade. No entanto, há também estudantes que pertencem a outros lugares que não dispõem de tal oferta e findam recorrendo às cidades ofertantes. Ou seja, a variedade de lugares envolvidos está para além daqueles que no fim detém transportes universitários para os estudantes.

Alexandrino e Santos (2018) enfatizam que a presença de uma IES na cidade onde os estudantes são residentes em junção com a proximidade, condição econômica e a manutenção a partir de políticas públicas alavancam em um maior acesso ao ensino superior, tanto para aqueles que residem na mesma cidade da instituição como para os estudantes que residem em municípios próximos.

No mapa 8 são apresentadas às origens dos estudantes e o seu atual lugar de residência em escala regional, partindo-se da área polarizada por Mossoró visto que, o lugar de residência do estudante pode ou não representar o lugar onde este é natural. Ou seja, o estudante além de estar envolvido em um tipo de mobilidade, também representa uma parcela da população migrante que se fixa em lugares que não sejam os seus de origem.

Mapa 8 - Lugar de origem e residência dos estudantes



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Como pode ser visto no mapa exposto acima, a origem da população não corresponde sempre ao seu lugar de residência, podendo variar conforme uma migração pré-existente. Dessa forma, a população está inserida ao fenômeno da mobilidade voltando-se para a migração onde estabelecem residência em um município que não corresponde ao seu lugar de origem.

A pesquisa revelou que entre os estudantes que residiam no mesmo lugar que eram originários estavam um total de 95 estudantes ou 57,2%. Enquanto aquelas que não residiam no mesmo lugar de origem eram um total de 71 estudantes ou 42,8%. Entre as cidades que os estudantes tinham sua origem e estavam também localizados fora da região de influência exercida por Mossoró, corresponde a 1 estudante oriundo do Rio de Janeiro residindo em Aracati, 1 de Fortaleza que residia em Icapuí, 1 de Maceió residindo em Açú e 2 oriundos de Natal sendo residente 1 em Baraúna e 1 em Açú.

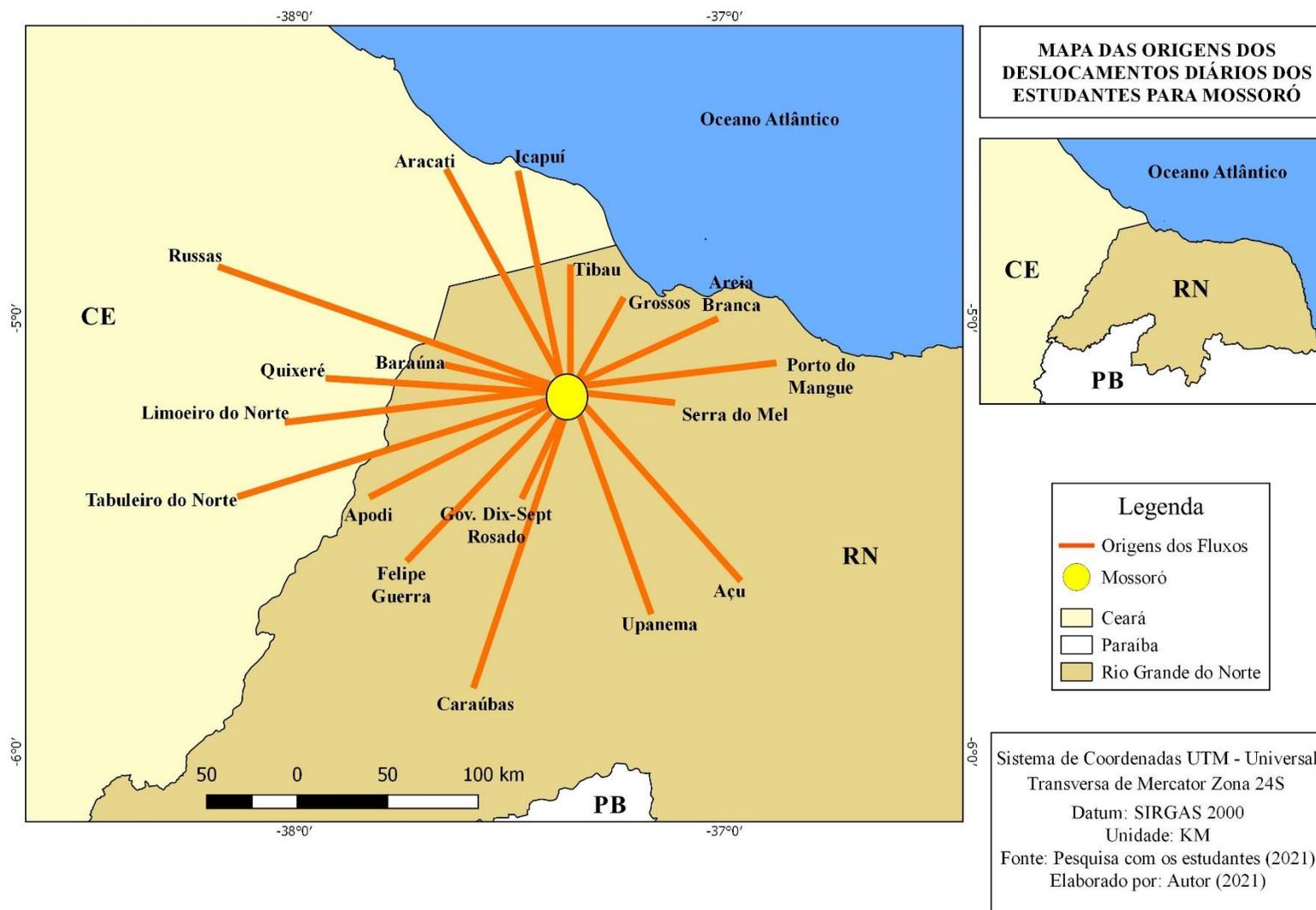
Constatou-se também que alguns estudantes que residiam em municípios diferentes daquelas que estavam vinculadas aos serviços de transportes. Entre esses haviam 2 estudantes que tinham residência em Severiano Melo, mas estavam vinculados ao transporte da cidade de Apodi, e 1 estudante que residia em Mossoró e estava vinculado ao transporte da cidade de Governador Dix-Sept Rosado.

Então, dessa forma, a população que reside também entre os lugares que fazem parte dos percursos realizados, participam utilizando-se dos transportes cedidos por outras cidades, fazendo com que essas exceções possam beneficiar estudantes com acesso ao ensino superior, mas não conseguem se inserirem na mobilidade em seu lugar de residência para chegar até as instituições.

É válido ressaltar que, a ajuda da prefeitura em contribuir com os transportes reforça a atuação da esfera municipal em lidar com a ausência das instituições em âmbito local. Quando isso não ocorre por parte da prefeitura, os estudantes estão organizados através das associações como maneira de ratear o valor total pago para ter o transporte como finalidade específica voltada à disposição desses.

Ao definir como os estudantes se deslocam, tipo de transporte, vínculos, divisão de custos e valores pagos, também se identificou a cidade onde esses estudantes embarcam e estão vinculados para poder se deslocarem até Mossoró e suas respectivas instituições de ensino superior, como pode ser visto no mapa 9 a seguir:

Mapa 9 - Origem dos fluxos dos deslocamentos diários para Mossoró



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

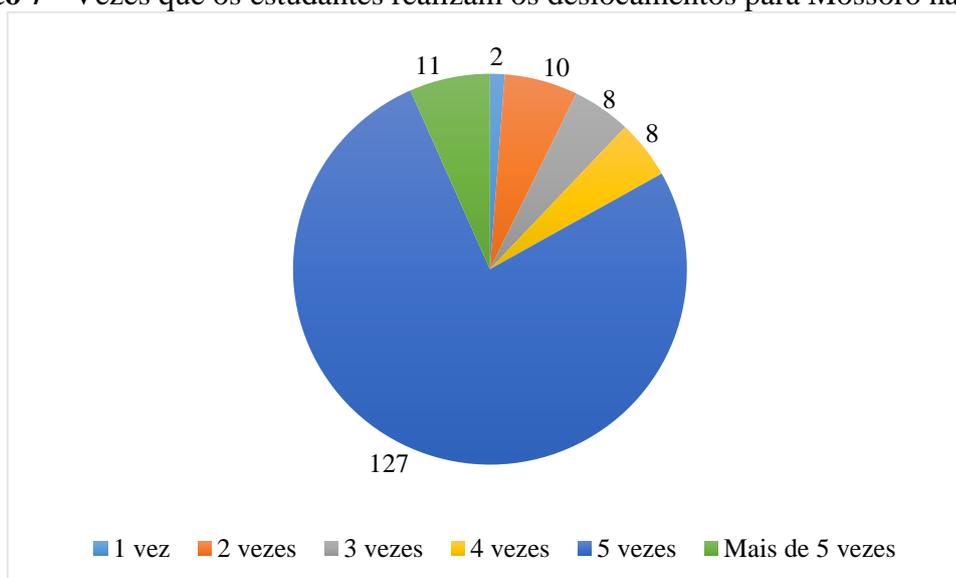
Os maiores números de fluxos de transportes universitários são advindos de cidades do Rio Grande do Norte e seguido das cidades do Ceará. Sendo que o seu raio de alcance se encontra a distância de 87 km com a cidade de Tabuleiro do Norte e o menor raio de alcance está a cidade de Grossos a 31 km.

Com relação aos estudantes que participaram da pesquisa, um total de 141 estudantes ou 84,9% são oriundos do Rio Grande do Norte e 25 estudantes ou 15,1% do Estado do Ceará. Já em comparação do maior e menor número de estudantes estão as cidades de Apodi com 27 estudantes ou 16,3% e o menor quantitativo de participantes foi da cidade de Tabuleiro do Norte, com 1 estudante, o que corresponde a 0,6% do universo pesquisado (Quadro 6).

A área dinamizada por Mossoró demonstra a integração que essa cidade detém com a participação da população em escala regional através da mobilidade pendular dos estudantes, servindo diretamente uma região que ainda padece de desigualdades entre as pequenas, médias e grandes cidades na oferta de bens e serviços.

Já os fluxos dos estudantes para o ensino superior são realizados por meio dos deslocamentos e produzidos de forma variada no decorrer dos dias letivos da semana. Isso porque há estudantes que fazem os deslocamentos apenas em 1 (uma) vez, 2 (duas) vezes, 3 (três) vezes, 4 (quatro) vezes, 5 (cinco) vezes e/ou mais de 5 vezes durante a semana entre o seu lugar de residência até as instituições em Mossoró. Quando questionados quantos dias na semana realizam os deslocamentos, os estudantes responderam que (Gráfico 7):

Gráfico 7 - Vezes que os estudantes realizam os deslocamentos para Mossoró na semana



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

A maior parte dos estudantes, um total de 127 ou 76,5%, se deslocam até as instituições em Mossoró 5 vezes por semana. Isso representa o vínculo dos estudantes pré-estabelecido pela carga horária do curso ao decorrer da semana e dos dias letivos, além de contar com atividades extracurriculares desenvolvidas nas instituições.

Já os demais estudantes estão divididos entre aqueles que realizam os deslocamentos: 2 ou 1,2% apenas uma vez na semana; 10 ou 6,0% duas vezes na semana; 8 ou 4,6% três vezes na semana; 8 ou 4,8% quatro vezes na semana; e 11 ou 6,6% mais de cinco vezes na semana. Chama-se atenção para os estudantes que realizam mais de cinco deslocamentos na semana, sendo que entre os 11 que responderam, seis desses estavam em cursos que eram frequentados em turno integral.

Definido assim a forma de mobilidade através dos deslocamentos, sua periodicidade e gastos com os deslocamentos. Os estudantes também mantêm relações entre si e em grupo para conseguirem o acesso à mobilidade pendular por meio dos transportes. Somando-se a isso a própria condição social e econômica do indivíduo (estudante) é um fator singular para permanecerem e estarem cursando o ensino superior em Mossoró.

4.1.1 Perfil socioeconômico e o vínculo da população estudantil com as IES localizadas em Mossoró

A condição socioeconômica e espacial dos estudantes também pode definir o acesso dos estudantes a mobilidade realizada até as instituições localizadas em Mossoró. Compreendidos como um grupo que contém semelhanças e finalidades que se direcionam para um olhar único sobre mobilidade, ou seja, moldado apenas por deslocamentos entre as cidades de origem/residência e destino, é necessário analisar a realidade que os estudantes são diferenciados e suas particularidades.

Cada estudante está inserido dentro de uma condição espacial, social e econômica que ocasiona a sua participação na mobilidade pendular. A condição espacial se dá através do lugar que esses estudantes residem ou são oriundos, o que já foi ressaltado anteriormente. Já a condição social requer pensar sobre como esses estudantes estão inseridos na sociedade, sua classe social, seu grupo étnico e seu núcleo familiar. Enquanto o econômico se enfatiza pelo poder financeiro que os estudantes têm para permanecerem realizando a mobilidade ou se manterem diante as adversidades, tendo ou não uma renda financeira fixa e/ou contando com a ajuda de parentes.

Como pontua Andrade (2019, p. 15): “Os fatores socioeconômicos podem ser considerados como uma das principais motivações pelas quais as pessoas se movimentam pelo espaço”.

No quadro 8 é possível identificar o perfil socioeconômico da população universitária participante da presente pesquisa dividida entre sexo, grupo de idade, grupo étnico, renda familiar e a categoria da instituição pertencente. O demonstrativo configura-se sob o maior número de pessoas em cada grupo social ou econômico.

Quadro 8 - Perfil socioeconômico dos estudantes

Sexo	Feminino	53,0%	Masculino	47,0%
Grupo de idade	18 a 24 anos	31,3%	18 a 24 anos	27,7%
	25 a 39 anos	21,1%	25 a 39 anos	19,3%
	40 a 59 anos	0,6%	40 a 59 anos	0%
Grupo Étnico	Branco	24,1%	Branco	18,7%
	Pardo	25,3%	Pardo	22,3%
	Preto	3,6%	Preto	6,0%
Renda Familiar	1 salário mínimo	23,5%	1 salário mínimo	19,3%
	1 a 4 salários mínimos	22,3%	1 a 4 salários mínimos	23,5%
	4 a 7 salários mínimos	2,4%	4 a 7 salários mínimos	1,2%
	Sem rendimento	4,8%	Sem rendimento	3,0%
Categoria da Instituição	Privada	13,3%	Privada	6,0%
	Pública	39,8%	Pública	41,0%

Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Dentre os estudantes que cursavam o ensino superior em Mossoró, o maior quantitativo era do sexo feminino com total de 53,0%, e 47,0% do sexo masculino. Ao que se refere ao grupo de idade a maioria do grupo feminino estava concentrada entre aquelas que tinham 18 a 24 anos, totalizando 31,3%. O mesmo segue-se para o grupo masculino com 27,7% concentrados entre 18 a 24 anos. Já os que tinham entre 25 a 39 anos um total de 21,1% eram do grupo feminino e 19,3% do masculino. O grupo feminino com idade entre 40 a 59 anos correspondia a 0,6%, ao passo que não foi identificado no grupo masculino nenhum estudante nessa faixa de idade.

Entre aqueles que integram a presente pesquisa, apenas 9,6% eram pretos, 42,8% são brancos e 47,6% compõe o grupo de pessoas pardas. Entre o público feminino um percentual de 25,3% tinha seu grupo étnico definido como parda, 24,1%, branca e 3,6% preta. Já ao que se refere ao masculino eram 22,3% pardo, 18,7% branco e 6,0% preto. Esse quantitativo representa diretamente o acesso de uma raça ao ensino superior nos últimos anos, que tem

aumento em decorrência de políticas públicas e ações afirmativas da população negra²² a esse nível de ensino.

Tavares e Tavares (2016, p. 1) mencionam que: “[...] a chegada ou movimentação de certo contingente populacional numa determinada área poderá modificar suas condições de reprodução social, as demandas por políticas públicas o acesso às oportunidades, educação, saúde, trabalho, etc.”.

Alexandrino e Santos (2018, p. 66) indicam que:

O processo de interiorização das IES's associado a fatores, como as políticas de inclusão no ensino superior, o melhoramento da malha viária, o processo de regionalização do espaço de vida cotidiano, dentre outros, possibilitou o surgimento de um contexto favorável à mobilidade pendular para a educação superior. Isso permitiu que um público, que em contextos anteriores não teria acesso a esse tipo de serviço e romper paradigmas, re-significando, desta forma, tanto o território onde ele está quanto o território para onde vai.

Assim, a população que se limitava a realidade local tem a oportunidade de obter acesso ao ensino superior em lugares próximos ao seu lugar de origem, sem que para isso precisem residir no lugar de destino. Desse modo, a mobilidade da população estudantil conduz a uma análise social e econômica das relações exercidas através da atuação das instituições e do maior ingresso da população menos favorecida. Assim incidindo em mudanças físicas, estruturais e de conhecimento técnico-científico em escala urbano e regional, além do crescimento no grau escolaridade.

Assim, não seria apenas um reflexo atual, mas a presença das instituições modifica o grau de escolaridade da população regional desde os anos que começaram a operar. Como aponta Lima (2014) a presença das IES e a possibilidade de acesso a essas, possibilita maior quantitativo de pessoas com elevadas taxas de escolaridade local.

Quando direcionada a análise sobre a renda familiar percebe-se que maior parte se refere ao grupo masculino com 23,5%, que detém de renda entre 1 a 4 salários mínimos. O total de 19,3% desse mesmo grupo detém a renda de 1 salário mínimo, aqueles que se encontravam sem rendimento totalizava 3,0% e os que tinham entre 4 a 7 salários mínimos totalizavam 1,2%.

Enquanto o grupo feminino concentrava o mesmo percentual de 23,5% em apenas 1 salário mínimo, um total de 22,3% correspondia aquelas com renda de 1 a 4 salários mínimos, as que não tinham rendimento era de 4,8% e um total de 2,4% tinha sua renda entre 4 a 7 salários mínimos. Mesmo com maior quantitativo de estudantes do sexo feminino, essas não possuem

²² Somatório de pessoas pretas e pardas (SILVA, 2020).

a mesma renda ao comparado com os estudantes do sexo masculino, dando-se ainda assim uma desigualdade de renda entre os sexos, mas o maior ingresso de mulheres ao ensino superior.

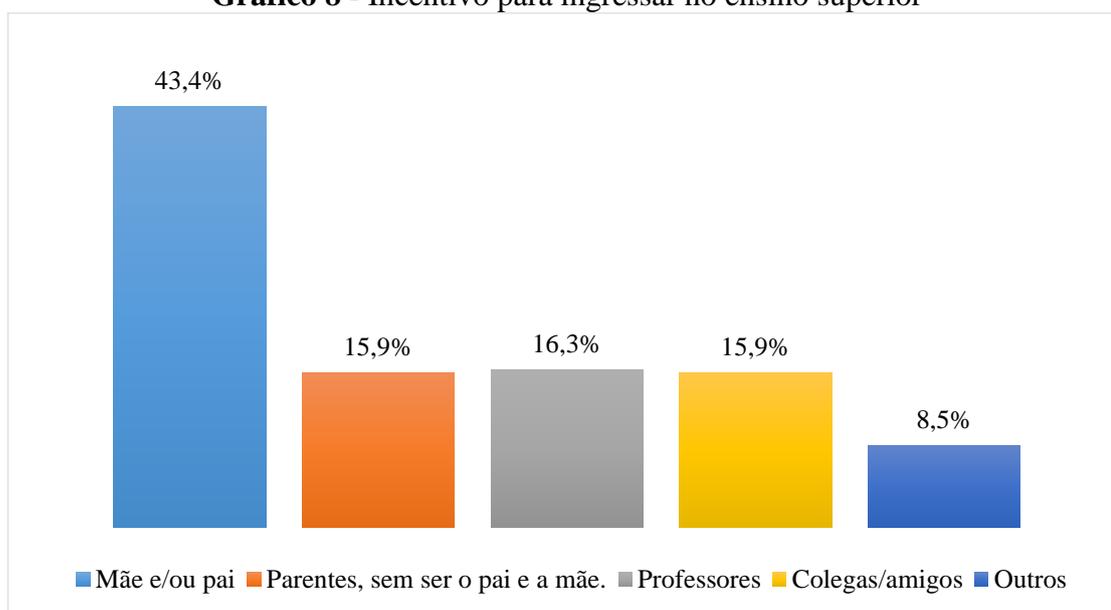
Já a maior parte dos estudantes entrevistados estava vinculada às instituições públicas de ensino, com 39,8% do sexo feminino e 41,0% do sexo masculino. Com relação às instituições privadas, 13,3% eram do sexo feminino e 6,0% do sexo masculino. Isso corresponderia pela diversidade de instituições públicas na cidade de Mossoró, possibilitando o acesso de maior quantitativo de estudantes distribuídos entre essas instituições. A participação dos estudantes nessas instituições reflete a atuação de diversas políticas públicas, não só nas IES públicas como também nas privadas.

A pesquisa identificou que às instituições públicas detém o maior número de estudantes incidência de estudantes que realizam a mobilidade pendular através dos transportes universitários, tendo assim o gasto limitado apenas ao consumo realizado em Mossoró e com o próprio deslocamento.

O retrato da maioria dos estudantes universitários é refletido na questão da empregabilidade dos egressos ao ensino médio na busca de qualificação profissional para atuarem no mercado de trabalho. Dado a isso, percebe-se que a maior parte dos estudantes de 18 a 24 anos que não possuem renda, são mantidos ou ajudados por familiares e/ou outros.

O gráfico 8 demonstra que a maior parte dos incentivos para que os estudantes ingressem no ensino superior parte do núcleo familiar, formado pela mãe e/ou pelo pai, seguido por: professores; outros parentes; colegas/amigos; e outros.

Gráfico 8 - Incentivo para ingressar no ensino superior



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Com relação aos incentivos recebidos para ingressar no ensino superior, 43,4% dos estudantes indicaram que os pais foram os principais incentivadores. Além dessa opção, 16,3% dos estudantes indicaram que os professores também influenciaram nessa decisão. Ambas as opções demonstram o quão incisivo os núcleos de vivência dos estudantes, seja esse familiar ou escolar, incidem na escolha desses estarem cursando o ensino superior e prosseguirem com a formação e qualificação profissional.

Em seguida apresenta-se aqueles que também estão inseridos no convívio dos estudantes de forma direta e indireta, entre esses: 15,9% dos estudantes apontaram que os parentes (sem ser os pais) influenciaram na decisão de cursar o ensino superior; outros 15,9% apontaram que os colegas e amigos ajudaram nessa escolha; e, apenas, 8,5% dos estudantes informaram que outras pessoas os influenciaram na decisão.

Os estudantes são influenciados direta e/ou indiretamente pelos grupos de pessoas e por aqueles indivíduos que fazem parte do seu cotidiano e de sua vivência. Principalmente, quando esses se sentem motivados por pessoas da sua própria família e do seu convívio social, muitos desses inseridos ou que já tenham cursado o ensino superior.

Do total dos participantes da pesquisa ao serem questionados se alguém da família possuía ou estava cursando o ensino superior, 120 ou 72,3% dos estudantes responderam ter algum familiar cursando, ou finalizaram o ensino superior, entre esses: pais, mães, irmãos, irmãs, tios, tias, primos, primas, sobrinhos, sobrinhas, cônjuges e cunhados(as). Por outro lado, 46 ou 27,7% dos estudantes informaram que não tinham parentes cursando ou possuíam o ensino superior, sendo que 2 ou 1,2% desses estudantes enfatizaram ser a primeira pessoa da família a ter formação nesse nível de ensino.

A importância dada pela presença das instituições pode ser observada na própria formação de outros familiares, que conseguiram ter acesso e finalizarem o ensino superior em Mossoró. A modificação no cotidiano da população também é identificada com a presença das IES, fazendo parte também de novas relações que os indivíduos têm com o seu lugar de origem e com outros lugares que frequentam o ensino superior, integrando assim ao seu espaço de vida a novos territórios

Já entre as instituições que os estudantes estão vinculados, fazem parte desse cenário identificou-se que a UERN, UFERSA, UNP, FACENE, FCRN, UNIP, IFRN, UNICESUMAR, UNINASSAU, UNIRB são as instituições de maior frequência sendo, em sua maioria, vinculado as instituições públicas (Tabela 9).

Tabela 9 - Instituições de Ensino Superior (IES) que os estudantes estão vinculados

Instituições	Total	Graduação	Pós-Graduação
UERN	90	84	6
UFERSA	43	39	4
UNP	13	13	0
FACENE	10	10	0
FCRN	4	4	0
UNIP	2	2	0
IFRN	1	1	0
UNICESUMAR	1	1	0
UNINASSAU	1	1	0
UNIRB	1	1	0

Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Do total de estudantes universitários, 90 ou 54,2% desses estavam vinculados a UERN, sendo que desse total 93,3% estavam matriculados em cursos de graduação e 6,7% em cursos de pós-graduação. Já 43 ou 25,9% dos estudantes estavam vinculados a UFERSA, sendo desse total 90,7% estavam cursando a graduação e 9,3% a pós-graduação.

Já com relação as instituições privadas todos os estudantes, 33 ou 19,9%, que participaram da pesquisa responderam que estavam cursando a graduação. Este fato ocorre devido a expressividade de cursos em graduação e a baixa concentração de cursos específicos em nível pós-graduação e com limitação apenas voltada para o *lato sensu*.

De acordo com Silva (2017), as instituições privadas encontradas em Mossoró compõem tanto maior diversidade local e regional, como dispõem de diversos cursos de graduação a disposição da população, além da facilidade de financiar os cursos e aquisição de bolsas (total, parcial ou integral).

Assim, de um total de 156 ou 94,0% dos estudantes estavam cursando a graduação, entre esses: Administração; Agronomia; Biomedicina; Ciência da Computação; Ciência e Tecnologia; Ciências Biológicas (Bacharelado/Licenciatura); Ciências Contábeis; Ciências Sociais; Direito; Ecologia; Educação Física (Bacharelado/Licenciatura); Enfermagem; Engenharia Civil; Engenharia de Produção; Engenharia Elétrica; Engenharia Florestal; Engenharia Mecânica; Fisioterapia; Gestão Ambiental; História; Jornalismo; Educação do Campo; Letras em Língua Espanhola; Letras em Língua Inglesa; Letras em Língua Portuguesa; Geografia; Matemática; Medicina; Nutrição; Odontologia; Pedagogia; Psicologia; Serviço Social; e Zootecnia.

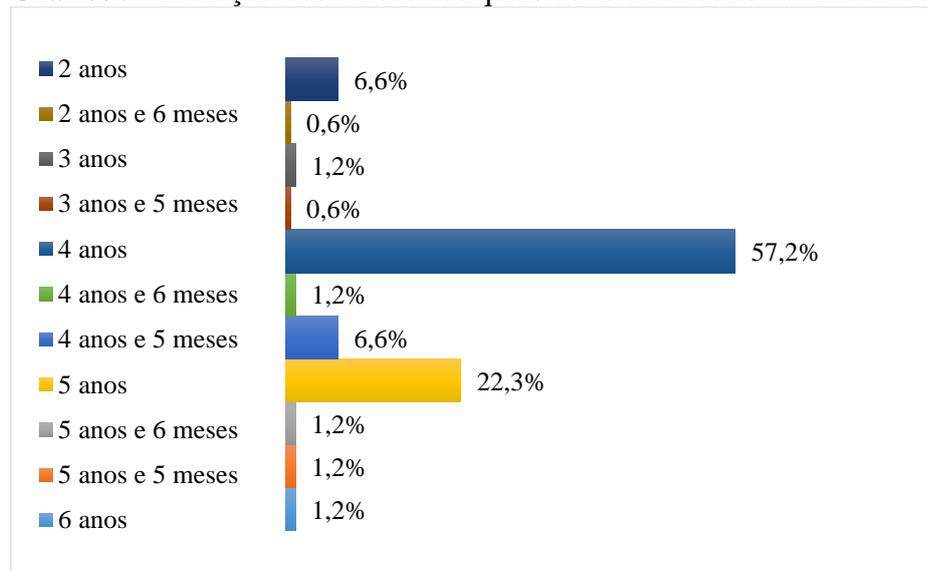
Os cursos mencionados fazem parte da realidade regional na formação de trabalhadores qualificados para atuarem em diversas áreas e nas mais variadas atividades econômicas e

produtivas (ROCHA, 2005). Assim, o ensino superior se insere na lógica capitalista atuante no espaço urbano e regional ao propiciar formação para a população e assim possam estar inseridas, principalmente, no mercado de trabalho nas empresas localizadas na região.

No entanto, os estudantes também têm a possibilidade de estarem dando prosseguimento aos estudos, como exemplo os estudantes que responderam o questionário, um total de 6,0% desses mencionaram que cursavam as pós-graduações e estavam cursando mestrado em: Ciências Sociais e Humanas; Geografia; Ensino; Ciências da Computação; Interdisciplinar em Cognição, Tecnologias e Instituições; e Ambiente, Tecnologia e Sociedade.

No gráfico 9 também é possível verificar o quantitativo de anos dos cursos que os estudantes estavam cursando, entre esses de 2 anos, 2 anos e 6 meses, 3 anos, 3 anos e 5 meses, 4 anos, 4 anos e 6 meses, 4 anos e 5 meses, 5 anos, 5 anos e 6 meses, 5 anos e 5 meses e os estudantes em cursos com duração de 6 anos:

Gráfico 9 - Duração dos cursos aos quais os estudantes estão vinculados



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

O período que os estudantes estarão envolvidos na rotina de ir e vir entre o lugar de origem/residência até Mossoró, devido ao vínculo com as instituições pertencentes, é representada pelo quantitativo de anos de duração dos cursos. Dentre os estudantes que participaram da pesquisa, maior parte desses, um total de 57,2% estão vinculados em cursos com um período de 4 anos.

Ou seja, maior parte dos estudantes tem uma rotina pré-estabelecida durante os quatro anos que estarão cursando as graduações, fazendo com que os mesmos tenham o compromisso

semanal de frequentarem as instituições e participarem das aulas. Isso corresponderia a uma rotina exaustiva, mas, ao mesmo tempo, instável a depender da disponibilidade de transportes para continuarem frequentando as instituições em seus respectivos cursos, períodos e turnos.

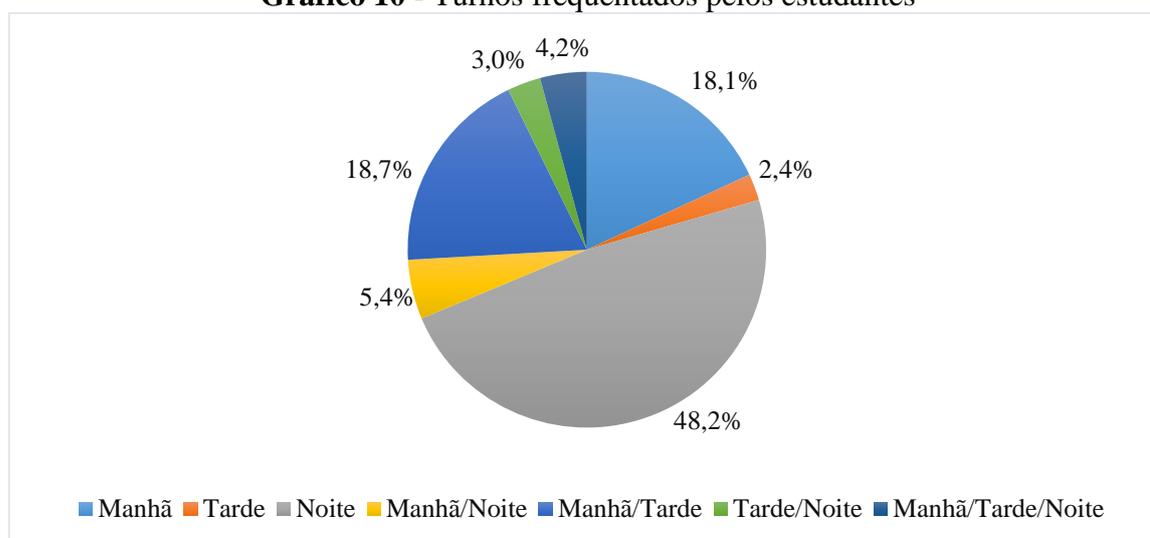
Há também um total de 22,3% dos estudantes que estão em cursos com duração de 5 anos, já um total de 6,6% correspondiam por aqueles que estão com o vínculo de 4 anos e 5 meses nas instituições pertencentes e 6,6% em cursos com duração de 2 anos. Assim os vínculos em em cursos com menor periodicidade são formados por estudantes que optam em prosseguir na qualificação profissional e em programas de pós-graduações e cursos de formação continuada.

Os estudantes em cursos com duração de 5 anos ou mais eram, em sua maioria, pertencentes as instituições UFERSA e UNP. Assim como, aqueles que realizam cursos de formação continuada, com duração de 2 anos, sendo maior parte desses a pertencentes a UFERSA e a UERN, por deterem maior quantitativo de cursos de pós-graduação.

Diante disso, haviam estudantes que ingressaram no ensino superior entre os anos de 2012 a 2021. Entre esses, os estudantes apareciam em crescimento até o ano de 2019, havendo uma queda entre o número de pertencentes da pesquisa nos demais anos, entre esses: em 2012 apenas 0,6%; em 2013 apenas 0,6%; em 2014 totalizaram 1,8%; 2015 com um total de 2,4%; em 2016 com 6,6%; em 2017 com 22,3%; em 2018 com 26,5%; em 2019 com 31,2%; em 2020 com 3,0%; e em 2021 com 4,8%.

Dentro deste cenário, apresentado anteriormente pelos anos a serem cursados pelos estudantes, é válido lembrar que entre esses haviam estudantes que estavam cursando do 1º (primeiro) período até o 11º (décimo primeiro) período. Dos 15 estudantes que estavam no 1º (primeiro) período, 8 desses ingressaram no ano de 2021, mas já se encontravam vinculados aos serviços prestados tanto pelas associações como pelas prefeituras. Além de contar também com aqueles que estavam cursando às pós-graduações e tiveram a experiência de realizarem os deslocamentos diários na graduação.

Sendo assim, foi questionado aos estudantes qual o turno que frequentavam nas respectivas instituições que pertenciam (Apêndice A), e entre as respostas obtidas tem aqueles que frequentam às instituições durante os turnos: da manhã; da tarde; da noite; da manhã e noite; da manhã e tarde; da tarde e noite; da manhã, tarde e noite (Gráfico 10):

Gráfico 10 - Turnos frequentados pelos estudantes

Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Haviam 18,1% dos estudantes que se faziam presentes apenas durante o turno matutino, 2,4% no turno vespertino e 48,2% no turno noturno frequentando a cidade apenas um único turno e em seguida retornam para o seu lugar de residência, sendo em sua maioria estudantes vinculados a cursos ofertados a noite.

O quantitativo expressivo de estudantes durante o turno noturno representa a concentração daqueles que além de cursarem o ensino superior também trabalham durante o dia e, assim, não podem ingressar em outro turno devido a divergência e incompatibilidade de horários.

Há também estudantes que frequentam os cursos em turno integral, sejam esses: 5,4% pela manhã e noite; 18,7% pela manhã e tarde; 3,0% pela tarde e noite; 4,2% pela manhã, tarde e noite. Pertencem em sua maioria a esse grupo estudantes que estão na cidade em mais de um turno, os que realizam alguma atividade extra referente a própria instituição (estágios, projetos, residência universitária, eventos) e/ou atividades distintas das desenvolvidas no curso, aproveitando-se assim do período que estão na cidade para recorrerem a outro tipo de serviço.

Nesse sentido, destacam Medeiros (2013) e Silva (2017) os estudantes pertencentes a outras cidades correspondem pela dinâmica a qual Mossoró vivencia durante os dias letivos de aula na semana, além de incidir diretamente na economia local e na existência de novos estabelecimentos de consumo voltados para atender a essa população de forma específica.

O cotidiano vivenciado na cidade de Mossoró vai além do próprio ambiente da sala de aula ao qual os estudantes participam, mas também as necessidades impostas aos estudantes para realizarem as suas atividades nas instituições, além das próprias necessidades básicas de

cada um desses. Mesmo que os estudantes retornem para o seu lugar de residência, esses constroem o seu cotidiano durante os turnos na cidade de Mossoró e, principalmente, nas instituições que cursam o ensino superior.

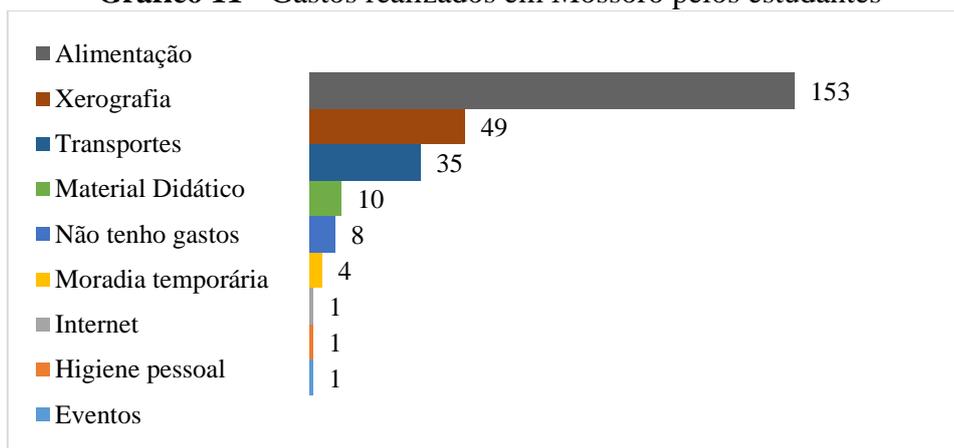
4.1.2 Gastos financeiros dos estudantes

A partir do cotidiano realizado em Mossoró, os estudantes também fazem gastos na cidade que vão desde a utilização de serviços de transportes para circulação no intraurbano da cidade, compra de materiais solicitados pelas instituições até a própria alimentação, já que o período de permanência também reflete aos gastos atribuídos para que os estudantes possam passar um turno ou mais na instituição.

Silva (2017) descreve que o papel de centralidade exercida pelas instituições de ensino superior em Mossoró tem contribuído diretamente para dinâmica econômica da cidade, pois o público destinado às instituições realiza gastos com serviços ofertados e dinâmicas socioespaciais nas proximidades das referidas instituições.

No gráfico 11 é possível verificar os tipos de serviços e bens que os estudantes consomem em Mossoró durante o(s) turno(s) que permanece(m) na cidade até que retornem para a sua residência, entre esses estão: alimentação, xerografia, transportes, material didático, moradia temporária, *internet*, higiene pessoal e eventos.

Gráfico 11 - Gastos realizados em Mossoró pelos estudantes



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Entre as necessidades primordiais que fazem parte dos gastos realizados pelos estudantes 92,2% apresentaram a alimentação, indicando assim uma das mais recorrentes despesas durante os turnos cursados, sendo que entre essas alimentações realizadas os

estudantes evidenciaram: lanches, almoços e/ou jantas. Assim, os estudantes utilizam do próprio restaurante ou estabelecimentos comerciais de pequenas e rápidas refeições (lanchonetes) que se encontram no interior ou na parte externa das instituições para se alimentarem.

Além da alimentação a ser colocada como um dos principais gastos, há outros que também demandam atenção e estão ligados diretamente aos serviços e produtos relacionados como serviço de xerografia, representado por 29,5% dos entrevistados. Entre esses serviços estavam: cópias e impressões de textos solicitados pelos professores. Por outro lado, 21,1% dos estudantes indicaram gastos com transportes municipais, Táxis, aplicativos e transportes públicos para se locomoverem na cidade, seja para estar se deslocando entre a instituição até o lugar de estágio e bem como para outros fins.

Assim, tanto a xerografia como os gastos com transportes intraurbanos refletem as necessidades dos estudantes diante o material básico solicitado ou não para compor as atividades curriculares em sala de aula ou em seus respectivos estágios na cidade de Mossoró.

Um total de 6,0% dos estudantes ainda mencionaram com menor frequência os gastos com materiais didáticos, enquanto 4,8% indicaram que não tinham gastos, já 2,4% indicaram a moradia temporária como gasto, uma porcentagem de 0,6% mencionaram o gasto com *internet*, já 0,6% com a higiene pessoal e 0,6% com eventos. Os menores percentuais representam apenas aqueles que em ocasiões específicas ou por perderem o transporte também necessitam pagar algum tipo de moradia para pernoitar ou pagam a residência para retornarem ao fim de semana para casa no mesmo transporte universitário. Além dos gastos com produtos básicos e referentes as instituições, no caso dos eventos.

Conforme menciona Moreno (2013), os serviços diretamente vinculados às instituições também têm periodicidade de funcionamento ligado as atividades das universidades e faculdades existentes. O referido autor também faz inferência sobre a prestação de serviços e comércio envolvidas com as atividades das instituições:

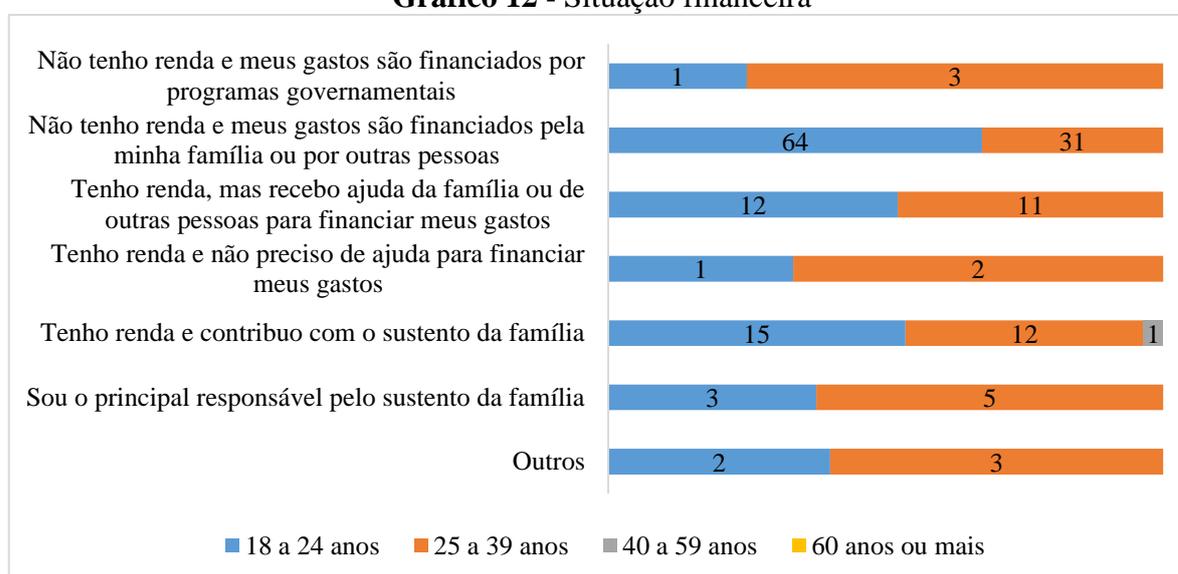
Um dos segmentos que vincula o público universitário, seja como consumidor ou mão de obra, é do comércio e de serviços. Mesmo quando tratamos de consumidores potenciais já que nem todo universitário possui renda própria, não se excluem os desdobramentos da circulação monetária – por parte daqueles que dependem financeiramente dos pais, por exemplo – nos diversos segmentos da economia de uma cidade (MORENO, 2013, p. 256).

Os consumidores potenciais, no caso dos estudantes, podem variar conforme a dependência desses financeiramente para ajudar no custeio dos gastos realizados durante o

período que permanecem nas IES, mesmo que alguns desses detenham de algum de tipo de renda ou não.

Os estudantes também foram questionados a respeito da situação financeira. Entre as opções estavam aqueles que: não tinha renda e os gastos eram financiados por programas governamentais; pelas famílias ou por outras pessoas; os que tinham renda, mesmo assim recebiam ajuda da família ou de outras pessoas para financiar os gastos; os que tinham, por outro lado, alguns que tinham uma renda mais expressiva, não precisavam de ajuda para financiar os próprios gastos; e outros ainda contribuía com o sustento da família e, muitas vezes, era o principal responsável pelo sustento da família (Gráfico 12):

Gráfico 12 - Situação financeira



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

A maioria dos estudantes universitários, um total de 95 ou 57% dos estudantes não tinham renda e os gastos eram financiados pela família ou por outras pessoas. Ou seja, os estudantes em sua maioria eram dependentes de outras pessoas para custearem os seus mais diversos gastos, limitando-se assim a uma renda que não era sua.

Em contraste a esse cenário estão os estudantes que aparecem com renda e não precisam de ajuda da família ou de outras pessoas para financiar os próprios gastos, totalizando apenas 3 ou 1,8% dos estudantes que conseguem manter-se com renda própria e assim custear os gastos realizados.

Entre os demais participantes há aqueles que também são os principais responsáveis por arcar com o sustento da família, no entanto, esses aparecem também com 8 ou 4,8% dos

estudantes. Em seguida há aqueles que tinham os seus gastos financiados por programas governamentais que auxiliavam nos gastos próprios, sendo esses apenas 4 ou 2,4% dos estudantes participantes da pesquisa.

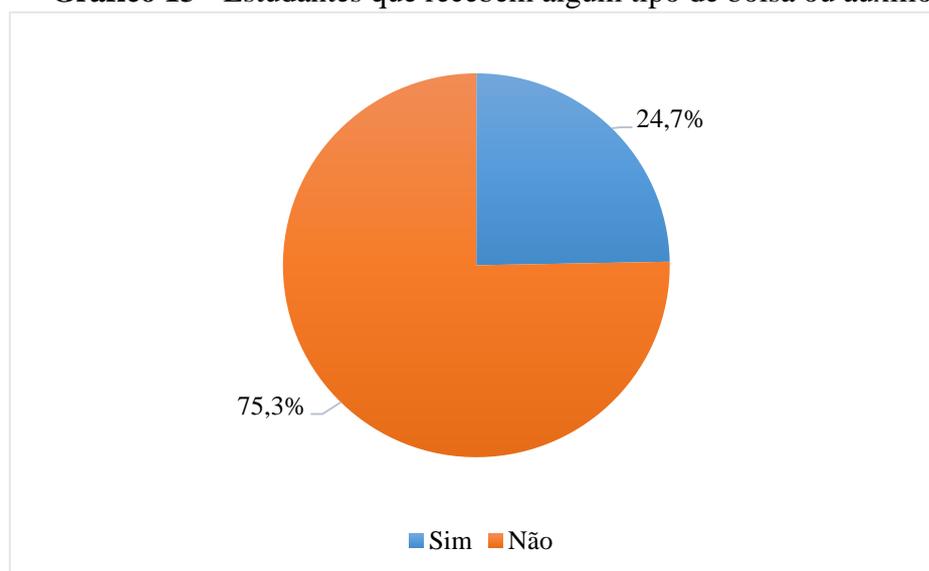
Já entre os estudantes pesquisados, 13,9% tinham algum tipo de renda, mas contavam com a ajuda financeira de familiares e/ou outras pessoas. Já 16,9% representavam os estudantes que tinham renda e contribuía com o sustento da família. Além dos 3,0% dos estudantes que marcaram opções que incidem em outras situações.

Apesar da diversidade de rendas as quais os estudantes detêm, isso não representa uma estabilidade e disponibilidade de possuir recurso financeiro sempre que necessário para realizar os gastos auferidos durante o período nas instituições.

Com relação aos estudantes que recebem ajuda financeira para os gastos realizados durante o momento que está em Mossoró (Apêndice A) a pesquisa indicou que 117 estudantes ou 70,5% não recebiam ajuda para custear os gastos realizados na cidade, já 49 estudantes ou 29,5% recebem auxílio financeiro para que pudessem realizar os gastos com os estudos.

Para lidar com os gastos realizados há estudantes que contavam com algum tipo de bolsa governamental, que também servem como auxílio para a permanência dos mesmos e fazem com que esses possam custear as despesas realizadas nas instituições e inclusive com o próprio transporte universitário (Gráfico 13):

Gráfico 13 - Estudantes que recebem algum tipo de bolsa ou auxílio



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

O total de 75,3% estudantes não recebiam nenhuma bolsa ou auxílio que beneficiasse a custear os gastos realizados, enquanto apenas 24,7% estudantes tinham alguma ajuda por

bolsas, sejam essas referentes ao auxílio estudantil, auxílio acadêmico, auxílio-alimentação, auxílio-permanência acadêmica, bolsa acessibilidade, bolsa de estudos, Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência (PIBID), Projeto de Extensão, Prouni, e Residência Pedagógica (RESPED).

Como destaca Affonso e Costa (2019, p. 118) a respeito da permanência e da oferta de bolsas aos estudantes encaradas como desafios para os gestores:

Um dos grandes desafios para os gestores do ensino superior é garantir condições de acesso e permanência para os estudantes. Nesse quesito, são fundamentais as políticas sociais capazes de garantir às condições para os estudantes continuarem na universidade. Entre as políticas necessárias, podemos destacar: programas de permanência estudantil, com foco em bolsas de auxílios permanência e o incentivo para a participação em projetos de pesquisas (iniciação científica), em programas de extensão (com bolsas) e em programas de ensino (especialmente nos casos das licenciaturas).

A permanência dos estudantes nos deslocamentos e, principalmente, frequentando as instituições tem como fator determinante o próprio custeio e os gastos realizados por esses. Além de possibilitar a continuidade da formação profissional, os valores atribuídos aos custeios dos deslocamentos parte da condição econômica do estudante, do núcleo familiar, dos parentes, de outros e até mesmo do suporte dado pelos programas governamentais.

Os estudantes não terem condições financeiras para realizarem os deslocamentos até as instituições de ensino superior e que, conseqüente, isso pode de alguma forma prejudicar a sua formação profissional também é uma das preocupações existentes no presente trabalho. Como observado os mesmos não conseguem permanecerem nos seus lugares de origem devido à ausência das IES. Já com a maior possibilidade de acesso ao ensino superior nos últimos anos também não torna eficaz as políticas públicas se a população não consegue frequentar as instituições devido ao não acesso à mobilidade.

Como indicam Tavares e Tavares (2016, p. 7): “Tanto o acesso como a permanência desses estudantes nas escolas e universidades são afetados pelas dificuldades que eles enfrentam por ter que se deslocar diariamente entre suas residências e as instituições que estudam”.

Ter acesso à mobilidade, no caso da população estudantil, não é apenas moldada pela ação, mas também pelas motivações e fatores, sejam sociais e/ou econômicos que fazem os estudantes terem as possibilidades de estarem realizando suas trajetórias diárias até as instituições de ensino.

4.1.3 Fatores e motivações dos estudantes

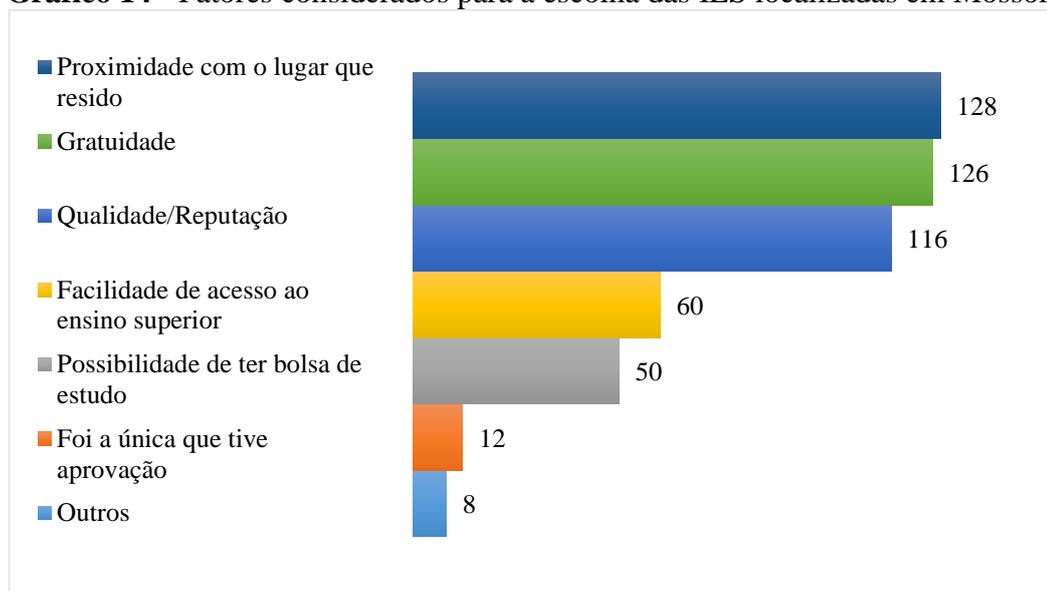
Os estudantes que decidem cursar o ensino superior em outra cidade, não sendo a sua de residência, tendem a terem ações mediadas por fatores e motivações que auxiliam na tomada de decisões a partir das próprias aspirações e partindo da realidade existente no seu lugar de origem/residência e no lugar de destino, onde as instituições estão localizadas.

Becker (1997) menciona que entre os fatores que condicionam as ações dos indivíduos estão aqueles que ocasionam na repulsão da população de determinadas cidades e na atração da população por outras cidades. Dando significado as ações dos indivíduos em decidirem colocar-se em movimento constante a depender das motivações e fatores que os estimulam opor-se a sua condição atual, no lugar onde reside, através da própria mobilidade.

No caso dos estudantes, a ausência de instituições de ensino superior é apontada por Bersot (2019) como um dos fatores que contribuí para o estudante sair do seu lugar de residência até as instituições localizadas em outras cidades. O mesmo é pautado por Tavares e Oliveira (2016) ao mencionarem que a concentração de estabelecimentos de ensino incide na recorrência dos deslocamentos entre o lugar de residência e o lugar onde estão as instituições.

Como pautado por Elias e Pequeno (2010), Medeiros (2013) e Silva (2017), a centralidade exercida por Mossoró por meio das IES é um importante fator para atração da população estudantil no interior do Estado e maior dinâmica de fluxos dentro de um contexto regional desigual de oferta desse nível de ensino.

No gráfico 14 é demonstrada as respostas obtidas entre os fatores considerados para a escolha das IES localizadas em Mossoró (Apêndice A). Sendo que os estudantes tiveram a opção de marcar mais de uma escolha, entre essas: proximidade com o lugar que residia, gratuidade da instituição, qualidade/reputação da instituição, possibilidade de ter bolsa, a única que obteve aprovação e outros.

Gráfico 14 - Fatores considerados para a escolha das IES localizadas em Mossoró

Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Assim do total de 166 participantes, podendo entre esses optarem por mais de uma escolha, os três fatores predominantes correspondem a: 77,1% da proximidade com o lugar que reside; 75,9% da gratuidade; e 69,9% da qualidade/reputação. A presença das IES possibilitam os estudantes optarem por instituições cada vez mais próximas dos lugares de origem/residência, além de dispor da possibilidade de escolher dentre as quais melhor se encaixam nas suas respectivas exigências (MORENO, 2013; JUSTINO, 2018).

Por ser um dos lugares que polariza diversas cidades, através do ensino superior, Mossoró, conforme já salientado, detém de 16 instituições de ensino superior, sendo 9 presenciais, favorecendo a escolha da instituição dentre diversas IES, assim a presença constante de estudantes oriundos de municípios próximos ocasiona maior densidade e dinâmica de fluxos populacionais na região.

Como sendo uma das únicas cidades com tamanha densidade de instituições e diversidade de cursos, Mossoró apresenta-se como a mais próxima para os municípios de onde os estudantes são oriundos em comparação com as demais que detém centralidade igual ou superior à sua na oferta de ensino. Assim, a atração da população estudantil também é maior em decorrência da sua própria influência a partir desse tipo de serviço.

Quando é analisado o número de estudantes que também elencaram a gratuidade do ensino superior, as instituições pertencentes são o IFRN, a UERN e a UFRS. Sendo instituições públicas comandadas pelas esferas federal e estadual. Enquanto as respostas que se referem a reputação e qualidade, a UFRS aparece entre as melhores instituições da

América Latina, ocupando a posição 126^o (centésima vigésima sexta) posição entre 166^o colocadas no ano de 2019 (DEFATO, 2020)²³. Já a UERN, na avaliação dos cursos de qualidade nacional, ocupa a 12^o (décima segunda) posição, UFERSA a 22^o (vigésima segunda) posição e a UNP a 88^o (octogésima oitava) posição no ano de 2019 (SOARES, 2020)²⁴.

Conforme a plataforma do *e-MEC* o Índice Geral de Cursos (IGC)²⁵ da UFERSA tem avaliação 4, o IFRN também apresenta-se com avaliação 4 e a UERN está com a avaliação 3. Já entre as instituições privadas estão: a FCRN aparece com a avaliação 5; a UNP, FACENE, UNIRB aparecem com avaliação 3; e a UNINASSAU e FVJ não aparecem com avaliação (MEC, 2019b).

Já a facilidade de acesso ao ensino superior aparece com 36,1% das opções, em que o número de políticas públicas têm favorecido para esse cenário os diversos programas governamentais direcionados a população estudantil para ingressar nas instituições públicas e privadas. Como pode ser destacado por 30,1% dos estudantes a possibilidade de ter bolsa foi uma das motivações, já que as instituições privadas além de disponibilizar bolsas de estudo para os estudantes que realizam o vestibular, há também a possibilidade de ingresso por meio do FIES. Os estudantes que informaram ser a única que obteve aprovação correspondia a 7,2%, representando aqueles que desejariam cursar o ensino superior em outra instituição ou curso.

Assim, a opção pela instituição é feita a partir de diversas formas de acesso ao próprio ensino superior, mas também a que melhor se enquadravam no contexto vivenciado pelos estudantes. Sendo esses capazes ou não de arcarem com os custos atrelados aos cursos, quando esses se referem as instituições comandadas pela iniciativa privada.

Os estudantes que conseguem por meio das políticas públicas educacionais terem acesso as IES e até mesmo selecionar a localidade em que deseja cursar a graduação passam pela dificuldade de não encontrarem essa mesma oportunidade em seu lugar de origem. Diante disso, recorrem aos deslocamentos para terem a possibilidade de conseguir a oportunidade almejada de ingresso ao ensino superior em outra cidade.

Tavares e Tavares (2016, p. 8) discutem que:

Também é preciso considerar que a mobilidade pendular para estudo está atrelada às políticas educacionais vigentes, em nível nacional ou regional. No caso do Brasil, os deslocamentos em busca de oportunidades educacionais, principalmente de nível

²³ Disponível em: <https://defato.com/mossoro/90058/ufersa-e-ufrn-figuram-entre-melhores-universidades-da-amrica-latina-em-ranking-de-instituio-britnica>. Acesso em: 10 nov. 2021.

²⁴ Disponível em: <https://portal.uern.br/blog/uern-cursos-reconhecidos-e-de-qualidade/>. Acesso em: 10 nov. 2021.

²⁵ Índice responsável por medir o desempenho de cada instituição por meio da qualidade dos seus cursos. Tendo assim notas entre 1 e com alcance máximo 5, que seria a melhor colocação em nível nacional.

superior, têm se intensificado nos últimos anos, processo relacionado à expansão da oferta de ensino superior a nível nacional, entre outros fatores.

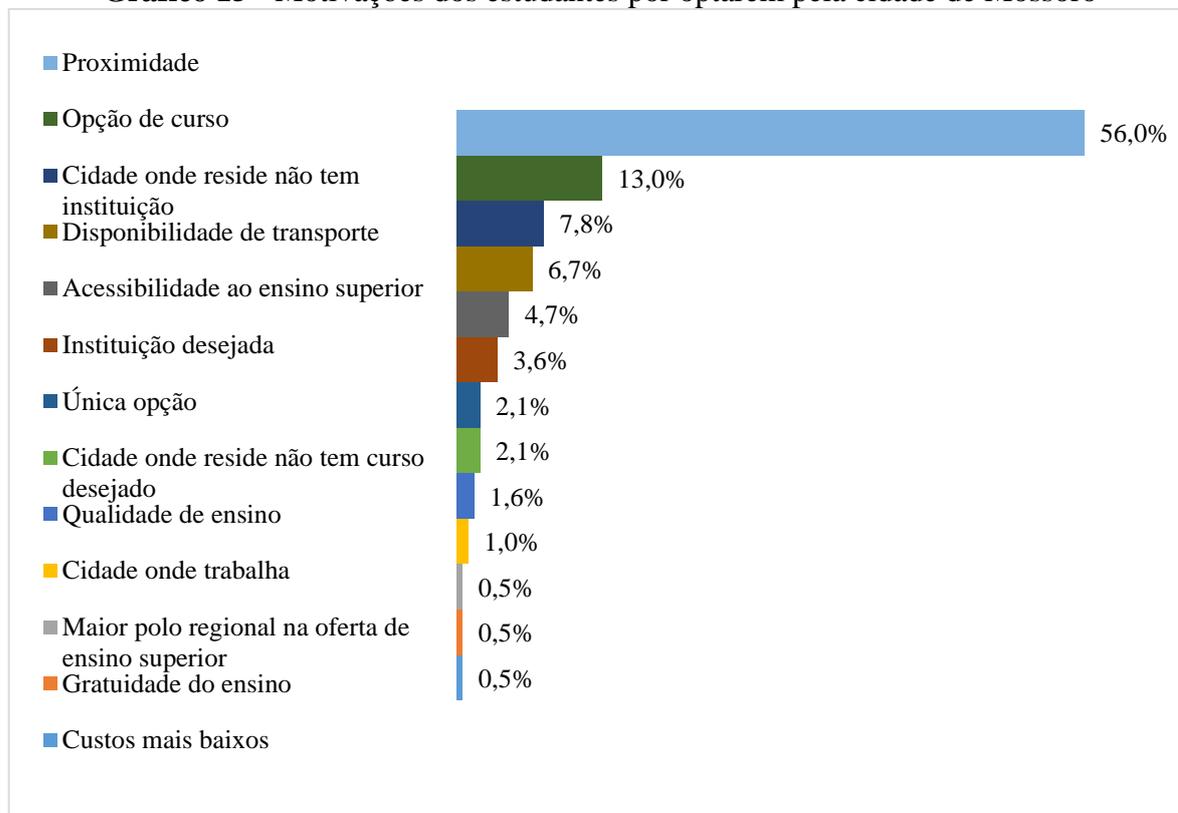
A mobilidade torna-se uma das amistosas formas de ter acesso a essas oportunidades de ingresso ao ensino superior, durante os anos de atuação do presidente Lula e da presidente Dilma Rousseff. Ambos presidentes intensificaram o desencadeamento de políticas públicas para maior inserção da população estudantil às universidades e faculdades em nível nacional e regional, facilitando tanto escolha do estudante pela instituição como pela cidade onde pretende se vincular aos cursos.

Entre as opções já destacadas os estudantes ressaltaram a proximidade das instituições que detinham cursos que estavam matriculados, a gratuidade das instituições e por se tratar de instituição pública, compondo assim fatores que colaboraram para suas decisões pela escolha da instituição pertencente.

Chamando-se atenção também para o vínculo familiar ao qual os estudantes mencionam terem algum parente que já frequentou a mesma instituição e, devido a isso, teriam feito essa mesma escolha. Colocando em questão as potencialidades das IES ao nível local contribuir com a formação de gerações das mesmas famílias, possibilitando com que não apenas um integrante da família tenha o ensino superior, bem como os demais almejem dar continuidade a sua formação enquanto cidadão e profissional.

A importância das IES localizadas em Mossoró para a população que integra a sua área de influência, contribuindo para a formação e qualificação profissional dos estudantes no interior do Estado e se destacando entre as melhores do país pelo trabalho realizado na região.

Os estudantes também foram questionados sobre o que motivou a optar por Mossoró-RN para estudar (Apêndice A). Entre as respostas obtidas pode-se perceber a variedade de motivações que elencaram e resultaram nas decisões dos estudantes participantes da pesquisa (Gráfico 15):

Gráfico 15 - Motivações dos estudantes por optarem pela cidade de Mossoró

Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Entre as opções já destacadas 56,0% dos estudantes ressaltaram a proximidade das instituições em Mossoró como uma das principais alternativas para a sua escolha pela cidade. A localização próxima à cidade onde residem os estudantes incide tanto na escolha da instituição como dos cursos, sejam essas motivadas pela gratuidade, qualidade de ensino e pela garantia da disponibilidade de transporte para estarem realizando o percurso conforme os dias letivos de aula.

A proximidade favorece com que os estudantes possam realizar a mobilidade pendular entre as cidades de maneira recorrente sem ter que se fixar permanentemente em Mossoró. Assim, os estudantes realizam os deslocamentos diários, que por fim corresponderiam pela ida até às instituições e o seu retorno assim que as aulas fossem finalizadas, possibilitando com que esse grupo possa lidar com a ausência das IES no seu lugar de origem ou de residência.

A ausência das instituições e de cursos, sendo que a falta nas cidades que os estudantes residem, resulta na sua busca por esse tipo de serviço em cidades mais próximas. Também considerando que essa condição pode ser a única alternativa para alguns estudantes que desejam

ingressar no ensino superior e, devido aos custos a serem realizados, decidem optar por lugares mais próximos da sua residência.

Além de optarem pela cidade, os estudantes evidenciaram a escolha das instituições e dos cursos por estarem disponíveis nas IES localizadas em Mossoró, colocando em destaque a importância da variedade de cursos e instituições para a decisão do estudante em estar inserido na mobilidade.

Nessa perspectiva, Mossoró é destacada como polo regional na oferta do ensino superior para população estudantil, sendo também uma das motivações para os estudantes optarem pela escolha das instituições. A importância das IES localizadas nesse contexto favorece a população que integra a área de influência da cidade, contribuindo para a formação e qualificação profissional dos estudantes.

Para alguns estudantes vale ressaltar que a cidade também é lugar do trabalho. Então, além de estabelecer vínculo com as instituições em Mossoró estes estão inseridos nos empregos existentes, passando assim mais que um turno na cidade e retornando para o lugar de residência após o fim das suas atividades rotineiras.

No entanto, mesmo assim os estudantes estão expostos aos riscos e problemas vivenciados no decorrer das viagens realizadas diariamente até as instituições em Mossoró, deixando-os vulneráveis a diversas situações durante o percurso na ida e na vinda entre os lugares que frequentam.

O percurso deixa exposto também às vulnerabilidades às quais os estudantes vivenciam durante às trajetórias realizadas. Seja essa exposição em decorrência de acidentes, problemas mecânicos nos transportes, falta de combustível, superlotação, atrasos nos horários estabelecidos pelas instituições e trânsito.

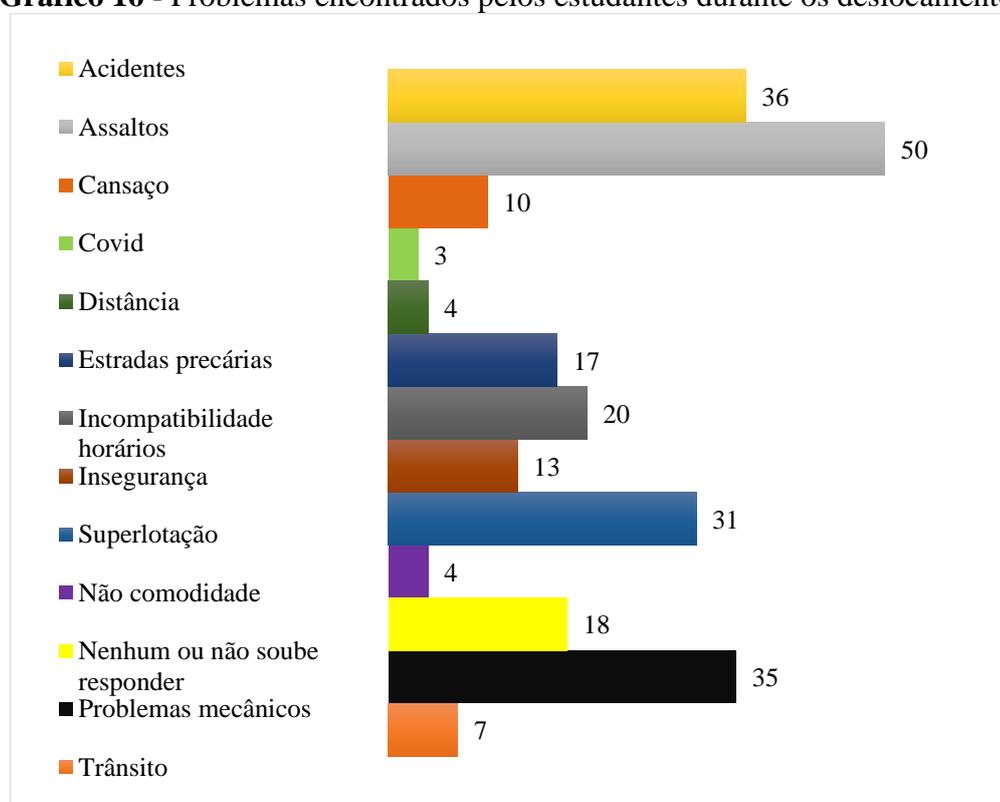
4.1.4 Problemas vivenciados nos deslocamentos

A mobilidade pendular da população estudantil que realizam os deslocamentos diários também está inserida em um contexto de fatores que os levam a vivenciar situações durante o percurso, colocando-os expostos aos riscos recorrentes. Assim, se deslocar entre a cidade onde reside e a cidade onde estuda, e vice-versa, o estudante está exposto a obstáculos e dificuldades aos estudantes ao decorrer do percurso para esses poderem realizar as suas atividades acadêmicas diárias.

Os transportes utilizados e os acontecimentos aos quais os indivíduos estão expostos também precisam estar sob essa análise, pois esses também contribuem para a permanência dos estudantes nas instituições vinculados, nos cursos matriculados e na realização do deslocamento diário até às IES (AFFONSO; COSTA, 2019).

Ao serem questionados sobre quais os problemas encontram-se expostos durante os deslocamentos realizados (Apêndice A) os estudantes elencaram diversos problemas vivenciados durante os deslocamentos, podendo ser visualizada no gráfico 16 a frequência das respostas mais e menos recorrentes:

Gráfico 16 - Problemas encontrados pelos estudantes durante os deslocamentos



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

As turbulências diante os deslocamentos reproduzem as problemáticas das quais os estudantes estão expostos e fazem parte do desenrolar das atividades desenvolvidas diariamente, somadas dentre as diversas dificuldades e suas condições estruturais para permanecerem realizando a mobilidade.

Do total de participantes da pesquisa, 50 estudantes ou 30,1% responderam que estão expostos a assaltos. A recorrência desse fato também é explanada por alguns desses estudantes

que expuseram situações já vivenciadas durante os deslocamentos, como relata os estudantes “A” e “B”, respectivamente:

Na volta para a minha cidade, quase sempre eu vinha em pé, pois não havia assentos para todos. Ficávamos muito tempo aguardando o ônibus, (até mais de 23:00h da noite) já que na volta o ônibus passava por todas as universidades e escolas técnicas para poder chegar na UERN. Por diversas vezes passamos por pânico dentro do ônibus, já que nosso ônibus já tinha sido assaltado 2 vezes. Em umas das vezes, nosso ônibus foi desviado da rota, e entrou numa estrada carroçável onde os ladrões roubaram tudo que tínhamos de valor (Estudante “A”).

Assaltos. Inclusive fomos vítimas de um no deslocamento de volta para casa ao meio-dia, dentro do ônibus. Fora a questão da manutenção do ônibus, que chegou a furar pneu no meio da estrada a noite. Por sorte, o outro ônibus também de nossa cidade, passou na hora do incidente e conseguiu nos transportar em segurança até as respectivas faculdades (Estudante “B”).

Não somente a recorrência nas respostas dos estudantes representam os assaltos como um dos maiores problemas, mas também a sua frequência ao realizar os deslocamentos. Além de ocasionar outros problemas, seja de segurança ao retornar para casa ou na ida para às instituições, deixando-os expostos assim a outros riscos, como: superlotação dos transportes, acidentes, atrasos, dentre outros.

Como mencionado pelos estudantes em suas respostas, além dos assaltos, um total de 36 estudantes ou 21,7% expuseram também os riscos de acidentes como um dos problemas a serem enfrentados, sejam esses ocasionados por animais nas estradas, estradas precárias e falhas mecânicas.

A insegurança e o medo de se deslocar entre as cidades apresentam-se também como primordiais para dificultar a realização do percurso a ser realizado. Um total de 13 estudantes ou 7,8% relataram que a insegurança durante o trajeto e a ausência de cinto de segurança seria um dos problemas vivenciados pelos estudantes.

Todos os riscos mencionados fazem parte das problemáticas que decorrem tanto do próprio deslocamento e do transporte utilizado. Como menciona Marandola Júnior (2011, p. 96) que, “Os riscos estão presentes tanto na pausa quanto no movimento, e por isso a vulnerabilidade está nos lugares e também nos deslocamentos”.

As condições apresentadas pelos estudantes refletem a precariedade diante a qual estão expostos diariamente seja nos lugares de origem, durante o percurso ou nos lugares de destino. Isso representa, apesar das dificuldades existentes, o desejo desses estudantes permanecerem nas instituições, pois o objetivo de concluir o curso superior é maior que o medo diante os riscos expostos. Destacam-se os estudantes “C”, “D” e “E”, respectivamente que:

Sim, muito medo. Inclusive, volto a citar, pela questão da segurança, pelo fato de já ter vivenciado um assalto a mão armada dentro do ônibus e ter meus bens subtraídos. Mas, o que me motiva a continuar indo é a vontade/sonho de concluir o ensino superior (Estudante “C”).

A sensação de medo é contínua. Os riscos de acidentes são uma realidade, além do medo constante em relação aos assaltos. O que me impulsiona a continuar realizando as viagens à faculdade é a deficiência financeira, que não possibilita recursos para morar em Mossoró. Mas, o fator mais importante é a possibilidade de mudança na minha realidade promovida pelo curso superior (Estudante “D”).

Há sempre um sentimento de medo. Especialmente devido às entradas ruins, o ônibus lotado acima do recomendável, os roubos que costumam ocorrer. Mas sinto que a graduação na vida de uma pessoa que vem de uma família humilde onde gerações não puderam estudar para se dedicarem a trabalhar em serviços muitas vezes pesados e mal remunerados, se formar é uma conquista que vale a luta! (Estudante “E”).

Definindo assim as principais motivações para continuarem cursando, os estudantes demonstram a importância de estarem nas instituições e finalizarem o curso superior. Mesmo com o sentimento de medo essa população se coloca em movimento diante riscos constantes para conseguir a formação em nível superior e, conseqüentemente, a melhoria de vida por meio da educação.

O anseio dos estudantes pela melhoria e maior qualidade de vida através do ensino superior compõe o quadro de pessoas que buscam ascensão socioeconômica, apesar das dificuldades encontradas durante todos os anos que estarão vinculados aos cursos e necessariamente realizarão a mobilidade pendular.

Assim, também foi questionada se a ascensão social e econômica poderia ser considerada um fator primordial para a decisão em se deslocar até as instituições localizadas em Mossoró (Apêndice A). Um total de 151 estudantes ou 91,0% informaram que a ascensão social e econômica é um dos principais fatores para continuarem inseridos nos deslocamentos e apenas 15 estudantes ou 9,0% mencionaram que não seria um fator definidor para o seu deslocamento.

Todas as ocorrências mencionadas fazem parte do cotidiano dos estudantes, ou seja, do seu espaço de vida. A realidade enfrentada faz com que esses perpassem por vários territórios que detêm de diferentes administrações, desde da esfera municipal, estadual ou federal, observado os problemas e os riscos enfrentados em diferentes trechos das estradas ou a ausência de maior mobilidade no intraurbano das cidades envolvidas.

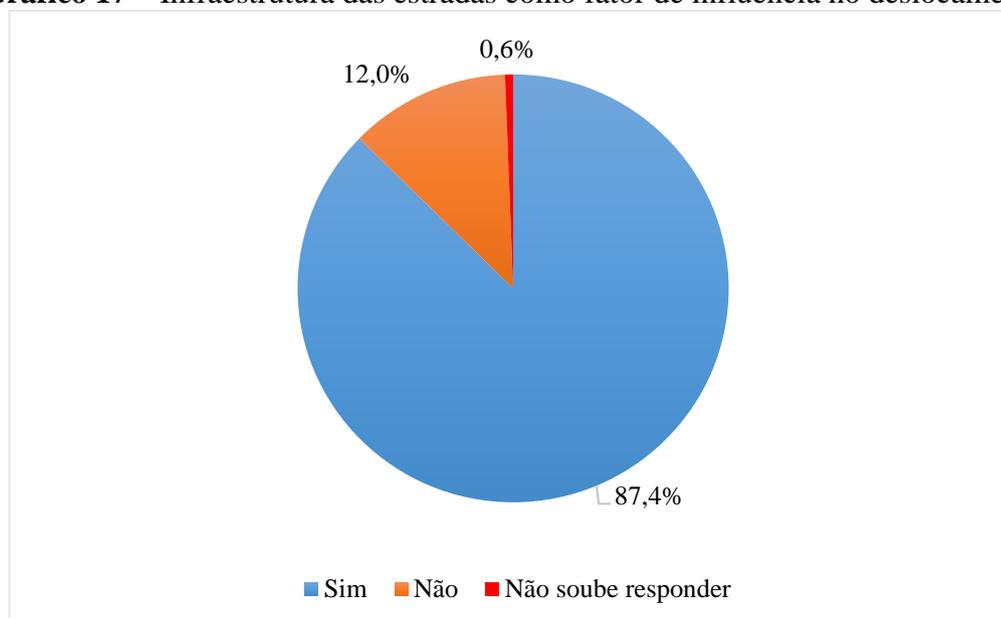
Apesar do papel individual que cada cidade desempenha diante a mobilidade dos estudantes, sem haver uma comunicação direta entre essas para o benefício em comum desse

grupo, as intermediações podem contribuir para diminuir a insegurança durante os trajetos realizados, principalmente quando se mencionam as estradas.

Ainda entre os problemas vivenciados pelos estudantes, as estradas com estruturas precárias também foram relatadas por 17 estudantes ou 10,2%. As estradas podem auferir ao deslocamento condições viáveis para maior fluidez, mas, em simultâneo, a sua precariedade pode ocasionar danos aos transportes e acelerado o período que esse deverá passar por manutenções. Por fim, ocasionando atrasos durante o percurso, seja na ida ou na vinda dos estudantes entre a sua residência e a instituição que estuda.

No gráfico 17 é possível verificar com relação as condições das estradas e sua influência no deslocamento:

Gráfico 17 – Infraestrutura das estradas como fator de influência no deslocamento



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Entre as respostas obtidas 87,4% dos estudantes indicaram que as condições das estradas é considerado como fator importante para o melhor deslocamento, podendo afetar diretamente na maior fluidez, segurança, menores riscos de acidentes, comodidade, menor tempo gasto durante o deslocamento e menor número de problemas com o próprio transporte.

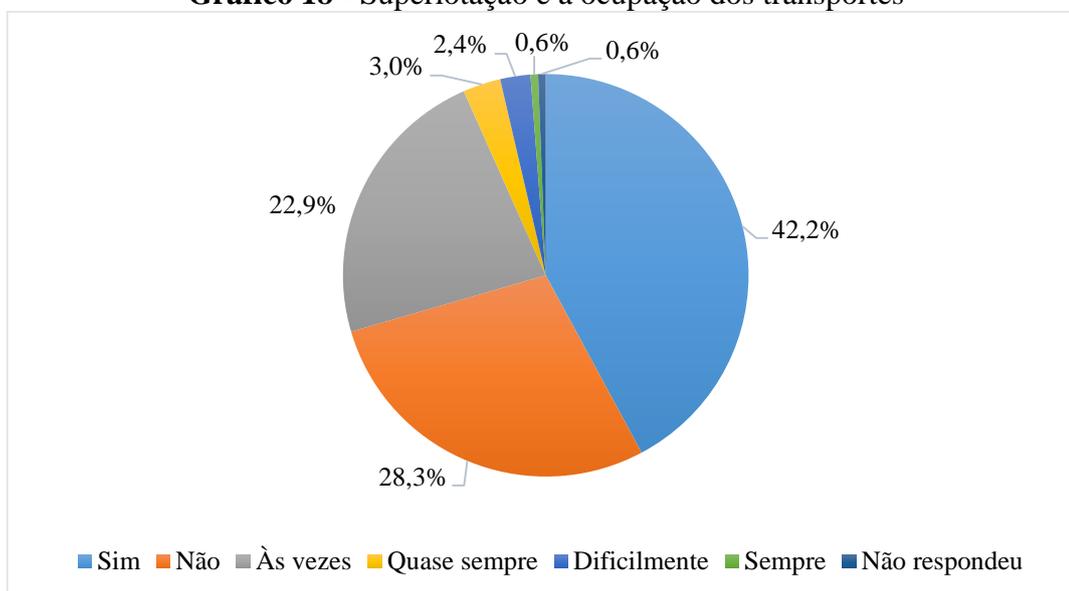
A melhoria nas estradas não só possibilitaria maior dinâmica e agilidade para que os estudantes possam estar no horário programado nas instituições como, também, evitaria demais problemas como acidentes, atrasos e falhas mecânicas, que deixa os estudantes expostos à insegurança e a mercê de diversas situações. Além disso, possibilitaria aos estudantes realizarem o seu percurso com comodidade durante o tempo de deslocamento.

Entre os problemas foi questionado aos estudantes se o transporte que utilizavam já apresentou problemas durante o percurso (Apêndice A). Entre as respostas os estudantes indicaram a: falta de combustível, pneus estourados, falhas mecânicas (motor, correia, freio, bolsa de suspensão, ar-condicionado desregulado, bomba de ar), atolção do veículo, sem documentação obrigatória gerando multa, avarias decorrentes da estrutura das estradas, vidro quebrado e buracos no teto do transporte.

Já 114 estudantes ou 68,7% responderam que às vezes e/ou de forma recorrente acontecia de os transportes ultrapassarem o limite máximo de passageiros durante o deslocamento, enquanto 52 estudantes ou 31,3% informaram que o número superior de estudantes comparado ao quantitativo de poltronas não sendo uma realidade nos transportes utilizados por esses.

A superlotação também é um dos problemas, já que alguns estudantes tendem a ir todo percurso em pé no transporte, e quando há poltronas algumas dessas não apresentam conforto, tendo que revezar as poltronas entre esses. Perguntou-se também se a ocupação do transporte que você utiliza excede a capacidade máxima de passageiros (Apêndice A), as respostas são apresentadas no gráfico 18:

Gráfico 18 - Superlotação e a ocupação dos transportes



Fonte: Pesquisa realizada com estudantes entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Maior parte dos estudantes, correspondendo a 42,2%, mencionaram que o limite de passageiros era superado ao quantitativo de poltronas existentes no transporte, fazendo com que alguns desses permanecessem em pé durante o deslocamento. Já 22,9% indicaram que às vezes

o número de passageiros ultrapassou o limite permitido, enquanto 0,6% mencionaram que isso ocorria sempre e um total de 28,3% dos estudantes informaram que o número superior de estudantes comparado ao quantitativo de poltronas não é uma realidade nos transportes utilizados por esses.

Por mais que ocorra superlotação dos transportes universitários, os estudantes destacam apenas alguns dias da semana onde esse quantitativo aumenta. Mas, também, há estudantes que mencionam a recorrência no número de passageiros sendo superior à capacidade permitida, fazendo-se realizarem o percurso sem a devida segurança e comodidade.

O quantitativo de estudantes superior à capacidade dos transportes requer atenção, pois os mesmos passam até mais de duas horas sem a devida comodidade na ida e mais duas horas na volta, podendo ocasionar em problemas físicos dos passageiros.

Além do que já foi mencionado e presente nas falas dos estudantes, a incompatibilidade de horários aparece como 20 respostas ou 12,0% mencionadas pelos estudantes. Sobre essa questão reflete-se o tempo gasto durante o percurso e, também, a respeito dos próprios imprevistos ocasionados por problemas mecânicos, assaltos, acidentes ou estradas precárias, fazendo com que alguns estudantes acabem por serem prejudicados em algum momento.

Além dessas respostas, 7 estudantes ou 4,2% mencionaram que o trânsito aparece como problema para o deslocamento, afetando até mesmo o horário a ser cumprido diariamente para chegar às instituições. Havendo também 4 estudantes ou 2,4% que mencionaram a distância como um dos problemas, apesar de terem indicado a proximidade como um dos fatores para a escolha das instituições, pois nenhuma outra cidade mais próxima do que Mossoró oferecem a mesma diversidade de opções de instituições e cursos em nível superior.

Os horários que os estudantes frequentam e participam das aulas também são afetados com atrasos em decorrência dos problemas durante os deslocamentos. Se no deslocamento, o tempo gasto com esse e toda a logística da circulação dos transportes sofre alteração, conseqüentemente os horários pré-definidos também são alterados, ocasionando em atrasos dos estudantes, seja no horário de chegada às instituições ou nas suas respectivas residências.

Em menor quantitativo apresentam-se 3 estudantes ou 1,8% que mencionaram o SARS-CoV-2 (COVID-19) como um dos problemas durante o deslocamento, tanto pela infecção como estarem dividindo o mesmo espaço com outras pessoas. Enquanto 18 estudantes ou 10,8% não souberam responder a existência de problemas nos deslocamentos.

Além dos problemas enfrentados, também, foi questionado se já tinham deixado de comparecer à aula devido à falta de transporte universitário (Apêndice A), um total de 107

desses estudantes ou 64,5% afirmaram que sim, enquanto 59 estudantes ou 35,5% indicaram que não.

Os transportes é a forma predominante dos estudantes terem acesso à mobilidade pendular e, assim, realizarem os deslocamentos diários. A ausência desses transportes ou a ocorrência de algum problema que impossibilite com que realizem os deslocamentos diariamente para as instituições em Mossoró incide no seu não comparecimento às aulas.

Mesmo diante os problemas relacionados aos deslocamentos, ao serem questionados se seria possível realiza-los até Mossoró se não houvesse acesso aos transportes universitários (Apêndice A), 125 estudantes ou 75,3% responderam que “não” e enquanto apenas 41 estudantes ou 24,7% indicaram que “sim”. Nessa condição, caso os estudantes não tenham acesso aos transportes universitários os mesmos, em sua maioria, não teriam como estarem inseridos nos deslocamentos diários e/ou na mobilidade pendular que tem como destino as instituições de ensino superior.

É por meio desse mesmo cenário que a presente pesquisa se estende a buscar compreender como as relações são estabelecidas para que os estudantes tenham acesso ao transporte universitário, que estão por vezes sob responsabilidade das associações de estudantes (grupo organizado de estudantes) e prefeituras, essa última categoria representada pelos órgãos municipais.

4.2 Espacialidade dos deslocamentos diários da população estudantil

Com acesso aos transportes intermediados por associações e órgãos municipais, os estudantes conseguem manter a sua rotina até suas respectivas instituições por meio dos deslocamentos diários, que também contam com a participação dos motoristas dos transportes universitários.

A disponibilidade dos transportes universitários para os estudantes que frequentam o ensino superior em Mossoró é facilitada com o crescimento das técnicas e a ampliação da infraestrutura, mantendo a região cada vez mais integrada a partir das redes que as conectam, resultando em uma maior fluidez e circulação, principalmente, quando se trata das cidades locais dotadas de menores níveis de oportunidades ao ensino superior, em comparação com às cidades médias.

Os estudantes se direcionam até Mossoró em busca das oportunidades educacionais em maiores níveis de ensino não encontrados no seu lugar de origem/residência. Como retrata

Santos (2018) alguns centros locais não conseguem atender a sua própria população, enquanto centros intermediários oferecem maior número de bens e serviços, além de apresentar-se de forma diversificada.

No entanto, para ter acesso a esses bens e serviços disponibilizados nas cidades médias os indivíduos teriam que se deslocar utilizando-se os meios de transportes, servindo para facilitar e unificar a comunicação entre as cidades médias e os centros locais. De acordo com Silva (2017), os transportes interurbanos para Mossoró contam com uma variedade de tipos e finalidades a serem realizadas na cidade, entre esses estão os transportes universitários que tem como fim o desembarque de estudantes nas instituições de ensino superior de forma recorrente e com o mesmo público frequentando a cidade.

Quando é referida a situação dos estudantes e a organização dos transportes universitários para efetivar os deslocamentos diários, há um conjunto de participantes que fazem a intermediação do acesso dos estudantes aos transportes, entre esses estão os motoristas, as associações dos estudantes e os órgãos municipais, que colaboram diretamente para esses estarem inseridos na mobilidade e conseqüentemente frequentando os seus respectivos cursos no ensino superior.

4.2.1 Transportes universitários: motoristas, associações e órgãos municipais

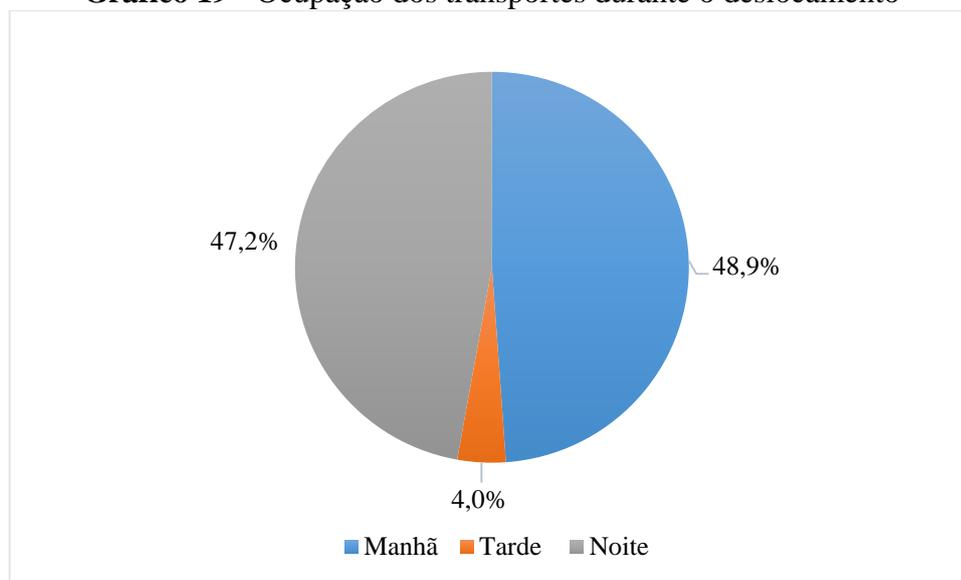
Nesta subseção, é retratada e exposta os resultados obtidos através de um modelo de questionário aos motoristas e dois modelos de entrevistas, uma com as associações dos estudantes e outro modelo com os órgãos municipais. Na presente discussão optou-se por retratar as relações estabelecidas entre os indivíduos que são participantes diretos para que os estudantes possam estar inseridos nos deslocamentos diários.

Dessa forma, conseguiu-se aplicar um modelo de questionário com 15 motoristas (Apêndice B) pertencentes aos municípios de: 2 de Açú, 3 de Apodi, 1 de Areia Branca, 2 de Baraúna, 1 de Governador Dix-Sept Rosado, 1 de Grossos, 1 de Icapuí, 1 de Porto do Mangue, 1 de Tibau e 2 de Upanema, que transportam estudantes oriundos desses mesmos municípios e de municípios próximos. De acordo com 7 motoristas ou 46,7% também transportam estudantes oriundos de outros municípios, enquanto 8 motoristas ou 53,3% citaram não haver estudantes além do lugar de origem/residência que pertencem e iniciam o percurso.

Todos os motoristas mencionaram que os transportes utilizados pelos estudantes para o deslocamento se tratam de ônibus com capacidade entre: 26 a 64 estudantes, sendo em sua maioria o limite de passageiros composto por um total 50 poltronas ou 53,3%.

No gráfico 19 tem-se o quantitativo de estudantes e ocupação por transportes, ao serem questionados sobre qual o número de estudantes transportados diariamente e seus respectivos turnos (Apêndice B):

Gráfico 19 - Ocupação dos transportes durante o deslocamento



Fonte: Pesquisa realizada com motoristas entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Conforme os motoristas entrevistados, uma total de 48,9% dos estudantes estão realizando os deslocamentos de manhã e 47,2% durante a noite, apenas 4,0% dos estudantes que participando dos deslocamentos durante a tarde. Isso corresponderia a maior densidade e fluidez de transportes universitários em circulação durante os turnos matutino e noturno em Mossoró e região.

Isso só é possível através da maior diversidade de transportes, melhoramento das vias de circulação e menores gastos com os deslocamentos no espaço urbano e regional. Medeiros (2013) destaca que Mossoró consegue deter maior fluidez a partir do sistema viário, correspondendo de maneira articulada com as demais cidades circunvizinhas e/ou próximas que fazem parte da área de influência regional.

Soma-se a esse cenário o tempo gasto durante o percurso realizado inter e intraurbano nas instituições que os estudantes são deixados, os horários que iniciam e finalizam os

deslocamentos, os tipos de transportes utilizados e onde os transportes ficam estacionados e os turnos que os motoristas realizam os deslocamentos.

Ao serem questionados quais dias da semana realizam os deslocamentos com os estudantes (Apêndice B), um total de 14 motoristas ou 93,3% apontaram que os deslocamentos ocorrem entre os dias de segunda-feira até a sexta-feira, apenas 1 motorista ou 6,7% mencionou de segunda-feira até a quinta-feira. Correspondendo assim aos dias de funcionamento das instituições, diante os dias letivos da semana.

Além disso, foi investigado junto aos motoristas qual turno realizam os deslocamentos dos estudantes até as instituições (Apêndice B), apresentando-se assim divididos entre os turnos: 66,7% no matutino e noturno; 13,3% matutino; 13,3% no noturno; e 6,7% durante o turno vespertino.

Demonstrando que a maioria desses transportes são utilizados para realizarem 4 viagens por dia, entre os lugares de origem/residência até as instituições e vice-versa, sendo assim 2 por turno correspondente. Além de corroborar que os maiores quantitativos de estudantes estão divididos entre os turnos matutino e noturno nas instituições.

A dinâmica dos estudantes ocorre no espaço urbano mossoroense com maior predominância durante a manhã no decorrer das 06h00 até às 07h00 horas e entre 18h00 até às 19h00. Além dos horários após o término das aulas que pela manhã é finalizada às 11h00 até às 12h00 e a noite durante às 22h00 às 23h00. Já durante o período da tarde esse fenômeno é arrefecido em decorrência do próprio quantitativo dos estudantes que frequentam este turno durante a semana.

Na figura 2 é possível verificar a chegada e o desembarque dos estudantes durante os turnos matutino e vespertino na instituição UERN, utilizando-se assim dos transportes universitários para tal feito:

Figura 2 - Estudantes desembarcando dos transportes universitários manhã e noite



Fonte: Autor (2019).

Ao decorrer do momento em que os estudantes oriundos de outros municípios chegam às instituições dividem a agitação dos campi com aqueles que residem na própria cidade de Mossoró, dando maior altivez e somando-se com os demais durante os turnos que as instituições funcionam. Assim, Os horários de embarque e desembarque dos estudantes antes do destino final também destaca-se como parte da dinâmica.

Em escala regional os horários que os deslocamentos ocorrem também ocasionam na circulação de transportes interurbano da cidade, movimentando assim a dinâmica nessa região durante os dias letivos de aulas entre as cidades envolvidas no presente fenômeno. Além de fazer parte também da dinâmica urbana, desde a primeira instituição que os estudantes desembarcam, perpassando por diversas IES distribuídas espacialmente e dinamizando o espaço urbano local.

Incluindo esse contexto, foi questionado também junto aos motoristas quais horários de saída e de chegada na cidade que os estudantes residem (Apêndice B), onde puderam relatar os horários que iniciam e finalizam os deslocamentos (Tabela 10).

Tabela 10 - Horários de saída e chegada dos municípios onde os estudantes residem

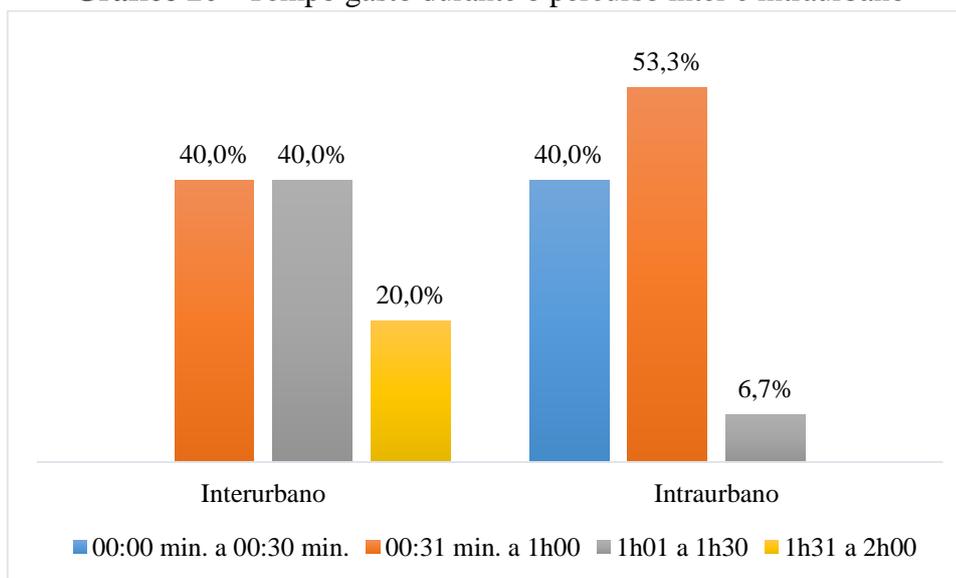
Motoristas	Manhã		Tarde		Noite	
	Saída	Chegada	Saída	Chegada	Saída	Chegada
"A"	-	-	-	-	16:40	00:10
"B"	06:00	12:00	-	-	-	-
"C"	06:00	12:00	-	-	18:00	22:00
"D"	05:00	13:50	-	-	17:00	23:40
"E"	-	-	-	-	17:00	23:30
"F"	05:00	13:00	-	-	17:00	00:30
"G"	05:45	13:00	-	-	17:45	23:00
"H"	05:30	13:30	-	-	-	-
"I"	05:30	13:00	-	-	17:30	00:00
"J"	05:30	13:00	-	-	17:10	00:30
"K"	05:30	13:30	-	-	-	-
"L"	05:30	11:00	-	-	-	-
"M"	-	-	-	-	18:00	23:00
"O"	06:00	12:20	-	-	-	-
"P"	-	-	12:00	19:00	-	-

Fonte: Pesquisa realizada com motoristas entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

Ao decorrer da pesquisa foi possível perceber haver estudantes que gastam mais tempo durante o percurso realizado, sendo um total máximo de 2h00 horas até o seu destino, que seria as instituições de ensino superior e somando-se o seu retorno até a cidade que reside.

As temporalidades dos deslocamentos também definem o retorno desses estudantes ao seu lugar de residência e dos motoristas que terão que realizar o mesmo trajeto em um horário subsequente. No caso daqueles motoristas que realizam os deslocamentos durante o turno noturno e matutino, o mesmo pode incluir-se o cansaço, pois se têm de realizar os deslocamentos em um período relativamente curto.

Isso reflete o tempo que os estudantes estão realizando os deslocamentos e os problemas existentes durante o percurso, às quais já foram retratadas anteriormente, mas que recaí nas trajetórias que estes realizam no espaço inter e intraurbano. No gráfico 20 é possível verificar o tempo gasto para o deslocamento entre ambos os espaços urbanos até Mossoró e, até mesmo, no espaço urbano da cidade.

Gráfico 20 - Tempo gasto durante o percurso inter e intraurbano

Fonte: Pesquisa realizada com motoristas entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

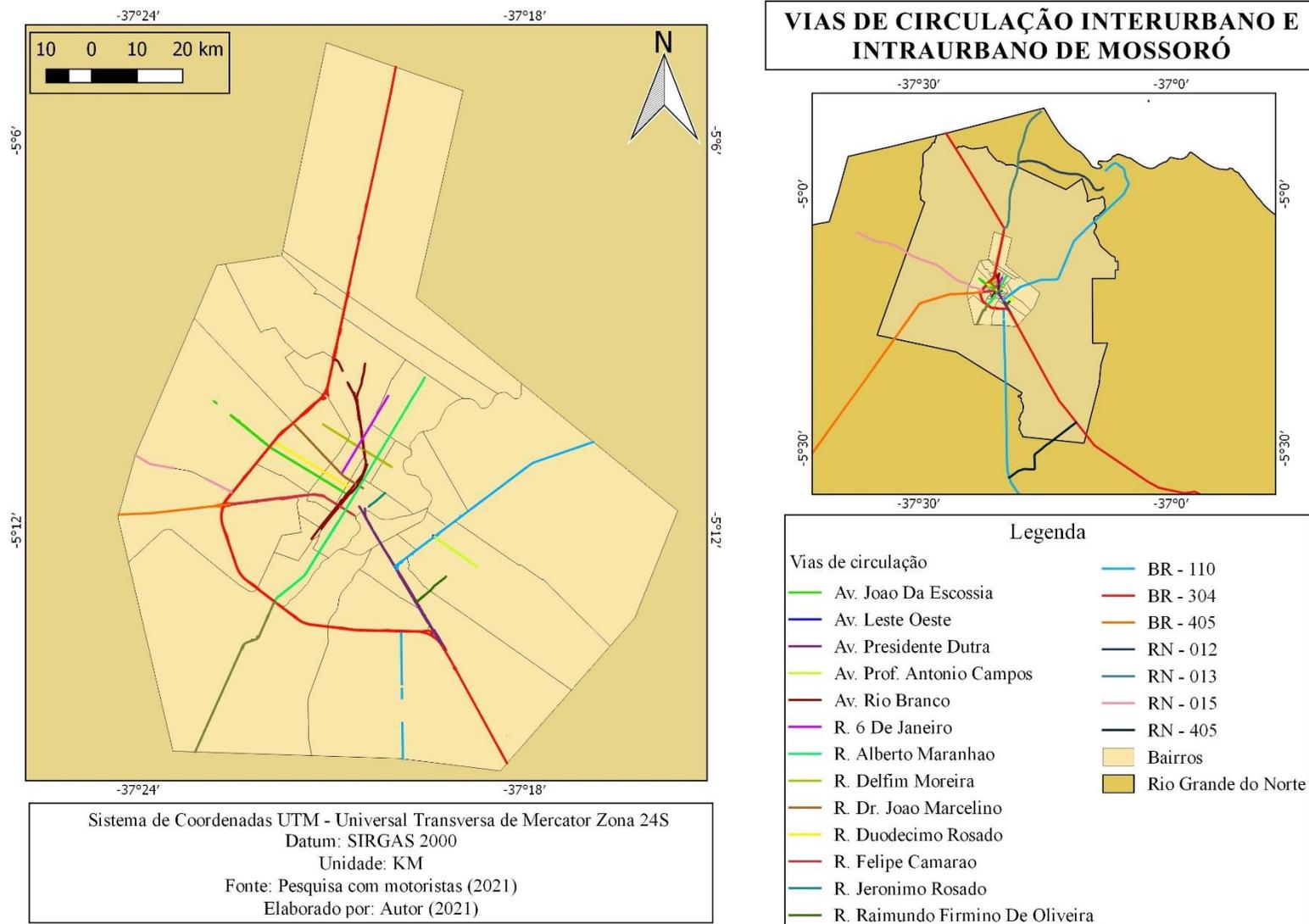
Entre os maiores períodos de tempo que os estudantes passam percorrendo até as instituições, maior parte desses concentram-se no espaço interurbano, como indica 40,0% dos motoristas, esses gastam de 00h31 minutos a 01h00 durante o percurso interurbano, já em sua maioria 60% desses gastam de 01h01 a 02h00. Enquanto no espaço intraurbano os deslocamentos são feitos por 93,3% dos motoristas em período de tempo entre 00h00 a 01h30.

O tempo gasto durante os deslocamentos tanto em Mossoró, como no espaço interurbano condicionam os estudantes a passarem mais do que o próprio tempo de permanência em sala de aula, seja devido à distância ou as dificuldades enfrentadas durante o percurso diante a infraestrutura das estradas.

Como enfatiza Corrêa (2018, p. 45): “Por trajetória entendem-se as combinações entre processos e formas que, a partir de um foco inicial no espaço e de um ponto inicial no tempo, sucedem-se até dada área e ponto no presente ou no passado”. Desde do local onde o estudante inicia o seu percurso até o seu destino, aponta-se como partes das suas trajetórias especiais e com temporalidades diferentes.

No mapa 10 são apresentadas as principais vias e percurso no interurbano e no intraurbano em Mossoró, dotados das circulações provenientes dos deslocamentos dos estudantes e dos transportes utilizados por esses para estarem nas instituições nos horários pré-definidos:

Mapa 10 - Vias de circulação no interurbano e intraurbano de Mossoró



Fonte: Pesquisa realizada com motoristas entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

As vias contribuem tanto para maior dinâmica populacional, com a circulação diária de transportes em torno das principais rodovias, ruas e avenidas de Mossoró como para a realidade em escala regional, servindo também para os demais deslocamentos com finalidades diversas.

Dessa maneira, se o território e as vias de circulação já servem como base de integração para a cidade, também angaria maior fluidez e mobilidade de mercadorias, pessoas, capital e escoamento de matérias-primas. Já no caso da população estudantil isso propicia facilidade de chegar aos principais pontos de desembarque e embarque sem maiores dificuldades.

A diversidade de transportes utilizados e a capacidade desses atender um quantitativo expressivo de estudantes incide na maior participação de estudantes envolvidos na densidade de transportes que circulam pela cidade de Mossoró. Na figura 3 pode-se verificar o trecho da BR-110 (rua Francisco Mota) com cruzamento da rua Figueira Filho (Leste Oeste), que dá acesso, principalmente, às instituições UERN e UFERSA:

Figura 3 - Circulação dos transportes universitários



Fonte: Autor (2019)

O trânsito em Mossoró é adensado com a presença dos transportes universitários durante os horários de chegada e saída dos estudantes, sendo um fenômeno vivenciado tanto pelo estudante como pela população local que vivenciam essa realidade durante os dias letivos de aula ao decorrer da semana.

Apesar da dinâmica ocasionada pela circulação dos transportes universitários em Mossoró, sua participação faz parte da realidade percebida pelos próprios residentes da cidade ou da população natural, que convive e dividem espaço com a população estudantil no decorrer do dia.

Ao responderem o questionamento de quais instituições de ensino superior os estudantes são deixados (Apêndice B), os motoristas elencaram as IES: FACENE, FCRN, IFRN, UERN, UFERSA, UNINASSAU, UNIRB, UNIP e UNP. Sendo apenas a UNIP a instituição que não detém de cursos na modalidade presencial, mas apenas semipresencial.

No entanto, os motoristas também percorrem por outros locais na cidade durante os deslocamentos intraurbanos, deixando além dos estudantes oriundos do ensino superior, aqueles que estão vinculados a instituições que ofertam ensino técnico e ensino básico.

Ao serem investigados sobre a ordem de chegada em Mossoró as instituições e o momento em que os estudantes são deixados e após o término da aula (Apêndice B), os motoristas responderam conforme a sequência das instituições que os estudantes desembarcam e embarcam (Quadro 9).

Quadro 9 - Locais onde os estudantes são deixados

Ordem chegada	Ordem término
UERN; UFERSA; FACENE; UNIP; FCRN; UNP e UNINASSAU	UNP; UNINASSAU; FCRN; UNIP; FACENE; UFERSA e UERN
IFRN; UFERSA; UERN; FCRN e UNP	UNP; FCRN; UERN; UFERSA e IFRN
UFERSA e UERN	UERN e UFERSA
FACENE; UFERSA e UNIRB	UERN; UNIRB; UFERSA; IFRN; FACENE; FCRN e UNP
FACENE; IFRN e UERN	UERN; IFRN e FACENE
UERN	UERN
IFRN; UFERSA e UERN	UERN; UFERSA e IFRN
UNINASSAU; UNIRB; Thereza Néó; FACENE; IFRN; UFERSA e UERN	UERN; UFERSA; IFRN; FACENE; THEREZA NEO; UNIRB e UNINASSAU
UNP; FCRN; UNIP; FACENE; IFRN; UFERSA; UNIRB e UERN.	UERN; UNIRB; UFERSA; IFRN; FACENE; FCRN e UNP
IFRN; UFERSA; UERN e UNIRB	UNIRB; UERN; UFERSA e IFRN
UNINASSAU; UNP; UNIP e FACENE	FACENE; UNIP; UNINASSAU e UNP
UNINASSAU; UNP; SENAC; UNIRB; FCRN; SENAI; CEBRAC; Thereza Néó; Grau Técnico e FACENE	Thereza Néó; UNIP; Grau Técnico; FACENE; RADIX; SENAI; FCRN; UNIRB; UNP e UNINASSAU
FACENE; IFRN; UFERSA; UERN e UNP	UNP; UERN; UFERSA; IFRN e FACENE
UNP; RADIX; Casa do Estudante; FCRN; CEBRAC; Escola de Artes; CPP; Thereza Néó; Grau Técnico; FACENE; IFRN; UFERSA e UNIRB	UNIRB; UFERSA; IFRN; FACENE; Grau Técnico; Thereza Néó; Escola de Artes; CEBRAC; FCRN; Casa do Estudante; RADIX e UNP

Fonte: Pesquisa realizada com motoristas entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

O desembarque é realizado durante o percurso em cada instituição correspondente ao vínculo dos estudantes e ao término o mesmo é realizado de forma inversa. Fica claro que os motoristas não são apenas responsáveis por estar à frente dos deslocamentos diários com finalidade de atender exclusivamente os estudantes vinculados as instituições de ensino superior, mas também aos estudantes matriculados em instituições de ensino técnico e básico.

As contribuições exercidas pelas prefeituras e associações dos estudantes para que todos os estudantes, que necessitam dos transportes para dar prosseguimento aos estudos ou para casos eventuais, como: provas de concursos, processos seletivos, vestibulares e demais programas de acesso ao ensino superior.

Já o que corresponde aos transportes, ao serem indagados sobre qual local o transporte fica estacionado enquanto os estudantes encontram-se nas salas de aula (Apêndice B), os motoristas responderam que os locais onde os transportes ficam estacionados na parte interna e externa, entre essas: UERN, UFERSA e UNP.

Na figura 4 pode-se verificar os transportes estacionados na parte externa (lateral) e na interna (interior) da instituição UERN, enquanto os estudantes estão cumprindo as suas cargas horárias em sala de aula:

Figura 4 - Transportes universitários estacionados na UERN



Fonte: Autor (2019)

Assim os motoristas dos transportes universitários já ficam aguardando na instituição que os estudantes se encontram predominantemente, garantindo com que esses já ingressem nos transportes sem haver atrasos ou imprevistos na logística de retorno para o lugar de residência. Já no caso dos estudantes que permanecem em outras instituições, esse deslocamento é realizado conforme as rotas definidas por cada associação ou órgão municipal.

Há também os estudantes que encontram-se aguardando os transportes universitários durante o percurso, já que alguns dos pontos não fazem parte da rota a ser seguida dentre aqueles apontados pelos motoristas, sendo necessário os estudantes se deslocarem internamente para irem até o ponto de embarque.

Já os motoristas ao serem questionados sobre quem fica responsável pelo pagamento do transporte utilizado e o custo atribuído aos estudantes (Apêndice B), os mesmos elencaram que eram: prefeituras (órgãos municipais), associações dos estudantes, os próprios estudantes e empresas privadas intermediadas tanto pela associação como pela prefeitura. Sendo que, os valores podem ser pagos integralmente pela prefeitura ou divididos entre a prefeitura e as associações (estudante custeando diretamente metade do valor) e apenas pela própria associação.

Assim, diante a participação direta das associações e órgãos municipais, foi realizada uma entrevista com ambas categorias para compreender como ocorre essa intermediação para os estudantes terem acesso aos transportes e a assegurada a sua permanência nos deslocamentos diários.

Apesar de ter-se aplicado o questionário com estudantes pertencentes a 18 cidades, apenas 13 dessas cidades foram representadas por participantes nas entrevistas realizadas com associações e órgãos municipais, sendo que uma dessas foi obtido a participação de ambos, totalizando assim a participação de 14 entrevistados.

Entre os participantes, 4 desses correspondiam a presidentes e diretores das associações de Açú, Apodi, Areia Branca e Icapuí, enquanto 10 participantes correspondiam entre órgãos municipais das cidades de Apodi, Baraúna, Caraúbas, Felipe Guerra, Governador Dix-Sept Rosado, Grossos, Porto do Mangue, Serra do Mel, Tibau e Upanema.

Os participantes foram questionados sobre desde que ano o serviço de transporte universitário é ofertado na cidade (Apêndices C e D). Entre as respostas pode-se verificar a seguir as dos entrevistados “A”, “B” e “C”, respectivamente:

Que eu lembre, desde de 2002, volto atrás, porque em 98 eu já cursava faculdade já e já disponibilizavam um ônibus. Você tinha um ônibus para ir, agora para trás eu não

lembro, mas eu acho que nos anos 80 eles já disponibilizavam. Porque já tem pessoas da minha família, meus irmãos mais velhos que fizeram faculdade e já disponibilizava os transportes, por isso já faz anos. Dos anos oitenta para cá. Acho que 82 eles já disponibilizavam (Entrevistado do órgão municipal “A”).

Desde de muito tempo, certo? Eu mesmo já fui estudante da UERN e o município já cedia o transporte escolar para nós estudantes. Apesar que eu fui de uma época que até em cima de carro de lixo eu andei para chegar na faculdade. Era difícil a situação, hoje é bem mais acessível (Entrevista do órgão municipal “B”).

Então a associação, ela vai fazer agora 35 anos. A associação existe desde de 1986. No início a associação, ela era só a prefeitura que cedia os ônibus porque eram poucos universitários e assim, não eram só universitários. Todos os alunos que estudassem em Mossoró poderiam utilizar esses ônibus. E a associação, ela veio para ter os trabalhos sociais, enfim. Mas aí com o tempo, agora de três anos para cá, foi reformulado o estatuto da associação, onde a gente só trabalha hoje, só aceita associados hoje de graduação [...], e de estudantes de ensino médio/técnico do IF, no caso. Ou qualquer estudante que passe por processo seletivo (Entrevistado da associação “C”).

Assim, o período inicial de oferta dos transportes universitários para os estudantes não se tem uma definição por maioria daqueles que gerenciam o acesso desses ao transporte. Além de que a mobilidade dos estudantes pode ser datada anteriormente a operacionalização de cada associação ou prefeitura a frente desse serviço, sendo realizada de diversas maneiras.

Os deslocamentos dos estudantes que ocorriam antes da década de 1980 demonstra o impacto ocasionado com a instalação das instituições de ensino superior para dinâmica da população que recorria até Mossoró. As IES localizadas no Oeste Potiguar, principalmente em Mossoró proporcionam desde das suas instalações e infraestrutura, a formação de profissionais qualificados para toda a região.

Como Santos (2018) pontua em seu trabalho, às pessoas buscam a mobilidade de maneira que possibilite fugir da sua realidade local para consumir bens e serviços em cidades de nível hierárquico maior na rede urbana. Assim, a depender da demanda, os seus deslocamentos podem ser realizados com maiores e menores frequências, estabelecendo ligações entre as cidades.

Dessa maneira, os deslocamentos existentes anteriormente e minimizados com a atuação das associações e órgãos municipais possibilitou que os estudantes com interesse em comum pudessem estar organizados para puderem cursar o ensino superior em Mossoró.

Quando questionados se há estudantes que realizam os deslocamentos diários e não estão vinculados a associação e quais transportes estes utilizam (Apêndices C e D), os entrevistados “C” e “D”, respectivamente citaram que:

O Cabral faz a rota Areia Branca, Açú e Macau, e muitos alunos que não tem como ir de manhã, pegam esse horário, que dá certo pegar ele. Como a associação não tem como suprir a necessidade de todo mundo, infelizmente. Porque o aluno que a gente tá pagando a associação é bem irrisório, mesmo, para manter a associação e os ônibus que a gente contrata. Porque a gente tem essa ajuda do poder municipal, é pra gente um valor bem irrisório só para manter a associação mesmo (Entrevistado da associação “C”).

Geralmente a maioria dos estudantes em Apodi recebem o apoio do ônibus só que acontece, tem períodos que exemplo agora, por exemplo, a gente tá na pandemia, não tá tendo aula só tá tendo alguns estudantes que estão indo prestar aulas práticas, que são um pessoal que estão na saúde. Que, que o município fez? Por ser um convênio direcionado a AENTS ainda, por não tá tendo aula, a gente disponibilizou um ônibus e um motorista para tá levando os estudantes até lá. Então sempre que chega uma coisa assim, não seja, um exemplo, diretamente aula, mas que o município dê um aporte financeiro. No que o município puder ajudar, a gente tenta ajudar encaixar (Entrevistado do órgão municipal “D”).

O papel das associações e dos órgãos municipais no acesso aos transportes é uma finalidade prestada através dos serviços ofertados por ambas categorias. No entanto, mesmo que ambas estejam com a sua capacidade no limite para atender os estudantes, esses recorrem a outras formas para que possam estar realizando os deslocamentos.

Ao serem questionados sobre quais os documentos necessários para os estudantes efetuarem o cadastro e utilizarem os transportes, as associações e órgãos municipais elencaram: o vínculo institucional por meio do comprovante da matrícula, documentos de identificação (identidade e CPF) e o comprovante de residência.

Do total de 14 entrevistados, 12 participantes ou 85,7% informaram não ter lista de espera para os estudantes que buscam por transporte universitário para realizar os deslocamentos. Sendo que apenas 2 dos participantes ou 14,3% informaram que “sim”, há lista de espera para que possam ter acesso ao transporte, fazendo com que alguns desses busquem outras alternativas para irem até as instituições em Mossoró.

O cadastro dos estudantes serve como maneira de ter controle sobre o quantitativo de que precisam dos transportes universitários e garantindo-lhes o atendimento adequado, com a ida e a vinda entre as instituições e as residências desses diariamente.

Algumas associações e órgãos municipais também são responsáveis não apenas pelo transporte universitário com destino a Mossoró, mas também os estudantes que tem destino outras cidades que detém de campis universitários. Assim, como exemplo: Governador Dix-Sept Rosado e Apodi ofertam transporte para a cidade de Caraúbas; já Felipe Guerra oferta transporte para às cidades de Caraúbas e Apodi; enquanto Caraúbas oferta transporte para os

estudantes que estudam em Apodi; e a cidade de Icapuí oferta transporte para os estudantes vinculados às instituições em Aracati.

Ao serem questionados sobre o qual cidade recebe maior quantitativo de estudantes que se deslocam para cursar o ensino superior e se isso deve-se a proximidade (Apêndice D), os entrevistados “E”, “F” e “G”, respectivamente, responderam que:

As instituições de ensino superior de Mossoró têm um papel relevante no tocante ao desenvolvimento de nossa cidade, a diversidade de opções trazem aos nossos estudantes uma gama de oportunidades (Entrevistado do órgão municipal “E”).

Sim, o principal fator é a proximidade entre as cidades e a ausência de Instituições de Ensino Superior em nosso município (Entrevistado do órgão municipal “F”).

Pela proximidade, vamos dizer que [...] cabe dentro de um bairro de Mossoró (risos). Tão próximo, né? Com essa estrada que nós temos aí. Um pulo você está em Mossoró. Então todos os alunos eles prestam, quando eles fazem o ENEM, eles optam por Mossoró. Embora nós tenhamos, claro, alunos morando em Natal fazendo faculdade em outras cidades, mas que dependem desse transporte eles vão para Mossoró, acredito que é por conta da proximidade. Até porque as faculdades de Mossoró elas são muito boas. Outra preocupação Rodrigo, que a gente tinha e que isso foi desmitificado agora no ano passado foi para a UFERSA e UERN. Porque teve um período que eu dizia também, a gente o serviço público, o ônibus pago com recursos públicos e só vai menino para a UNP. Eu tinha essa preocupação para as privadas. E quando foi agora, a diretora do Ensino Médio daqui nós fomos fazer uma pesquisa para respondermos aqui alguns dados da [não identificável] ela me falou isso e eu fiquei muito feliz (Entrevistado do órgão municipal “G”).

A proximidade, no caso dos estudantes, não está diretamente ligada a um contexto econômico. Como cita Santos (2017), a distância por si só não se apresenta como primordial para análise dos deslocamentos, assim necessário analisar a contiguidade física e as inter-relações das pessoas envolvidas no mesmo fenômeno e as desigualdades auferidas por um conjunto de virtualidades de valores desiguais.

Nesse caso, em específico, ao que foi citado pelos entrevistados o que se percebe é a extensão de estudantes em um mesmo ponto contínuo em busca das mesmas oportunidades que não são ofertadas em seu lugar de residência. Sejam às instituições públicas ou privadas, a sua distribuição espacial desigual e da oferta de cursos em nível superior demonstra a seletividade na instalação da estrutura das instituições, bem como a atuação do poder público, por parte das prefeituras, e das associações em minimizar essas desigualdades existentes com a oferta dos transportes universitários.

Na tabela 11 é exibido o quantitativo de rotas realizadas pelos transportes universitários que tem como destino as instituições em Mossoró, seja durante o turno matutino, vespertino e/ou noturno.

Tabela 11 - Quantidade de rotas realizadas por dia

Cidades	Total	Manhã	Tarde	Noite
Açu	3	1	1	1
Apodi	7	3	0	4
Areia Branca	11	5	0	6
Baraúna	10	5	0	5
Caraúbas	4	2	0	2
Felipe Guerra	3	-	-	-
Governador Dix-Sept Rosado	6	-	-	-
Grossos	4	2	0	2
Icapuí	6	2	0	4
Porto do Mangue	1	0	0	1
Serra do Mel	2	1	0	1
Tibau	2	1	0	1
Upanema	5	2	1	2

Fonte: Pesquisa realizada com motoristas entre abril de 2021 a janeiro de 2022 (2022).

O número de rotas realizadas não corresponde ao quantitativo de transportes, já que um mesmo transporte poderá ser utilizado em mais de um turno, mudando assim, apenas às rotas a serem feitas para cada instituição. Além disso, os transportes também podem ser reduzidos em número e tipo, pois durante os turnos matutino e noturno são utilizados, em sua maioria, ônibus e durante o turno vespertino micro-ônibus e vans, em decorrência da menor quantidade de estudantes a ser transportados.

Além disso, foi questionado também aos participantes da entrevista quais riscos e problemas já relatados pelos estudantes durante os deslocamentos diários até as instituições de ensino superior em Mossoró (Apêndice C e D), entre as respostas obtidas tem-se dos entrevistados “A”, “H”, “I” e “J”, respectivamente:

Acho que não houve assalto não. Agora ônibus furado, ônibus quebrar no caminho outro ônibus ir. A nossa equipe que faz a manutenção dos ônibus, assim, pronto a gente tem uma equipe que é só para cuidar dessa manutenção, [...] já aciona essa equipe e eles já vão resolver o problema. Então, as vezes nem precisa ir outro ônibus. Eles já consertam lá e os alunos já seguem em frente. Mas já aconteceu de os alunos do ônibus da UFERSA serem transportados por outro, já aconteceu de não ir porque o ônibus estava quebrado, isso aí é normal (Entrevistado do órgão municipal “A”).

Já aconteceu assalto, já aconteceu acidente e essas situações sempre são resolvidas judicialmente. A empresa é responsável por essa situação, em relação a questão de assalto tem todos os trâmites legais: B.O, as investigações. Mas já aconteceu sim, como nas outras cidades já aconteceram, aqui já teve acidentes que foi prestado o atendimento aos alunos, fez tratamento e a empresa é responsável (Entrevistado do órgão municipal “H”).

Bom, nós estamos expostos a acidentes, por se tratar de uma rodoviária, estamos expostos a problemas no ônibus (que já aconteceu), estamos expostos sempre a esse perigo que envolvem o deslocamento. A gente tenta sempre manter o controle para

ninguém ficar esquecido lá quando for subir. Isso a gente até meio que faz bem. Mas os perigos mesmo envolvendo são esses, do ônibus dá problema, de algum acidente. Já aconteceu até, em 2019 a gente bateu em um burro, a gente acabou batendo. Mas, assim, já houve no passado um acidente grave envolvendo a associação, alguns anos atrás, mas que eu lembre nos últimos dez anos não houve assim nada muito alarmantes (Entrevistado da associação “I”).

Já! Eu não era secretária, não estava secretária, eu era professora e houve, acho que foi em 2018/2019. Não me recordo precisamente, e houve um assalto na gangorra. Inclusive um dos passageiros ele foi baleado (Entrevistado do órgão municipal “J”).

Apesar de estarem expostos a diversos problemas ao decorrer das viagens, poucas situações foram mencionadas. No entanto, entre aqueles entrevistados que relataram alguns problemas atípicos, estão aqueles direcionados aos assaltos e acidentes. Os acidentes quando mencionados, tendem a referir-se aos problemas decorrentes das estradas precárias, animais e pouca visibilidade noturna, corroboram até mesmo as situações elencadas pelos estudantes durante a aplicação do questionário (Apêndice A).

Os problemas relacionados pelos entrevistados estão vinculados a algum defeito mecânico durante a viagem que, segundo os mesmos, são resolvidos durante o percurso, e quando não conseguem obter tal êxito é recorrido a outro transporte para que os estudantes continuem com o deslocamento.

Foi questionado também como a prefeitura lida com a ausência desse tipo serviço devido a algum problema técnico ou pela falta de recurso (Apêndice D), sendo enfatizado durante as respostas dos entrevistados, entre esses “A” e “J”, respectivamente:

Muitas vezes acontece, aí tenta fazer de tudo para que o aluno universitário ele não perca, mas é muita raro isso acontecer, muito raro mesmo. Sempre tem disponível o transporte para eles. Desde que, abaixo de 10 alunos o ônibus vai, antes era assim, mas aí até agora até 7 alunos a gente tá mandando micro-ônibus para ver se dá certo (Entrevistado do órgão municipal “A”).

Raramente a gente tem esse problema. Mas, assim, quando é questão de dinheiro, como tem dois ônibus um tenta dar suporte ao outro como eles saem praticamente no mesmo horário, eles se encontram na saída de Mossoró. Então se um dos dois tiver algum problema, um tenta dar o suporte ao outro (Entrevistado do órgão municipal “J”).

Mesmo com os problemas e a ausência de algum transporte, os representantes dos órgãos municipais mencionaram fornecerem os transportes para que seja possível os estudantes realizarem os deslocamentos até as instituições. Esse problema já foi relatado por estudantes

pela atualização da resolução que garantia o acesso ao transporte e o custeamento por parte da prefeitura no valor a ser gasto com o deslocamento (ALVES, 2015)²⁶.

Os transportes universitários que prestam o serviço para os estudantes são primordiais para que esses tenham a garantia de realizar os deslocamentos. Caso na sua ausência pode ocasionar a desistência dos estudantes a continuarem realizando a mobilidade, pois é uma das únicas garantias que têm de frequentar as aulas.

Com essa realidade, procurou-se também questionar se há algum projeto de lei que garanta esse tipo de serviço ou há alguma tentativa de atribuir a prefeitura os valores a serem pagos por esse serviço (Apêndice D), o entrevistado “H” menciona que:

Tem um projeto de lei sim, é feito tudo documentado, na verdade a lei já foi sancionada, já faz uns 4 ou 5 anos que essa lei foi sancionada e obriga mesmo a prefeitura fornecer o transporte para as universidades (Entrevistado do órgão municipal de “H”).

Além dessa resposta, de um total de 13 cidades, apenas 7 dos entrevistados ou 50% informaram ter conhecimento de projetos de lei que asseguram que o valor e os transportes sejam mantidos aos estudantes universitários, enquanto 1 entrevistado ou 7,1% não mencionou e mais 1 um entrevistado ou 7,1% não soube mencionar. Já aqueles que disseram que não estavam entre 5 entrevistados ou 35,7%.

Vale ressaltar que, entre às 13 cidades, apenas Apodi contou com a participação da associação e órgão municipal nas entrevistas, sendo que a relação entre esses é realizada de forma estrita e próxima. Já enquanto às demais associações e órgãos municipais, quando há a atuação de ambas na oferta de dos transportes universitários, as relações estabelecidas ainda se apresentam distantes,

Percebendo-se a preocupação das associações e órgãos municipais em servir os transportes e a organização para esses terem não só o acesso ao mesmo, como também possam estar frequentando o ensino superior, foi questionado a importância da prestação desse serviço para a cidade (Apêndice D), entre as respostas estão dos entrevistados “D”, “E” “F” e “G”, respectivamente:

A gente enxerga isso como um investimento absurdo, né? Interessante porque hoje eu estou na gestão, mas eu já estive como universitário do outro lado na associação, né? E sempre a gente tentou manter tudo apartidário. A associação é uma coisa e partido é outra. Lá na frente da campanha a gente vai sentar, cada um decide seu caminho. A gente tentou sempre muito manter isso. E o interessante que a gente faz o seguinte: a

²⁶ Disponível em: <https://mossoro hoje.com.br/noticias/974-sem-onibus-universitarios-de-apodi-veem-possibilidade-de-trancar-curso>. Acesso em: 20/11/2021.

gente vê isso aí como um investimento, a gestão em si como um investimento e a gente tem orgulho de dizer – Muitas pessoas viam os universitários como um fardo, gestor: ‘Ah porque não é obrigatoriedade minha’. Aquilo né, que sempre o estudante escuta muito. Mas até o momento, não porque eu faço parte, mas o atual governo tem tratado com um investimento para as pessoas. É tanto que a gente teve o retorno, que no momento que a gente contrata o pessoal e aquele pessoal chega na gestão e dá um gás é um retorno para o município (Entrevistado do órgão municipal “D”).

É indispensável, sem a prestação desse serviço nossos alunos não teriam como bancar de forma integral os custos do transporte escolar universitário, e conseqüentemente o índice de estudantes no ensino superior seria bem pequeno (Entrevistado do órgão municipal “E”).

O investimento em transporte para esses estudantes é um investimento em Educação, que é a mola mestra de desenvolvimento da nossa sociedade. Prestar esse serviço, portanto, é incentivar os nossos jovens a buscarem o caminho da Educação. Estudantes que em sua grande maioria não teriam condições financeiras de pagar por esse serviço (Entrevistado do órgão municipal “F”).

Essa importância do serviço. Foi essencial para que houvesse um incentivo para os meninos fazerem na época vestibular e hoje o ENEM. Foi fundamental porque eles criaram uma autoestima. Antes, talvez, quando não tinha esse acesso eles [...]. A realidade socioeconômica das cidades pequenas é bem complicada, tem pais que tem dois ou três fazendo faculdade. Então não seria possível eles irem até Mossoró pagando, né? No carro de Icapuí, a gente via que havia meninos que não iam porque não podiam pagar. Com a oferta desse serviço ampliou muito o número e até extrapolou a nossa visão. Tanta gente, né? Indo para faculdade e depois se formando, isso é um valor imensurável, né? Nós somos gratos também a gestão ter feito isso, ter valorizado os filhos das classes populares e hoje estão na faculdade tem esse acesso. Entre outros acessos que tem, porque também tem os meninos do CEFET que fazem, eles faziam o pró-IFRN e o carro iam aos sábados com eles. São oportunidades, né? Então esses alunos, eles souberem aproveitar essa oportunidade para eles será um avanço, um avanço na vida, um avanço social, enfim. Este é um bom resultado que nós temos, é que os meninos eles frequentam a faculdade e depois ficam capacitados e não só terminam o ensino médio como antes [...] (Entrevistado do órgão municipal “G”).

Os entrevistados mencionaram, entre os pontos mais importantes, que o investimento realizado para que os estudantes tenham acesso ao transporte é visto também como a possibilidade dos seus habitantes continuem com sua formação profissional desejada, sendo que, a própria cidade não detém de tal oferta.

Além disso, alguns desses estudantes pertencentes às instituições em Mossoró também conseguem retornar à cidade de origem/residência aplicando o seu conhecimento em parceria com a prefeitura ou associação pertencente. Ou seja, um retorno esperado em um curto e longo período.

É também evidenciada de forma enfática pelos entrevistados a questão financeira dos estudantes em não terem condições econômicas de manterem os deslocamentos sem ajuda do poder público e/ou de uma organização para minimizar os valores gastos com os transportes.

Soma-se a esse cenário também o ingresso dos estudantes ao ensino superior através das políticas públicas educacionais.

Mesmo que algumas instituições estejam fixadas em Mossoró, alguns estudantes teriam que utilizar de outros transportes, advindos de municípios próximos, para se deslocarem até às instituições. Desse modo, foi questionada também qual a importância das instituições de ensino superior localizadas na cidade de Mossoró (Apêndice D). Os entrevistados abaixo responderam, respectivamente que:

Sim. Agora nós temos alunos de vários cursos, temo engenharia, temos em arquitetura e urbanismo, na pedagogia, em letras, temos meninos fazendo de história (Entrevistado do órgão municipal “G”).

As instituições de ensino superior de Mossoró têm um papel relevante no tocante ao desenvolvimento de nossa cidade. A diversidade de opções trazem aos nossos estudantes uma gama de oportunidades (Entrevistado do órgão municipal “E”).

[...] por ser um município de pequeno porte, estes estudantes se deslocam pra a cidade vizinha de Mossoró a cursarem e se qualificarem. Muitos destes estudantes realizam estágios no próprio município contribuindo assim com o trabalho da gestão municipal (Entrevistado do órgão municipal “K”).

Ao relatarem sobre a importância das instituições, os entrevistados evidenciaram a diversidade de cursos a serem realizados como um dos fatores para os estudantes optarem por Mossoró visto que, há mais instituições de ensino superior localizadas sob sua região de influência. No entanto, estas não contam com a mesma oferta de cursos e o quantitativo de vagas. Como exemplo, Caraúbas detém da UFERSA, mas, mesmo assim, devido a pequena quantidade de cursos existentes, há fluxo de estudantes oriundos dessa cidade para os campi das instituições instaladas em Mossoró.

Tal perspectiva reflete a importância das relações estabelecidas entre todos os agentes participantes para que os estudantes possam estarem envolvidos nos deslocamentos diários e tenham acesso aos transportes, seja essa participação feita de forma direta ou indireta.

Como percebido, a mobilidade pendular realizada através dos deslocamentos diários dos estudantes contam não apenas com a ação dos estudantes estarem a se mover sobre o espaço, mas também de manter-se o vínculo original do seu lugar de origem/residência com o lugar onde cursam o ensino superior.

As mudanças nos fluxos de estudantes espacialmente distribuídos requer, além do sentido específico de saber o lugar de origem e destino, ser enfatizada as problemáticas vivenciadas e também os condicionantes que se somam as motivações e incidem na ação dos indivíduos estarem se movendo rotineiramente entre os lugares.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade pendular da população é uma das formas que os indivíduos buscam para mover-se no espaço em contraponto as condições existentes no seu lugar de origem/residência como tentativa de obter melhor qualidade de vida e consumir bens e serviços nos lugares com maior nível hierárquico na rede urbana.

Quando mencionada a mobilidade pendular deve ser encarada como um fenômeno que o indivíduo tem o seu destino e retorno ao lugar que reside definido, sem haver necessidade de uma moradia permanente no lugar de destino. Ou seja, os indivíduos podem até ter um vínculo, seja de trabalho e/ou estudo, mas tem a possibilidade de retornarem ao seu lugar de residência. Assim, o fenômeno discutido no decorrer deste trabalho é percebido a partir de diversas formas de realização, entre essas através dos deslocamentos diários dos estudantes em Mossoró.

Uma dessas formas foi apresentada no corpo deste trabalho, onde a mobilidade pendular dos estudantes é dissertada através dos deslocamentos diários advindos de municípios polarizados por Mossoró. O cenário desigual de instituições e na oferta de cursos em nível superior recai sobre as decisões dos estudantes, que não encontram a possibilidade de permanecerem no seu lugar de residência, levando-os as decisões de se inserirem na mobilidade para ter acesso a esse nível de ensino em outra cidade.

Apesar da mobilidade pendular dos estudantes ocorrer com maior intensidade nos grandes centros urbanos, essa ganhou força nas últimas décadas com a atuação do poder público por meio da expansão de instituições de ensino superior nas áreas interioranas do país. No entanto, algumas dessas áreas, como é o caso de Mossoró, já contava com a presença de IES desde da década de 1960 favorecendo a formação e qualificação profissional da população local e regional em consonância com suas atividades produtivas.

Os momentos históricos e a seletividade da instalação de instituições com oferta de cursos em nível superior em Mossoró refletem a condição de centralidade da única Capital Regional Tipo C do Rio Grande do Norte.

Mossoró detém no interior do seu espaço urbano um número considerável de instituições de nível superior com uma infinidade de cursos na modalidade presencial em sua área de influência, sendo essas comandadas pela administração pública (Federal e Estadual) e privada. Assim, a cidade não atende apenas a população estudantil local egressa do ensino médio, mas também a população regional que se destina até Mossoró na tentativa de prosseguir

com a sua formação e qualificação profissional devido à ausência de IES ou cursos no lugar que reside.

Para lidar com essa deficiência de instituições e cursos, as cidades de Apodi, Areia Branca, Baraúna, Caraúbas, Felipe Guerra, Governador Dix-Sept Rosado, Grossos, Icapuí, Limoeiro do Norte, Porto do Mangue, Quixeré, Serra do Mel, Tabuleiro do Norte, Tibau e Upanema, por meio das prefeituras, buscam custear de forma integral ou parcial os transportes para os estudantes vinculados e matriculados as IES em Mossoró.

Vale salientar que apenas as esferas municipais das cidades de Aracati, Russas e Açu não contribuem com os custos ou com alguma intermediação para que os estudantes tenham acesso ao transporte universitário.

Quando não se tem a contrapartida das prefeituras e seus órgãos municipais no custeamento de forma integral dos transportes, os estudantes estão organizados em grupos (associações estudantis) com objetivo de angariar valores, que possibilitem realizar contratos com empresas e/ou custear transportes e os salários dos motoristas. Entre essas associações estão a de Açu, Apodi, Aracati, Areia Branca, Icapuí e Russas.

Sem o devido transporte os estudantes não têm acesso à mobilidade pendular, impossibilitando a permanência desses indivíduos nas instituições em Mossoró, sendo a garantia para que os estudantes possam continuar vinculados às instituições e, conseqüentemente, consigam concluir os respectivos cursos.

Ainda que a proximidade entre as cidades seja uma das alternativas pelas quais os estudantes tomam a decisão de optarem pelas instituições em Mossoró, essa só é viabilizada por meio dos transportes. Além disso, entre as motivações e fatores para que os estudantes decidam cursar o ensino superior na cidade está a: gratuidade, curso desejado, qualidade/reputação das instituições, facilidade de acesso ao ensino superior, possibilidade de bolsa, a única que estudante teve acesso, em decorrência de familiares já terem estudado na mesma instituição, por ser instituição pública, pela ascensão social e econômica.

Dessa maneira, pôde-se perceber o quão diverso o fenômeno da mobilidade pendular dos estudantes é realizada, seja nas suas características intrínsecas a vivência e a condição social e econômica da população estudantil ou na localização das IES. A concentração de instituições (fixos) instaladas em Mossoró e a atração de fluxos de estudantes está diretamente integrada com os municípios onde esses residem pela produção do saber científico e pela formação da população através do acesso ao ensino superior. Sendo isso demonstrado por meio dos

deslocamentos diários dos estudantes entre a cidade polo, que detém da oferta deste serviço, e a área polarizada pelas instituições.

Mesmo com a tentativa de expor os fluxos existentes e a realidade a qual os estudantes estão inseridos ao fenômeno da mobilidade pendular e, conseqüentemente, dos deslocamentos diários realizados por esta população, o trabalho dissertativo atinge os objetivos, mas não esgota a temática no âmbito local e regional, já que, há a existência diversa de estudantes inseridos na mobilidade pendular e esses não foram atingidos em sua totalidade durante as discussões.

Para os trabalhos posteriores faz-se um indicativo de ampliar escalas e a participação dos estudantes que residem temporariamente na cidade, os impactos concernentes das instituições no espaço urbano e a participação daqueles que contribuem indiretamente para a mobilidade dos estudantes.

Por isso, o presente trabalho serve como ensejo perante as discussões realizadas, servindo como um olhar aos impactos ocasionados pelos fixos gerando inúmeros fluxos e na dinâmica urbano e regional em Mossoró a partir das instituições.

Entre os problemas encontrados durante a pesquisa identificou-se: a ausência de instituições e/ou cursos nos municípios onde os estudantes residem, a ausência dos transportes públicos fornecidos pelo poder público em determinadas cidades, os altos valores pagos mensalmente para ter acesso aos transportes, a insegurança durante o percurso, a baixa qualidade dos transportes e a superlotação.

Para atenuar os problemas identificados os poderes públicos devem atuar em conjunto para sanar as desigualdades ainda existente na oferta de ensino superior em cidades que não dispõe de nenhuma instituição ou quando há estrutura física esta não se encontra operando de forma satisfatória. O aproveitamento dessas estruturas por meio da reativação ou instalação dos campi para ofertar cursos com maior demanda entre a população de cada cidade poderia impactar na redução de estudantes que necessariamente precisariam sair do seu lugar de origem/residência diariamente.

Com relação aos problemas existentes nos deslocamentos pela ausência de transporte, poderia ser auferido ao poder público municipal condições pela lei n° 12.816 do ano de 2013. Assim, os estudantes universitários poderiam ter como garantia a utilização dos transportes escolares municipais para se deslocar até as instituições de ensino superior, amenizando tanto o problema da falta de transporte como dos valores pagos pelos estudantes para estarem se deslocando.

Além da garantia dos transportes, é fundamental que esses possam circular com maior segurança e comodidade durante o percurso, seja isso amenizado com melhoramento da malha viária ou por meio da manutenção dos transportes. Para isso, a atuação do poder público em minimizar os riscos de acidentes por meio de obras para reforma das estradas e até mesmo as escoltas policiais dos transportes com estudantes em pontos mais vulneráveis a assaltos incidiria na segurança dos estudantes, havendo a necessidade de manter a manutenção dos transportes e a disponibilidade de equipamentos de segurança.

A qualidade dos transportes também é um dos agravantes para não comodidade dos estudantes durante percurso, deixando-os diante do desconforto de realizar a viagem em pé devido à superlotação ou dos transportes não disporem de condições mínimas para acomodação desses. Nessa situação, o aumento da frota de transportes em consonância com o quantitativo de estudantes beneficiados atenuaria o problema de superlotação, ao menos nos dias em que o número de passageiros ultrapassa o total de cadeiras. Tal perspectiva também traria impactos para a comodidade daqueles que realizam o percurso sem as devidas condições mínimas de conforto.

Fica também sugerido as próprias instituições maiores participações para a implementação de programas e distribuição de bolsas que garantam a permanência dos estudantes oriundos de outros municípios cursando o ensino superior em Mossoró. Como percebida durante o decorrer do presente trabalho, os estudantes também custeiam o deslocamento por meio do valor recebido de programas de bolsas institucionais.

Fica como sugestão maior comunicação e diálogo entre atores desse fenômeno, tanto por parte dos estudantes, do poder público municipal e das instituições de ensino superior em intermediar tais alternativas de soluções para os problemas apresentados.

É importante o diálogo entre todos os envolvidos no acesso dos estudantes à mobilidade, sejam esses: representantes dos estudantes; de instituições; de órgãos municipais, estaduais e federal, mobilizando-se assim para refletir sobre a realização de um planejamento urbano e regional capaz de lidar com os problemas existentes e pautando soluções a partir da realidade apresentada. Isso poderia impactar em menores custos e maior comodidade para os estudantes permanecerem cursando o ensino superior, sem ter o sentimento de estarem vulneráveis a não ter acesso ao transporte ou que devido a algum problema esses sejam prejudicados.

REFERÊNCIAS

AFFONSO, M. A. S.; COSTA, F. R. A mobilidade espacial realizada pelos estudantes dos cursos de graduação da UNESPAR – campus de Campo Mourão, PR. **Revista Percurso – Nemo**, Maringá, v. 11, n. 1, p. 99-119, jun. 2019. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49762>. Acesso em: 14 de nov. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEL – ANP. **Distribuição da produção por campo em um período fixo**. 2021. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNzVmNzI1MzQtNTY1NC00ZGVhLTk5N2ItNzBkMDNhY2IxZTlxIiwidCI6IjQ0OTlmNGZmLTI0YTtytNGI0Mi1iN2VmLTEyNGFmY2FkYzkxMyJ9>. Acesso em: 17 de jan. 2022.

ALEXANDRINO, V. K.; SANTOS, M. A. Mobilidade pendular, território e multiterritorialidade na educação superior. **Revista CAMINE: caminhos da educação**, Franca, v. 10, n. 1, p. 58-74, jul. 2018. Disponível em: <https://ojs.franca.unesp.br/index.php/caminhos/article/view/2257>. Acesso em: 18 de nov. 2021.

ALVES, J. Sem ônibus, universitários de Apodi veem possibilidade de trancar curso. **Mossoró Hoje**, Mossoró, 02 mai. 2015. Disponível em: <https://mossorohoje.com.br/noticias/974-sem-onibus-universitarios-de-apodi-veem-possibilidade-de-trancar-curso>. Acesso em: 10 de dez. 2021.

ALVES, L. S. F.; DANTAS, J. R. Q.; SOUZA, G. S. Dinâmicas urbano-regionais em territórios de fronteira interna. **Mercator**, Fortaleza, v. 17, e17003, p.1-15, fev. 2018. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/2051>. Acesso em: 08 de out. 2021.

AMORIM FILHO, O.; SERRA, R. V. **Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional**. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). *Cidades médias Brasileiras*. 1 ed. Rio de Janeiro: IPEA, 2001, v. 1, p. 1-34. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3081/4/Cap_1_evolucao.pdf. Acesso em: 11 de mar. 2021.

ANDRADE, Í. L. **A mobilidade pendular como indicador na caracterização de cidades médias**. 2019. 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Vitória, 2019.

ANDRADE, M. C. O território do sal: a exploração do sal marinho e a produção do espaço geográfico do Rio Grande do Norte. **Revista GeoInterações**, Assú, v. 2, n. 2, p. 71-104, jul./dez. 2018. Disponível em: <http://natal.uern.br/periodicos/index.php/RGI/article/download/1105/1016/>. Acesso em: 18 de jun. 2021.

ARANHA, V. Mobilidade pendular na metrópole paulista. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 96-109, out./dez. 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/spp/v19n4/v19n4a06.pdf>. Acesso em: 20 de set. 2020.

BAENINGER, R. Reestruturação urbana: características e tendências do caso brasileiro. **Documentos Docentes**, Santiago do Chile, p. 01-39, mai. 1996. Disponível em: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/9714>. Acesso em: 02 de dez. 2020.

BAENINGER, R. **Região, Metrópole e Interior**: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes - Brasil, 1980-1996. 1999. 243f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 1999.

BAENINGER, R. Crescimento das cidades: metrópole e interior do Brasil. In: BAENINGER, R. (Org.). **População e cidades**: subsídios para o planejamento e para as políticas sociais. 1 ed. Campinas, SP: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP, 2010, v. 1, p. 209-222.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL – BNB. **Relatório de Gestão**. Fortaleza: 2002. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/documents/50268/54349/df_2002_relatorio_d_e_gestao.pdf/247a6c6f-f5d1-4dbd-8200-84331378a9d8>. Acesso em: 11 de jul. 2021.

BARBOSA, J. O. A representação dos fixos e fluxos no circuito superior e circuito inferior na economia brasileira. In: VII Congresso Brasileiro de Geógrafos, 2014, Vitória. **Anais...** Vitória: AGB, 2014. p. 1-12. Disponível em: http://www.cbg2014.agb.org.br/resources/anais/1/1405610876_ARQUIVO_TrabalhocompletocBG.pdf. Acesso em: 30 de set. 2020.

BARCELLOS, T. M.; JARDIM, M. L. T. Movimentos pendulares no Rio Grande do Sul: um foco sobre as aglomerações urbanas. In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2008, Caxambú. **Anais...** Caxambú: ABEP, 2008. p. 1-20. Disponível em: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/1711/1671>. Acesso em: 13 de nov. 2020.

BASÍLIO JÚNIOR, L. N. **A expansão da educação superior e profissional e seus efeitos na mobilidade espacial no Seridó Potiguar**. 2019. 172 f. Dissertação (Mestrado em Demografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Exatas e da Terra, Natal, 2019.

BAUMGARTNER, W. H. Cidades Universitárias, Cidades Médias, Cidades Pequenas: análises sobre o processo de instalação de novos campi universitários. **Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 73-93, jun. 2015. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/2525>. Acesso em: 10 de set. 2021.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia de População**. Tradução: Leônidas Gontijo de Carvalho. São Paulo: Editora Nacional, 1º reimp, 1974.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia urbana**. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BECKER, O. M. S. Mobilidade Espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 319-367.

BECKER, O. M. S. Deslocamentos populacionais pendulares em áreas ligadas à indústria petrolífera no estado do Rio de Janeiro, Brasil, 2000. **Revista Geográfica de América Central**, Costa Rica, v. 2, p. 1-15, jul./dez. 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820343.pdf>. Acesso em: 17 de jan. 2021.

BERSOT, I. F. Movimento pendular: o deslocamento diário dos estudantes universitários de Conceição de Macabu com destino a Campos dos Goytacazes no Norte Fluminense. *In*: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2019, Vitória. **Anais...** Vitória: UFES, 2019. p. 1.367-1.384. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb/2019/article/view/26607>. Acesso em: 02 de mar. 2021.

BESERRA, F. R. S. Globalização, economia e organização territorial: análise geográfica da atividade econômica no Rio Grande do Norte. *In*: ALBANO, G. P.; ALVES, L. S. F.; ALVES, A. M. (Org.). **Capítulos de Geografia do Rio Grande do Norte – Volume III**. Pau dos Ferros: REDE-Ter, 2020, v. 3, p. 15-34.

BESSA, K. Cidade média e sua inserção na rede urbana. **Revista Sapiência: Sociedade, Saberes e Práticas Educacionais**, Iporá, v. 9, n. 2, p. 149-165, mar. 2020. Disponível em: <https://www.revista.ueg.br/index.php/sapiencia/article/view/10108>. Acesso em: 19 de mai. 2021.

BEZERRA, A. C. A. **Pelas margens da cidade e no meio da festa: a (re)invenção das festas e da identidade no espaço urbano de Mossoró-RN**. 2006. 208 f. Tese (Doutorado) – Centro de Estudos Gerais, Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006.

BRASIL. Lei nº 3.692, de 15 de dezembro de 1959. Institui a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro: 1959. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/13692.htm. Acesso em: 20 de set. 2021.

BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 dez. 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm. Acesso em: 10 de ago. 2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)**. Brasília: DF, 2000.

BRASIL. Ministério da Educação. **Primeira edição termina com o preenchimento de 85% das vagas do sistema**. 2010a. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/ultimas-noticias/212-educacao-superior-1690610854/15190-primeira-edicao-termina-com-o-preenchimento-de-85-das-vagas-do-sistema>. Acesso em: 20 de set. 2020.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)**. Brasília: DF, 2010b.

BRASIL. Lei nº 12.816, de 5 de junho de 2013. **Para ampliar o rol de beneficiários e ofertantes da Bolsa-Formação Estudante, no âmbito do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego – PRONATEC**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 jun.

2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112816.htm. Acesso em: 15 de jan. 2021.

BRASIL. Decreto nº 9.824, 4 de junho de 2019. Declara de interesse social a atividade em salina, destina à produção e ao beneficiamento de sal marinho, nos Municípios de Mossoró, Macau, Areia Branca, Galinhos, Grossos, Porto do Mangue, Pendências e Guamaré, Estado do Rio Grande do Norte. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 de jun. 2019a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9824.htm. Acesso em: 18 de mai. 2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho. **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)**. Brasília: DF, 2019b.

CARVALHO, P. F. B.; LOBO, C. Mobilidade pendular e a redistribuição espacial da população nas áreas de influência das capitais regionais do interior de Minas Gerais. *In*: LOBO, C.; CARVALHO, P. F. B. (Org.). **Migração e a mobilidade espacial da população em Minas Gerais**. 1. ed. Belo Horizonte: Letramento, 2020. p. 83-110. Disponível em: http://www.igc.ufmg.br/images/pdf/geografia/leste-laboratorio/04_MMG.pdf. Acesso em: 10 de fev. 2021.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CHRISTALLER, W. **Os lugares centrais na Alemanha do Sul**. Tradução Mário Antônio Eufrásio. São Paulo: [s.n.], 1981.

CORRÊA, R. L. Status sócio-econômico e centralidade: uma interpretação. **Geografia**, Rio Claro, v. 2, p. 51-59, abr. 1977. Disponível em: <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/ageteo/article/view/14897/11536>. Acesso em: 05 de mai. 2021.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CORRÊA, R. L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, jul./dez. 2012. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2378>. Acesso em: 20 de jun. 2021.

CORRÊA, R. L. Processos, Formas e Interações Espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 61, p. 127-134, jul. 2016. Disponível em: <https://rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/article/view/31>. Acesso em: 20 de ago. 2020.

CORRÊA, R. L. **Caminhos paralelos e entrecruzados**. São Paulo: Editora Unesp, 2018.

COSTA, A. A. **Tecnologia e Desemprego: o caso da região salineira de Macau-RN**. Natal: UFRN/CCHLA, 1993.

COURGÉAU, D. **Trois siècles de mobilité spatiale em France**. Paris: Population (French Edition), 1982.

COURGEAU, D. **Méthodes de mesure de la mobilité spatiale**: migrations internes, mobilité temporaire, navettes. Paris: Populatio, 43e année, n° 4-5, 1988.

COUTINHO, E. A.; GUIMARAES, T. T. D.; CONCEICAO, A. F. Mobilidade pendular no estado de Minas Gerais a partir do censo de 2010. **Caderno Eletrônico de Ciências Sociais**, Espírito Santo, v. 6, p. 98-115, out. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/index.php/cadecs/article/view/21534>. Acesso em: 20 de out. 2020.

DANTAS, A. Circuito Espacial de Produção e Lugar. **Sociedade e Território**, Natal, v. 28, n. 1, p. 193-199, ago. 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/sociedadeeterritorio/article/view/9889>. Acesso em: 10 de ago. 2020.

DEFATO. Mossoró, 9 jun. 2020. Disponível em: <https://defato.com/mossoro/90058/ufersa-e-ufrn-figuram-entre-melhores-universidades-da-amrica-latina-em-ranking-de-instituio-britnica>. Acesso em: 20 de nov. 2021.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES - DNIT. **Repositório Compartilhado por DNITGeo Geotecnologias Aplicadas**. 2021. Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAAdiNr>. Acesso em: 20 de ago. 2021.

DOMINGUES, M. G. **Análise dos impactos socioambientais da instalação das Unidades de Bombeio de petróleo na área urbana de Mossoró-RN**. 2014. 118 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

ELIAS, D. Consumo produtivo em regiões do agronegócio no Brasil. *In*: BELLET, C.; MELAZZO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; LLOP, J. M. (Org.). **Urbanização, Produção e Consumo em Cidades Médias/Intermediárias**. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista, 2015. p. 35-56. Disponível em: <https://www.ufjf.br/nugea/livros/urbanizacao-producao-e-consumo-em-cidades-mediasintermediarias/>. Acesso em: 13 de set. 2021.

ELIAS, D.; PEQUENO, R. Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais. *In*: SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (Org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional**: Passo Fundo e Mossoró. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 101-283.

ELIAS, D.; PEQUENO, R. Reestruturação produtiva e do território de Mossoró (RN). *In*: ELIAS, D.; PEQUENO, R. (Org.). **Tendências da Urbanização Brasileira**: novas dinâmicas de estruturação urbano-regional. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2018. p. 59-100. Disponível em: https://www.observatoriodasmegropoles.net.br/wp-content/uploads/2020/07/SE-book__TENDE%CC%82NCIAS-URBANIZAC%CC%A7A%CC%83O.pdf. Acesso em: 07 de jan. 2021.

FALEIROS, F.; KAPPLER, C.; PONTES, F. A. R.; SILVA, S. S. C.; GOES, F. S. N.; CUCICK, C. D. Uso de questionário online e divulgação virtual como estratégia de coleta de dados em estudos científicos. **Texto Contexto Enfermagem**, Florianópolis, v. 25, p.

e3880014, 2016. Disponível em: https://www.scielo.br/pdf/tce/v25n4/pt_0104-0707-tce-25-04-3880014.pdf. Acesso em: 20 de dez. 2020.

FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE - FECOMERCIO/RN. **Pesquisa População Flutuante de Mossoró – RN**. 2015. Disponível em: <https://fecomerciorn.com.br/wp-content/uploads/2015/09/Relat%c3%b3rio-Popula%c3%a7%c3%a3o-Flutuante-Mossor%c3%b3-2015.pdf>. Acesso em: 23 de mai. 2021.

FELIPE, J. L. A. **Rio Grande do Norte: uma leitura geográfica**. – Natal: EDUFRN, 2010.

FLICK, Uwe. **Introdução à metodologia de pesquisa: um guia para iniciantes**. Tradução: Magda Lopes. Porto Alegre: Penso, 2013.

FRANÇA, I. S. **Aglomeración urbana descontinuada de Montes Claros/MG: novas configurações socioespaciais**. 2012. 393 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Uberlândia, 2012.

GAUDEMAR, J.-P. de. **Mobilité du travail et accumulation du capital**. Paris: Librairie François Maspero. 1976.

GEORGE, P. **Geografia Urbana**. Barcelona: Editorial Ariel, 1982.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. – São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, A. **O pólo fruticultor Açú/Mossoró (RN)**. 2012. Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <https://www.fundaj.gov.br/index.php/pesquisas-em-andamento-nees/192-observanordeste/observanordeste/2099-o-polo-fruticultor-acumossoro-rn>. Acesso em: 08 de ago. 2021.

GOMES, R. C. C. Políticas públicas no Nordeste do Brasil: a produção de enclaves e de desigualdades socioespaciais. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, Português, v. 8, p. 11-31, dez. 2015. Disponível em: <http://cegot.org/ojs/index.php/GOT/article/view/2015.08.002>. Acesso em: 12 de jul. 2021.

GREGORY, D.; JOHNSTON, R.; PRATT, G.; WATTS, M.; WHATMORE, S. **The dictionary of human geography**. 5. ed. – Singapore: Wiley-Blackwell, 2009.

GRILO, M. Venda de ativos da Petrobras no RN rendeu R\$ 2,38 bilhões. **Tribuna do Norte**, Natal, 12 set. 2021. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/venda-de-ativos-da-petrobras-no-rn-rendeu-r-2-38-bilha-es/520380>. Acesso em: 17 de jan. 2021

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico de 2000, Migração e Deslocamento - Resultados da Amostra**. 2000. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/88/cd_2000_migracao_deslocamento_amostra.pdf. Acesso em: 16 de ago. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Regiões de Influência das Cidades 2007 (REGIC)**. Rio de Janeiro: 2008. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=240677>. Acesso em: 09 de mai. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico**. Resultados gerais da amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Produto Interno Bruto – PIB**. Rio de Janeiro: 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 13 de mai. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Regiões de Influência das Cidades 2018 (REGIC)**. Rio de Janeiro: 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101728>. Acesso em: 10 de jun. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Cidades**. Rio de Janeiro: 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/mossoro/p-anorama>. Acesso em: 03 de jul. 2021.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA - INEP. **Sinopse Estatística da Educação Superior 2000**. [online]. Brasília: Inep, 2001. Disponível em: https://download.inep.gov.br/download/censo/2000/Superior/sinopse_superior-2000.pdf. Acesso em: 23 de mai. 2021.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA - INEP. **Sinopse Estatística da Educação Superior 2010**. [online]. Brasília: Inep, 2011. Disponível em: https://download.inep.gov.br/informacoes_estatisticas/2010/sinopses_estatisticas_ed_superior/sinopse_educacao_superior_2010_2.zip. Acesso em: 23 de mai. 2021.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA - INEP. **Sinopse Estatística da Educação Superior 2019**. [online]. Brasília: Inep, 2020. Disponível em: https://download.inep.gov.br/informacoes_estatisticas/sinopses_estatisticas/sinopses_educacao_superior/sinopse_educacao_superior_2019.zip. Acesso em: 23 de mai. 2021.

JUSTINO, T. S. **O efeito da expansão da educação superior na pendularidade no interior do Nordeste brasileiro em 2000 e 2010**. 2018. 75 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Programa de Pós-graduação em Geografia, Centro de Ciências Exatas e da Terra, Natal, 2018.

LENCIONI, S. **Região e Geografia**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

LÉVY, Jacques. **Os novos espaços da mobilidade**. Tradução: Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud. Paris, Presses Universitaires de France, p. 1-11, set. 2001. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/viewFile/13407/8607>. Acesso em: 01 de jul. 2020.

LIMA, L. D. **Avaliação de impacto das instituições privadas de ensino superior financiadas pelo programa FNE comércio e serviços do Banco do Nordeste: um estudo de caso no município de Mossoró no Rio Grande do Norte.** 2014. 212 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Avaliação de Políticas Públicas) – Universidade Federal do Ceará, Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Fortaleza, 2014.

LIMA, V. **Mapeamento de áreas produtoras de sal do Rio Grande do Norte.** 2019. 71 f. Monografia (Graduação em Bacharelado em Ciência e Tecnologia) – Departamento de Engenharias, Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Angicos, 2019.

LIMOEIRO DO NORTE. Lei nº 2.100 de maio de 2019. **Prefeitura de Limoeiro do Norte.** Disponível em: http://limoeironorte.ce.gov.br/arquivos/618/LEIS%20MUNI_CIPAI5_2.100_2019_0000001.pdf. Acesso em: 23 de jan. 2022.

LIMONAD, Ester. Um novo planejamento ou um no Estado para um novo Brasil? *In:* LIMONAD, E.; CASTRO, E. R. (Org.). **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 80-99. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/publicacao/arquivos/um-novo-planejamento-para-um-novo-brasil-alta-resolucao.pdf>. Acesso em: 20 de set. 2020.

LIRA, P.; CASTIGLION, A. H.; JABOR, P.; COLATTO, F. Transformações, permanências e desafios na mobilidade espacial metropolitana: movimentos pendulares na região metropolitana da Grande Vitória (RMGV). **Geografares**, Espírito Santo, [s. l.], n. 24, p. 58-80, jul./dez. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/geografares/article/view/16874>. Acesso em: 23 de ago. 2021.

MACEDO, I. M. M. D. **Desenvolvimento urbano da cidade de Mossoró – Séc XXI: aprendendo com o passado para compreender o presente e antecipar o futuro.** 2017. 109 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia e Gestão Ambiental) – Universidade Fernando Pessoa, Faculdade de Ciência e Tecnologia, Porto, 2017.

MARANDOLA JÚNIOR, E. Uma ontologia geográfica dos riscos: duas escalas, três dimensões. **Geografia** (Rio Claro. Impresso), Rio Claro, v. 29, n.3, p. 315-338, set./dez. 2004. Disponível em: <https://fenomenologiaegeografia.files.wordpress.com/2014/06/uma-ontologia-geogrc3a1fica-dos-riscos-marandola-jr.pdf>. Acesso em: 10 de fev. 2021.

MARANDOLA JÚNIOR, E. Mobilidades contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas. *In:* CUNHA, J. M. P. (Org.). **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo.** 1. ed. Campinas: Nepo/Unicamp, 2011. p. 95-115. Disponível em: <https://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros/mobilidade/cap5.pdf>. Acesso em: 10 de dez. 2020.

MEDEIROS, P. L. S. **A centralidade de Mossoró a partir da educação e da saúde.** 2013. 68 f. Monografia (Licenciatura em Geografia) – Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia e Ciências Sociais, Mossoró, 2013.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO – MEC. **FIES – DADOS ABERTOS MEC.** 2019a. Disponível em: <http://dadosabertos.mec.gov.br/fies>. Acesso em: 21 de jan. 2022.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO - MEC. **Sistema e-Mec**. 2019b. Disponível em: <https://emec.mec.gov.br/>. Acesso em: 10 de jan. 2022.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO – MEC. **FIES – DADOS ABERTOS MEC**. 2020. Disponível em: <http://dadosabertos.mec.gov.br/fies>. Acesso em: 21 de jan. 2022.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO – MEC. RELATÓRIOS. **Sistema de Seleção Unificada – SISU**, 2021a. Disponível em: <https://sisu.mec.gov.br/#/relatorio#onepage>. Acesso em: 20 de nov. 2021.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO - MEC. **Sistema e-Mec**. 2021b. Disponível em: <https://emec.mec.gov.br/>. Acesso em: 20 de jan. 2021.

MORENO, B. B. **A centralidade do ensino superior e o processo de redefinição socioespacial em Dourados-MS**. 2013. 275 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, Programa de Pós-graduação em Geografia, Faculdade de Ciências Humanas, Dourados, 2013.

MOTA, J. S. Utilização do Google Forms na Pesquisa Acadêmica. **Revista Humanidades e Inovação**, Palmas, v. 6, n. 12, p. 371-380, set. 2019. Disponível em: <https://revista.unitins.br/index.php/humanidadesinovacao/article/view/1106>. Acesso em: 06 de nov. 2021.

MOTTA, D.; MATA, D. Crescimento das cidades médias. **Boletim Regional Urbano**. Brasília: IPEA, n. 1, p. 33-38, dez. 2008. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5525/1/BRU_n1_crescimento.pdf. Acesso em: 20 de jul. 2021.

MOURA, R.; CASTELLO BRANCO, M. L. G.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400008. Acesso em: 05 de set. 2020.

NUNES, L. C. **A mobilidade pendular dos trabalhadores na região metropolitana de Goiânia entre 2000 e 2010**. 2018. 145 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2018.

OJIMA, R.; MARANDOLA JÚNIOR, E. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades: dispersão urbana e reflexiva na dinâmica regional não metropolitana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, Rio de Janeiro, v. 14, p. 103-116, nov. 2012. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4104>. Acesso em: 02 de ago. 2020.

OLIVEIRA, L. C. S. **De repente, tudo mudou de lugar**: refletindo sobre a metamorfose urbana e gentrificação em Mossoró-RN. 2011. 192 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, Curso de Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura, 2011.

PEREIRA, L. A. G. Redes e Fluxos em Geografia: uma abordagem teórica. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína, v. 4, p. 1-18, mai. 2015. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/geografia/article/view/1340>. Acesso em: 07 de ago. 2020.

QUEIROZ, S. N.; OJIMA, R.; CAMPOS, J.; FUSCO, W. Cidades Médias do Interior do Nordeste: Rumos e Relevância na Atração de Migrantes. *In*: XVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ENANPUR), 2019, Natal. **Anais...** Natal, 2019. p. 1-25 Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=825>. Acesso em: 20 de fev. 2021.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

REOLON, C. A.; MIYAZAKI, V. K. Cidades médias: um viés pelos deslocamentos pendulares. **Revista Espaço Aberto**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 49-71, jun. 2015. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/3314>. Acesso em: 29 de dez. 2021.

ROCHA, A. P. B. **Expansão Urbana de Mossoró (período de 1980 a 2004)**: geografia dinâmica e reestruturação do território. 2005. 290 f. Dissertação (Mestrado em Dinâmica e Reestruturação do Território) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natal, 2005.

SANTOS, C. D. **Difusão do consumo produtivo**: reflexos na economia urbana de Mossoró (RN). 2010. 265 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Centro de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2010.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed., 3. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnicas e tempo, razão e emoção. 4. ed. 9. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São, 2018.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SCHERER, C.; AMARAL, P. V. M. O espaço e o lugar das cidades médias na rede urbana brasileira. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 1, p. 1-25, jan;/dez. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rbeur/v22/2317-1529-rbeur-22-e202001.pdf>. Acesso em: 14 de jan. 2021.

SILVA, M. V. **O terciário e a centralidade urbanorregional de Mossoró-RN**. 2017. 172f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Natal, 2017.

SILVA, T. A. Ação afirmativa e população negra na educação superior: acesso e perfil discente. **Texto para Discussão**. Rio de Janeiro: IPEA, v. 2569, p. 1-47, jun. 2020. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35893. Acesso em: 12 de dez. 2021.

SILVEIRA, M. R. Transportes. *In*: SPOSITO, E. S. (Org.). **Glossário de geografia humana e econômica**. São Paulo: Editora Unesp, 2017. p. 453-465.

SOARES, B. UERN: cursos reconhecidos e de qualidade. **UERN**, Mossoró, 24 ago. 2020. Disponível em: <https://portal.uern.br/blog/uern-cursos-reconhecidos-e-de-qualidade/>. Acesso em: 17 de set. 2021.

SPOSITO, M. E. B. Novos conteúdos nas periferias urbanas nas cidades médias do estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas**, Boletín del Instituto de Geografía, Cidade do México, n. 54, p. 114-139, 2004. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/Biblio.aspx>. Acesso em: 13 de mai. 2021.

SPOSITO, M. E. B. Reestruturação econômica, urbana e da cidade: os papéis intermediárias de cidades médias em múltiplas escalas. *In*: LAN, D.; ADRIANI, L.; SPOSITO, E. S. (Org.). **Reestructuración productiva e industria, en ciudades intermedias de Argentina y Brasil**. 1. ed. Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2018, p. 189-207.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R.; MAIA, D. S.; GOMES, E. T. A. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. *In*: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.

STAMM, C.; LIMA, J. F.; SANTOS, M. S. Polarização e população: apontamentos teóricos. **Revista Acta Scientiarum. Humam and Social Sciences**, Maringá, v. 39, p. 33-41, jan./apr. 2017. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciHumanSocSci/article/view/33328>. Acesso em: 17/03/2022

STAMM, C.; STADUTO, J. A. R. Movimentos pendulares das cidades interioranas de porte médio de Cascavel e Toledo, no Paraná. **Revista Brasileira de Estudos de População** (Impresso), Belo Horizonte, v. 25, p. 131-149, jan./jun. 2008. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-30982008000100008. Acesso em: 13 de out. 2020.

START. Plano Municipal de Saneamento Básico de Mossoró/RN. **Relatório Final do PMSB de Mossoró/RN**. 2019. Disponível em: <https://www.prefeiturademossoro.com.br/wp-content/uploads/2019/12/PRODUTO-K-RELAT%C3%93RIO-FINAL-PMSB-MOSSOR%C3%93-22.11.19-4.pdf>. Acesso em: 20 de mai. 2021.

STEINBERGER, M.; BRUNA, G. C. Cidades médias: elos do urbano-regional e público-privado. *In*: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. p. 35-77. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9873>. Acesso em: 20 de dez. 2020.

TAVARES, E.; TAVARES, J. M. S. Dimensões conceituais e estratégias metodológicas para análise da mobilidade espacial: migrações e movimentos pendulares para trabalho e estudo. *In: XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP/ALAP*, 2016, Foz do Iguaçu. **Anais...** Foz do Iguaçu, 2016. p. 1-21. Disponível em: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/2609/2529>. Acesso em: 20 de nov. 2021.

TAVARES, E.; TAVARES, J. M. S. Mobilidade pendular e deslocamentos casa-trabalho na metrópole: dimensões espaciais e temporais. *In: XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana - XVI SIMPURB*, 2019, Vitória. **Anais...** Vitória: Editora Milfontes, 2019. p. 1273-1x292. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simpurb2019/article/view/25947>. Acesso em: 10 de fev. 2021.

TAVARES, J. M. S.; OLIVEIRA, E. L. Mobilidade populacional e educação superior no norte do Estado do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia Econômica**, Rio de Janeiro, n. 9, p. 1-25, jan. 2016. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/2335>. Acesso em: 28 de set. 2021.

VALENTEI, D. **Teoria da população**. Moscou: Progresso, 1987.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Transmissão de SARS-CoV-2**: implicações para as precauções de prevenção de infecção. Geneva, 2020. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/modes-of-transmission-of-virus-causing-covid-19-implications-for-ipc-precaution-recommendations>. Acesso em: 06 de jan. 2021.

APÊNDICES

Mais de 7 até 10 salários mínimos Mais de 10 salários mínimos

Outro: _____

7. Situação financeira? (Poderá marcar apenas uma das opções)

Sou o principal responsável pelo sustento da família

Tenho renda e contribuo com o sustento da família

Tenho renda e não preciso de ajuda para financiar meus gastos

Tenho renda, mas recebo ajuda da família ou de outras pessoas para financiar meus gastos

Não tenho renda e meus gastos são financiados pela minha família ou por outras pessoas

Não tenho renda e meus gastos são financiados por programas governamentais

8. Teve algum incentivo para cursar o ensino superior? (Poderá marcar mais de uma das opções)

Mãe e/ou pai Parentes, sem ser o pai e a mãe Outros

Professores Colegas/amigos

9. Além de você, alguém da sua família possui ou está cursando o ensino superior? Se sim, qual parentesco? _____

Vínculo com a Instituição de Ensino Superior (IES) em Mossoró-RN:

10. Em qual Instituição de Ensino Superior (IES) você está matriculada(o) em Mossoró-RN? (Poderá marcar apenas uma das opções)

Universidade Federal Rural do Semiárido (UFERSA)

Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN)

Instituto Federal do Rio Grande do Norte (IFRN)

Faculdade UNIRB – Mossoró (UNIRB)

Universidade Potiguar (UNP)

Faculdade Católica do Rio Grande do Norte (FCRN)

Centro Universitário Maurício de Nassau (UNINASSAU)

Faculdade de Enfermagem e de Medicina Nova Esperança (FACENE)

Faculdade Vale do Jaguaribe (UNEJAGUARIBE)

Outra: _____

11. Qual ano de ingresso? _____

12. Qual curso está matriculado? _____

13. Qual a duração do curso? _____

Mobilidade pendular e os deslocamentos diários

29. Realiza o deslocamento diário até a instituição por quantos dias na semana? (Poderá marcar apenas uma das opções)

- 1 vez 2 vezes 3 vezes
 4 vezes 5 vezes Mais de 5 vezes

30. O percurso do transporte utilizado por você passa por quais instituições até chegar à instituição que está matriculado? _____

31. Quais os problemas aos quais vocês se encontram expostos durante os deslocamentos realizados? _____

32. Há algum sentimento de medo ao se deslocar até às instituições em Mossoró-RN? Se sim, o que lhe motiva a continuar realizando esse deslocamento apesar do medo? _____

33. A infraestrutura das estradas pode ser um fator importante para o deslocamento? Se sim, em quais aspectos? _____

34. A ocupação do transporte, que você utiliza, excede a capacidade máxima de passageiros?

35. O transporte que você utiliza já apresentou algum problema durante o percurso? Se sim, qual ou quais? _____

36. Já deixou de comparecer à aula devido à falta de transporte universitário? (Poderá marcar apenas uma das opções)

- Sim Não

37. Se não há o transporte universitário para realizar o deslocamento diário até Mossoró-RN, existe a possibilidade e condição para você permanecer cursando o ensino superior nas instituições?

- Sim Não

38. A ascensão social e econômica pode ser um fator primordial para a sua decisão em se deslocar até as instituições localizadas em Mossoró-RN?

- Sim Não

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO DESTINADO AOS MOTORISTAS DOS TRANSPORTES UNIVERSITÁRIOS



UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE – UERN
 FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS – FACEM
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGeo
 MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA – MAG

Pesquisador Responsável

Rodrigo Emanuel de Sousa Almeida

QUESTIONÁRIO APLICADO COM OS MOTORISTAS DOS TRANSPORTES UNIVERSITÁRIOS COM DESTINO AS INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR A CIDADE DE MOSSORÓ-RN

1. Você é responsável pelo transporte de qual cidade? _____
2. O transporte é cedido pela prefeitura ou os estudantes arcam com os custos do mesmo?
3. Qual o tipo de transporte que você é responsável? (Poderá marcar apenas uma das opções)
 - () Ônibus
 - () Micro-ônibus
 - () Van
 - () Carro
 - () Outro: _____
4. Qual local o transporte fica estacionado enquanto os estudantes encontram-se em sala de aula? _____
5. Qual a quantidade de poltronas disponíveis no transporte? _____
6. Qual a quantidade de estudantes transportados diariamente? _____
7. O embarque dos estudantes inicia a partir de qual cidade? (Cidade/Estado) _____
8. Há outros estudantes, que residem em outras cidades, mas embarcam no transporte? (Poderá marcar apenas uma das opções)
 - () Sim
 - () Não
9. Qual turno você realiza o deslocamento dos estudantes até às instituições? (Poderá marcar mais de uma das opções)
 - () Matutino (manhã)
 - () Vespertino (tarde)
 - () Noturno (noite)

10. Quais dias da semana você realiza o deslocamento com os estudantes? _____
11. Qual horário de saída da cidade que os estudantes residem? _____
12. Qual horário de chegada na cidade que os estudantes residem? _____
13. Qual o tempo de deslocamento desde o embarque dos estudantes na cidade que eles residem até as instituições de ensino superior localizadas em Mossoró-RN? _____
14. Quais as principais vias/rodovias utilizadas para chegar a cidade de Mossoró-RN? _____
15. Qual o tempo gasto dentro de Mossoró-RN durante o percurso realizado entre as instituições que os estudantes estão matriculados? _____
16. Quais as principais vias utilizadas dentro de Mossoró-RN para chegar às instituições? _____
17. Quais instituições de ensino superior os estudantes são deixados? _____
18. Cite conforme a ordem de chegada em Mossoró-RN às instituições os estudantes são deixados: _____
19. Após o término da aula, quais instituições são percorridas para o embarque dos estudantes, conforme a ordem seguida durante o percurso? _____
20. Quem fica responsável pelo pagamento do transporte utilizado? Qual o custo atribuído ao estudante? _____

APÊNDICE C – ENTREVISTA REALIZADA COM AS ASSOCIAÇÕES ESTUDANTIS RESPONSÁVEIS PELO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO



UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE – UERN
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS – FACEM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGeo
MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA – MAG

Local de entrevista: _____ Data: ___/___/2021

Pesquisador Responsável

Rodrigo Emanuel de Sousa Almeida

QUESTIONÁRIO APLICADO POR MEIO DE ENTREVISTA COM AS ASSOCIAÇÕES DE ESTUDANTIS

1. Em qual cidade a associação estudantil atua? _____
2. Desde que ano a associação existe? _____
3. Desde que ano o serviço de transporte universitário é ofertado na cidade? _____
4. Quais empresas de transporte prestam serviço para os estudantes da associação? _____
5. Qual o valor diário ou mensal cobrado pela empresa prestadora do serviço de transporte universitário? Como ocorre a divisão desses valores? _____
6. Por quais serviços a associação é responsável? _____
7. Quantos estudantes fazem parte da associação e quanto desses realizam diariamente o deslocamento até as instituições de ensino superior em Mossoró-RN? _____
8. Há quantos estudantes por transporte? O valor excede a capacidade máxima? _____
9. Há estudantes que realizam os deslocamentos diários e não estão vinculados a associação? Esses contam com quais transportes? _____
10. Em quais instituições os estudantes estão vinculados? Os transportes deixam os estudantes em cada uma delas? _____
11. Há lista de espera? _____
12. Há plataforma de cadastro? _____
13. Há comunicação entre a associação e as instituições? Se sim, de qual forma, com quais instituições e setores? _____
14. A prefeitura da cidade também disponibiliza o transporte universitário para os estudantes que se direcionam até as instituições de ensino superior em Mossoró? _____
15. A prefeitura cede quantos transportes? Como estão divididos por turno? _____
16. A associação também tem o número de estudantes que utilizam os transportes da prefeitura? Se sim, quantos? _____

17. Há alguma colaboração ou iniciativa da prefeitura que ajude na permanência dos estudantes nos deslocamentos diários até as instituições de ensino superior em Mossoró-RN?

18. Além da associação e/ou da prefeitura, há outros estudantes que se organizam para custear o transporte universitário? _____

19. A associação tem comunicação com outras associações? Se sim, como isso ocorre? Quais os principais pontos discutidos? E, a quais cidades pertencem? _____

20. Os transportes custeados em conjunto com a associação têm como passageiros apenas estudantes oriundos da cidade que a associação pertence? _____

21. Qual o total de transportes universitários sob domínio da associação que saem da cidade, que os estudantes residem, para as instituições de ensino superior localizadas em Mossoró-RN?

22. Quantos transportes ficam sob a responsabilidade da associação? Como estão divididos por turnos? _____

23. Quais os problemas enfrentados durante os deslocamentos diários realizados pelos estudantes até as instituições de ensino superior em Mossoró-RN? _____

24. Quais riscos e problemas já foram relatados pelos estudantes durante os deslocamentos diários até as instituições de ensino superior em Mossoró-RN? _____

25. Já teve alguma ocorrência que notificou a associação sobre algum risco que os estudantes estiveram expostos durante os deslocamentos diários? _____

26. Quais as principais dificuldades encontradas pela associação em manter a permanência dessa prestação de serviços para os estudantes? _____

APÊNDICE D – ENTREVISTA REALIZADA COM ÓRGÃOS MUNICIPAIS RESPONSÁVEIS PELO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO



UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE – UERN
 FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS – FACEM
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGeo
 MESTRADO ACADÊMICO EM GEOGRAFIA – MAG

Local de entrevista: _____ Data: ___/___/2021

Pesquisador Responsável

Rodrigo Emanuel de Sousa Almeida

QUESTIONÁRIO APLICADO POR MEIO DE ENTREVISTA COM ÓRGÃOS MUNICIPAIS RESPONSÁVEIS PELO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO

1. Qual cidade o órgão pertence? _____
2. A prefeitura disponibiliza transportes para os estudantes que se direcionam até as instituições de ensino superior em Mossoró-RN? _____
3. Desde que ano o serviço de transporte universitário é ofertado na cidade? _____
4. Quais empresas prestam esse serviço para a prefeitura? _____
5. Qual secretaria é responsável pelo serviço de transportes universitários destinados aos estudantes que se deslocam diariamente até as instituições de ensino superior em Mossoró-RN? _____
6. Além do transporte, por quais serviços a esfera municipal fica responsável ao que se refere aos estudantes que se destinam as instituições de ensino superior localizadas em Mossoró-RN? _____
7. Os estudantes que cursam o ensino superior nas instituições de ensino superior localizadas em Mossoró-RN buscam outras alternativas além dos transportes universitários que a prefeitura é responsável? Se sim, quais alternativas? _____
8. Qual o total de estudantes que saem da cidade diariamente para cursar o ensino superior em Mossoró-RN? _____
9. Há lista de espera? _____
10. Há plataforma de cadastro? _____
11. Quantos estudantes são beneficiados com os transportes em parceria com a prefeitura? _____
12. O que é necessário para que os estudantes estejam aptos a serem beneficiados com esse serviço? _____
13. Quantos transportes são colocados à disposição para os estudantes que se direcionam até Mossoró-RN? Em quantos transportes universitários estão divididos por turno? _____

14. Quais instituições de ensino superior localizadas em Mossoró-RN os estudantes estão vinculados? _____
15. A prefeitura é responsável por arcar de forma integral com os valores pagos ou são divididos com os estudantes? Como ocorre essa divisão? _____
16. Qual a importância da prestação desse serviço para a cidade? _____
17. Há alguma comunicação da prefeitura com as instituições das quais os estudantes estão vinculados? Se sim, de qual forma isso ocorre? _____
18. Há alguma comunicação com a associação de estudantes responsável também pela oferta desse serviço? Se sim, de qual forma isso ocorre? _____
19. Além das instituições em Mossoró-RN, a prefeitura disponibiliza transportes universitários para estudantes vinculados em instituições localizadas em outras cidades? Se sim, para quais cidades esses se deslocam? _____
20. O maior quantitativo de estudantes que se deslocam para cursar o ensino superior é destinado a qual município? Isso se deve a proximidade? _____
21. Qual a importância das instituições de ensino superior localizadas na cidade de Mossoró-RN para a cidade onde os estudantes residem? _____
22. Há algum projeto de lei que garanta esse tipo de serviço ou há alguma tentativa de atribuir a prefeitura os valores a serem pagos por esse serviço? _____
23. Como a prefeitura lida com a ausência desse serviço devido a algum problema técnico ou pela falta de recurso? _____
24. Quais riscos e problemas já foram relatados pelos estudantes durante os deslocamentos diários até as instituições de ensino superior em Mossoró-RN? _____
25. Como a prefeitura atua para a permanência dos profissionais formados, ou seja, da mão de obra qualificada na cidade? _____

ANEXOS

ANEXO A - BANCO MULTIDIMENSIONAL DE ESTATÍSTICAS: RELATÓRIO DE VARIÁVEIS V0629 E V6364

549800 - Estudante, curso

V0629

Curso que a pessoa frequentava.

Considerou-se como frequentando escola ou creche a pessoa que estava matriculada e frequentava:

- creche (considerou-se como frequentando creche a criança que frequentava estabelecimento destinado a dar assistência diurna às crianças nas primeiras idades);
- curso pré-escolar (maternal e jardim de infância);
- classe de alfabetização - CA;
- curso de alfabetização de jovens e adultos - AJA;
- curso regular do Ensino Fundamental ou do Ensino Médio;
- Educação de Jovens e Adultos - EJA ou supletivo do Ensino Fundamental ou do Ensino Médio;
- curso de Nível Superior, de Mestrado ou de Doutorado; e
- curso de Especialização de Nível Superior (mínimo de 360 horas).

Além da pessoa que frequentava curso presencial, também foi considerado como frequentando escola a pessoa que cursava qualquer nível de ensino (fundamental, médio ou superior) na modalidade de Educação a Distância - EAD, ministrado por estabelecimento de ensino credenciado pelo MEC para este tipo de ensino.

Considerou-se como frequentando escola a pessoa que estivesse temporariamente impedida de comparecer às aulas por motivo de doença, etc.,

Não considerou-se como frequentando escola a pessoa que estivesse frequentando:

- somente curso rápido profissionalizante ou de extensão cultural, tais como: corte e costura, dança, idiomas, informática;
- cursos superiores sequenciais, de aperfeiçoamento ou extensão;
- cursos de Ensino Fundamental e Ensino Médio (2º grau) ministrados por meio de rádio e televisão ou por correspondência; e
- curso pré-vestibular.

Classificação da Informação:

1 - Creche

considerou-se curso destinado à assistência diurna às crianças nas primeiras idades, em estabelecimentos juridicamente regulamentados ou não;

2 - Pré-escolar (maternal e jardim da infância)

considerou-se curso destinado a crianças de idade inferior a 6 (seis) anos, e tem como finalidade o desenvolvimento integral da criança em seus aspectos físico, psicológico, intelectual e social, complementando a ação da família e da comunidade;

3 - Classe de alfabetização - CA

considerou-se curso de alfabetização de crianças;

4 - Alfabetização de jovens e adultos

considerou-se curso de alfabetização de jovens e adultos;

5 - Regular do ensino fundamental

considerou-se curso Regular do Ensino Fundamental, organizado em séries anuais, períodos letivos, semestres, fases, módulos, ciclos, etc.;

6 - Educação de jovens e adultos - EJA - ou supletivo do ensino fundamental

considerou-se curso de Educação de jovens e adultos ou curso supletivo do Ensino Fundamental, seriado ou não;

7 - Regular do ensino médio

considerou-se curso do Ensino Médio (antigo 2º grau), organizado em séries anuais ou em regime de créditos, períodos letivos, semestres, fases, módulos, ciclos, etc., inclusive cursos técnicos;

8 - Educação de jovens e adultos - EJA - ou supletivo do ensino médio

considerou-se curso de educação de jovens e adultos ou curso supletivo do Ensino Médio, seriado ou não;

9 - Superior de graduação

considerou-se curso de graduação de nível superior;

10 - Especialização de nível superior (mínimo de 360 horas)

considerou-se curso de pós-graduação de especialização (lato sensu), com duração mínima de 360 horas;

11 - Mestrado

considerou-se curso de Mestrado, inclusive para quem estava em fase de preparação da dissertação;

12 - Doutorado

considerou-se curso de Doutorado, inclusive para quem estava em fase de preparação da tese.

495900 - Estudante, escola ou creche, município

V6364

Município em que a pessoa frequentava escola ou creche, quando em município diferente daquele em que residia.