

AGLOMERADO URBANO DE MARINGÁ: MOBILIDADE ESCOLAR E RELAÇÕES SOCIOESPACIAIS

Valkiria Trindade de Almeida SANTOS¹

Márcio Mendes ROCHA²

RESUMO

Os estudos de mobilidade escolar implicam em uma articulação com distintas ordens de mobilidade que, em conjunto, configuram a concepção de Mobilidade Humana. Neste estudo, analisa-se o fluxo de mobilidade escolar do Aglomerado Urbano de Maringá e a sua articulação com as principais Políticas Públicas Educacionais. Desse modo, os dados empíricos foram coletados por meio de questionário semidirecionado e de entrevistas. Considera-se que os principais estímulos à mobilidade escolar são as Políticas Públicas Educacionais que proporcionam o ingresso de jovens e adultos à rede superior de ensino. Essas políticas se encontram destinadas às Instituições de Ensino Superior públicas ou particulares, tendo em vista o desenvolvimento regional; o que permite concluir que a Mobilidade Escolar é resultante das relações socioespaciais.

Palavras chave: Aglomerado Urbano. Mobilidade Escolar. Políticas Públicas Educacionais.

¹ Doutora em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (UEM). Professora QPM/SEED/PR – Núcleo Regional de Maringá.

² Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP). Professor Associado da Universidade Estadual de Maringá (UEM).

URBAN MARINGÁ AGGLOMERATE: SCHOOL MOBILITY AND SOCIO-SPATIAL RELATIONS

ABSTRACT

The school mobility studies imply a joint with different orders of mobility that, together, configure the conception of Human Mobility. This study analyzes the school mobility flow of the Maringá Urban Agglomerate, its articulation with the main Educational Public Policies. Thus, the empirical data were collected through semi-directional questionnaire and interviews. It is considered that the main stimuli to school mobility are the Educational Public Policies that provide the entry of youth and adults in the higher education network. These policies are aimed at public or private higher education institutions, with a view to regional development. This allows us to conclude that School Mobility is the result of socio-spatial relations.

Keywords: Urban Settlement. School Mobility. Educational Public Policies.

1 INTRODUÇÃO

A Mobilidade Escolar articula-se com a mobilidade forçada, pois perpassa pela mobilidade do trabalho, e isso denota articulação com as relações que norteiam o mundo do trabalho. A busca pela formação inicial e a posterior tentativa de mobilidade social, reproduz o jogo de forças estabelecido pelo capitalismo.

O desenvolvimento da pesquisa que resultou neste artigo, baseou-se em análises metodológicas de autores pautados na Geografia Crítica e embasados no materialismo histórico. Essa perspectiva auxilia a estudar a Mobilidade Escolar no Arranjo Populacional de Maringá, arranjo espacial composto por nove municípios: Maringá, Sarandi, Paiçandu, Floresta, Itambé, Ourizona, Mandaguaçu, Presidente Castelo Branco e Iguaraçu. Essa classificação está fundamentada pelo IBGE (2015), cujo critério é definido em função do grau de integração desses municípios, especialmente no que tange ao fluxo de indivíduos para o trabalho e para o estudo. O município de Maringá é considerado polo desse arranjo espacial.

A implantação de políticas públicas de ordem federal, estadual e municipal voltadas à educação, constitui-se parte de projetos de desenvolvimento territoriais. O capital, na tentativa de reprodução ampliada, promove mecanismos temporários de alcance, seja para ampliar o exército industrial de reserva (mesmo que este seja mais qualificado), seja para participar da sociedade de consumo. O artigo está estruturado da seguinte forma, além da introdução (primeira parte): na segunda parte, trataremos sobre a Mobilidade Escolar como uma possível ordem da Mobilidade Humana, considerando que ela também segue a lógica do capital e que por meio da centralidade da cidade polo se intensifica; na terceira parte, discutiremos o impacto da Mobilidade Escolar sobre o espaço geográfico e vice-versa; e, ao final das discussões, trataremos da articulação entre a Mobilidade Escolar e a Mobilidade Social.

2 MOBILIDADE ESCOLAR – UMA POSSÍVEL CATEGORIA QUE PERMEIA OUTRAS ORDENS DA MOBILIDADE HUMANA

A mobilidade escolar insere-se na lógica da Mobilidade Humana como uma articulação entre a mobilidade física, a mobilidade do trabalho, a mobilidade social e do consumo. Faz parte desse processo de mobilidade, o fluxo de alunos do Ensino Médio e acadêmicos que saem todos os

dias de seus municípios intermediários ou periféricos³ para alcançar a possibilidade de estudos no município polo⁴. Por meio da mobilidade física, os estudantes se direcionam do Arranjo Populacional de Maringá aos centros educacionais do município polo. Isso dar-se-á em virtude do surgimento de políticas públicas, especialmente após os anos 1990, que corroboraram com uma educação voltada ao consumo, termo utilizado para designar uma formação pragmática voltada para atender às demandas do mercado de trabalho e não apenas a qualificação de excelência.

Como serão apresentados no decorrer desse trabalho, a busca por melhores empregos e relativa mobilidade social, estão dentre os principais objetivos dos sujeitos que migram diariamente em busca de educação no município de Maringá. Destaca-se, porém, que a mobilidade social que apreendemos e utilizamos nesse ciclo, passa pelo viés da mercantilização da força de trabalho, não é a mesma da estratificação americana, que segundo Rocha (2011) repousa sobre um postulado individualista. Evidencia-se na fala dele:

Na década de 1970, consolida-se uma crítica e este caráter “natural” das diferenciações sociais, a partir do marxismo denominado de estruturalista de L. Althusser e posteriormente N. Poulantzas constrói-se uma crítica fundamentada no carregar contraditório das diferenças sociais e defendem que existe uma luta de classes sociais, uma luta econômica, ideológica e política e que a mobilidade dos indivíduos pode ser explicada pela polarização de classes sociais (ROCHA, 2011, p. 64).

A mobilidade social que apreendemos vem sempre precedida da tentativa⁵, faz parte do jogo de forças do capital. E, a Mobilidade Escolar, num primeiro momento, é apenas uma mobilidade espacial/territorial para, num segundo momento, ter a sua ação ampliada para a tentativa de mobilidade social, ou seja, superando os obstáculos econômicos, políticos e ideológicos que estão presentes nessas relações, seja da condição periférica do município, seja da condição social do indivíduo. É nesse contexto que defendemos que a Mobilidade Escolar é uma subordem que perpassa as demais ordens de mobilidade, como exemplifica a Figura 1.

³ Segundo Rocha (1999), os critérios estabelecidos para a classificação dos municípios como periféricos estão embasados em: i) evasão populacional; ii) estagnação econômica; iii) subordinação hierárquica e, iv) população de até cinco mil habitantes.

⁴ Destaca-se que nas décadas de 1960, 1970 e início da década de 1980, o fluxo era do Município de Maringá para outros municípios, entre eles: Mandaguari, Jandaia do Sul, Apucarana e Presidente Prudente - considerando que não existiam as onze IES que atuam hoje, em 2017 na cidade, era somente a UEM.

⁵ Tentativa, porque no jogo de forças do capital, o acesso ao ensino superior nem sempre significa garantia de empregabilidade e nem uma melhora na renda, é uma possibilidade, não uma certeza.

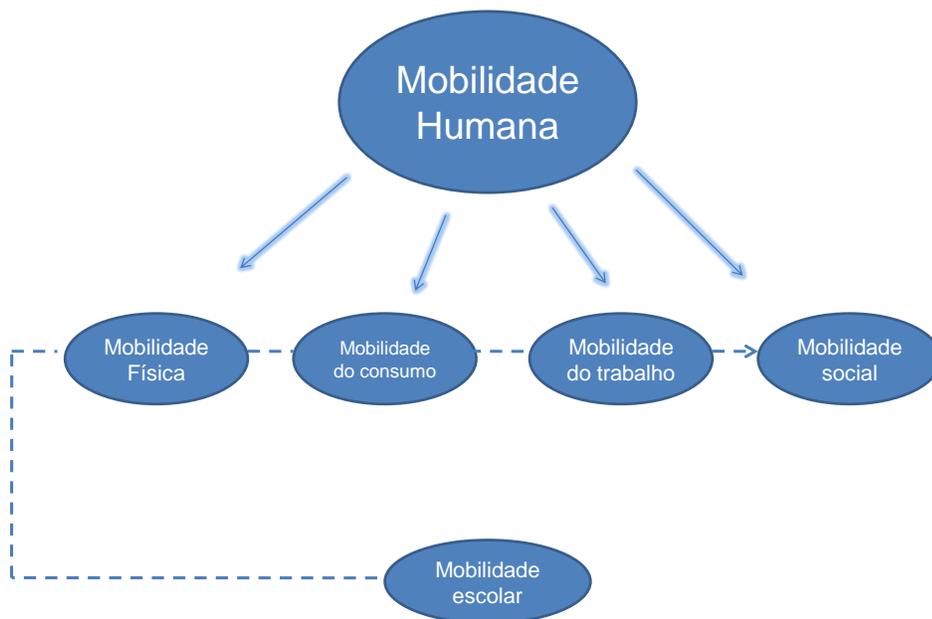


Figura 1 - Mobilidade Humana e a Mobilidade Escolar como uma subordem

Fonte: Adaptado de GHIZZO, 2012.

Tratar da Mobilidade Escolar é também atentar para esta e outras questões que envolvem o mercado de trabalho, pois como está apresentado na Figura 1, a Mobilidade Escolar perpassa também a mobilidade do trabalho, e isso denota articulação com as relações que norteiam o mundo do trabalho. Perpassa por quê? Porque os sujeitos, primeiramente se deslocam no espaço concreto do Arranjo Populacional de Maringá em busca de educação escolar. A educação virou um consumo no país, especialmente com as leis de diretrizes e base constituídas após os anos de 1960, em que se têm dado uma prioridade crucial ao ensino privado no Brasil, em detrimento do ensino público de qualidade (TOMAZI, 1997). Essa consumação proporcionará trabalhos relativamente melhores e aprimorados à sociedade global tecnológica e, conseqüentemente esses indivíduos disporão de relativa mobilidade social e serão aptos a utilizar os produtos oriundos da modernidade, do meio técnico-científico-informacional.

Ilustramos na Figura 2 esse processo, em que a Mobilidade Escolar e a mobilidade social são parte do mesmo processo, que tenta superar o jogo de forças pautado na ideologia, economia e política. Faz-se necessário dizer que, mesmo existindo a tentativa de superar a dialética existente nas relações sociais, tanto a Mobilidade Escolar, quanto a mobilidade social em determinados contextos, também atendem às solicitações econômicas.

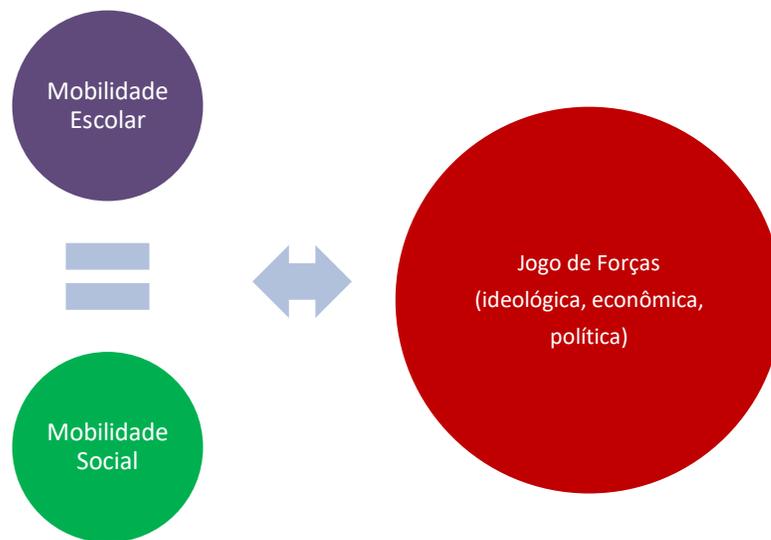


Figura 2 - Jogos de forças que envolvem a Mobilidade Escolar

Fonte: Santos, 2016.

Pode-se dizer que, a divisão de classes dinamiza a mobilidade, seja vertical ou horizontalmente, seja espacial ou economicamente. Em outras palavras, esta é uma dimensão espacial da realidade capitalista. Para ilustrar melhor esta afirmação, gostaríamos de destacar as palavras de Lipietz (1988, p. 21):

Sabemos que o todo marxista distingue-se, sem confusão possível, do todo hegeliano: é um todo cuja unidade é constituída por um certo tipo de complexidade, a unidade de um todo estruturado, comportando o que se pode chamar de níveis ou instâncias distintas e ‘relativamente autônomas’, que coexistem nesta unidade estrutural complexa, articulando-se uns aos outros segundo os modos de determinação específicos, fixados, em última instância, pelo nível ou instância da economia.

A Mobilidade Escolar, em seu conteúdo (objetivos/motivação para o fluxo) e forma (intensidade e direção do fluxo), pertence à dinâmica espacial, seja por sua motivação original (formação inicial), seja por sua motivação final (qualificação profissional e mobilidade social), em toda a complexidade das relações sociais, especialmente pela estrutura concebida entre periferia e o polo. E, quando falamos em sua complexidade, concordamos com Lipietz (1988), que a articulação entre essas relações não são uma combinação linear, mas sim, uma justaposição em proporções variáveis. Ele revela ainda que a dominância do modo de produção capitalista impõe ao conjunto sua unidade, seu modo de funcionamento, que aparece então como coerente.

Quando tratamos da Mobilidade Humana e a Mobilidade Escolar transitando entre as referidas ordens de mobilidade, como foi retratado anteriormente, estamos falando do mesmo processo e da mesma questão que norteia as condições econômicas, ideológicas e políticas da sociedade capitalista. A Mobilidade Escolar, entretanto, é uma possibilidade de romper com a lógica excludente da divisão social do trabalho/reprodução ampliada do capital, que tem se reproduzido no Aglomerado Urbano⁶ de Maringá.

Na realidade, a educação é a forma possível de tentar romper ou fragilizar o jogo de forças que determina as relações de classes. Isso quando falamos em formação de indivíduos críticos, compromissados com a transformação social, porque no âmbito ideológico, bem explanado por Poulantzas (1980), o aparelho educacional permite responder pelos interesses dos grupos hegemônicos de poder, cuja materialização se dá pelas grandes corporações globalizadas e pela alienação do trabalho. A Mobilidade Escolar é produto das relações sociais, que se materializam nas relações espaciais, por isso, investigá-la requer uma proposta atrelada a dinâmica social, não aceitando o espaço e o tempo como apenas coautores, mas sim reconhecendo os papéis de protagonismo na moldura capitalista. Segue-se então a concepção de estrutura espacial concreta. Lipietz (1988) traz luz para a mesma:

O espaço socioeconômico concreto pode ser analisado em termos de articulação das espacialidades próprias às relações definidas nas diferentes instâncias dos diferentes modos de produção presentes na formação social. Em que consiste essa espacialidade, ela é senão a dimensão espacial da forma de existência material que rege a relação considerada [...] entre a distribuição dos 'lugares' na relação (LIPIETZ, 1988, p. 24).

Essa concepção se ajusta adequadamente para traduzir a questão da mobilidade, pois ela é produto da lógica da espacialidade socioeconômica entre polo e periferia, ela é a materialidade dessa relação.

⁶ Na década de 1970, a preocupação no âmbito federal com o desenvolvimento urbano é reforçada no I Plano Nacional de Desenvolvimento - PND, para o período de 1972 a 1974, e na criação da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana -CNPU. Nesse período, Davidovich e Lima (1975), por solicitação daquela Comissão, identificaram no País as aglomerações urbanas como unidades que apresentavam um intenso processo de urbanização, aliado a um patamar mínimo de população. O trabalho das autoras é considerado referência para estudos que tratam as distinções conceituais, em particular o processo de conurbação em espaços urbanizados contínuos. Para as autoras (1975), as aglomerações urbanas: a) resultam da expansão de uma cidade central; b) apresentam estrutura espacial característica para os municípios vizinhos; c) possuem diferentes níveis de hierarquia; e d) podem ser dos tipos metropolitano e não metropolitano.

3 A MOBILIDADE ESCOLAR E A SUA ARTICULAÇÃO NO ESPAÇO GEOGRÁFICO

Pensar na Mobilidade Escolar é levar em consideração o papel e a função da escola e da universidade no processo de desenvolvimento das potencialidades dos seres humanos, além de atrelar os valores, as tradições, as crenças, etc., dos sujeitos que se deslocam em busca de ensino. A Mobilidade Escolar deve ser encarada então, não apenas como deslocamentos físicos e objetivos, mas também como um movimento subjetivo, que constrói os sujeitos por meio da interação e da sociabilidade da qual está inserida o contexto escolar. Ela está concomitante aos objetivos da escola que, conforme Cavalcante (2006) consiste no desenvolvimento das potencialidades físicas, cognitivas e afetivas por parte dos discentes.

Ao se tratar de relações sociais, é preciso estudar a questão da Mobilidade Escolar, considerar a escola como área de atração populacional aos sujeitos e como uma instituição social que apresenta um objetivo comum: o desenvolvimento das potencialidades físicas, cognitivas e afetivas dos alunos por meio da aprendizagem dos conteúdos (conhecimentos, habilidades, procedimentos, atitudes e valores). Tais objetivos são contemplados de maneira contextualizada, desenvolvendo nos discentes a capacidade de tornarem-se cidadãos participativos na sociedade em que vivem.

Para o geógrafo, analisar as questões espaciais, como a Mobilidade Escolar, alcança seu objeto, pois se dá na perspectiva das relações sociais, não somente delas por elas, mas da sua articulação com a localidade, nesse caso específico, como a Mobilidade Escolar poderá elucidar os fatores relacionados ao fluxo de acadêmicos e estudantes dos municípios que possuem uma “dependência” educacional com o município polo, e que caracteriza essa reprodução social, onde ora o espaço material será um efeito das relações, ora como um determinante, como evidenciamos na Figura 3, que demonstra a interlocução existente entre essas dimensões; nenhuma possui um papel menor, nenhuma ordem estabelecida, mas justapostas no sentido de apreender a complexidade e a dominância do capital nas questões espaciais.

Para melhor exemplificar essa justaposição e dominância, destacamos as palavras de Lipietz (1988), na qual o autor afirma que toda relação social se inscreve numa realidade concreta sempre já dada, que a determina como sua condição de existência, condição que à medida que ela é material, tem uma dimensão espacial. Esse autor ainda alerta: “Em contrapartida, na reprodução social, o espaço material aparece ora como um efeito dessas relações, ora como um determinante

dessas relações; decomposição puramente intelectual, ainda uma vez, as relações sociais sendo sempre relações entre homens e coisas que têm uma dimensão espacial” (LIPIETZ, 1988, p. 26).



Figura 3 - A Mobilidade Escolar e a sua articulação no espaço geográfico
Organização: Santos, 2014

Nesse sentido, políticas públicas que fortaleçam laços entre comunidade e escola é uma medida, um caminho que no Brasil ainda necessita ser trilhado, especialmente para que o país possa alcançar melhores índices e resultados no âmbito educacional. Contudo, é importante também frisar que, para tanto, o aluno é parte da escola e é direcionado a ele as políticas educacionais. Os discentes são sujeitos que aprendem e constroem o seu saber, que direciona seu projeto de vida. Neste caso, a escola lida com pessoas, valores, tradições, crenças, opções e precisa estar preparada para enfrentar tudo isso.

A Mobilidade Escolar como possibilidade de pleno desenvolvimento do educando também enfatiza outros fenômenos, tais como as formas de convivência entre os sujeitos, o respeito à diversidade étnica e de gênero, além da cultura escolar como um todo. Os sujeitos que praticam a Mobilidade Escolar, como será exposto nesse trabalho, acreditam na capacidade de apreender coisas novas, valores, fatos dentre outros fenômenos que potencializam melhoria de vida a si mesmo e ao mundo em que vivem.

Apesar de todas as dificuldades encontradas em seu espaço de origem, os sujeitos que praticam a Mobilidade Escolar ainda creem na educação como uma alternativa e na escola e nas Instituições de Ensino Superior (IES), como instrumentos de Mobilidade social e de possibilidades para um futuro mais esperançoso. Sendo assim, a Mobilidade Escolar é um processo de ação e reação, de rupturas com determinadas contradições socioespaciais de âmbito local, trazendo consigo erros e acertos, dúvidas e certezas de uma vida melhor.

É importante ressaltar que a presente proposta é uma leitura e uma alternativa de se estudar a Mobilidade Escolar no âmbito da Mobilidade Humana. Certamente existem outras leituras e orientações desenvolvidas e sustentadas a partir de diferentes concepções e experiências. Outras leituras e direcionamentos expõem a ideia de massificação do ensino para explicar os fluxos escolares, bem ressaltados por Puiggros (1984) ao tratar da educação popular na América Latina. Para o autor, a massificação do ensino está enquadrada historicamente no desenvolvimento desigual e combinado que permeia o sistema socioeconômico latino-americano. Isso porque o acesso ao ensino é desigual no continente, tanto entre os países quanto no interior de cada um. Tanto é que, essa ideia esteve presente nos arautos e dentre outras políticas públicas estipuladas pela Cepal com vistas ao desenvolvimento pautado na expansão educacional como possibilidades de o continente latino-americano sair do atraso econômico e social, tão expressivos historicamente.

Ao tratar da Mobilidade Escolar no Arranjo Populacional de Maringá, é possível articular a concepção de desenvolvimento desigual e combinado, uma vez que o Estado do Paraná, por meio de ações e dentre outras políticas atreladas ao crescimento econômico após os anos 1960, fez com que muitas cidades demograficamente pequenas tornassem periféricas e dependentes de uma localidade polo (COSTA, 2016). Exemplo disso é o município de Maringá como um polo, onde suas instituições educacionais constituem pontos de atração populacional aos jovens e adultos que habitam os municípios do arranjo.

Se os municípios periféricos do Paraná são, conforme ressaltado por Costa (2016), resultados do desenvolvimento geográfico desigual, fazendo com que haja um relativo esvaziamento humano de muitas localidades, a Mobilidade Escolar, todavia, também está articulada ao contexto do desenvolvimento desigual e combinado. Isso pelo fato de a Mobilidade Escolar refletir as condições socioespaciais periféricas dos municípios que compõem o aglomerado em questão.

Outras noções de Mobilidade Escolar desenvolvidas especialmente no Brasil dizem respeito ao fluxo campo – cidade, e aos movimentos do MST, fundamentados numa educação popular, necessária para assegurar e garantir a educação escolar aos estudantes que habitam o campo ou nos assentamentos. A Mobilidade Escolar, nesse sentido, faz-se necessária para assegurar essa dinâmica e para não extinguir as escolas e a população desse meio do ensino formal (CALDART, 2004).

Tais assuntos e concepções acerca da Mobilidade Escolar norteiam, no entanto, não apenas as premissas da Mobilidade Humana, mas também outras esferas, tais como a Geografia Econômica e Urbana, a Geografia Agrária além da Populacional, e, também, outras Ciências Humanas como a Sociologia, História, Ciências Políticas, dentre outras. Por isso, na concepção de Mobilidade Humana, Rocha (1998) estipulou que é preciso fazer a multidisciplinaridade e mesmo a transdisciplinaridade, ao se estudar uma determinada ordem de mobilidade.

Essas várias propostas se dão, especialmente, porque, ao se tratar de Mobilidade Escolar, necessita-se tratar de políticas públicas, e esse assunto norteia distintas esferas do conhecimento científico, sobretudo no que tange as Ciências Humanas.

4 A MOBILIDADE ESCOLAR E A MOBILIDADE SOCIAL

Para fortalecer a nossa teoria da Mobilidade Escolar, é necessário considerar o papel da Mobilidade Social. Num primeiro momento, seria natural olhar para a Mobilidade social em consequência da Mobilidade Escolar, pois ao concluir uma graduação, as condições de vida e trabalho tendem a melhorar, porém a Mobilidade Social é também produto intergeracional, produz ou reproduz as lacunas econômicas e conseqüentemente o impedimento para a Mobilidade Escolar. É somente após o desenvolvimento e implementação de décadas de políticas públicas que poderão surtir efeitos que talvez rompam esse ciclo, consequência do jogo de forças da dominância do capital.

Nossa fala se apoia também no documento da Cepal de 2010, intitulado Cepal Estratificação e Mobilidade Social na América Latina: o mesmo rompe com a ideia weberiana clássica que diz que as oportunidades da vida se encontram pelo nível de educação alcançado – chave para a obtenção de competências e qualificações laborais – e conseqüentemente pela inserção no mercado de trabalho.

Portanto, há uma oportunidade tendenciosa em favor de quem está de posse de um ativo social, ocupacional e educacional e um processo de acentuada discriminação indicada por Merton (1996) que identificou como *Efeito Mateo* ao sinalizar que os processos de auto seleção individual e de seleção social institucionalizada, interagem e afetam as probabilidades sucessivas de acesso a estrutura de oportunidades. Assim diz Merton (1996, p. 320):

Refiriendo-se a la estructura social de la ciencia, donde observo el mencionado efecto, expresa que 'los sistemas de recompensas, asignación de recursos y selección social operan para crear y mantener una estructura de clase por medio de la provisión de una distribución estratificada de oportunidades entre los científicos para incrementar su rol de investigadores. La acumulación diferencial de las ventajas opera de tal manera que parafraseando los evangelistas Mateo, Marcos y Lucas, 'al que tiene, se le dará más, y tendrá de sobra; pero al que no tiene, hasta lo poco que tiene se le quitará.

Esse alerta indica que é extremamente necessário criar políticas públicas de acesso ao ensino superior, porém essas políticas públicas devem ser inclusivas socioeconomicamente, para não correr o risco de deixar de fora quem mais necessita. No caso da Mobilidade Escolar, ela trata do fluxo de estudantes dos municípios intermediários para o município polo, numa perspectiva não apenas educacional ou territorial, mas na possibilidade de superação de barreiras sociais, em que o indivíduo percebe o leque de oportunidades e o rompimento com a herança original de estratificação social precária.

O documento da Cepal (2010) diz ainda: é ilustrativo que a expansão da educação não reduza as desigualdades de oportunidades com o êxito educativo. Na Irlanda, por exemplo ao comparar pares de estratos sociais, se verifica a persistência desse problema, salvo quando as oportunidades de realização educacional do grupo social mais elevado já foram superadas, quer dizer, quando seus membros aproveitaram as oportunidades disponíveis. Antes de chegar a esse ponto, estarão sempre em uma menor posição relativa para aproveitar qualquer expansão do sistema educacional. Desta maneira, a brecha da desigualdade se mantém e passado o momento de saturação, a expansão do sistema contribuirá para reduzir a desigualdade entre os estratos.

É necessário destacar que não podemos olhar para a Mobilidade social de forma perfeita/clássica, mas numa dialética de fatores, e a Mobilidade Escolar poderá contribuir na

tentativa de romper essa estratificação iníqua, promovendo uma justiça socioespacial⁷. A justiça socioespacial determina o território como um dos novos indicadores de diferenciação da estratificação que urge incorporar em vários sentidos, ou seja, o território como expressão das relações sociais (ROJAS, 2013). Nesse sentido, o documento da Cepal (2010) adverte:

Revertir la desigualdade territorial implica también remontar la madeja de la desigualdade general. De ahí la importancia de contar con políticas públicas de Estado, respaldada por pactos entre los actores de los distintos niveles de desagregación territorial y orientadas a promover una mayor igualdad territorial (CEPAL, 2010, p.154).

Rojas (2013) coloca como primordial a compreensão das desigualdades sociais e das políticas territoriais que buscam reduzi-las; se torna fundamental a análise das interações sociais entre espaço e sociedade. Para a autora é pouco analisar apenas a equidade, pois este conceito vai variar de acordo com o contexto histórico e a sociedade dominante. Já a desigualdade socioespacial pode ser quantificada, sendo a chave para que haja a justiça socioespacial. Ela utiliza a cidade justa como conceito analítico e ferramenta política e cita que existem três fatores de aproximação que podem indicar a presença ou ausência da justiça social: 1) Confinamento de qualquer grupo sem a sua escolha, que constitui a negação do valor moderno da liberdade; 2) Distribuição Desigual de Recursos no Território, que expressaria uma transgressão ao princípio de ideário moderno de justiça; 3) Injustiça Social, é resultado de uma injustiça mais extensa, pois está articulada ao seu contexto histórico, social, político e econômico.

Em todos os casos, o cidadão tem sido expectador passivo. Roja coloca a justiça como dimensão simbólica, sendo necessário aprofundar questões associadas ao sentimento que produz no habitante e o que a cidade lhe nega, e, também, o efeito moral que esta falha da cidade provoca em sua personalidade.

Devemos trazer também para fortalecer o diálogo sobre a Mobilidade Escolar, uma reflexão sobre o papel dos deslocamentos pendulares na urbanização brasileira, feita por Ojima e Marandola Jr. (2012), que sinalizam que desde a década de 1990 vivemos o processo de desconcentração metropolitana, nome dado ao processo de crescimento relativo maior nas áreas

⁷ Termo que foi utilizado por Ana Maria Álvares Rojas, Universidade Católica Silva Henríquez, 2013, Santiago, Chile para designar como a localização geográfica pode afetar as oportunidades, inclusive com redução da possibilidade de mobilidade social. Utiliza esse termo para propor uma análise da interação entre espaço e sociedade. No entanto, esse termo foi utilizado primeiramente por Harvey (1980) e Santos (1987).

periféricas das metrópoles, e não em suas sedes, ou mesmo o crescimento relativo maior de áreas fora de regiões metropolitanas, consolidando as metrópoles regionais. Fato recente, que produz novas dimensões e que possui uma estreita relação com o nosso objeto de estudo, a Mobilidade Escolar, pois essa advém dessa articulação regional baseada na expansão dos espaços de vida e das localizações descentralizadas.

Ojima e Marandola Jr. (2012) trazem algumas considerações importantes, que denomina de mobilidade espacial e dispersão urbana: (i) o processo de articulação regional baseada na expansão dos espaços de vida e das localizações descentralizadas não são meras reverberações daquilo que ocorria no centro da metrópole, versões menores dos grandes processos – mas sim uma nova dinâmica independente da metrópole; (ii) com a forte desconcentração metropolitana, e ampliação dos meios de mobilidade e comunicação, assistimos a uma complexificação da rede urbana a partir da qual o sentido de cidade e região é definido não a partir da metrópole, mas das cidades pequenas e médias, que passam a se articular de uma maneira mais intensa e sem a mediação metropolitana; (iii) destaca que os dados de 2010 em comparação com os de 2000, mostram a mobilidade espacial e a dispersão urbana nas áreas não metropolitanas.

De todas as considerações apontadas por Ojima e Marandola Jr. (2012), a mais relevante é aquela que aponta para a generalização do estilo de vida baseado na mobilidade, que integra cidades em cidades-região, constituindo um espaço vivido regional⁸ no qual o próprio cotidiano é estruturado. Segundo os autores:

Ao invés do crescimento urbano sem limites, ou da migração para acessar bens, serviços ou o próprio mercado de trabalho, a pendularidade (e ainda outros deslocamentos de curta duração que o Censo Demográfico não capta) **passa a integrar as possibilidades das famílias**, alterando significativamente as relações entre o urbano e o regional, para além das grandes metrópoles (OJIMA; MARANDOLA JÚNIOR, 2012, p. 104, grifo nosso).

Essa fala é a chave para consolidar a nossa percepção sobre a hipótese da Mobilidade Escolar, pois considera a pendularidade cotidiana, ou como preferimos usar, o fluxo diário de alunos/acadêmicos para o município polo (não necessariamente uma grande metrópole, mas uma cidade média na faixa de quinhentos mil habitantes) uma possibilidade das famílias, tornando-se assim um modo de vida inscrito nas relações socioespaciais, geralmente com invisibilidade, cheio

⁸ Termo cunhado por Frémont (1980).

de precariedades e, em sua maioria, com ausência do Estado para promover as políticas públicas necessárias para um deslocamento seguro e subsidiado, que poderá comprometer o acesso e permanência dos alunos/acadêmicos.

Ojima e Marandola Júnior (2012) destacam ainda, que é necessário analisar as consequências em termos do modo de vida e das repercussões na escala do cotidiano urbano, que passam a ter dimensão regional. A Mobilidade Escolar possui essa dimensão, é um fluxo diário, constante, e que carece de um olhar regional. Segundo os autores ainda:

Temos uma mudança importante nos modos de vida da população brasileira, uma urbanização que extrapola os limites da cidade e avança sobre uma nova lógica de uso e consumo do espaço apoiado em transformações sociais e econômicas do país na última década (OJIMA; MARANDOLA JÚNIOR 2012, p. 105).

A Mobilidade Escolar se tornou um modo de vida e passou a integrar a possibilidade de as famílias romperem a questão territorial, beneficiando a formação acadêmica dos seus filhos. É um fenômeno antigo, porém com uma mensuração recente e com uma gama de fatores novos que impulsionaram a sua ampliação. Com o objetivo de demonstrar que o peso relativo dos deslocamentos pendulares se distribui de maneira importante nos municípios em todo o país e não apenas em locais isolados ou regiões metropolitanas, utilizaremos em seguida a Figura 4 apresentada por Ojima e Marandola Jr. (2012).

Verificamos na Figura 4 que a região noroeste do Paraná possui um expressivo fluxo de deslocamentos pendulares (entre 5 e 10%), e que se insere nessa questão a Mobilidade Escolar, considerando que boa parte desse fluxo é composta por estudantes e acadêmicos que estudam fora do município de residência. Na publicação do IBGE – Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil 2015 – o maior fluxo de pessoas, para trabalho e estudo entre municípios, foi registrado entre Americana e Santa Bárbara d'Oeste, no Estado de São Paulo, com 32.542 pessoas, das quais 77,5% deslocam-se por motivo de trabalho. Em seus estudos sobre pendularidade com o corte temporal entre 1970 a 2010⁹, Ojima e Marandola Jr. (2012) dizem que uma das principais mudanças que podemos observar na dinâmica da população brasileira é o aumento do volume e da representatividade dos fluxos de deslocamentos pendulares. Eles trazem o conceito de *commuting*,

⁹ O censo demográfico brasileiro registra essa informação desde 1980 (com exceção de 1991) e registra o volume de deslocamentos quando o município de trabalho é diferente daquele em que o indivíduo reside (BRANCO; FIRKOWSKI; MOURA, 2005).

que se refere aos deslocamentos da população entre o local de residência e demais atividades cotidianas, principalmente para trabalho e indica que em termos absolutos, o volume de pessoas que realizam deslocamentos pendulares no Brasil passou de 7,3 milhões de pessoas em 2000 para 11 milhões em 2010; o que em termos relativos representa uma evolução de 4,3% para 5,8%, respectivamente. Destaca ainda que, desde o ano 2000 os municípios com maiores proporções de deslocamentos pendulares estão localizados fora de regiões metropolitanas.¹⁰

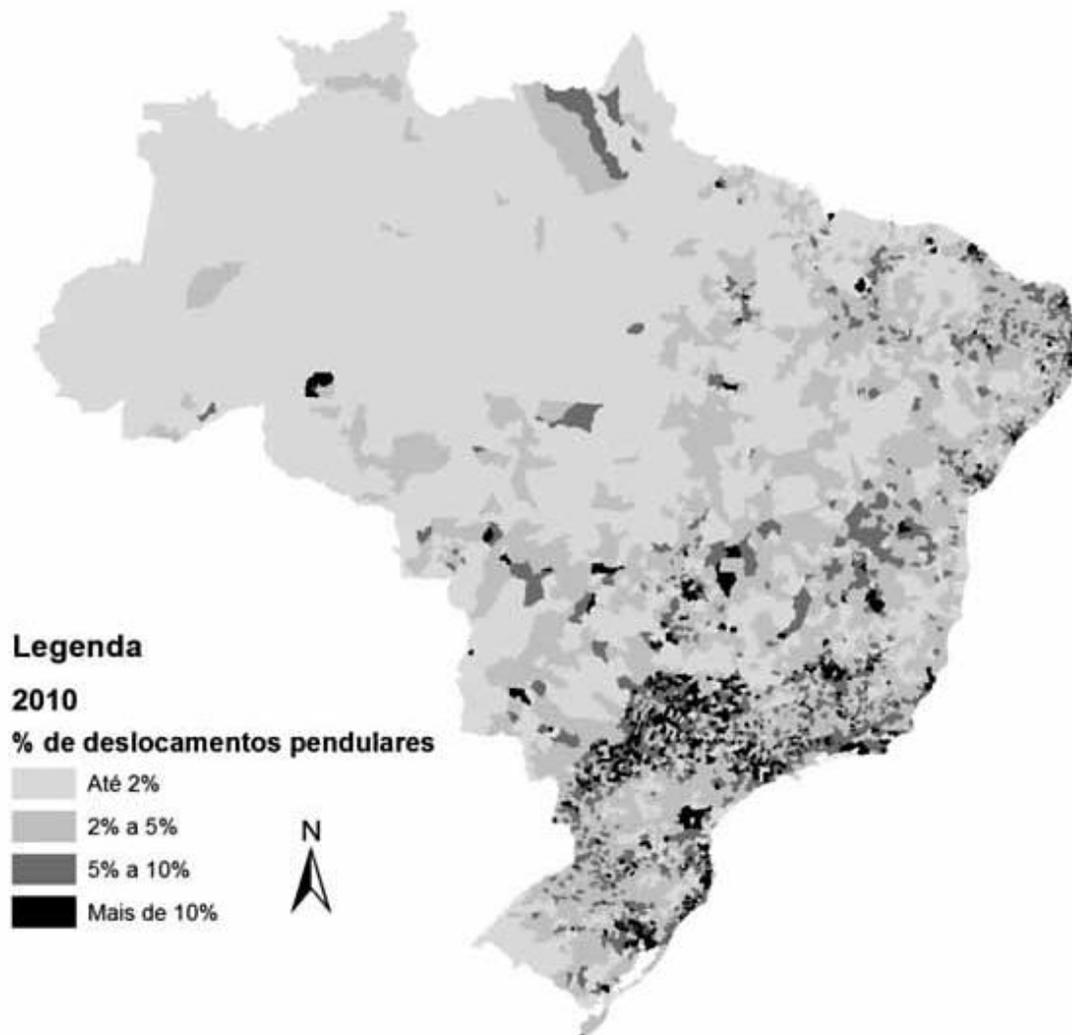


Figura 4 – Brasil: Proporção de deslocamentos pendulares pelo total da população dos municípios de residência

Fonte: Ojima; Marandola Jr. (2012)

¹⁰ Ojima e Marandola Jr. (2012) chamam atenção para o estigma das cidades dormitórios em regiões metropolitanas se expande para outras regiões e tornam mais complexa a análise das configurações urbano-regionais com características diferentes daquelas encontradas nas metrópoles. Optamos por não discorrer sobre as cidades dormitórios nesse momento, considerando que para conceituar uma cidade dormitório a taxa de pendularidade deve estar acima de 50% de sua população total.

Ao reconhecer e desagregar o fluxo de deslocamentos para estudos do fluxo para o trabalho entre os municípios, principalmente para os municípios de média concentração urbana¹¹, entre 100 mil e 500 mil habitantes, o IBGE nos oferece material para consolidar a espacialidade de nossa hipótese, indicando a necessidade de investigar, diagnosticar e compreender as demandas das formas de deslocamentos. Treze ligações que configuram o trajeto de deslocamento entre os municípios superaram a marca de 10 mil pessoas se deslocando (Tabela 1) e o trabalho foi o maior motivador, com destaque para os fluxos entre Maringá e Paiçandu.

Tabela 1 – Brasil: Fluxo de deslocamentos entre municípios de arranjos populacionais com 100 mil a 750 mil habitantes, maiores que 10 mil pessoas, 2010

Município A	Município B	Pessoas que se deslocam entre os municípios A e B			
		Total	% por motivos de deslocamento		
			Trabalho e Estudo	Trabalho	Estudo
Americana	Santa Barbara d'Oeste	32.542	4,5	77,5	18
Jundiá	Varzea Paulista	29.512	6,7	76,2	17,1
Maringá	Sarandi	23.912	4,3	85,9	9,8
Cambé	Londrina	23.318	5	76,8	18,2
Barra Mansa	Volta Redonda	20.335	5,5	68,4	26,1
Balneário Camboriú	Camboriú	15.958	3,6	87,2	9,3
Cabo Frio	São Pedro da Aldeia	13.538	3,6	66	30,3
Petrolina	Juazeiro	13.242	3,4	64,9	31,7
Coronel Fabriciano	Ipatinga	13.074	6,3	68	25,7
Macaé	Rio das Ostras	13.048	7,3	82,3	10,4
Campo Limpo Paulista	Jundiá	12.212	5,4	85,3	9,3
Balneário Camboriú	Itajaí	11.845	5,2	61,5	33,3
Maringá	Paiçandu	10.525	3,3	89,7	6,9

Fonte: IBGE, Censo Demográfico, 2010

Assim, de forma similar ocorre no Conglomerado Urbano de Maringá. Este, abriga onze Instituições de Ensino Superior, fato que contribui com a intensidade da Mobilidade Escolar na região. Segundo o Iparides (2013), Maringá possui onze Instituições de Educação Superior, sendo

¹¹ São consideradas médias concentrações urbanas os municípios isolados e os arranjos populacionais acima de 100 mil a 500 mil habitantes. Para condução da análise, entende-se que é importante avaliar ambos, uma vez que, juntos, refletem o médio escalão da urbanização brasileira. Ao todo, são 77 municípios isolados, 80 arranjos populacionais e uma 1ª Integração de Arranjo Populacional, somando 368 municípios. Os arranjos formados por mais municípios são "São José do Rio Preto/SP" e "1ª Integração de Presidente Prudente/SP", com 12, seguidos de "Ipatinga/MG" e "Criciúma/SC", com 10, e "Maringá/PR", com nove municípios.

uma pública, a UEM (Universidade Estadual de Maringá) que possui 11.945 acadêmicos, e as outras dez instituições privadas, que juntas possuem 19.159 acadêmicos: UniCesumar, Eficaz, Faculdade Ingá, Faculdade Maringá, Faculdade Alvorada, PUC, Faculdade Famma, Faculdade Cidade Verde e Feitep. Para exemplificar, apresentaremos a seguir a Figura 5 e a Tabela 2, que poderão evidenciar a organização espacial dessa região. A primeira constitui-se no mapa que retrata os nove municípios que compõe o Arranjo Populacional de Maringá.

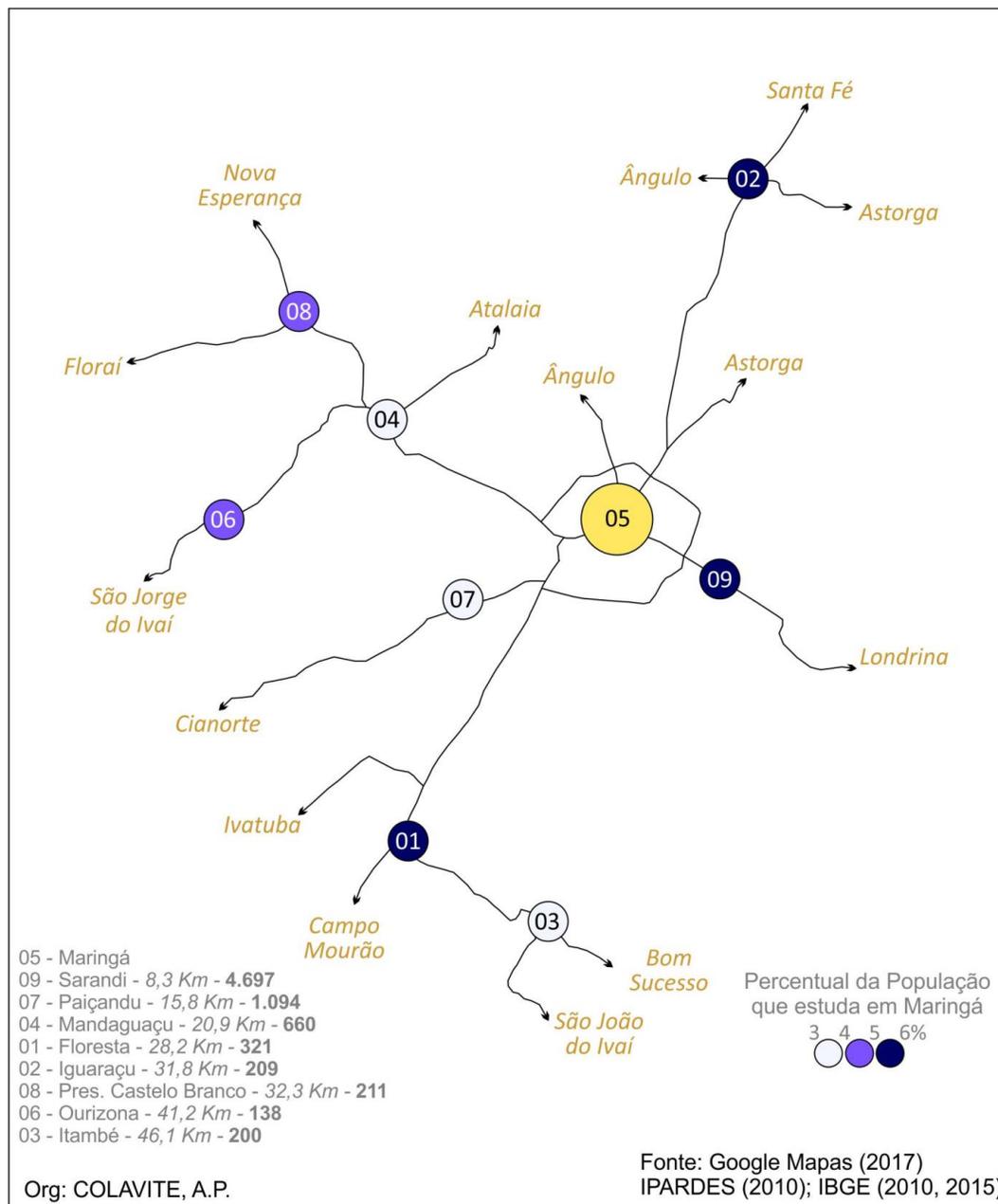


Figura 5 - Municípios do Arranjo Populacional de Maringá: Fluxo de alunos que realizam a Mobilidade Escolar e as distâncias percorridas, 2010

Fonte: Colavite, 2017

Temos na Figura 5 os municípios de: 1) Floresta, 2) Iguaraçu, 3) Itambé, 4) Mandaguaçu, 5) Maringá, 6) Ourizona, 7) Paiçandu, 8) Presidente Castelo Branco, 9) Sarandi. Destaca-se que as cores mais escuras indicam um fluxo mais intenso, quanto mais profunda a gradação de azul, a Mobilidade Escolar ocorre em torno de 6%, quanto mais clara o inverso. Destacamos ainda que o município mais distante é Itambé, cujos indivíduos devem percorrer uma distância de 46 km, perfazendo um total de 92 km todos os dias. O município mais próximo é Sarandi, com uma distância de 8,3 km – o que justifica uma elevada intensidade de fluxo de 6%. É relevante evidenciar ainda que dos nove municípios do Arranjo Populacional de Maringá, três possuem elevada intensidade de fluxo, em torno de 6% da população realiza a Mobilidade Escolar, que são: Floresta, Sarandi e Iguaraçu, provavelmente pela contiguidade da mancha urbana, o que se articula ao conceito de arranjo, bem como pela viabilidade das estradas.

No Quadro 1 destacam-se os dados atualizados da população de cada município que compõe o Arranjo Populacional de Maringá, bem como do número de estudantes que saem todos os dias do seu município de origem em direção Maringá, para cursarem o Ensino Médio, cursinhos pré-vestibulares e cursos de Ensino Superior.

Municípios	População Total	Fluxo para Estudos
Floresta	5.931	321
Iguaraçu	3.982	209
Itambé	5.979	200
Mandaguaçu	19.784	660
Ourizona	3.380	138
Paiçandu	35.936	1094
Pres. Castelo Branco	4.784	211
Sarandi	82.847	4.697
TOTAL	162.623	7.530

Quadro 1 - Municípios do Arranjo Populacional de Maringá, População total e fluxo para estudos, 2015

Fonte: IBGE, 2015

Verificamos que do município de Maringá, que é o polo do Arranjo Populacional de Maringá, se deslocam 2.217 (dois mil duzentos e dezessete alunos) todos os dias para estudar em outros municípios, provavelmente em Jandaia do Sul e Mandaguari, já que estes municípios possuem Instituições de Ensino Superior. Porém, esse não será o nosso foco, considerando que a infraestrutura presente no município polo é que produz um fluxo bem mais intenso. E, não nos concentraremos na investigação desse fluxo, porque a natureza de nossa pesquisa é sobre o fluxo

dos municípios intermediários e periférico para o município polo. Baseado nesse fato, usaremos como número oficial do fluxo dos estudantes, apenas o número composto pela soma dos municípios intermediários e periférico, 7.530 e apenas o número da população composta pela soma demográfica do conjunto dos municípios intermediários e periférico, 162.623, devemos destacar que o Município de Ourizona é o único que não está classificado como intermediário e sim como periférico.

A Mobilidade Escolar aqui em debate, se justifica pela configuração espacial presente entre os municípios brasileiros, ou seja, a hierarquia consolidada pelo papel dos municípios dentro da rede urbana. Para Santos (1979), “seja qual for a sua localização, a cidade local sempre se acha na periferia do sistema urbano. Essa situação significa que o indivíduo se encontra em uma posição desfavorável como produtor e consumidor” (SANTOS, 1979, p.74). Verifica-se então que, no jogo de forças dialético, na reprodução do capital, essas cidades sempre estão numa situação marginalizada dentro do sistema, o que determina e acaba por restringir as opções oferecidas a seus habitantes e, conseqüentemente, a qualidade de vida dos mesmos. Aqui podemos fazer alusão ao conceito de desenvolvimento geográfico desigual, que reproduz a desigualdade como premissa de acumulação de capital que se materializa nos polos urbanos.

Quando trazemos para o objeto de pesquisa a articulação com os municípios intermediários e periféricos, evidenciamos a necessidade de expor as fragilidades dessas localidades, tendo em vista que os mesmos não conseguem oferecer as condições de permanência em seu território. Não é possível estudar a Mobilidade Escolar sem articular-se à trama espacial proposta pela rede urbana brasileira, tampouco pelo papel que cada extrato assume diante da reprodução do capital.

Para Costa (2013), “a noção de municípios periféricos está embasada na teoria do desenvolvimento geográfico desigual e no materialismo histórico dialético”. Isso traz elementos substanciais para a nossa investigação, pois no jogo de forças territoriais, relacionado ao das Instituições Educacionais, na maioria das vezes, cabe aos municípios intermediários e periféricos, apenas o arranjo do transporte. Poderíamos conceituar uma divisão territorial do trabalho pelo viés educacional, quanto mais desenvolvido e populoso seja um município, mais amplas e sólidas as instituições educacionais que abrigam, e inversamente proporcional, a ausência delas nos municípios intermediários e periféricos. Para demonstrar a organização espacial entre esse conjunto de municípios, segue o Gráfico 1.

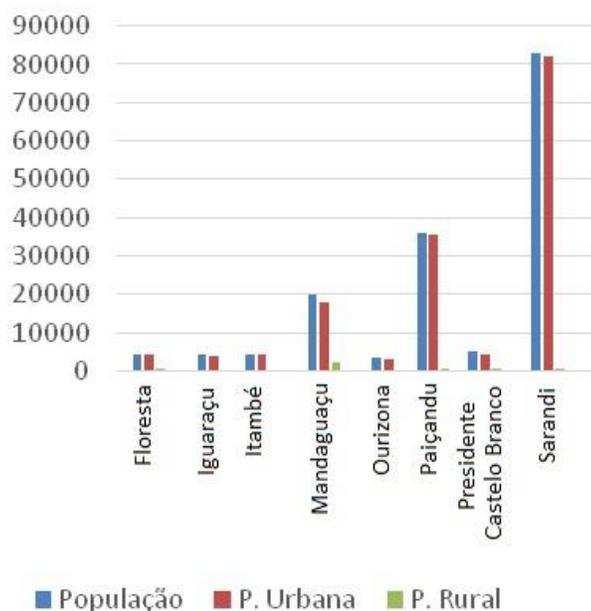


Gráfico 1 - Comparação entre população urbana e rural

Fonte: Adaptado de IPARDES, 2011

Verifica-se, pelos dados do IPARDES (2010; 2011), que os municípios que compõe esse conjunto formam os seguintes grupos:

- Municípios de 3.001 até 6 mil habitantes, sendo quatro deles: Iguaçu, Itambé, Ourizona, Pres. Castelo Branco;
- Municípios de até 20 mil habitantes, sendo um deles: Mandaguçu;
- Municípios de até 36 mil habitantes, sendo um deles: Paiçandu;
- Municípios de até 83 mil habitantes, sendo um deles: Sarandi.

Esses dados demográficos, poderão nos ajudar na decodificação da hierarquia existente nesse conjunto de municípios, ou seja, como indica Corrêa (2006, p. 26):

A rede urbana é simultaneamente um reflexo da e uma condição para a divisão territorial do trabalho, historicamente a forma mais avançada na divisão social do trabalho. É um reflexo da medida em que, em razão de vantagens locais diferenciadas, verifica-se uma hierarquia urbana e uma especialização funcional

A densidade demográfica é uma pista relevante para demonstrar o funcionamento das relações de funções, amenidades e equipamentos presentes nos municípios da rede urbana. Não significa que o maior município demograficamente tenha assegurado todos os equipamentos urbanos para manter a qualidade de vida dos seus cidadãos. Porém, o peso demográfico produz

diferença na instalação de instituições, em especial neste caso, na instalação de instituições educacionais. Justamente por isso, o município polo Maringá, com 357.077 habitantes (IPARDES, 2010) e com uma população metropolitana que ultrapassa meio milhão de habitantes, segundo dados do IBGE (2013) atualmente com 764.903 habitantes, abriga 11 IES, sendo uma pública e dez privadas, como já citamos. Para a instalação de uma instituição de ensino superior, o estudo considera a demanda estabelecida e a possibilidade de expansão do território.

Para reforçar o nosso objeto de pesquisa, a Mobilidade Escolar, usamos as palavras de Santos (2006), quando ressalta que a configuração espacial é um dado técnico, enquanto o espaço geográfico é um dado social. O fluxo pendular dos estudantes que influenciam a Mobilidade Escolar dos municípios intermediários e periféricos é um dado com uma forte relevância social, pois poderá subsidiar ou consolidar políticas públicas. E, como destaca Piketty (2014), existem forças de divergência que servem para aumentar a desigualdade social, sendo as políticas públicas educacionais fundamentais para a convergência, ou seja, para diminuir a desigualdade social.

Segundo Branco, Moura e Firkowski (2005), os fluxos que se desencadeiam em determinadas aglomerações urbanas carecem urgentemente de serem dimensionadas, na medida em que colocam populações e administrações municipais em grau de maior vulnerabilidade quanto à incidência e oscilação de demandas por serviços, equipamentos e políticas públicas. É nosso objetivo dimensionar o fenômeno da Mobilidade Escolar, sua visibilidade, no intuito de promover políticas públicas que poderão tratar esse movimento de forma adequada.

A Mobilidade Escolar se consolida pelo seu caráter espacial por meio do fluxo pendular de deslocamentos dos acadêmicos, bem como por seu caráter em relação às políticas públicas, é uma noção conceitual que pode ser construída pelos dois vieses, conforme a Figura 6, que representa a seguinte ideia: dependendo da ênfase nas políticas públicas (representada por uma das setas) de acesso ao ensino superior, em programas como Fundo de Financiamento Estudantil (FIES), Programa Universidade para Todos (PROUNI), Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM), Sistema de Seleção Unificado (SISU) terá impacto maior ou menor no fluxo de acadêmicos (representado por outra seta), impactando diretamente na Mobilidade Escolar (representada pela linha central). O movimento entre as políticas públicas educacionais e o fluxo dos acadêmicos do Arranjo Populacional de Maringá é que irá determinar o processo da Mobilidade Escolar, evidenciando também a intencionalidade sistêmica ou a mão do Estado presente nessa relação.

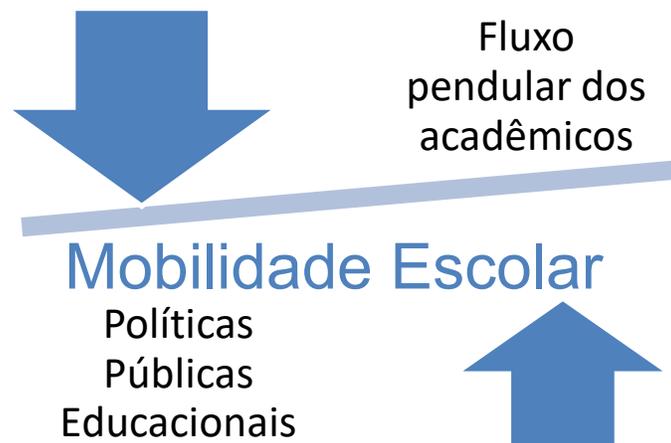


Figura 6 - Mobilidade Escolar e políticas públicas

Fonte: Santos, 2016.

No entanto, cabe evidenciar agora, que a opção pela noção de Mobilidade Escolar e não pela Micromobilidade Escolar, se justifica e legitima por duas questões, a primeira está articulada ao fluxo de alunos que vem e vão dos municípios de origem para o município polo para estudar e a segunda está relacionada diretamente à social, como já discorremos anteriormente. Se a investigação tratasse apenas do movimento, no que diz respeito ao fluxo, nossa opção seria a de conceituar esse movimento apenas como mobilidade física, dentro da ordem humana.

A nossa investigação ganha relevo ao investigar esse fluxo articulado com as políticas públicas educacionais. Já no início do primeiro capítulo tratamos da mobilidade conceituada por Gaudemar (1977), a mobilidade forçada, que ocorreu em território francês, onde houve regiões que solicitavam uma mão de obra mais especializada por conta dos indivíduos mais qualificados. Neste estudo, a mobilidade também é forçada (mesmo que seja só para o estudo), pois segue o jogo dialético do capital, porém, com a perspectiva das políticas públicas educacionais, o indivíduo também poderá acessar outras condições de vida, o que poderá resultar na mobilidade social. Portanto, reduzir o título apenas a mobilidade física, deixaria uma lacuna sobre uma noção conceitual que pode se fazer mais ampla, considerando que o processo de democratização do ensino superior é um grande avanço para a sociedade brasileira.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O conceito de mobilidade forçada articula-se com a realidade da Mobilidade Escolar,

corroborar-se a dinâmica espacial, haja vista que aproximadamente 15 mil saem todos os dias dos municípios intermediários e periféricos para buscar aquilo que não encontram em seu território, a maioria para cursar cursos de graduação e alguns uma oportunidade de estudo numa escola de ensino médio que o qualifique para concorrer de forma equitativa a uma vaga numa instituição pública, já que a mesma possui uma grande concorrência.

A análise da Mobilidade Escolar encontra-se entre as questões que se destaca quando da análise dessa organização espacial. Dessa forma, dentro de um mesmo fluxo, percebemos que existem dois grupos diferentes. É o mesmo movimento com o mesmo fim, provavelmente utilizam os mesmos meios de transportes e subsídios municipais, quando esses existirem, porém são determinados por faixas etárias e modalidades educacionais diferentes, sendo que o primeiro grupo possui um número menor de estudantes, contempla a educação básica, o segundo grupo possui um número maior de estudantes e contempla o ensino superior.

A intencionalidade na ampliação do fluxo de alunos dos municípios intermediários para o município polo está articulada ao projeto de sociedade, seja a própria formação do indivíduo, seja o seu grau de empregabilidade, mas principalmente a contribuição que cada indivíduo representa no mosaico social.

6 REFERÊNCIAS

ASC UEM. Perfil da Universidade. **Universidade Estadual de Maringá**, Maringá, 17 out. 2011. Disponível em: <http://www.uem.br/index.php?option=com_content&task=view&id=32&Itemid=151>. Acesso em: 07 out. 2016.

CALDART, R.S. **Pedagogia do Movimento Sem Terra**. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

CAVALCANTI, L. **Geografia, escola e construção de conhecimentos**. 9ª Ed.. Campinas: Papyrus, 2006.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COSTA, F. R. **A noção de municípios periféricos: contradições e desigualdades no Estado do Paraná**. Tese (Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia) Universidade Estadual de Maringá. 2013.

COSTA, F. R. **Condições periféricas: desenvolvimento geográfico desigual no Paraná**. Campo Mourão: UNESPAR, 2016.

DIRETORIA DE COMUNICAÇÃO SOCIAL. TCE esclarece regras para município subsidiar transporte de universitários. **Tribunal de Contas do Estado do Paraná**, Curitiba, 30 mai. 2014. Disponível em: <<http://www1.tce.pr.gov.br/noticias/tce-esclarece-regras-para-municipio-subsidiar-transporte-de-universitarios/2548/N>> Acesso em: 21 out. 2016.

GAUDEMAR, J. P. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editorial Stampa, 1977.

GHIZZO, M. R. **A mobilidade do consumo na cidade de Maringá**: o ensaio de uma noção. 2006 199p. Dissertação (Mestrado em geografia). Programa de pós-graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2006.

IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. 167 p. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/apps/arranjos_populacionais/2015/pdf/publicacao.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2016.

IPARDES. **População e grau de urbanização segundo os municípios do Paraná**. Brasília: IPARDES, 2010. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/pdf/indices/Grau_Urbanizacao_2010>. Acesso em: 28 abr. 2016.

LIPIETZ, A. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1988.

MARINGÁ. Prefeitura Municipal. Secretaria de Planejamento. **Plano Diretor de Maringá**. Maringá, 2000.

MERTON, R. K. Opportunity Structure. MERTON, R. K.; STROMPKA, P. **On Social Structure and Science**. The University of Chicago Press: Chicago, 1996a.

MERTON, R. K. The Matthew effect II. MERTON, R. K.; STROMPKA, P. **On Social Structure and Science**. The University of Chicago Press: Chicago, 1996b.

MOURA, R.; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.

OJIMA, R.; MARANDOLA JÚNIOR, E. Mobilidade populacional e um novo significado para as cidades – Dispersão Urbana e Reflexiva na Dinâmica Regional não metropolitana. **Rev. Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v.14, n. 2, nov. 2012.

PIKETTY, T. **O capital no século XXI**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

POULANTZAS, N. **O Estado, o poder, o socialismo**. Rio de Janeiro: Edições Graal. 1980.

PUIGGROS, A. **La educación popular en América Latina**. México: Nueva Imagen, 1984.

ROCHA, M. M. **A espacialidade das mobilidades humanas**: Um olhar para o Norte Central Paranaense. 1998. 186p. Tese (Doutorado em geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade de São Paulo. São Paulo.

ROCHA, M. M. Distribuição Populacional na Mesorregião Central Paranaense - o Perfil Concentrador como Resultante de um Modelo de Desenvolvimento Econômico. Boletim de Geografia. v. 1, 1999.

ROCHA, M. M. **A (In) Determinação da Noção de Mobilidade nas Ciências Humanas**. Boletim de Geografia. Maringá: Eduem, 2011.

ROJAS, A. M. Á. (Des) Igualdad sócio espacial y justicia espacial: nociones clave para una lectura crítica de la ciudad. **Polis, Revista Latinoamericana**, Oslon, v. 12, n. 36, p. 265-287, 2013.

SANTOS, M. O espaço do cidadão. São Paulo: Nobel, 1987.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SISFIES. **O que é o FIES**. MEC: Brasília, s. d. Disponível em: <<http://sisfiesportal.mec.gov.br/?pagina=fies>>. Acesso em: 03 dez. 2016.

TOMAZI, N. D. **Sociologia da educação**. São Paulo: Atual, 1997.

Data de recebimento: 11 de dezembro de 2019.

Data de aceite: 01 de junho de 2020.