

# MOBILIDADE URBANA VIVENCIADA POR ALUNOS DA ESCOLA PÚBLICA (EJA) GOIÂNIA: ESTUDO DE CASO

Sandra Cristine Toríbio de Sena<sup>1</sup>  
José Leopoldo da Veiga Jardim Filho<sup>2</sup>  
Pedro Araújo Pietrafesa<sup>3</sup>

## RESUMO

Este artigo tem como objetivo analisar a mobilidade urbana de alunos da Educação de Jovens e Adultos (EJA) de uma escola pública na cidade de Goiânia, Goiás. A análise tem como foco o transporte, sendo esse um elemento que influencia a permanência de boa parte do alunado na escola. Neste sentido, importa mencionar Maricato et al. (2014), que destacam a mobilidade urbana como um dos maiores problemas sociais vividos no Brasil, o que influi na qualidade de vida dos moradores das grandes cidades, sendo o transporte um dos principais desafios a ser enfrentado. Como metodologia, procedeu-se à pesquisa bibliográfica, com vistas ao diálogo com autores que discutem o tema, e à pesquisa documental, com consultas aos alunos da escola.

**Palavras-chave:** Educação de Jovens e Adultos; Mobilidade Urbana; Políticas Públicas.

## URBAN MOBILITY EXPERIENCED BY PUBLIC SCHOOL STUDENTS (EJA) GOIÂNIA: CASE STUDY

## ABSTRACT

This article aims to analyze the urban mobility adopted by students of EJA, public school in Goiânia - Goiás, having as its analysis the importance of transportation, as an influencing element of their permanence in school, having as one of the authors Maricato et al. (2014), who high lights urban mobility as one of the biggest social problems experienced in Brazil and that, in recent years, has been perplexed by the deterioration in the quality of life of cities, where transportation is one of the main challenges. As a methodology, bibliographic research was conducted based on the dialogue with authors who discuss mobility and documentary research with consultations with students.

**Keywords:** Education of Youth and Adults; Urbanmobility; Publicpolicies.

**JEL:** I25, I31, O18.

## 1 INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objetivo analisar as estratégias de deslocamento adotadas até a escola por alunos da Educação de Jovens e Adultos, considerando a importância do fator transporte no contexto da mobilidade.

---

<sup>1</sup> Mestranda pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC. E-mail: sandrasena19@gmail.com

<sup>2</sup> Mestrando pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC. E-mail: Leopoldoveiga@gmail.com

<sup>3</sup> Doutor em Estudos Comparados sobre as Américas - Universidade de Brasília (Brasil). Professor da Pontifícia Universidade Católica de Goiás. E-mail: pedro\_pietrafesa@yahoo.com.br



Inicialmente pontua-se que mobilidade é um dos grandes desafios enfrentados pelas grandes cidades atualmente, e isso em nível global. A opção pelo automóvel, que parecia ser a resposta eficiente do século 20 à necessidade de circulação, levou à paralisia do trânsito, com desperdício de tempo e combustível, além dos problemas ambientais, como poluição atmosférica, e de ocupação do espaço público. No Brasil, a frota de automóveis e motocicletas teve crescimento de aproximadamente 400% nos últimos dez anos (BRASIL, 2019).

Desse modo, a mobilidade urbana deve ser pensada de forma sustentável, envolvendo a implantação de sistemas sobre trilhos, como metrô, trens e bondes modernos (VLTs), ônibus “limpos”, com integração a ciclovias, esteiras rolantes, elevadores de grande capacidade, e soluções inovadoras, como os teleféricos de Medellín (Colômbia), ou sistemas de bicicletas públicas, como os implantados em Copenhague, Paris, Barcelona, Bogotá, Boston e em várias outras cidades pelo mundo (MOBILIZE, 2012).

Além disso, a mobilidade urbana demanda calçadas confortáveis e niveladas, sem buracos e obstáculos, porque um terço das viagens realizadas nas cidades brasileiras é feita a pé ou em cadeiras de rodas. Entende-se que somente a requalificação dos transportes públicos poderá reduzir o uso de automóveis e permitir que as ruas deixem de ser “vias” de passagem e voltem a ser locais de convivência.

Quando se trata de lei, o conceito de mobilidade faz referência à condição em que os deslocamentos de pessoas e cargas são realizados no espaço urbano, podendo ser entendida tanto como a facilidade de deslocamento daqueles que são transportados ou se transportam quanto pelas características da cidade ou local, que permitem que o deslocamento possa acontecer (IPEA, 2019, p. 7).

A mobilidade urbana, igualmente, consiste nas condições de deslocamento da população e de cargas no espaço geográfico das grandes cidades. A atual dinâmica do trânsito interfere na rotina da população, na qualidade de vida e de trabalho, e impacta também os hábitos de consumo das famílias (FECOMÉRCIO, 2018, p. 2).

O foco desta pesquisa restringe-se ao meio urbano e ao deslocamento apenas de pessoas, não incluindo cargas, pois o que se faz importante aqui diz respeito à relevância do objeto em estudo, que se refere à mobilidade de alunos que estudam em uma escola pública, no turno noturno. A maioria deles desloca-se

cotidianamente e, muitas vezes, sem condições financeiras, em busca de uma escolarização já tardia. Neste sentido, entende-se que o fator mobilidade influencia consideravelmente o sucesso ou fracasso escolar.

Assim sendo, conhecer sobre a mobilidade desses estudantes é imprescindível em um meio social em que alguns grupos deparam-se com a incoerência entre a oferta e a demanda de ensino, os custos elevados e as ameaças que circundam o processo de mobilidade bem como o fenômeno de espraiamento das cidades relacionados com o tempo de ir e vir no espaço que se conurba a cada dia mais, como é o caso da região metropolitana de Goiânia.

Nos últimos anos, em esfera federal foram 163.226 novos carros nas ruas do Brasil, segundo dados do Denatran. Isso equivale a 5.441 carros por dia no país. Considerando os 5.570 municípios brasileiros, é quase um carro por município a cada dia (IBGE, 2018).

Porém, parte da população brasileira, como se faz notar no caso dos estudantes das escolas públicas do país, não tem acesso a automóveis e, muitas vezes, nem mesmo ao transporte coletivo. Sendo assim, saber quais são as estratégias que esses jovens e adultos dispõem ao se deslocarem em busca de conhecimento, são questões que norteiam este estudo. Para tanto, optou-se aqui pela pesquisa qualitativa, por ser considerada, atualmente, a mais pertinente quando se trata da compreensão de fenômenos urbanos, como a mobilidade.

O presente artigo se divide em cinco seções, sendo que a primeira traz uma revisão em relação ao referencial teórico, tendo como proposta de análise a mobilidade urbana no Brasil, em especial em a mobilidade urbana em Goiânia, capital do estado de Goiás. A segunda seção propõe um estudo concernente à realidade vivenciada por alunos da Educação de Jovens e Adultos (EJA) em relação à mobilidade urbana, sendo que essa mantém relação estreita com o acesso e a permanência desse jovem e adulto na escola. A terceira seção aborda os materiais e métodos aplicados. A quarta seção apresenta os resultados e procede à discussão sobre os dados coletados na pesquisa de campo à luz da teoria sobre a mobilidade urbana. A quinta e última seção faz uma reflexão sobre o modal rodoviário instituído no Brasil, que tem priorizado uma minoria da população, fazendo com que muitos vivenciem a dinâmica urbana sob adversidades.

## 2 MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

O processo histórico de constituição das cidades configura-se como *locus* de reprodução da classe trabalhadora (valor de uso). Porém, essa reprodução se faz de modo coletivo, não dependendo, portanto, apenas de salários, mas de políticas públicas, principalmente urbanas, como habitação, transporte, saneamento, infraestrutura e equipamentos sociais (MARICATO et al., 2014, p. 51).

Para nós, faz parte dessa explicação a piora nas condições de vida urbana, como foi visto aqui, causada, principalmente por: a) a disputa pelo fundo público que, em vez de se dirigir a reprodução da força de trabalho, se dirige a reprodução do capital; e b) ao esquecimento da Reforma Urbana, cuja centralidade é a função social da propriedade, prevista na Constituição Brasileira, no Estatuto da Cidade e em todos os Planos Diretores dos municípios brasileiros.

Pleitear a mobilidade urbana como direito social consiste em tarefa que envolve tanto questões filosóficas de argumentação do direito quanto a questões de ética e de justiça no planejamento das cidades. No entanto, o capital é quem decide as regras, e nessa disputa pelo Fundo Público e por um modelo de cidade estão em vantagem os investimentos para a circulação de automóveis em detrimento do transporte coletivo, ou seja, a reprodução do capital sobrepõe os interesses da classe trabalhadora, bem como dos estudantes da escola pública de nosso país.

Assim, com o advento da industrialização, na segunda metade do século passado, o país deixou de ser eminentemente rural e caminhou para se tornar predominantemente urbano. Desse modo, a concentração da população nas áreas urbanas, sem o planejamento adequado, trouxe alguns problemas para a qualidade de vida da geração atual, comprometendo, no presente, a mobilidade urbana. Nota-se que o tráfego de veículos nos grandes centros urbanos enfrenta muitos desafios. Como exemplo, tem-se o fenômeno popularmente conhecido como congestionamento, causado, principalmente, pelo alto crescimento da frota de veículos e pelo baixo aumento do número de rodovias do país (BENEDET, 2015, p. 17).

No cerne dessa questão, reside o papel desenvolvido pela indústria do automóvel no contexto do capitalismo, o que envolve, dentre outras coisas, a indústria minero-metalúrgica, a fabricação de autopeças, os serviços automotivos e, sobretudo, a exploração do petróleo e a produção de combustíveis. Ademais, tem-se que

[...] o rumo tomado pelo crescimento das cidades impôs a necessidade do automóvel, mas como qualquer outro produto de consumo industrial, e mais do que qualquer outra, ele não escapa ao fetichismo da mercadoria. Ao comprar um automóvel o consumidor não adquire apenas um meio para se locomover, mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme, entre outros atributos (MARICATO, 2008, p. 8).

Na periferia do capitalismo, não é exagero pontuar, que o privilégio conferido ao modal rodoviário está associado à tradição patrimonialista-clientelista, ao financiamento espúrio de campanha e às grandes obras viárias. Somam-se a isso as emendas parlamentares encabeçadas por políticos em busca da manutenção de suas bases eleitoreiras.

Diante desse diagnóstico, diretrizes e instrumentos estão sendo elaborados a fim de orientar os municípios a planejar o sistema de transporte e de infraestrutura viária para circulação de pessoas e cargas, com o objetivo de atender à população e de contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável. Para tanto, o governo prevê mecanismos para garantir preços acessíveis no transporte coletivo, vias exclusivas para ônibus e bicicletas, restrição de circulação de veículos privados em determinados horários e cobrança de tarifa para utilização de infraestrutura urbana, como estacionamentos públicos (BRASIL, 2019).

### **3 MOBILIDADE URBANA EM GOIÂNIA EM GOIÁS**

Os sistemas de transporte consistem em elementos fundamentais para a circulação de pessoas e mercadorias no território das cidades e das metrópoles. Para Ferraz (1998), o transporte coletivo é um serviço essencial para o desenvolvimento social e econômico das cidades. Por meio desse tipo de transporte, é possível democratizar a mobilidade, tendo em vista a sua capacidade de facilitar a locomoção das pessoas, minimizar congestionamentos, bem como a poluição, o uso excessivo de automóveis e a construção de vias e áreas para estacionamentos (FERRAZ, 1998).

A rápida expansão urbana observada em Goiânia resultou na constituição de espaços diferenciados em vários sentidos, seja considerando questões de ordem econômica e de segregação sócio espacial, seja considerando os adensamentos populacionais e a disponibilidade de infraestrutura, como vias de circulação e outros

equipamentos urbanos. Nesse cenário, nota-se que o uso dos espaços públicos é permeado de conflitos existentes: pessoas de diferentes níveis de renda e o uso das vias por diferentes modos de transporte (PASQUALETTO, 2013).

Neste contexto, estão inseridos os alunos do Centro de Educação de Jovens e Adultos Arco-Íris (CEJAAI) – objeto deste estudo. Observa-se que o uso dos espaços urbanos feitos pelo alunado da referida escola é mediado por algumas problemáticas, tais como: renda familiar (na maioria das vezes, não atinge dois salários mínimos), transporte coletivo público ineficaz, com ônibus lotados e com atrasos, além de outros percalços rotineiros.

Em Goiânia, o serviço de transporte público é oferecido pela Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC). Essa rede é composta por agentes responsáveis pela prestação do serviço de transporte coletivo em suas dimensões físico-espacial (vias, terminais, corredores), logística (linhas, trajetos, horários, meios e forma de integração) e de modelo de operação e de acesso dos passageiros ao serviço (tarifas, formas de pagamento, forma de controle).

Na Região Metropolitana de Goiânia (RMG), o transporte público opera com tarifa única. No chamado subsídio cruzado, isso implica usuários que viajam apenas dentro de Goiânia, como é o caso da maioria dos alunos do CEJAAI; portanto, em distâncias menores, teriam um custo maior em relação a usuários que se deslocam de outros municípios na RMG.

A capital de Goiás possui onze terminais de integração, o que representa 52,4% do total de terminais existentes na RMG. Os terminais exercem papel fundamental na rede de transporte público, visto que, por meio deles, a população alcança linhas distribuídas ao longo do território de Goiânia, permitindo o acesso a outros municípios da rede. Contudo, como esses terminais têm como objetivo integrar os diversos bairros, estão quase sempre lotados, o que dificulta o traslado da população.

Em Goiânia, existem variáveis que impactam e são impactadas pela mobilidade urbana, seja de forma direta, como os sistemas de transporte e o uso e ocupação do solo, seja de forma indireta, como questões ambientais, econômicas, sociais, educacionais, dentre outras. Essa multiplicidade de variáveis e as políticas correlatas têm gerado um desafio complexo para a melhoria da mobilidade (KNEIB, 2012, p. 75).

No que se refere à frota de veículos automotivos, as soluções mais viáveis são: a implantação da cobrança de estacionamento em área pública, com fiscalização para inibir o estacionamento em calçadas e em locais proibidos; o sistema de rodízio e a proibição do trânsito de automóveis em determinados locais da região central das grandes cidades (KNEIB, 2013).

O Plano Diretor de Goiânia faz alusão direta à estrutura física necessária para tanto, citando a importância de cicloviárias, calçadas, corredores etc. Em seu artigo sexto, sobre a estratégia de ordenamento territorial, adota os corredores da rede estrutural de transporte coletivo como elementos estruturadores do modelo de ocupação do território. O artigo vigésimo sexto declara que o transporte coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no município, apresentando um programa específico para esse modo e defendendo o respeito ao modelo metropolitano em vigor. Nota-se que, mesmo em Goiânia, município que demanda, em diferentes vertentes, um planejamento regional integrado, a mobilidade não é direcionada a essa escala, mas exclusivamente como 'mobilidade urbana'. Nesse cenário, o principal mecanismo de integração metropolitana ocorre por meio do sistema viário e de suas vias expressas, a exemplo das rodovias federais e do anel viário (GOIÂNIA, 2007).

Nota-se que as políticas públicas não tiveram envergadura para enfrentar transformações tão aceleradas. Sendo assim, o transporte urbano ocupa lugar secundário na agenda governamental, tanto nas esferas federal, estadual e municipal quanto no âmbito da política geral de transporte do país.

#### **4 A EJA E A MOBILIDADE DOS ALUNOS DO CEJAAI**

Apesar de o Ensino Fundamental ter se ampliado significativamente nos últimos anos, chegando aos locais onde as populações mais pobres residem, o mesmo não ocorreu com o Ensino Médio. Neste contexto, a falta de transporte adequado e a incapacidade de arcar com as tarifas dos serviços transformaram-se em obstáculos para os jovens terem acesso à escola, mesmo existindo vagas.

Essa é a realidade da maioria dos alunos da EJA do CEJAAI, que foi construído na região sul de Goiânia, com o objetivo de oferecer um ensino que garanta formação integral e que facilite o acesso dos estudantes ao mercado de trabalho. Porém, a mobilidade dos alunos é um fator que interfere diretamente na proposta educacional da instituição, o que trouxe à reflexão tal problemática.

A Educação de Jovens e Adultos tem uma trajetória histórica de ações descontínuas, marcada por uma diversidade de programas, muitas vezes não caracterizada como escolarização (ALMEIDA; CORSO, 2015, p.1284).

No Parecer do Conselho Nacional de Educação (2000), a EJA expressa concepção de resgate de uma dívida social de herança colonial negativa, quando se preservou tangivelmente uma educação que fortaleceu a desigualdade social (Brasil, 2019).

O adulto analfabeto defronta-se com a sociedade letrada e necessita de, no mínimo, saber lidar com a tecnologia da comunicação para que, como cidadão, saiba lutar por seus direitos, pois, do contrário, torna-se vítima de um sistema excludente e pensado para poucos (FRIEDRICH et al., 2010).

Para Freire (2002), a educação deveria corresponder à formação plena do ser humano, denominada por ele de preparação para a vida, com formação de valores, atrelada a uma proposta política de uma pedagogia libertadora, fundamental para a construção de uma sociedade mais justa e igualitária:

Não é possível atuar em favor da igualdade, do respeito aos direito à voz, à participação, à reinvenção do mundo, num regime que negue a liberdade de trabalhar, de comer, de falar, de criticar, de ler, de discordar, de ir e vir, a liberdade de ser (FREIRE, 2002, p.193).

A capacidade de aprender, não apenas para nos adaptar, mas, sobretudo para transformar a realidade, para nela intervir, recriando a, fala de nossa educabilidade a um nível distinto do nível do adestramento dos outros animais ou do cultivo das plantas (FREIRE, 2003, p. 69).

Verifica-se que o aluno da EJA vive uma lutuosa realidade na relação trabalho e estudo, tendo como viés as políticas públicas de educação e mobilidade urbana. Neste sentido, pode-se afirmar que os alunos do CEJAAI, em Goiânia, também lutam para superarem as dificuldades impostas em suas vidas, como escolarização, moradia, saúde, alimentação, transporte, emprego e lazer.

A ausência de infraestrutura básica, como alimentação, saúde, transporte e educação, compromete o desenvolvimento social do sujeito; conseqüentemente, seu processo de escolarização (IOSIF, 2007, p. 91). Neste sentido, o analfabetismo é a expressão da pobreza, conseqüência inevitável de uma estrutura social injusta, que se agrava ainda quando sujeito se depara com obstáculos para ir e vir.

Desse modo, a redução dos tempos de espera pelos serviços básicos que uma sociedade almeja, como a melhoria do acesso físico às redes, o aumento do conforto, dentre outros benefícios, podem ser conseguidos por meio do “empoderamento” dos usuários e da promoção da participação e do controle social (GOMIDE, 2006).

A distância entre a residência e a escola é fator que deve ser considerado na vida escolar, sendo que o instrumento de acesso, como os meios de transportes, são importantes recursos de conexão entre a residência e escola. Estudar em outro bairro ou município diferente daquele em que o jovem reside pode lhe proporcionar aspectos positivos, como a ampliação da rede social e a consolidação de novos lugares para o jovem. Por outro lado, isso se limita a alguns ambientes que frequenta no decorrer de suas atividades escolares, já que o trajeto que realiza diariamente dificilmente permitiria uma aproximação adequada com aspectos de filiação aos lugares de passagem.

Diante disso e tomando em consideração que nas últimas décadas os deslocamentos para trabalho e/ou estudo estão aumentando em termos de intensidade, proporção e distâncias mesmo em pequenos e médios municípios, torna-se fundamental entender os efeitos do espaço sobre o social (OJIMA; SILVA; PEREIRA, 2007).

Se os deslocamentos diários entre a residência e a respectiva unidade de ensino têm se tornado a tônica do desenvolvimento social e urbano contemporâneo, entender como a distância casa-escola pode afetar o desempenho escolar é uma questão fundamental para alunos da EJA.

## **5 MATERIAL E MÉTODO**

Com o objetivo de mensurar as características socioeconômicas dos alunos da EJA, bem como as formas de mobilidade urbana adotadas por esses sujeitos, foi feita uma pesquisa por meio de entrevistas realizadas com 309 alunos dos 431 matriculados no CEJAAI, localizado na Chácara do Governador, em Goiânia, Goiás, no período de janeiro a agosto de 2019.

Para a obtenção dos dados, aplicou-se um questionário sobre mobilidade urbana, com 23 perguntas. Dessas, cinco foram abertas, e dezoito, fechadas. O objetivo aqui foi o de coletar informações por meio de amostragem. O questionário

foi distribuído aos alunos de sete turmas da EJA (1º ano ao 3º ano do Ensino Médio), período noturno. Os questionários foram analisados considerando a realidade social e econômica dos sujeitos pesquisados.

Desse modo, importa mencionar que foram coletadas informações relevantes sobre a mobilidade urbana, estando essas diretamente relacionadas com o cotidiano de cada aluno entrevistado: gênero, faixa etária, renda mensal da família, bairro onde reside, traslado realizado de casa para a escola e vice-versa e meios de transportes utilizados e aqueles almejados.

Todos os participantes assinaram Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Além disso, para a realização da pesquisa foi solicitada a autorização com a direção do Centro de Educação de Jovens e Adultos Arco-Íris.

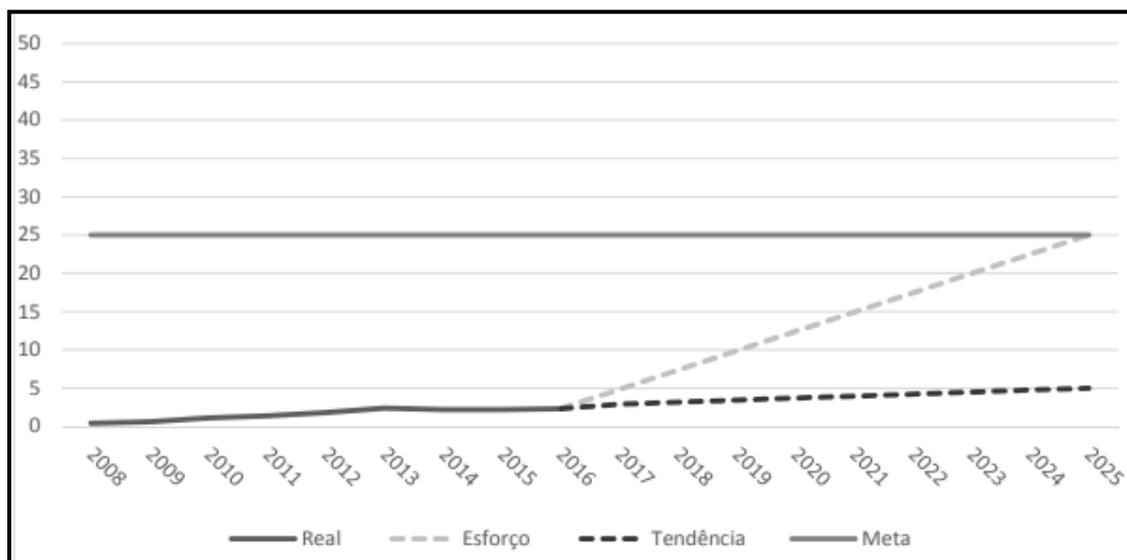
## **6 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Nos últimos anos, interessantes mecanismos de participação social têm-se consolidado em algumas cidades brasileiras. O objetivo desses mecanismos é o de ampliar os fluxos de relacionamentos com as comunidades, influenciando a definição de políticas públicas locais relacionadas com o transporte, a educação, a saúde e a tantas outras questões que se fazem importantes para uma sociedade.

Neste sentido, entende-se como necessária a execução de políticas públicas, a fim de consolidar também as relações entre prestadores e usuários, conferindo a estes últimos poderes de especificar e de avaliar os serviços. A adoção de mecanismos de premiação ou penalidade aos prestadores, baseados na avaliação dos usuários, estabeleceria, dessa maneira, uma estrutura de incentivos aos prestadores e de responsabilidade destes com relação aos usuários (GOMIDE, 2006).

Por meio da Figura 1 é possível observar o percentual de matrículas na EJA, tendo como referência aos anos de 2008 a 2025, o que serve de base para que possam ser traçadas políticas públicas relativas à mobilidade urbana desse alunado.

Figura 1 - Percentual de matrículas na Educação de Jovens e Adultos integrado à educação profissional (Goiás – 2008 a 2025)



Fonte: IMB/SEGPLAN-GO (2016).

Uma das metas da Secretaria de Educação do Estado de Goiás é a de impulsionar o percentual de matrículas na EJA, integrando-as ao Ensino Profissional. Contudo, conforme Figura 1, esse percentual encontra-se bem distante do proposto. Desse modo, faz-se necessário um esforço para a expansão do número de matrículas, na grandeza de 2,51 p.p. ao ano, para que a meta seja alcançada no período estipulado. Ressalta-se que um dos empecilhos para que a meta governamental seja atingida está diretamente ligado à questão da mobilidade de jovens e adultos.

Tradicionalmente, a escola, no Brasil, tem sido marcada por critérios seletivos externos, já que o aluno, ao escolher a escola em que vai estudar, busca aquela de mais fácil acesso. Porém, em alguns casos, esse fator de proximidade não o favorece, fazendo-o deslocar grandes distâncias. O não reconhecimento da necessidade de um transporte público de qualidade ao aluno da EJA contribui para aprofundar ainda mais as desigualdades educacionais, ao invés de combatê-las, visto que a maior parte desse público é composta por trabalhadores; em sua maioria, diaristas e braçais, desempregados, donas de casa, jovens e idosos.

Face a esse direito, ou pseudodireito, o direito à cidade se afirma como apelo, como uma exigência. Através de surpreendentes desvios, a nostalgia, o turismo, o retorno para o coração da cidade tradicional, a apelo das centralidades existentes ou recentemente elaboradas, esse direito caminha lentamente. A reivindicação da natureza, o desejo de aproveitar dela são desvios do direito à cidade. Esta última reivindicação se anuncia indiretamente, como tendência de fugir à cidade deteriorada e não renovada, à vida urbana alienada antes de existir 'realmente'. A necessidade e o 'direito' à natureza contrariam o direito à cidade sem conseguir elidi-lo (isso não significa que não se deva preservar amplos espaços 'naturais' diante das proliferações da cidade que explodiu). O direito à cidade não pode ser concebido como simples direito de visita ou retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado com direito à vida urbana, transformada, renovada (LEFÈBVRE, 2005, p. 18).

Como pressupõe a Constituição Federal de 1988, o cidadão brasileiro tem direito à mobilidade urbana. No entanto, a garantia de ir e vir encontra-se prejudicada. Neste contexto, seja pela ineficaz e burocrática implementação de políticas de urbanização, seja pelo consumo exagerado de veículos individuais, o cenário tem se agravado (OLIVEIRA JÚNIOR, 2011).

Nos últimos anos, os governos têm investido mais recursos no apoio ao deslocamento por automóveis, tornando precárias as condições de circulação a pé, de bicicleta ou ônibus. E é exatamente a circulação a pé, de bicicleta ou ônibus que os alunos do CEJAAI mais utilizam no traslado diário (casa/escola). Dessa forma, verificar as estratégias de mobilidade urbana que esses alunos adotam no dia a dia diante de tal precariedade, torna-se de relevância na busca de soluções junto às autoridades, a fim de viabilizar o acesso e a permanência desses alunos no ambiente escolar.

Neste sentido, várias são as medidas necessárias para a melhoria da mobilidade. Com relação ao Plano de Mobilidade Urbana, estipulou-se, na Lei n. 12.587, de 3/01/2012, o prazo máximo de três anos a partir de sua vigência, ou seja, até 3/01/2015. Sem o Plano, a cidade tem impedimentos para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana (ABDALA; PASQUALETO, 2013, p. 504).

Em Goiânia, o Plano de Mobilidade Urbano (PlanMob-Goiânia) foi lançado no dia 05 de julho de 2016. De acordo com o Plano Diretor de Goiânia, mobilidade corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana por meio de veículos, vias, serviços de transporte e demais elementos componentes da infraestrutura urbana (GOIÂNIA, 2007).

Contudo, o que se tem verificado é o descaso das políticas públicas em fazer-se cumprir a Lei n. 12.587, ocasionando notáveis problemas àqueles que já são excluídos da maioria dos processos sociais, sendo excluídos também – e mais uma vez – do acesso à educação em virtude da mobilidade urbana.

O Ministério das Cidades aponta os seguintes desafios para a implementação de uma Política de Mobilidade articulada com uma Política de Desenvolvimento Urbano:

a) Consolidar e regularizar os centros, áreas já ocupadas e as parcelas informais da cidade, promovendo maior aproveitamento da infraestrutura instalada, mediante seu adensamento, aliviando a pressão por novas ocupações periféricas.

b) Implementar o planejamento e a gestão sobre o crescimento das cidades, de modo que se oriente a ampliação do tecido urbano do ponto de vista do interesse público.

c) Implementar o Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade Urbana, compatibilizando-o com as diretrizes dos Planos Diretores municipais.

d) Controlar a implantação de novos empreendimentos públicos e privados, condicionando-os a internalizar e a minimizar os impactos sobre o ambiente urbano, o trânsito e o transporte.

e) Garantir o uso público do espaço urbano, priorizando o pedestre, solucionando ou minimizando conflitos existentes entre a circulação a pé e o trânsito de veículos, oferecendo qualidade na orientação, sinalização e tratamento urbanístico de áreas preferenciais para o seu deslocamento.

f) Implantar obras e adequações viárias para priorização de modos de transporte não motorizados e coletivos.

g) Promover o desenvolvimento institucional e a capacitação dos municípios e dos órgãos municipais responsáveis pelo transporte e trânsito. É importante avaliar a incidência e os efeitos das políticas setoriais, principalmente as de habitação, saneamento ambiental, de produção e consumo, no sistema de mobilidade urbana (BRASIL, 2005, p. 13-14).

Sabe-se que o apelo por mudanças é urgente, em especial quando os indicadores de desempenho do transporte público, em especial, os ônibus, continuam despencando. A queda de 9,5% na demanda de passageiros em 2017, a terceira maior da série histórica, é um indicativo desse apelo. Ao longo da série

histórica, três momentos importantes devem ser considerados, a saber: o período de queda da demanda (1996-2004); o período de estabilidade relativa da demanda (2005-2013); e o período de retorno de perda da demanda (2014-2017). No período de queda, houve redução de 35,4% de passageiros em nove anos. No último período, em apenas quatro anos, a redução foi de 25,9%. Ou seja, para esse período, a taxa média de redução da demanda foi de 7,2% ao ano, o que corresponde a 2,6 % a mais que no primeiro período (NTU, 2018). Segundo pesquisa realizada pela CNT/NTU (2017), o ônibus deixou de ser utilizado por uma parcela considerável da população.

Diante disso, pode-se inferir que a mobilidade urbana é um dos atuais desafios no Brasil e, a ausência de planejamento e a primazia dada aos veículos motorizados são alguns dos fatores que contribuem para esse transtorno. Nota-se que o crescente número de veículos individuais proporciona o inchaço do trânsito, dificultando a locomoção ao longo das áreas das grandes cidades, principalmente nas regiões que concentram a maior parte dos serviços e empregos (NTU, 2018).

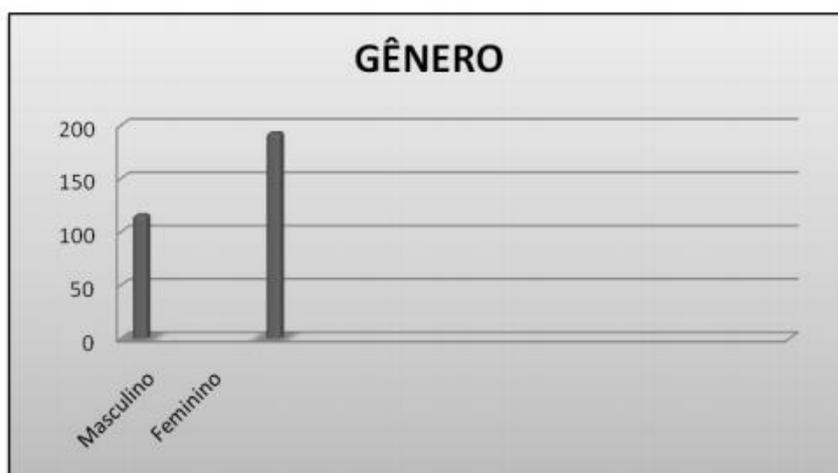
Quando se aborda essa mobilidade em Goiânia, é possível observar um contexto no qual o transporte na RMG caracteriza-se pela oferta integrada de serviços entre a capital e municípios do entorno, ligados por interesses econômicos e sociais em comum. Assim, a RMTTC compreende a prestação de serviços relacionados com os deslocamentos da população através dos meios coletivos de transporte, sendo a responsável pelas vias, terminais, corredores, linhas, trajetos, horários, meios e formas de integração, controle operacional e acesso de passageiros ao serviço (KNEIB, 2015).

Observa-se, atualmente, um excesso de carros nas metrópoles, o que vem se agravando nas últimas décadas graças à concentração de pessoas nas cidades, à falta de planejamento urbano e ao maior poder de consumo das famílias brasileiras (BRASIL, 2012). Observa-se também que o aumento contínuo da população urbana não foi acompanhado de políticas públicas de urbanização e infraestrutura que resolvessem questões como a do transporte (AYUB, 2016, p. 16).

Com base nessas considerações, importa mencionar que a análise dos dados coletados tem como objetivo interpretar os significados atribuídos pelos jovens e adultos pesquisados concernentes ao processo de mobilidade urbana, bem como aos seus modais de uso mais frequentes, garantindo a permanência desse alunado

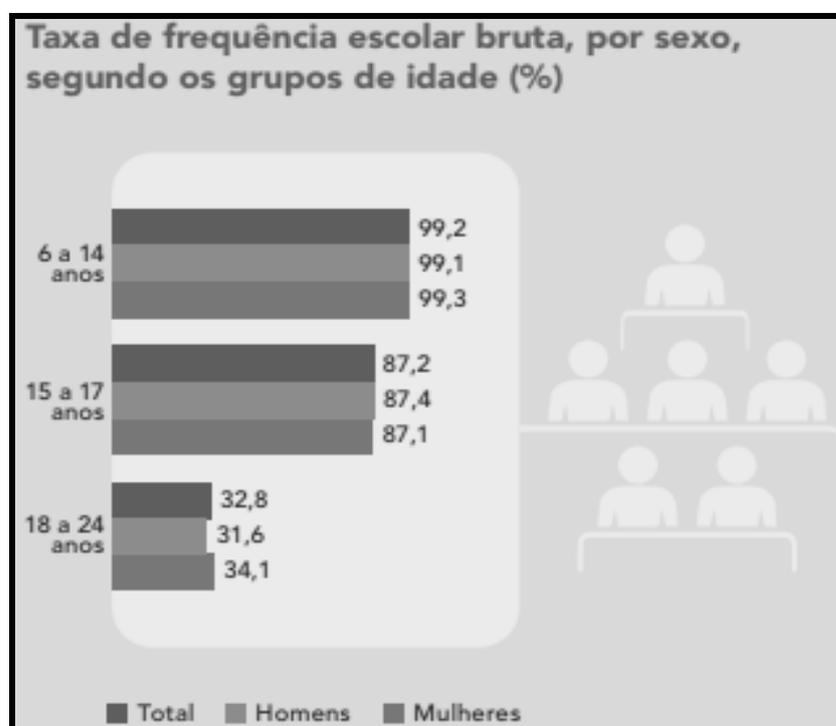
na escola. Desse modo, saber o gênero, a faixa etária, a renda familiar, o bairro onde residem, os meios de transporte utilizados e os meios de transporte que gostariam de desfrutar, são fatores importantes para o aprofundamento da temática.

Figura 2 - Predomínio do público feminino na EJA



Fonte: Elaborada pelos autores (2019).

Figura 3 - Taxa de frequência escolar bruta, por sexo, segundo os grupos de idade (%)



Fonte: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (2016).

As Figuras 2 e 3 mostram a predominância do público feminino em relação ao masculino na EJA da escola pesquisa. Acerca da faixa etária, predomina a idade de

18 a 24, segundo Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) realizada pelo IBGE, sendo essa faixa etária a com melhor desempenho na eliminação do analfabetismo.

Segundo os levantados neste estudo e averiguações das informações da PNAD, no quesito frequência escolar bruta, por sexo, segundo os grupos de idade (%), as mulheres com faixa etária entre 18 a 24 anos representam um quantitativo maior (32,8%) do que a dos homens (31,6%), evidenciando, com base na análise de indicadores mensurados, que o grupo feminino demonstra maior interesse pelos estudos do que o masculino entre a população adulta (IBGE, 2018, p. 6).

Uma das formas de medir o atraso escolar é por meio da faixa de frequência escolar líquida ajustada (CMIG 21). Esse indicador mede a proporção de pessoas que frequentam escola no nível de ensino adequado a sua faixa etária, incluindo aquelas que já concluíram esse nível, em relação ao total de pessoas da mesma faixa etária. Logo, o complemento desse indicador apresenta o percentual da referida população com atraso escolar, resultante de repetência e/ou abandono escolar (IBGE, 2018, p. 6).

Figura 4 - Faixa etária dos estudantes pesquisados



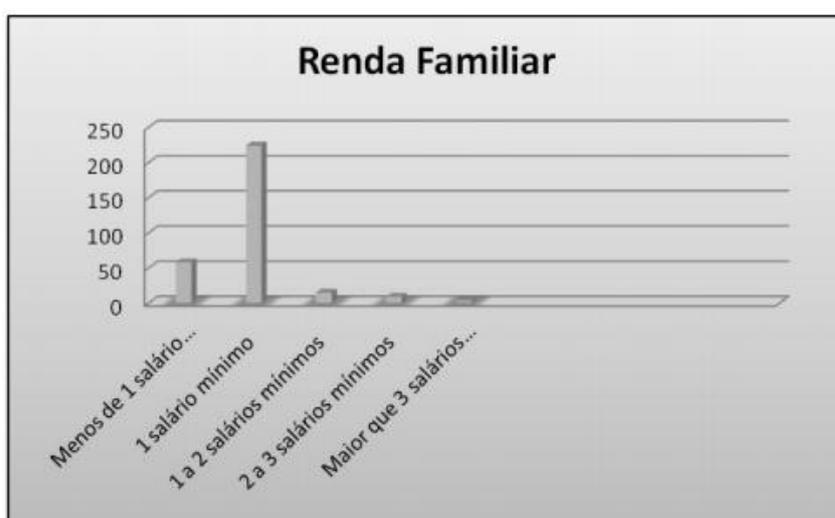
Fonte: Elaborada pelos autores (2019).

A Figura 4 permite refletir sobre aspectos relevantes relacionados com a EJA. Nota-se que 40% do alunado têm idade entre 32 e 38 anos; 33%, entre 32 e 45 anos, o que evidencia a importância da educação formal na sociedade contemporânea.

Retomado a Figura 3, que serve de base à Figura 4, nota-se que os dados levantados pela PNAD (2016) demonstram a não discrepâncias com relação à

frequência no Ensino Fundamental entre homens e mulheres, sendo que o acesso à escola para a faixa etária de 6 a 14 anos foi praticamente universalizada. A frequência escolar bruta (CMIG 22) entre pessoas de 15 a 17 anos, independentemente do nível de ensino, também apresentou valores muito próximos entre mulheres e homens: 87,1% e 87,4%, respectivamente. Para a faixa etária de 18 a 24 anos, o percentual de mulheres na escola é superior ao dos homens em 2,5 pontos percentuais (CMIG 23) (IBGE, 2018, p. 6).

Figura 5 - Renda familiar dos estudantes pesquisados

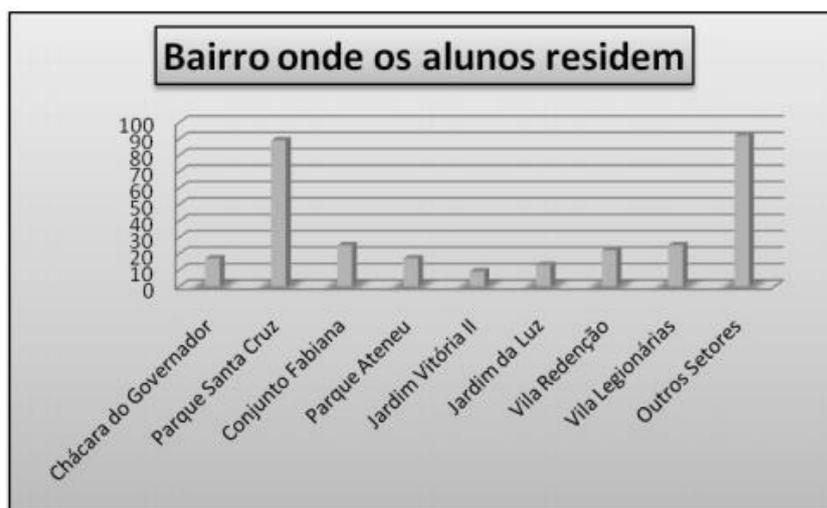


Fonte: Elaborada pelos autores (2018).

Com base na Figura 5, verifica-se que a maioria dos estudantes pesquisados tem renda familiar de um salário mínimo, isto é, renda muito baixa. Como o grau de pobreza de um indivíduo é determinado por seu nível educacional, essa natureza diferenciada do subinvestimento na área da educação leva à transmissão intergeracional da pobreza.

Neste sentido, entende-se que as políticas públicas referentes à Mobilidade Urbana são emergenciais e improteláveis, a fim de estabelecer os direitos dos usuários e orientar a construção das regras que ditarão, por exemplo, como será o transporte público.

Figura 6 - Local de moradia dos alunos



Fonte: Elaborada pelos autores (2018).

De acordo com a Figura 6, a maioria dos alunos mora em bairros distantes da escola, pelo fato de que, dentre outros, o número de instituições públicas que oferecem EJA em Goiânia vem sofrendo redução nos últimos anos, e isso faz com que os alunos percorram grandes distâncias em busca de uma formação mais adequada para o mercado de trabalho.

Figura 7 - Localização do CEJAAI – Chácara do Governador



Fonte: Google Earth (2019).

Percebe-se, por meio da Figura 6, que o número de alunos que residem na Chácara do Governador, local onde se localiza a escola, é inexpressivo. Já a Figura 7 mostra que a escola não é próxima dos bairros onde a maioria dos alunos reside.

Apesar dos avanços no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), que mede a qualidade do ensino, o Brasil ainda sofre com uma tragédia silenciosa: dos 10,3 milhões de jovens que deveriam estar na escola, 2,8 milhões saem todos os anos. Um dos fatores relacionados com essa evasão é a distância entre casa, escola e, também, trabalho.

Um estudo promovido pelo Instituto Ayrton Senna em 2017 estima que 2,8 milhões de pessoas de 15 a 17 anos abandonam a escola a cada ano, descrevendo o problema como uma “tragédia silenciosa”, que tem forte impacto na trajetória individual de jovens e adultos e no país como um todo (Instituto Ayrton Senna, 2019).

Figura 8 - Meios de transporte utilizados pelos alunos para acesso à escola



Fonte: Elaborada pelos autores (2018).

A Figura 8 mostra que a maioria dos alunos vai à escola a pé, seguido de bicicleta e motocicleta. Ao serem questionados sobre o porquê da escolha desses meios de transporte para irem à escola, eles apontaram alguns fatores, a saber:

- a) A pé, visto que economizam com transporte público coletivo.
- b) De bicicleta, pois economizam com transporte público coletivo e deslocam mais rapidamente, apesar de ser perigoso, devido à ausência de ciclovias nos bairros periféricos.
- c) De motocicleta, pois gastam menos combustíveis em relação ao carro.

d) De transporte coletivo, pois economizam pelo fato de serem estudantes e terem carteirinha. Além disso, chegam com mais segurança à escola e em casa.

Importa mencionar que a Carteira de Identificação Estudantil (CIE), conhecida como Carteira de Estudante, é um documento de amparo legal e que garante alguns direitos aos estudantes: pagamento de valor inferior no transporte público coletivo e pagamento de meia-entrada em eventos de entretenimento. Essa Carteira é amparada pela Lei Federal n. 12.933, que garante o direito à carteirinha e à meia-entrada.

Por meio dos argumentos anteriormente citados pelos alunos, nota-se que o fator economia é preponderante para a escolha do modal utilizado por elas para locomoção até a escola.

Figura 9 - Meios de transporte que os alunos usariam, se pudessem escolher, para o deslocamento à escola



Fonte: Elaborada pelos autores (2018).

A Figura 9 aponta quais seriam os meios de transporte que os alunos utilizariam para o traslado caso pudessem escolher. Nota-se que a maioria opta por carro próprio. Na concepção deles, esse tipo de veículo proporciona mais liberdade de ir e vir, concedendo-lhes também status.

Após análise dos dados, observa-se que a maioria dos alunos da EJA da escola pesquisada é do sexo feminino; tem idade superior a trinta anos, estando, dessa forma, na faixa etária correspondente a adultos; possuem renda familiar entre

um e dois salários mínimos; não reside no bairro onde fica a escola em que estuda; e o traslado é feito a pé ou de bicicleta, com vistas à economia.

Com base nos dados levantados, entende-se que é de fundamental importância a percepção e o estudo sobre a mobilidade, visto que essa promove a inclusão social e a igualdade, pois facilita o acesso a emprego, conhecimento e redes sociais (FERREIRA et al., 2012).

No contexto de surgimento da EJA, importa mencionar a figura de Paulo Freire. Para esse educador, a educação deveria corresponder à formação plena do ser humano, denominada de preparação para a vida, com formação de valores atrelados a uma proposta política de uma pedagogia libertadora, fundamental para a construção de uma sociedade mais justa e igualitária, pois “não é possível atuar em favor da igualdade, do respeito aos direitos à voz, à participação, à reinvenção do mundo, num regime que negue a liberdade de trabalhar, de comer, de falar, de criticar, de ler, de discordar, de ir e vir, a liberdade de ser” (FREIRE, 2002, p. 193).

Ressalta-se que a exclusão social não é passível de mensuração, mas pode ser caracterizada por alguns indicadores, como a informalidade, a irregularidade, a ilegalidade, a pobreza, a baixa escolaridade, o ofício, a raça, o sexo, a origem e, principalmente, a ausência da cidadania. Conforme pontua Demo (1993, p. 3), “a carência material é a face externa da exclusão política”. Ademais, a caracterização da pobreza a partir de números mensuráveis relativos à carência material obscurece o “cerne político da pobreza” ou o que o referido autor chama de “pobreza política”. “Ser pobre não é apenas não ter, mas, sobretudo ser impedido de ter, o que aponta muito mais para uma questão de ser do que de ter” (DEMO, 1993, p. 2).

Por meio da análise empreendida neste estudo, é possível constatar o quanto importante é o direito à cidade. Esse direito está ligado à possibilidade que os diversos grupos sociais têm de se deslocarem pelos centros urbanos. Os serviços públicos essenciais, como saúde e educação, bem como o lazer e a cultura, são direitos constitucionais. Dessa forma, o acesso aos locais de trabalho e de educação aparece como uma necessidade fundamental de trabalhadores e estudantes.

A segregação urbana é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma. À dificuldade de acesso aos serviços e infra-estrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de

enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer (MARICATO, 2003, p. 152).

Assim sendo, a utilização desses serviços está ligada à possibilidade que essas pessoas têm de chegar aos locais em que são oferecidos. É necessário se deslocar à escola, ao centro de saúde, ao cinema, ao teatro, ao local de trabalho etc. O debate sobre a mobilidade urbana versa, dessa forma, sobre a garantia de condições necessárias à utilização dos serviços e sobre os obstáculos a essa utilização.

## 7 CONCLUSÃO

Os resultados ora encontrados evidenciam a pertinência do estudo relativo à mobilidade urbana de alunos jovens e adultos que frequentam a escola pública. Nota-se que as populações de baixa renda dos grandes centros urbanos brasileiros quase não têm acesso de qualidade a serviços educacionais, sendo que estes estão a questões relativas à mobilidade urbana. Os obstáculos com relação à mobilidade contribuem para a redução de oportunidades, pois impedem jovens e adultos de acessarem aos equipamentos e serviços que as cidades oferecem.

A estrutura urbanística dessas cidades, por falta de espaço físico e/ou recursos financeiros, não tem suportado esse crescimento. Conseqüentemente, o trânsito tem ficado mais lento, congestionado, a poluição atmosférica e sonora alcança níveis alarmantes e o *stress*, gerado pelas dificuldades de deslocamento, aumenta constantemente.

Além desses problemas urbanos provocados pelo adensamento do trânsito, podem ser citados: o excesso de velocidade, que pode provocar acidentes com ou sem vítimas fatais, e a dificuldade de acesso e/ou de mobilidade gerada pelos congestionamentos e pelo planejamento do sistema de tráfego, que privilegia, via de regra, alguns usuários em detrimento de outros.

Desse modo, adequar melhor a infraestrutura da cidade e relacioná-la com o transporte coletivo é uma necessidade. Importa ressaltar, contudo, que os pontos de paradas dos ônibus e os terminais devem ser melhorados, para que o serviço ganhe em qualidade, atraindo, assim, mais usuários. Ainda assim, isso não é suficiente. Além do transporte coletivo, deve-se incentivar o uso de outros meios de transporte.

Diante do exposto, pode-se afirmar que as políticas de mobilidade urbana devem estar articuladas a outras políticas públicas, que interferem na qualidade de vida nas cidades. É importante lembrar ainda que a política de mobilidade urbana é parte da política de desenvolvimento urbano, pois só é possível promover esse desenvolvimento considerando a questão mobilidade.

Por fim, como pontua Silva (1949, p. 243), “[...] os transportes imprimiram marcas indeléveis na paisagem. Eles têm modificado profundamente os aspectos da natureza, e por vezes sobre continentes inteiros. A maior parte das aglomerações humanas são filhas da circulação”.

## REFERÊNCIAS

ABDALA, Ivanilde Maria de Rezende; PASQUALETO, Antônio. Índice de Mobilidade Urbana Sustentável em Goiânia como ferramenta para políticas públicas. **Cadernos Metropolitanos**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 489-511, dez. 2013. DOI: <<http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2013-3006>>.

ALMEIDA, Adrianade; CORSO, Ângela Maria. A educação de jovens e adultos: aspectos históricos e sociais. In: EDUCERE – CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO. 12., 2015, Curitiba. **Anais...** Curitiba: PUC-PR, 2015. Disponível em: <[https://educere.bruc.com.br/arquivo/pdf2015/22753\\_10167.pdf](https://educere.bruc.com.br/arquivo/pdf2015/22753_10167.pdf)>. Acesso em: 14 fev. 2019.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Relatório anual 2017-18**. Brasília, 2017. Receita Federal e CONFAZ.

AYUB, Ulisses. **Mobilidade: uma questão para o planejamento urbano**. 2016. 123 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2016.

BENEDET, Ronaldo. **O desafio da mobilidade urbana**. Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 05 abr. 2019.

BRASIL. Lei nº 12.933, de 26 de dezembro de 2013. Dispõe sobre o benefício do pagamento de meia-entrada para estudantes, idosos, pessoas com deficiência e jovens de 15 a 29 anos comprovadamente carentes em espetáculos artístico-culturais e esportivos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 26 dez. 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12933.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12933.htm)>. Acesso em: 06 abr. 2019.

BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da Educação nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 1996. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9394.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm)>. Acesso em: 05 abr. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/biblioteca/caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 1 abr. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Investimentos em mobilidade urbana**. Caderno de referencia para elaboração de Plano de Mobilidade por bicicletas nas cidades. Coleção Bicicleta Brasil, 2007.

BRASIL. Ministério do Planejamento. **Empreendimentos do PAC em mobilidade urbana**, 2016. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/infraestrutura-social-e-urbana/mobilidade-urbana>>. Acesso em: 31 jan. 2019.

BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. **Cadernos**. MCidades, n. 6. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/ministerio-das-idades/?searchterm=cadernos%20minist%C3%A9rio%20das%20cidades>>. Acesso em: 01 abr. 2019.

BRASIL. Ministério da Educação. **EJA**. Disponível em: <<https://www.mec.gov.br/sef/jovem/legiseja.shtm>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Mobilidade e política urbana**: subsídios para uma gestão integrada. Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albesa de Rabi. Rio de Janeiro: IBAM, 2005.

BRASIL. Senado Federal. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/>>. Acesso em: 10 mar. 2019.

DEMO, Pedro. **“Pobreza política”**. Papers. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer-Stiftung, 1993.

FECOMÉRCIO. **Mobilidade Urbana**: Opinião do empresário. Minas Gerais, 2018.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto. **Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo**. Ribeirão Preto: São Francisco, 1998.

FERREIRA, António et al. Beyond the dilemma of mobility: exploring new ways of matching intellectual and physical mobility. **Environment and Planning A**, v. 44, p. 688-704, 2012.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia**: Saberes necessários à prática docente. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 34. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

FRIEDRICH, Márcia et al. Trajetória da escolarização de jovens e adultos no Brasil: de plataformas de governo a propostas pedagógicas esvaziadas. **Ensaio: aval. pol.públ. Educ.**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 67, p. 389-410, abr./jun. 2010.

GOIÂNIA. Lei complementar n°. 171, de 29 de maio de 2007. Dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Goiânia**, Goiânia, 29 maio 2007.

GOIÂNIA. Trânsito, transporte e mobilidade (SMT), 2018. Disponível em: <<http://www4.goiania.go.gov.br/portal/site.asp?s=822&m=1536>>. Acesso em: 15 out. 2018.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais**. Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise. Brasília: IPEA, 2006.

GOOGLE EARTH. **Chácara do Governador**. Goiânia, Goiás. Disponível em: <<https://earth.google.com/web/search/colegio+arco+iris+goiania+goias>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

INSTITUTO AYRTON SENNA. **Educação brasileira**. 1994-2019. Disponível em: <<https://institutoayrtonsenna.org.br/pt-br.html>>. Acesso em: 01 mar. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Centro de Documentação e Disseminação de Informações**. Rio de Janeiro: IBGE, 1992-2018.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: IPEA, 2019.

INSTITUTO MAURO BORGES. **Censo Escolar/INEP: 2016, 2017**. Disponível em: <<http://www.imb.go.gov.br/files/docs/releases/censo-escolar-educacao-basica/censo-escolar-educacao-basica-2016.pdf>>. Acesso em: 05 abr. 2019.

INSTITUTO MAURO BORGES/ SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO E PLANEJAMENTO. **Determinação de fatores associados ao abandono escolar: uma análise do Ensino Médio Goiano**. Goiânia, GO: 2018.

IOSIF, Ranilce Mascarenhas Guimarães. **A qualidade da educação na escola pública e o comportamento da cidadania global emancipada: implicações para a situação da pobreza e desigualdade no Brasil**. 2007. 310 f. Tese (Doutorado em Política Social) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

KNEIB, Erika Cristine. Fórum de Mobilidade Urbana: relatos de uma experiência na Região Metropolitana de Goiânia. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, ano 35, 2013.

KNEIB, Erika Cristine. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista Dossiê Mobilidade - UFG**, ano XIII, n. 12, jul. 2012. DOI: <<https://doi.org/10.5216/revufg.v14i12.48420>>.

KNEIB, Erika Cristine. Transformações metropolitanas e mobilidade urbana: os desafios da integração entre os planos municipais e metropolitanos. In: CONGRESSO NACIONAL DE PESQUISA EM TRANSPORTE DA ANPET, 29., 2015, Ouro Preto, MG. **Anais...** Ouro Preto, MG, 2015.

LEFÈBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2005.

MARICATO, Ermínia et al. **Villes rebelles: de New York à São Paulo comment la rue affronte le nouvel ordre capitaliste mondial**. Paris: Éditions du Sextant, 2014.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 17, n. 48, maio/ago. 2003.

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a cidade. **Revista Ciência e Ambiente**, Santa Maria, n. 37, p. 5-12, jul./dez. 2008.

MOBILIZE. **Campanha Calçadas do Brasil**, 2012. Disponível em: <[www.mobilize.org.br/sobre-o-portal/mobilidade-urbana-sustentavel/](http://www.mobilize.org.br/sobre-o-portal/mobilidade-urbana-sustentavel/)>. Acesso em: 20 maio 2019.

OJIMA, Ricardo; SILVA, Robson Bonifácio; PEREIRA, Rafael Moraes. A mobilidade pendular na definição das cidades-dormitório: caracterização sociodemográfica e novas territorialidades no contexto da urbanização brasileira. **Cadernos - PUR/UFRJ**, Rio de Janeiro, v. 21, p. 111-132, 2007.

OLIVEIRA JÚNIOR, João Alencar. Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, São Paulo, ano 33, n. 127, p. 63-75, 2011.

PASQUALETTO, Antônio. Cálculo do índice de mobilidade urbana sustentável em Goiânia, monitoramento e auxílio nas políticas públicas. In: ENCONTROS NACIONAIS DA ANPUR, 15., 2013, Recife. **Anais...** Recife, 2013.

REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE COLETIVO - RMTc. **Informações Institucionais**. Disponível em: <<http://www.rmtcgoiania.com.br/sobre-a-rmtc/informacoes-institucionais>>. Acesso em: 17 jul. 2019.

SILVA, Moacir. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949. Disponível em: <<http://memoria.org.br/pub/meb000000170/geografiadostran1949moac/geografiadostran1949moac.pdf>>. Acesso em: 30 mar. 2019.

VIRAPAGINA. **Habitantes por autoveículo**: 2006/ 2015. Anuário da indústria automobilística brasileira, 2011. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, 2018. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2018>>. Acesso em: 10 fev. 2019.