



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS PRÓ-REITORIA DE
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
COORDENAÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*

ESCOLA DE GESTÃO E NEGÓCIOS
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL



SANDRA CRISTINE TORÍBIO DE SENA

**OS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA: ESTUDO DE CASO
ALUNOS CEJAAI GOIÂNIA**

**GOIÂNIA
2020**

SANDRA CRISTINE TORÍBIO DE SENA

**OS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA: ESTUDO DE CASO
ALUNOS CEJAAI GOIÂNIA**

Dissertação apresentada ao
Mestrado Acadêmico em
Desenvolvimento e Planejamento
Territorial da Pontifícia
Universidade Católica de Goiás,
como parte dos requisitos para
obtenção do título de Mestre em
Desenvolvimento e Planejamento
Territorial.

Orientador: Prof.º Dr. Pedro Araújo
Pietrafesa

GOIÂNIA
2020

S... Sena, Sandra Cristine Toríbio de

Os desafios da Mobilidade Urbana: estudo de caso alunos CEJAAI Goiânia/ Sandra Cristine Toríbio de Sena. – 2020.

113f.: il.

Texto em português, com resumo em inglês

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, /2020

Inclui referências: f. 113

1. Embasamento teórico relativo à Mobilidade Urbana

2. Apontamentos sobre Migrações e Mobilidade Urbana: Goiânia e Região Metropolitana

3. Realidade Estudantil em relação à Mobilidade Urbana

I. Pietrafesa, Pedro Araújo. II Pontifícia Universidade Católica de Goiás – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Planejamento Territorial – 2020. III. Título.

CDU:

SANDRA CRISTINE TORÍBIO DE SENA

OS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA: ESTUDO DE CASO ALUNOS CEJAAI GOIÂNIA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* do Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Aprovada em 29 de abril de 2020.

BANCA EXEMINADORA:

PEDRO ARAUJO
PIETRAFESA:99
617633191

Assinado de forma digital
por PEDRO ARAUJO
PIETRAFESA:99617633191
Dados: 2020.05.08
10:12:56-03'00'

Prof.º Dr. Pedro Araújo Pietrafesa

Presidente da banca – PUC Goiás

Ycarim Melgaço Barbosa

Prof.º Dr. Ycarim Melgaço Barbosa

Examinador interno ao Programa – PUC Goiás

Patrick Zechin

Prof.º Dr. Patrick di Almeida Vieira Zechin

Examinador externo ao Programa – Universidade Estadual de Goiás (UEG)

Prof.ª Dr.ª Deusa Maria Rodrigues Boaventura

Membro Suplente, interno ao Programa – PUC Goiás

DEDICATÓRIA

Deus, este trabalho é dedicado primeiramente ao senhor que me faz forte e persistente em minha caminhada diária sendo a fonte de energia que preciso para seguir em frente.

Mãe, seu amor já me basta para que eu me sinta forte e decidida a nunca desistir dos meus sonhos.

Pai, seu carinho e alegria a me ver estudando são o alimento de que preciso para nunca desistir das colheitas frutíferas que a vida me proporcionará se o meu plantio for para o bem.

Irmãos, a companhia de vocês já me bastou para que eu pudesse seguir em frente.

Filha, o meu exemplo de dedicação na idade que hoje me encontro e ainda tentando percorrer a caminhada em busca do conhecimento, é o maior tesouro que deixo a você.

Professor Pedro Pietrafesa, as várias vezes que recorri ao meu mestre, verdadeiro doutor do conhecimento sempre tendo uma resposta sensata e segura em relação ao saber acadêmico.

Professores Ycarim Melgaço, Deusa Boaventura e Patrick Zechin por terem aceitado o convite para fazer parte da banca de defesa.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a *Deus*, meu mestre supremo que me conduz no caminho do saber e enche meu caminho de luz a cada passo que dou. Mestre dedicado e doutor das angustias que poderão surgir superando-as sarando nossas chagas.

A Pontifícia Universidade Católica de Goiás, seu corpo docente composto pelos professores/doutores Dra. *Deusa Maria Rodrigues Boaventura*, Dra. *Lucia Maria Moraes*, Dra. *Aline Tereza Borghi Leite*, Dr. *Antônio Pasqualetto*, Dr. *Pedro Araújo Pietrafesa*, Dr. *Ycarim Melgaço Barbosa*, Dr. *Sérgio Duarte de Castro*, Dr. *Jeferson de Castro Vieira* e Dr. *Leonardo Guerra de Rezende Guedes*, direção e administração por se fazerem presentes em minha caminhada acadêmica orientando-me rumo ao conhecimento letrado, conhecimento que será parte inerente do meu saber coeso facultando em mim outros saberes como o da integridade humana. **MESTRES**, por mais que eu me esforce para agradecê-los, jamais conseguirei mensurar a mérito de cada um de vocês em minha jornada acadêmica.

Ao meu orientador professor Dr. *Pedro Araújo Pietrafesa*, pelo empenho dedicado a cada momento que recorri a ele ao elaborar este *trabalho*.

Agradeço aos meus *país*, pelo incentivo, amor, dedicação, sempre.

A minha filha *Maria Luiza* que foi paciente e, às vezes nem tanto quando tínhamos que permanecer, todo o final de semana em casa, por causa dos meus estudos.

Obrigada meus *irmãos*, por estarem presentes sendo companheiros sempre.

Agradeço infinitamente a minha amiga *Maria José do Nascimento* que me incentivou a cursar o mestrado usando das palavras como meio para que eu pudesse perceber quanto a continuidade nos estudos nos faz pessoas e profissionais melhores.

Agradeço à *Secretaria de Educação* por me oportunizar uma licença para aprimoramento, sem a qual seria quase impossível trilhar no caminho do conhecimento e a todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigada.

“Uma boa cidade não é aquela em que até os pobres andam de carro, mas aquela em que até os ricos usam transporte público”.

Enrique Peñalosa, prefeito de Bogotá de 1998 a 2001

RESUMO

Esta dissertação apresenta os resultados da pesquisa alusivos à mobilidade urbana sob o prisma da percepção social e econômica de um grupo de alunos da EJA do CEJAAI, realizada entre os anos de 2018/2019 e está desmembrada em três capítulos sendo que no primeiro capítulo dedicou-se aos fatores pertinentes ao “Embasamento Teórico sobre mobilidade urbana e sua concepção nas esferas global e nacional”. O segundo capítulo ocupa-se de aludir sobre os “Apontamentos tendo como pressuposto a migração e mobilidade urbana em Goiânia e Região Metropolitana”. O terceiro e último capítulo nos aduz à “Realidade estudantil de mobilidade urbana nas esferas nacional, municipal com recorte no cotidiano vivenciado pelos alunos do CEJAAI”. Neste trabalho, exploramos o perfil dos comutadores a partir de um recorte municipal analisando assim a descrição dos estudantes. Entre os resultados encontrados identificou-se que a chance de um aluno permanecer na escola não está apenas relacionada com a proximidade de sua residência à escola, mas com aspectos relativos a diversos fatores inerentes ao direito à cidade. Por isso, reivindicar o direito à urbes implica em se apropriar do poder configurador do processo de urbanização, atualmente nas mãos de frações da classe dominante representadas pelos setores imobiliário e financeiro. Sendo assim, esta dissertação tem como objetivo analisar a mobilidade urbana de alunos da Educação de Jovens e Adultos (EJA) do CEJAAI, escola pública de Goiânia/Goiás. A análise tem como foco os modais, sendo esses elementos que influenciam a permanência de boa parte do alunado na escola. 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 finalizando tal discussão nas considerações finais.

PALAVRAS-CHAVE: Educação de Jovens e Adultos. Mobilidade urbana. Políticas públicas. Direito à cidade.

ABSTRACT

This dissertation presents the results of the research alluding to urban mobility from the perspective of the social and economic perception of a group of students from the EJA of CEJAAI, carried out between the years 2018/2019 and is divided into three chapters, the first of which was dedicated to the factors pertinent to the “Theoretical Basis on urban mobility and its conception in the global and national spheres”. The second chapter deals with alluding to the “Notes based on the assumption of migration and urban mobility in Goiânia and the Metropolitan Region”. The third and last chapter brings us to the “Student reality of urban mobility in the national, municipal spheres with a cut in the daily life experienced by the students of CEJAAI”. In this work, we explore the profile of commuters from a municipal section, thus analyzing the description of the students. Among the results found, it was identified that the chance of a student staying at school is not only related to the proximity of his residence to the school, but with aspects related to several factors inherent to the right to the city. For this reason, claiming the right to urban areas implies appropriating the configuring power of the urbanization process, currently in the hands of fractions of the dominant class represented by the real estate and financial sectors. Therefore, this dissertation aims to analyze the urban mobility of students from Youth and Adult Education (EJA) at CEJAAI, a public school in Goiânia / Goiás. The analysis focuses on modals, these elements influencing the permanence of a good part of students in school. As a methodology, bibliographic research was carried out, with a view to dialogue with authors who discuss the theme, and documentary research, with consultations with school students ending this discussion in the final considerations.

KEYWORDS: Youth and Adult Education. Urban mobility. Public policy. Right to the city.

LISTAS DE FIGURAS

Figura 1 – Diagrama Legal de Plano de Mobilidade Sustentável de Joinville – Diagrama: IPPUJ, 2015. Adaptado do caderno “Comunicados de IPEA nº 128: A Nova Lei de Diretrizes de Política Nacional de Mobilidade”	33
Figura 2 – Plano de Mobilidade Urbana – passo a passo em sete etapas.....	39
Figura 3 – Comparativo da ocupação de espaço público pelos usuários e seus meios de transporte.....	58
Figura 4 – Goiânia em sua mobilidade urbana cada vez mais complexa: a cidade precisa de um Plano Diretor que não seja meramente burocrático.....	62
Figura 5 – Cadeia de relações na prestação de serviços.....	65

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Eficiência do uso do espaço no transporte segundo veículo.....	29
Quadro 2 – Histórico das políticas de transporte e mobilidade.....	34
Quadro 3 – Embasamento financeiro, investimentos no setor de transporte e mobilidade.....	35
Quadro 4 – Programas por período do PPA com ações para a infraestrutura do setor de mobilidade urbana.....	37
Quadro 5 – Migrações internas no Brasil.....	49
Quadro 6 – População das regiões metropolitanas em ordem decrescente de população.....	52
Quadro 7 – Pessoas que têm direito ao benefício de gratuidade no transporte público em Goiânia.....	71
Quadro 8 – Política de mobilidade articulada com uma Política de Desenvolvimento Urbano.....	84

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Percentual de municípios que possuem Plano de Mobilidade Urbana por porte de municípios.....	40
Gráfico 2 – Porcentagem da população que vive em área urbana, por região (2015).	41
Gráfico 3 – Habitantes por automóveis em alguns países 2003/2012.....	42
Gráfico 4 – Habitantes por automóveis 2006/2016.....	44
Gráfico 5 – Percentual de matrículas da Educação de Jovens e Adultos que estão integrados à educação profissional – Goiás – 2008 a 2025.....	82
Gráfico 6 – Predomínio do público feminino da Educação de Jovens e Adultos.....	86
Gráfico 7 – Taxa de frequência escolar bruta, por sexo, segundo os grupos de idade (%)......	86
Gráfico 8 – Histórico e projeção da porcentagem de jovens e adultos freqüentando o Ensino Médio no Brasil.....	89
Gráfico 9 – Faixa etária dos estudantes pesquisados.....	89
Gráfico 10 – Renda Familiar dos Estudantes pesquisados.....	90
Gráfico 11 – Local de moradia dos alunos.....	92
Gráfico 12 – Meios de transporte utilizados pelos alunos para acesso à escola.....	95
Gráfico 13 – Meios de transporte que os alunos usariam, se pudessem escolher, para o deslocamento à escola.....	96

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Frota circulante com unidades.....	43
Tabela 2 – Ocupação de M ² por veículos.....	58

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Região Metropolitana de Goiânia – Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas – FNEM.....	51
Mapa 2 – Região Metropolitana de Goiânia – Crescimento do IDHM.....	90
Mapa 3 – Localização do CEJA – Arco-Íris no bairro Chácara do Governador.....	93
Mapa 4 – Goiânia e suas regiões.....	93
Mapa 5 – Região de Planejamento Metropolitana de Goiânia.....	94

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- BRT** – Transporte Rápido por Ônibus
- CIE** – Carteira de Identificação Estudantil
- CEJAAI** – Centro de Educação de Jovens e Adultos Arco-Íris
- CEPAL** – Comissão Econômica para a América Latina
- CETTRAN** – Conselho Estadual de Trânsito
- CODEMETRO** – Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia
- CEAA** – Companhia Nacional de Educação de Adolescentes e Adultos
- CDTC** – Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos
- CMTC** – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos
- CNEA** – Campanha Nacional de Erradicação do Analfabetismo
- CNT** – Código Nacional de Trânsito
- CTB** – Código de Trânsito Brasileiro
- DENATRAN** – Departamento Nacional de Trânsito
- ECA** – Estatuto da Criança e do Adolescente
- EJA** – Educação de Jovens e Adultos
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IDEB** – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
- IDH** – Índice de Desenvolvimento Humano
- IDHM** – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
- INEP** – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais
- IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- LC** – Lei Complementar
- LCE** – Lei Complementar Estadual
- LDB** – Lei de Diretrizes e Bases da Educação
- MEB** – Movimento da Educação de Base
- MOBRAL** – Movimento Brasileiro de Alfabetização
- NTU** – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
- ODS** - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
- PDTA** – Plano Diretor de Transporte Ativo
- PDSTC – RM** – Plano Diretor de Transporte Coletivo de Região Metropolitana de Goiânia
- PEC** – Proposta de Emenda Constitucional
- PL** – Plano Diretor

PlanMOB – Plano de Mobilidade Urbana

PMU – Plano de Mobilidade Urbana

PMTTC – Programa Metropolitano de Transporte Coletivo

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua

PNADC – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio

PPA – Plano Plurianual

PPP – Projeto Político Pedagógico

PROEJA – Programa Nacional de Integração da Educação Profissional com a Educação Básica

RM – Região Metropolitana

RMTC – Região Metropolitana de Transporte Coletivo

SETRASP – Secretaria de Transporte

SIGE – Sistema Integrado de Gestão Educacional

SMT – Secretaria Municipal de Trânsito, transporte e Mobilidade

SNEA – Serviço Nacional da Educação de Adultos

UNDIME – União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	18
CAPÍTULO 1 - EMBASAMENTO TEÓRICO RELATIVO À MOBILIDADE URBANA.....	24
1.1 - MOBILIDADE URBANA: CONCEPÇÃO.....	24
1.2 - MOBILIDADE URBANA: ESFERA GLOBAL.....	30
1.3 - MOBILIDADE URBANA: ESFERA NACIONAL - BRASIL.....	32
CAPÍTULO 2 - APONTAMENTOS SOBRE MIGRAÇÃO E MOBILIDADE URBANA: GOIÂNIA E REGIÃO METROPOLITANA.....	46
2.1 - MIGRAÇÕES: ESFERA METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	49
2.2 - MOBILIDADE: ESFERA METROPOLITANA DE GOIÂNIA.....	55
2.3 - PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA - GOIÂNIA/GO - LEI Nº 9.096/2011.....	59
CAPÍTULO 3 - REALIDADE ESTUDANTIL EM RELAÇÃO À MOBILIDADE URBANA.....	67
3.1 - MOBILIDADE URBANA NO BRASIL - ESFERA ESTUDANTIL.....	68
3.2 - MOBILIDADE URBANA ESTUDANTIL: ESFERA PARTICULAR X ESFERA PÚBLICA.....	74
3.3 - MOBILIDADE URBANA ESTUDANTIL: ESFERA CEJAAI.....	75
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	100
REFERÊNCIAS.....	104

INTRODUÇÃO

De acordo com o “IPEA, 2010”, à mobilidade urbana no Brasil, vem passando por fortes modificações desde meados do século passado, reflexo, principalmente, do acelerado processo de urbanização e do crescimento desordenado das cidades, além do uso cada vez maior do transporte motorizado individual pela população. Assim, a expansão do transporte motorizado e de caráter individualizado e a consecutiva redução do uso pela população dos serviços do transporte público vêm cooperando para a degradação das condições de mobilidade nos grandes centros urbanos do país.

Deste modo, a população marginalizada tem se tornado submissa e, cada vez mais, rendida às áreas extremas das cidades como se vê em relação ao alunos do CEJAAI. Sem possibilidade de deslocamento pela ausência de transporte coletivo viável, a população vulnerável fica impedida de acessar às grandes centralidades urbanas que concentram em si os bens e serviços que a população necessita usufruir. Este sentir foi se intensificando e, com o passar dos anos, esticando a pauta social nas cidades (FELTRAN, 2017, p. 2)

A aquiescência de afluência à cidade, inerente à perspectiva de movimentar-se pelo espaço urbano e no espaço urbano, é negado quando os benefícios e oportunidades nelas, não são passíveis de acesso por meio dos transportes públicos e coletivos, ocasionando conflagrações sociais como tem sido a realidade dos alunos do CEJAAI, escola pública de turno noturno que lutam cotidianamente pelo direito ao espaço urbano na busca pelos estudos, mesmo que tardio.

“David Harvey, 2007”, nos faz refletir sobre “o convite” que a cidade nos faz para que possamos pensar sobre a nossa postura de cidadão em relação ao espaço urbano, a saber:

Para o bem ou para o mal, (a cidade) o convida a refazê-la, a consolidá-la numa forma em que você possa viver nela. Você também. Decida quem você é, e a cidade mais uma vez vai assumir uma forma fixa ao seu redor. Decida o que ela é, e a sua própria identidade será revelada, como um mapa fixado por triangulação. As cidades, ao contrário dos povoados e pequenos municípios, são plásticas por natureza. Moldamo-las à nossa imagem: elas, por sua vez, nos moldam por meio da resistência que oferecem quando tentamos impor-lhes nossa própria forma pessoal. Nesse sentido, parece-me que viver numa cidade é uma arte, e precisamos do vocabulário da arte, do estilo, para descrever a relação peculiar entre homem e material que existe na contínua interação criativa da vida urbana. A cidade tal como a imaginamos, a suave cidade da ilusão, do mito, da aspiração, do pesadelo, é tão real, e talvez mais real, quanto a cidade dura que podemos localizar nos mapas e estatísticas, nas monografias de sociologia urbana, de demografia e de arquitetura (Harvey, 2007, p. 9-10).

A divulgação de estudos e pesquisas a respeito das condições de mobilidade urbana das populações de baixa renda e do acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades, de acordo com “Gomide, 2003”, introduz o tema nas discussões das políticas públicas fazendo com que o assunto em questão começasse a ganhar visibilidade.

Visibilidade essa que nos auxilia em relação a estudos como o desta dissertação que busca informações para as indagações sobre a situação dos alunos que frequentam a EJA que nada mais é do que uma modalidade de ensino que se dedica a Educação de Jovens e Adultos em nosso país, respalda por Lei que tem como objetivo atender a uma parcela da população que por diversos fatores foi obrigada a desistir dos estudos dedicando-se a outros afazeres sendo eles, na maioria das vezes, o de trabalhar para ajudar no orçamento familiar e, por isso, ao retornarem aos estudos se depara com o fator idade que já não se encontra na idade apropriada para tal revelando-nos a real e dura situação vivenciada no meio urbano como nos revelou David Harvey.

Ao estudar o perfil dos alunos da EJA, percebemos que trata de um grupo de pessoas que, a maioria esmagadora é proveniente de famílias de poder aquisitivo desfavorável com rendimento de um ou menos de um salário mínimo e que tem na figura dos pais sujeitos analfabetos que também tiveram o direito à educação negada em suas idades apropriadas para tal exercício.

Por encontrarem em situação desfavorável em relação aos demais cidadãos, acabam se sentindo segregados, pois no cotidiano precisam da vida letrada para que possam ter acesso, de maneira livre, às informações que a cidade oferece como o valor das passagens de ônibus, ler o letreiro do destino de viagem, saber a validade dos produtos e seus respectivos valores e tantas outras situações que os fazem sentir excluídos da vida na coletividade. Por isso, ser excluído não é apenas ser diferente fisicamente, mas também intelectualmente como é o caso dos alunos da EJA e em especial os alunos do CEJAAI que relatam com convicção sobre suas tristes realidades sociais.

O autor Bieler (2004) discute sobre a importância da inclusão, na seguinte afirmação:

A perspectiva da educação inclusiva vai além da deficiência. Esta é apenas uma das áreas que seriam beneficiadas com ela (educação inclusiva). A qualidade da educação é que está em debate porque hoje não se considera (nos sistemas educacionais) a diversidade dos alunos, os níveis de

necessidade e as características individuais. A proposta da educação inclusiva melhoraria a qualidade do ensino para todos. Não se trata só de incluir deficientes nas salas de aula (BIELER, 2004, p. 11).

Sendo assim, a modalidade de ensino intitulada EJA é de suma importância para os que tiveram suas vidas escolares interrompidas. Para isso, tem-se a Constituição, Lei maior do nosso país que garante a esses sujeitos o direito a educação de qualidade e sua gratuidade estando esse direito também assegurado na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional a LDBEN é que precisa ser respeitada e garantida para todos os jovens e adultos no território nacional.

No entanto, o letramento dos nossos jovens e adultos tem que ir muito além do fato de apenas ter a aquisição da leitura e da escrita, é preciso propiciar a eles uma educação que permita que façam suas inferências, que sonhem, que possam opinar, criticar mudando assim os paradigmas de uma educação bancária para uma educação de fato libertadora e que dê voz a esses sujeitos já tão marginalizados em sua vida na coletividade quase sempre excludente.

A EJA, Educação de Jovens e Adultos traz em suas diretrizes curriculares a fundamentação de uma modalidade de ensino pautada em peculiaridades tendo como objetivo primordial a de assistir jovens e adultos que por diversas razões não puderam permanecer no espaço escolar enquanto estudantes e que após longos anos sem frequentar à escola na idade usual, retornam aos estudos afim de resgatar o tempo perdido de maneira digna e respeitosa.

Sabe-se que para um jovem e adulto da EJA e do CEJAAL, o retorno ao espaço escolar significa muito mais do que o fato de apenas adquirir a habilidade de ler e escrever. Para eles, o conceito de “aprender” vai muito, além disso. Sendo definido como a oportunidade de resgatar sua dignidade perdida quando não souberam resolver uma situação tal banal para a maioria das pessoas. Portanto a escola é traduzida em um resgate ao ato de sonhar e de ter a autonomia de ir e vir livremente.

A discrepância escolar é grande e, segundo a Lei 9.394/96 art. 37 “a educação de jovens e adultos deverá articular-se, preferencialmente, com a educação profissional, na forma do regulamento”, dessa forma, e se realmente acontecesse o que está previsto em lei, teríamos muito mais jovens dentro das escolas. Em consequência do desemprego, a busca pelo ensino profissional e técnico aumentou significativamente. O jovem quer trabalhar, mas falta qualificação e oportunidades, principalmente a de concluir a educação básica e ter parcial domínio das novas tecnologias. Exemplo dessa realidade pode ser vista nos cursos da modalidade PROEJA, do Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia (IFGOIAS) da cidade de Goiânia, que no dia 27/04/2009 lançou 90 vagas para cursos desta modalidade. A procura é grande, a oferta é pequena, sem falar nos recursos

utilizados para levar essa informação à população. A proposta é muito boa, mas falta mais dedicação, a maioria da população não fica nem sabendo da oportunidade, e os que ficam se deparam com a forte concorrência (EJA CEPA, 2013).

Em síntese, faz-se necessário que os envolvidos no processo de ensino aprendizagem no que concerne a modalidade EJA e em especial aos alunos do CEJAAI estejam atentos e dispostos a pensar e repensar a concepção de educação para os jovens e adultos que hoje se mostram “necessitados” em relação ao conhecimento e que esse saber possa lhes proporcionar uma vida mais justa e digna exercendo assim sua cidadania.

Sendo assim, torna-se imperativo conceber a ideia de que os alunos que pertencem ao segmento EJA experimentam diversos problemas e por que não citar a evasão escolar que é ocasionada por diversos fatores como ao que se refere à mobilidade urbana, por exemplo.

Esses fatores como a evasão pode ser analisado e compreendido por meio dos índices a seguir que revelam que 12,9% e 12,7% dos alunos matriculados na primeira e segunda série do Ensino Médio, respectivamente, evadiram da escola de acordo com o Censo Escolar entre os anos de 2017 e 2018. No Ensino Fundamental II tendo como base o 9º ano, se revela como a terceira maior taxa de evasão com um índice de 7,7%, seguido pela terceira série do Ensino Médio, com 6,8%. Se considerarmos todas as séries do Ensino Médio, a evasão aproxima-se de 11,2% do montante de educandos nesse estágio da modalidade de ensino EJA.

Falar sobre os alunos da EJA e em especial sobre os alunos do CEJAAI é o mesmo que fazermos um convite à reflexão acerca da evasão escolar que permeia cotidianamente cada um desses estudantes, visto que os mesmos enfrentam diversos desafios entre os quais pode-se citar a questão da distância casa escola, o cansaço após um dia de trabalho, na maioria das vezes braçal, os recursos financeiros limitados, a ausência de incentivo familiar, a estrutura das escolas que nem sempre atendem ao alunos de maneira adequada faltando equipamentos que propiciariam aulas mais atrativas como por exemplo a falta de espaços cobertos para a prática de atividades físicas, a distância entre a escola e o ponto de ônibus que se torna facilitador de assaltos e outros tipos de violência urbana, a mobilidade e políticas públicas sérias e inclusivas levando ao desestímulo alunos que abandonam os estudos já tardios.

Desta maneira, faz-se necessária a elaboração e aplicação de políticas públicas

sérias e que vão ao encontro da necessidade do cidadão não fazendo distinção social. A estratificação socioeconômica imposta pelos que detêm o poder precisa ser repensada para que todos possam usufruir do que a cidade oferece como por exemplo do ato de estudar. Portanto, a sociedade civil como um todo deve buscar empoderamento para ajudar na implantação e implementação de uma agenda pública que atenda aos interesses de todos monitorando cada uma das ações do poder público para que haja de fato uma sociedade menos injusta e desigual.

Diante desse cenário, esta dissertação tem como objetivo principal analisar as atitudes adotadas por alunos da Educação de Jovens e Adultos (EJA), da escola “Centro de Educação de Jovens e Adultos Arco-Íris (CEJAAI)”, localizado na Chácara do Governador, região Sul de Goiânia-Goiás em relação às condições de mobilidade em seus traslados diários. Atitudes essas que se diversificam a cada perfil socioeconômico sendo os mais comuns o traslado a pé e de bicicleta. Além disso, busca-se verificar se essas estratégias de locomoção como a deslocamento a pé e de bicicleta influenciam a permanência desses alunos na escola. Escolheu-se a temática mobilidade urbana do aluno jovem e adulto da escola pública que estuda na modalidade EJA pelo fato de ser um objeto pouco discutido na instância acadêmica, no Brasil.

Por esse ser um fator que está diretamente ligado com o fracasso escolar do estudante brasileiro, o que tem acarretado, ao longo dos anos problemas das mais diversas ordens no país. Sendo assim, essa dissertação trata de um estudo de caso que julga ser de suma importância já que o elemento transporte possui, no que concerne à integração no contexto da mobilidade, como fator que influencia a continuidade do aluno da EJA na escola, bem como a sua assiduidade e pontualidade, considerando a carga horária prevista pela Secretaria de Educação do Estado de Goiás.

Compreender quem são esses jovens e adultos que cursam essa modalidade de ensino, suas características socioeconômicas, onde moram, quais estratégias dispõem ao se deslocarem em busca de conhecimento são questões que nortearam este estudo. Além disso, buscou-se aporte teórico em vários autores que abordam temas relacionados à Mobilidade Urbana e a EJA.

Escolheu-se, aqui, pela pesquisa qualitativa, por ser considerada, na atualidade, a mais relevante se tratando da compreensão de fenômenos urbanos como mobilidade. A avaliação do mesmo será realizada por meio do estudo de caso dos alunos do CEJAAI que estudam na modalidade EJA com coleta dos dados realizada no período

de agosto de 2018 a agosto de 2019. Para a obtenção dos dados foi adotada como metodologias a aplicação de questionário com perguntas abertas e fechadas, cujo objetivo principal é obter informações por meio de amostragem. Para tanto, o questionário foi distribuído aos alunos das turmas do Ensino Médio da EJA do período noturno e os acompanhamentos do traslado realizado por alguns alunos a fim de certificar o trajeto executado pelos mesmos ao deslocarem da escola para as suas casas.

Esta dissertação está organizada em três capítulos, além desta introdução. O primeiro capítulo faz revisão da literatura sobre a temática em estudo, com enfoque para o embasamento teórico relativo à mobilidade urbana e sua concepção nas esferas global e nacional. O segundo capítulo discorre sobre os apontamentos em relação à migração e mobilidade urbana na Região Metropolitana de Goiânia e o seu Plano Diretor de Transporte e mobilidade urbana. O terceiro capítulo faz uma análise sobre a realidade estudantil tendo como perspectiva a mobilidade urbana em relação ao modo como muitos alunos do CEJAAI se deslocam até a escola, isto é, as características e os determinantes da mobilidade.

A dissertação encerra-se com as conclusões que sintetizam os resultados encontrados e, no decorrer do mesmo, serão citados autores que dialogam entre si em relação às questões como mobilidade e acessibilidade urbana e ao ensino na modalidade EJA. Autores como Paulo Freire, Henry Lefebvre, David Harvey, Pedro Demo, Ermínia Maricato, Erika Keneib e tantos outros fundamentarão esse trabalho.

CAPÍTULO 1 – EMBASAMENTO TEÓRICO RELATIVO À MOBILIDADE URBANA

Para a compreensão da proposta desta dissertação, faz-se necessário, a priori, o esclarecimento sobre questões relacionadas à Mobilidade Urbana no tocante aos alunos que estudam na modalidade EJA, do turno noturno, da rede pública de ensino, tema que circundam a discussão do objeto deste estudo e, nesse capítulo abordaremos assuntos acerca da mobilidade urbana no que concerne à sua concepção tanto na esfera global quanto na esfera nacional em nível de Brasil.

Quando se tem uma mobilidade urbana que de fato funciona, essa facilita substancialmente a vida de todos que vivem às cidades e nas cidades e esse é um dos temas significativos entre os “Dezessete Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)” das Nações Unidas para o ano de 2030. Sendo assim, a questão da mobilidade urbana deve ser pensada tanto na esfera global como nacional onde cada país possa assumir sua responsabilidade em relação a esse tema.

Será que as intervenções que vêm sendo feitas, quanto à mobilidade urbana, para suprir as demandas já tão incompatíveis com o crescimento da população e do tráfego, aliadas a más condições das vias, trânsito intenso, deficiência na segurança e no conforto do transporte coletivo/ público incentivarão a utilização do transporte individual agravando os transtornos no deslocamento dos estudantes?

1.1 Mobilidade Urbana: Concepção

Discutir sobre a temática Mobilidade Urbana, se faz considerável nessa investigação, visto que o objeto de estudo desta dissertação está relacionado com “Os desafios da mobilidade urbana dos alunos do CEJAAI de Goiânia no estado de Goiás”. Por isso, conhecer mais sobre como se efetiva o coeficiente mobilidade urbana na região metropolitana de Goiânia e como os estudantes o percebem e se movem pelo espaço, é de fundamental importância para que possamos compreender como os habitantes de uma cidade se deslocam na busca pelo acesso aos diversos bens e serviços oferecidos por um centro urbano. Sendo assim, convém diferenciar mobilidade de acessibilidade, pois são conceitos que andam juntos, mas possuem definições distintas.

Os conceitos de acessibilidade e de mobilidade são fundamentais para se perceber o papel do transporte na diferenciação espacial e na evolução da organização dos territórios. A acessibilidade constitui uma característica que

qualifica uma localização realçando a facilidade de se alcançarem determinados pontos num território. À medida que o movimento se torna mais fácil, mais barato ou menos demorado, a acessibilidade aumenta, e com ela a propensão à deslocação, aumentando, desta forma, a capacidade potencial de interação entre lugares (Costa, 2007, p. 22).

A carta “*Construindo uma Cidade Acessível*”, do Ministério das Cidades (2007), em parceria com a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, SeMob traz consigo o revés no que concerne aos problemas de mobilidade na malha urbana já que se faz necessário incluir as questões de ordem econômica e social que, na maioria das vezes não são levadas em consideração e que deve trazer o reconhecimento de fato da existência de uma crise de mobilidade que integra questões de transporte público e trânsito, exigindo soluções que superem sua análise dicotomizada no cenário urbano, assim definindo acessibilidade como a possibilidade de:

Um indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino almejado, “dentro de suas capacidades individuais”, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise de aparelhos específicos. Nesse sentido, a acessibilidade é antes de tudo, uma medida de inclusão social.

Quanto à mobilidade, essa está diretamente associada com a habilidade que cada cidadão e cidadã adotam para realizar seu traslado de um lugar para outro valendo-se do modal de transporte que lhe for acessível no que concerne aos fatores socioeconômicos disponíveis tendo como processo facilitador ou não as condições gerias relativas aos aspectos geográficos, econômicos e de disponibilidade dos serviços a serem prestados à população.

Desse modo, o fator mobilidade urbana deve ser observado por todas as instâncias sociais, por se tratar de uma trama urbana de extrema relevância e que, se não estudada de maneira cautelosa, pode ser severamente influenciada quando o arranjo urbano, juntamente com a distribuição e oferta dos meios de transporte não se configuram em prol da comunidade, dificultando o acesso e excluindo parte da população que depende exclusivamente do transporte público coletivo como é o caso observado em relação aos alunos da rede pública.

Além disso, outro fator que muito contribui de forma negativa para o acesso e circulação das pessoas aos serviços públicos de transporte refere-se os custos desse transporte que, na maioria das vezes, estão desajustados em relação aos ganhos da população que faz uso dos mesmos como é o caso dos alunos do CEJAAI que, em

sua maioria é trabalhador diarista e que só tem ganho se executar o trabalho do dia. Sendo assim, para que a mobilidade urbana alcance todos os usuários, faz-se necessário políticas públicas que consigam atender os diversos desprovidos e, só assim, se fará a inclusão atendendo às necessidades da maioria como a dos idosos, das pessoas com limitações físicas, estudantes de baixa renda.

Segundo “Ferreira, 2010, p. 510”, originariamente o termo mobilidade advém do latim, cuja palavra *mobilitate* significa “qualidade do que é móvel”. Para “Alves, 2009, p.16”, mobilidade é “qualidade ou estado daquilo que é móvel ou que obedece às leis do movimento”. E ainda, tradicionalmente, para “Vasconcellos, 2001, p.40”, mobilidade pode ser entendida como “habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas”.

As concepções básicas de mobilidade subsidiam uma visão restrita do termo, considerando-o meramente de forma isolada, pois, de maneira geral, não consideram onde, como, quando, por que e para que acontecem os deslocamentos, parâmetros esses que envolvem os fatos geradores dos deslocamentos e a conseqüente ampliação do campo de abrangência do significado do termo. Compreender a mobilidade urbana significa ir além da derivação da palavra (Borges, p. 16, 2015).

Para “Vasconcellos, 1996, apud Brasil, 2006a, p.19”, a compreensão contextual, isto é, considerar o conjunto de circunstâncias em que ocorrem os deslocamentos é de fundamental relevância para este estudo dissertativo, a saber,

A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, correspondem às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (VASCONCELLOS, 1996, apud BRASIL, 2006^a, p. 19).

O fator relativo à mobilidade, cada vez mais tem sido associada a fortes conceitos como o de liberdade e o direito de ir e vir, que simboliza a autonomia que cada um tem em relação ao uso e à ação de seu corpo. O artigo XIII da Declaração Universal dos Direitos Humanos, escrita em 1948 pela Organização das Nações Unidas, diz que as pessoas têm direito à liberdade de locomoção sempre que quiserem.

A mobilidade urbana, peculiarmente, se refere à capacidade de deslocamentos de pessoas e bens duráveis ou não pelo espaço urbano e a origem e o destino dos deslocamentos realizados no ambiente urbano podem envolver diferentes modos de locomoção, onde os percursos podem ser realizados em parte ou totalmente a pé, com veículo não motorizado e, ainda,

com veículo motorizado, que pode ser individual ou coletivo. A opção pelo modo de deslocamento, na maioria das vezes, se dá mediante à disponibilidade orçamentária, na distância a ser percorrida e no tempo que será despendido. A interação entre o ir e vir de pessoas e bens com a cidade apresenta uma diversidade de possibilidades que motiva sua realização e que dá dinamismo às *urbes* (Borges, 2015, p. 17).

Deslocar-se no espaço urbano, com maior ou menor facilidade, mantém estreita relação com as possibilidades de se ter acesso aos destinos desejados, assim, a acessibilidade está associada à democratização do espaço urbano, equiparando a possibilidade de todos terem acesso à cidade, a considerar,

Deve-se entender que o conceito de acessibilidade não está limitado apenas às pessoas que apresentam algum tipo de limitação de movimento, e sim, aquelas pessoas que não possuem acesso ou apresentam restrições às infraestruturas urbanas no sistema viário como ausência de calçadas ou essas estão em condições precárias, vias em péssimas condições de operação, falta de segurança para os deslocamentos a pé ou por bicicleta, aumento do risco de acidentes de trânsito e no transporte público a se considerar linhas deficientes, tarifas elevadas, operação precária, veículos velhos etc. (ALVES; RAIA JÚNIOR, 2009, p.10).

Enquanto mobilidade refere-se à capacidade de se deslocar, acessibilidade está relacionada à facilidade com que ocorrem os deslocamentos. Porém, o fator deslocamento bem como a possibilidade de que esse aconteça são condições restritas para determinados habitantes de uma região metropolitana como é o caso da pluralidade dos alunos da EJA que, na maioria das vezes, se vêem excluídos dessa oportunidade pelo simples fato de estarem subordinados ao transporte público oferecido à grande maioria da população.

De acordo com “Ferreira, 2010, p.10”, o termo acessibilidade tem sua origem no latim *accessibilitate*, o qual se refere à qualidade de ser acessível, isto é, a que se pode chegar.

Etimologicamente, as palavras mobilidade e acessibilidade possuem significados díspares, e esta disparidade é pertinente quando se trata do ir e vir do aluno da EJA do turno noturno que, na maioria das vezes se move pelo espaço, mas não percebe que lhe é negado o acesso a alguns dos serviços oferecidos pela cidade, já que esses conceitos apresentam interdependência no planejamento urbano.

Segundo “Alves e Raia Júnior, 2009, p. 4”, existe uma pluralidade de definições sobre mobilidade e acessibilidade que se confundem ou se complementam. Desta forma, quando considerados no contexto do planejamento urbano, apresentam-se de maneira indissociáveis.

Sendo assim, pensar a mobilidade urbana é pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece como os seus locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer e não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito (Ministério das Cidades, 2005, p. 03).

Perante essa discussão, desfrutar significativamente de uma política voltada para as questões pertinentes à mobilidade urbana vai além do ato de apenas saber que ela existe, expressando dessa maneira a efetiva ação de reunir uma série de regulamentos e fundamentos que tem como objetivo nortear as ações do poder público no que tange à mobilidade urbana bem como as reivindicações dos cidadãos que vivem nas entranhas da cidade.

Quando inexistente uma agenda funcional em relação à mobilidade urbana ou quando esta não é exitosa, os cidadãos se locomovem pela cidade da maneira que podem buscando diversas soluções individuais para resolver tal problemática social e econômica em suas vidas, pois a ausência de soluções eficazes no planejamento público conduz boa parte da população ao padecimento diário em relação ao seu traslado como é o caso da maioria dos alunos do CEJAAI.

O cotidiano relativo ao ir e vir nos revela quando a política não está satisfazendo a todos, a saber:

- o valor cobrado pelo transporte que usamos de casa para o trabalho é dispendioso e não cabe em nosso orçamento;
- o trânsito é estressante, pois os congestionamentos são frequentes fazendo que os compromissos do dia a dia sofram, em alguns momentos atrasos trazendo prejuízos a todos;
- mora-se afastando dos equipamentos oferecidos pelos centros urbanos como hospitais, escolas o que gera desgaste com traslados distantes em nosso ato de ir e vir;
- os pontos de ônibus destinados à espera dos passageiros, onde o transporte público e coletivo passa é, na maioria das vezes distante de onde se mora deslocando-se a pé por longas distâncias o que torna o trajeto cansativo e muitas vezes perigoso;
- as urbes sofrem de poluição sonora e visual;
- as ciclovias, quando existem são elitizadas, fragmentadas e os ciclistas se arriscam entre os veículos de pequeno, médio e até grande porte;
- espera-se por longos períodos pelo ônibus, pois não existem faixas exclusivas para que os ônibus cumpram os horários predeterminados ou quando essas existem

são disputadas com outros veículos cujos condutores não respeitam a sinalização e assim tem-se que ir a pé ou usar carro se possui-lo;

- as vias para os pedestres como as calçadas apresentam-se em precárias condições de uso ou servem de extensão para bares e lojas que usam tal área para expandir seu espaço ou expor suas mercadorias ao público deixando assim às vias, que seriam para o pedestre, sem condições de deslocamento;

- as travessias destinadas para os pedestres são perigosas e distantes.

Sendo assim, é de fundamental pertinência construir uma política de mobilidade urbana que garanta os direitos de todos, privilegiando o transporte coletivo e o transporte a pé e por bicicleta (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 08).

Atitudes sustentáveis como as propostas pelo Ministério das Cidades podem ser adotadas para que se possa ter uma solução parcial da problemática relativa à mobilidade urbana, apresentando assim, grandes mudanças de paradigmas dos valores da sociedade. O uso comedido e equilibrado, pela sociedade, dos automóveis particulares, os investimentos do poder público em relação aos transportes de uso coletivo e a promoção e divulgação pela mídia incentivando o uso dos meios de transporte alternativo como o da bicicleta, patinetes e outros são ações que oportunizaram, aos habitantes das cidades usufruírem de uma vida menos estressante e mais significativa sob vários prismas.

Para que a população tenha bons serviços relativos à mobilidade urbana é necessário políticas públicas sérias que vejam o todo e não apenas as partes isoladas desse todo.

Quadro 1: Eficiência do uso do espaço no transporte segundo veículo.

Modo de deslocamento								
Velocidade média por modal	3 Km/h	16 Km/h	40 Km/h		30 Km/h		30 Km/h	
Espaço ocupado por pessoa	0,8 m ²	4,5m ²	50 m ²	20 m ²	28 m ²	9,8 m ²	12 m ²	4 m ²
Taxa de ocupação por modal	—	—	Situação habitual 30% 1,3 pessoa	Situação não habitual 100% 5 pessoas	Operação deficiente 33% 15 passageiros	Operação ideal 100% 45 passageiros	Operação deficiente 33% 53 passageiros	Operação ideal 100% 160 passageiros

Fonte: Dados adaptados e atualizados do livro “La bicicleta y los triciclos, Navarro et al 1985.

O Quadro 1 nos permite observar questões relativas ao modo de deslocamento, velocidade média por modal, espaço ocupado por pessoa em cada um dos modais e taxa de ocupação nesses mesmos modais.

A análise desse gráfico nos permite avaliar quesitos como o uso de cada modal no que se refere à distância e operação ideal e deficiente de cada um deles.

1.2 Mobilidade Urbana: Esfera Global

Um mundo cada vez mais globalizado levanta questões sobre o que constitui uma cidadania significativa e suas dimensões locais e globais. Embora a noção de cidadania para além do Estado-nação não seja nova, as mudanças no contexto local têm implicações importantes para a cidadania global.

Por isso, ao estudar a realidade do aluno da EJA, tendo como enfoque a sua mobilidade urbana, percebe-se que trata de um coeficiente que faz toda a diferença na vida social e econômica em escala global e local afetando direta ou indiretamente cada um, como é o caso do estudante do CEJAAI que é alvo dessa preocupação, pois o seu sucesso e fracasso escolar estão correlacionados a todo o momento com o fator mobilidade urbana, pois sabe-se que a situação referente à escolarização em nosso país é algo inquietante e isso vem sendo revelando em vários veículos de comunicação como é o caso demonstrado pelo Banco Mundial que, em 2007, apontou dados sobre a caótica situação do Brasil visto que perde mais de R\$ 300 bilhões a cada geração e, além disso, deixa de alavancar economicamente cerca de 0,5% do PIB ao ano.

Esse fato revela mais um dado surpreendente, já que os jovens e adultos, como é o caso de vários alunos do CEJAAI que evadem e, ao abandonarem a escola acabam se envolvendo em diversos problemas que acarretam gastos aos cofres públicos, além de considerarmos que o jovem e o adulto que não conclui seus estudos não tem como contribuir de maneira significativa no que concerne às questões econômicas o que mais uma vez afeta em escala local o que interfere diretamente na esfera global já que vivemos um mundo denominado globalizado.

Além do mais, a baixa ou pouca escolaridade que circunda os jovens e adultos de uma nação, interfere diretamente na economia refletindo em todo o território, pois esses sujeitos pouco contribuíram para alavancar o desenvolvimento em escala social, econômica e pouco saberão sobre as inovações tecnológicas, uma vez que quem abandona os estudos precocemente, na maioria das vezes acaba por ofertar

apenas sua mão-de-obra, muitas vezes com pouca ou quase nenhuma valorização e essa tem sido a realidade dos alunos da EJA que padecem por várias razões e a mobilidade urbana está entre uma delas.

Sabe-se que fatores relativos à mobilidade urbana estão presentes em todos os continentes do globo e impactam tanto a economia quanto as questões relativas às temáticas sociais e ambientais, visto que, em escala global o automóvel ganha adeptos diariamente e a contínua aceitação desse modal precisa ser repensado em uma visão ampla, a saber:

Enquanto na Europa a ideologia do “tudo pelo automóvel, nada contra o automóvel”, que marcou as políticas de mobilidade e transportes no pós Segunda Guerra, está claramente posta de parte e é apenas encarada como uma curiosidade científica a estudar, nos países emergentes e em desenvolvimento acelerado, a pressão das nossas classes médias e dos interesses associados ao mercado do petróleo e das grandes obras públicas continuam a determinar as opções e prioridades políticas da administração pública no sentido do favorecimento do transporte individual (Balbim, 2016, p. 40, Brasília).

Tal como nos EUA das décadas de 1950 a 1970, o automóvel e toda a economia que gira em torno dele continua nesses países a ser visto como um forte motor do crescimento econômico e de acesso à mobilidade. Assim sendo, é “natural” que as políticas públicas não deixem de o privilegiar, quer no que se refere aos incentivos para a indústria de montagem de automóveis, como ao nível da construção de novas infraestruturas rodoviárias, quer ainda no controle do aumento dos preços de combustível, sempre abaixo da inflação e na relativa estagnação ou secundarização do investimento nas redes e sistemas de transportes coletivos (Balbim, 2016, p. 40, Brasília).

Percebe-se que o uso do automóvel de caráter individual e de modal rodoviária, está presente em toda a esfera global influenciando as pessoas, visto que o mesmo é gerador de lucros contínuos.

As décadas seguintes, em relação à Segunda Grande Guerra Mundial, fizeram com que o automóvel ganhasse espaço comercial sendo um veículo de desejo da população compondo o cenário urbano de mobilidade redefinindo assim às políticas públicas de vários países e entre eles está o Brasil.

O processo de planejamento de transportes foi orientado para o automóvel, baseado na ideologia da mobilidade irrestrita, mas normalmente limitando esta mobilidade àqueles que podem pagar os custos do transporte individual (VASCONCELLOS, São Paulo, 2000).

Regular a mobilidade significa conectar de forma eficaz os cidadãos que necessitam de transporte aos meios disponíveis para fazê-lo, numa determinada comunidade. Implica uma efetiva coordenação de recursos, baseada em parcerias

alargadas, com o objetivo de melhorar a vida de cada um, simultaneamente, promovendo a eficiência global das operações (APTA, 2008).

Constata-se que, ao longo dos últimos anos, a temática mobilidade urbana tem ganhando maior destaque entre as políticas urbanas nacionais e mundiais, mas ainda há muito a se discutir. No entanto, medidas para combater as externalidades dos sistemas de transportes, como a poluição atmosférica, os extensos congestionamentos e a mortalidade no trânsito, além de um alto nível de insatisfação com o transporte público, vêm sendo discutidas como políticas prioritárias para melhoria da qualidade de vida nas cidades em inúmeros países.

Segundo “Santos, 2001”, o espaço local se sujeita aos fluxos globais, submetendo a liberdade de sua sociedade específica na definição das suas políticas enquanto abre novas possibilidades para o local no global. Não obstante, percebe-se que há uma classificação entre as localidades urbanas, a saber, as cidades, já que existem países no sistema vigente intitulado capitalismo que tem como objetivo principal o lucro e é na cidade que esse capital explora as melhores condições para os seus ganhos mudando assim as relações de trabalho e de vida das pessoas e isso só é possível, pois o núcleo urbano é fruto da divisão do trabalho construído historicamente e socialmente, sendo assim, em uma perspectiva atual, na qual a globalização leva a divisão do trabalho social a um patamar global, as cidades se tornam o vetor e o meio vulnerável da sociedade.

Isso eleva a necessidade de planejamento da cidade a um estágio que faça com que essa seja competitiva do ponto de vista econômico e atenda as precisões básicas da sociedade, de infraestrutura como a mobilidade, já que essa é um dos pilares de sustentação das sociedades que estão em constante ação no processo evolutivo, tanto no que concerne o econômico como o social e ambiental, tendo em vista uma mobilidade urbana com viés na sustentabilidade.

1.3 Mobilidade Urbana: Esfera Nacional – Brasil

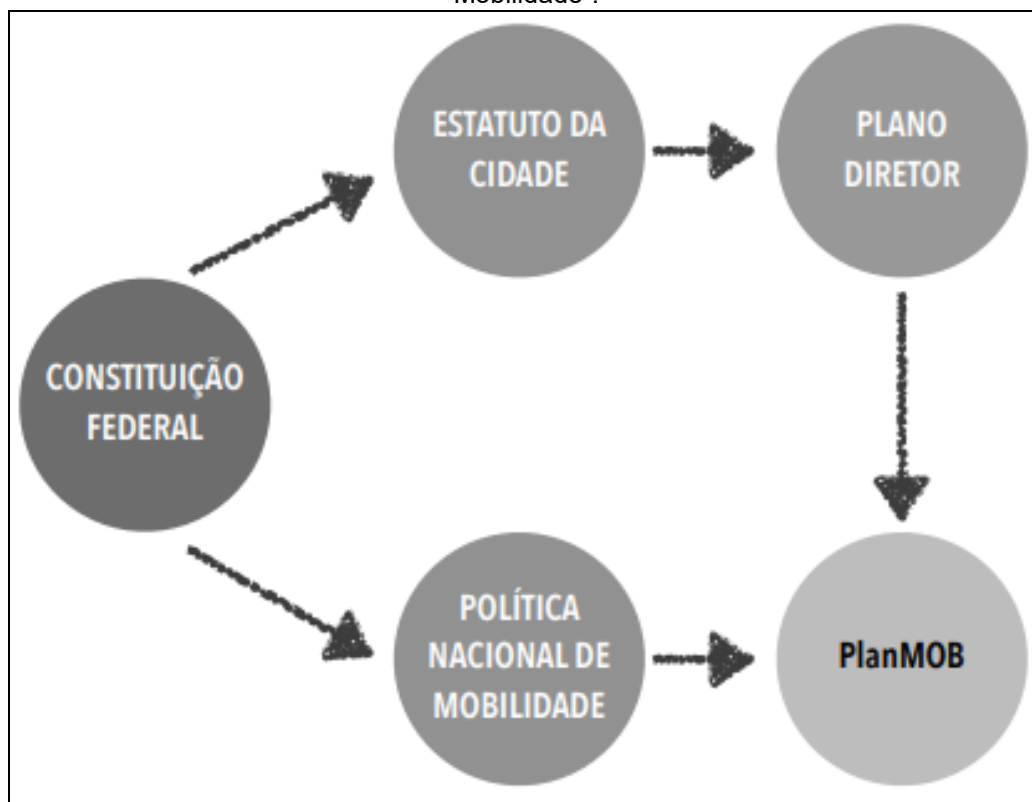
Sabe-se que a Constituição Federal de 1988, intitulada “*Constituição Cidadã*” aduz em seus registros ações que vão ao encontro do anseio popular e entre esses anseios está o da mobilidade com equidade para todos.

Sendo assim, a Lei Federal nº 12.587 de 13 de janeiro do ano de 2012, da Carta Magna, tornou-se um dos documentos que auxiliam na organização com vistas ao desenvolvimento urbano sendo facilitadora dos planejamentos em relação à

mobilidade urbana da população e para a população.

O diagrama que segue nos permite analisar quais são os direcionamentos de planejamento relativo à mobilidade urbana, partindo da esfera federal, com a Constituição Federal até o PlanMob (Planejamento Urbano nos Municípios).

Figura 1: Diagrama legal do Plano de Mobilidade Sustentável de Joinville – Diagrama: IPPUJ, 2015. Adaptado do caderno - Comunicados do IPEA nº 128: “A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade”.



Fonte: Comunicados do IPEA nº 128: A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade.

A partir da observação da Figura 1, “Diagrama legal do Plano de Mobilidade Sustentável de Joinville”, formulado pelos gestores e segmentos sociais, nota-se que o Plano de Mobilidade Urbana deve ser concebido levando em consideração as diretrizes que regem a Política Nacional de Mobilidade e o Estatuto da Cidade com base na Constituição Federal de 1988.

Quando há um estudo e pesquisa sobre a temática em questão, logo se percebe que os apontamentos relativos ao período de 1996 a 2019 tem demonstrado ser um período muito rico no âmbito da mobilidade urbana no Brasil. No que diz respeito à legislação, o período foi um dos mais férteis, com a promulgação de uma grande quantidade de leis, que tiveram grande impacto nas condições reais da mobilidade (ANTP, Mobilidade Humana, 2017, p. 10), a saber, sobre as principais leis,

Quadro 2: Histórico das políticas de transporte e mobilidade.

1997	Código de Trânsito Brasileiro – CTB	Alterou profundamente a estrutura da organização institucional da área, principalmente por meio da “municipalização” do trânsito, colocando as autoridades locais no centro do planejamento e da gestão do trânsito. Adicionalmente, o CTB alterou toda a estrutura de fiscalização, de formação de condutores de veículo, da educação para o trânsito e da imposição de penalidades, aproximando-se de códigos similares em sociedades mais desenvolvidas.
2001	Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001)	Tornou obrigatório a todos os municípios com mais de 20 mil habitantes a realização de um Plano Diretor para a cidade. Define a obrigatoriedade de ordenação e controle do uso do solo e de garantir o acesso ao transporte e sua oferta de acordo com os interesses e as necessidades da população.
2004	Decreto de Acessibilidade Universal (Decreto Federal nº 5.296/2004)	Regulamentaram as leis nº 10.048 e nº 10.098 de 2000 e definiu os direitos da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, determinando o planejamento e a adaptação das construções e dos equipamentos públicos de forma a eliminar dificuldades e barreiras a estas pessoas.
2012	Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)	A saber, em janeiro de 2012 foi sancionada a Lei de Mobilidade Urbana que definiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, atribui prioridade aos meios de transporte não motorizados e ao serviço público coletivo e inclui a possibilidade legal de aplicar restrições ao uso de automóveis. Foi à primeira lei abrangente sobre o tema dentro da perspectiva da equidade e da sustentabilidade.
2015	Estatuto da MetrÓpole (Lei nº 13.089/2015)	Definiu no artigo 1º que a lei “estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano”. O Estatuto define também, no artigo 10, que “As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual”, mas enfatiza que isto não desobriga os municípios de ter o seu próprio Plano Diretor, conforme determina a Constituição Federal.
2015	Lei brasileira de inclusão da pessoa com deficiência (Lei nº	Definiu no capítulo X, artigo 46, que “O direito ao transporte e a mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso”. Em artigos seguintes, a lei define a obrigatoriedade de facilidade

	13.146/2015)	de acesso nos estacionamentos para veículos que transportem pessoas com deficiência e de que todos os veículos públicos e terminais de transporte permitam o acesso fácil a estas pessoas.
2015	Transporte público como direito social (PEC nº 90/11, de 2015)	Considerando que no ano de 2015, foi aprovada a Proposta de Emenda Constitucional - PEC no 90/11, agregando ao artigo 6º da Constituição, que trata dos direitos sociais, o transporte, na forma que se segue: Art. 6º: São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção a maternidade e a infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015). (Antp. Mobilidade humana, 2017, p. 9 – 10).

Fonte: IPEA, 2012.

Tendo como referência o Quadro 02, intitulado “*Histórico das políticas de transporte e mobilidade do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)*”, buscase, por meio da divisão como o subtema, Marco Legal, Ano e Descrição, sumarizar as divisões legais de notoriedade em conexão ao setor ligado ao quesito mobilidade urbana, de maneira temporal, levando-se em considerando a época, com base na Constituição de 1988, de modo a possibilitar, posteriormente a analogia histórica do avanço relacionado ao planejamento em nível federal tendo como embasamento financeiro, investimentos no setor observando o mesmo período.

Percebe-se que são diversas as Leis que sustentam ações voltadas à questão de mobilidade urbana e essas deveriam ser cumpridas e respeitadas melhorando assim a vida urbana.

Quadro 3: Embasamento financeiro, investimentos no setor de transporte e mobilidade.

Sub-Tema	Marco Legal	Ano	Descrição
Transporte Coletivo	Lei nº 7.418	1985	Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.
Transporte Urbano e Transporte Coletivo	Constituição da República Federativa do Brasil	1988	Art. 21, inciso XX (Competência da União sobre transportes urbanos). Art. 30, inciso V (Competências dos municípios sobre o transporte coletivo).
Transporte Coletivo	Decreto nº 230	1991	Dispõe sobre a transferência de bens, haveres e contencioso judicial da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU, em liquidação.
Trânsito	Lei nº 8.693	1993	Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os Estados e

			Municípios, e dá outras providências.
Trânsito	Lei nº 9.503	1997	Institui o Código de Trânsito Brasileiro
Acessibilidade	Lei nº 10.098	2000	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, e dá outras providências.
Desenvolvimento Urbano	Lei nº 10.257	2001	Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.
Desenvolvimento Urbano	Decreto nº 4.665	2003	Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Ministério das Cidades, e dá outras providências.
Acessibilidade	Decreto nº 5.296	2004	Regulamenta as Leis n.ºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, e dá outras providências.
Mobilidade Urbana	Lei nº 12.587	2012	Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
Desenvolvimento Urbano	Lei nº 13.089	2015	Institui o estatuto da MetrÓpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.

Fonte: ANTP, 2017.

O Quadro 3 nos ajuda, consideravelmente a conhecer e entender sobre os aspectos relativos às questões financeiras e aos investimentos realizados no que compete ao setor de transporte e mobilidade facilitando assim a apreensão do traçado linear e sinuoso das políticas públicas de amparo a esse segmento econômico e social de suma importância para significativa parcela da população como é o caso dos alunos do CEJAAI que lançam mão desse instrumento social como um meio facilitador na busca por seus anseios sociais, econômicos e por que não educacionais redirecionando suas jornadas volúveis quando se trata da chance de pertencer ao grupo dos “letrados”.

Esse Quadro também possibilita que se faça uma análise relativa à Política de Transporte e Mobilidade observando a prosperidade que vem sendo superada por uma abordagem mais circunscrita para uma concepção ainda mais global no que

concerne às políticas voltadas às questões relativas à mobilidade urbana. Todavia, falar-se sobre a segurança viária na transversalidade da temática, transporte urbano, nos permite observar que a mesma se mostra timidamente objetivada nos conteúdos relativos às ações da Política Nacional de Mobilidade Urbana, PNMU em nosso país. No transcurso de implantação da PNMU nota-se que questões relacionadas à segurança viária não é visivelmente abordada entre os 11 conteúdos ínfimos sendo esses requisitos na PMU elencados, a saber:

- I - os serviços relativos ao transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os pólos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a dez anos.

Em seguida, tem-se o Quadro 4 que traz em seu escopo a evidência relativa ao prognóstico orçamentário referente ao Governo Federal indicada em cada PPA. Compete ressaltar que para alguns períodos de PPA a previsão orçamentária divulgada tratava-se do valor por programa e em outros casos a somatória das “ações destaque” por programa. O Quadro 4 permite-nos analisar a previsão orçamentária dos programas e ações no setor de mobilidade urbana previstos nos PPAs dos anos de 2000 a 2019.

Quadro 4: Programas por período do PPA com ações para a infraestrutura do setor de mobilidade urbana.

PPA	Programa/ação	Previsão Orçamentária (R\$)
-----	---------------	-----------------------------

2000-2003	Atenção à pessoa portadora de deficiências	10.226.101.348,00
	Educação e Segurança no Trânsito	530.667.170,00
	Reestruturação de Regiões Metropolitanas	725.509.900,00
	Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros	3.425.388.883,00
	Transporte Rodoviário Urbano	75.000.000,00
2004-2007	9989 – Mobilidade Urbana	210.045.551,00
	1078 – Nacional de Acessibilidade	5.042.174,00
	0222 – Trilhos Urbanos	882.549.816,00
	0660 – Segurança e Educação de Trânsito: Direito e Responsabilidade de Todos	12.150.000,00
2008-2011	9989 – Mobilidade Urbana	1.567.916.909,00
	1078 – Nacional de Acessibilidade	69.054.134,00
	0660 - Segurança e Educação de Trânsito: Direito e Responsabilidade de Todos	611.271.327,00
	1295 – Descentralização dos Sistemas de Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros	4.358.966.202,00
2012-2015	2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito	33.958.840.000,00
2016-2019	2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito	58.552.054.000,00

Fonte: IPEA, 2019 com adaptação da estrutura textual do autor.

Ao analisar o Quadro 4 que informa sobre os “Programas por período do PPA” com ações para a infraestrutura do setor de mobilidade urbana, nota-se que a evolução histórica da prognose com base nos investimentos realizados pelo Governo Federal nesse setor em relação aos anos de 2000 a 2019 do Plano Plurianual apresentam valores significativos.

Em relação à Política Nacional de Mobilidade Urbana, embora se constate que ocorreu durante os dois últimos ciclos de PPA (2012-2015 e 2016-2019) a incorporação de ações coerentes com conceito de mobilidade urbana e a estruturação de um único programa, com elevada previsão orçamentário, é fundamental avaliar se este planejamento de fato conseguiu enfrentar os problemas do setor oferecendo a sociedade resultados que sejam satisfatórios.

No entanto, analisar a previsão das ações específicas e de orçamento federal se faz tão importante quanto à avaliação da execução e funcionamento desse planejamento nacional tendo como foco a constatação da eficácia do mesmo com observância para as possíveis lacunas e as ações inerentes a essas na busca por soluções plausíveis.

Sendo assim, a mobilidade urbana deve ser analisada e estudada dispondo de

planejamento que o sustente teoricamente como o que se pode constatar por meio do diagrama que segue.

Figura 2: Plano de Mobilidade Urbana – passo a passo em sete etapas.



Fonte: Adaptado do Caderno de Referência para elaboração de PlanMob (Ministério das Cidades, 2015).

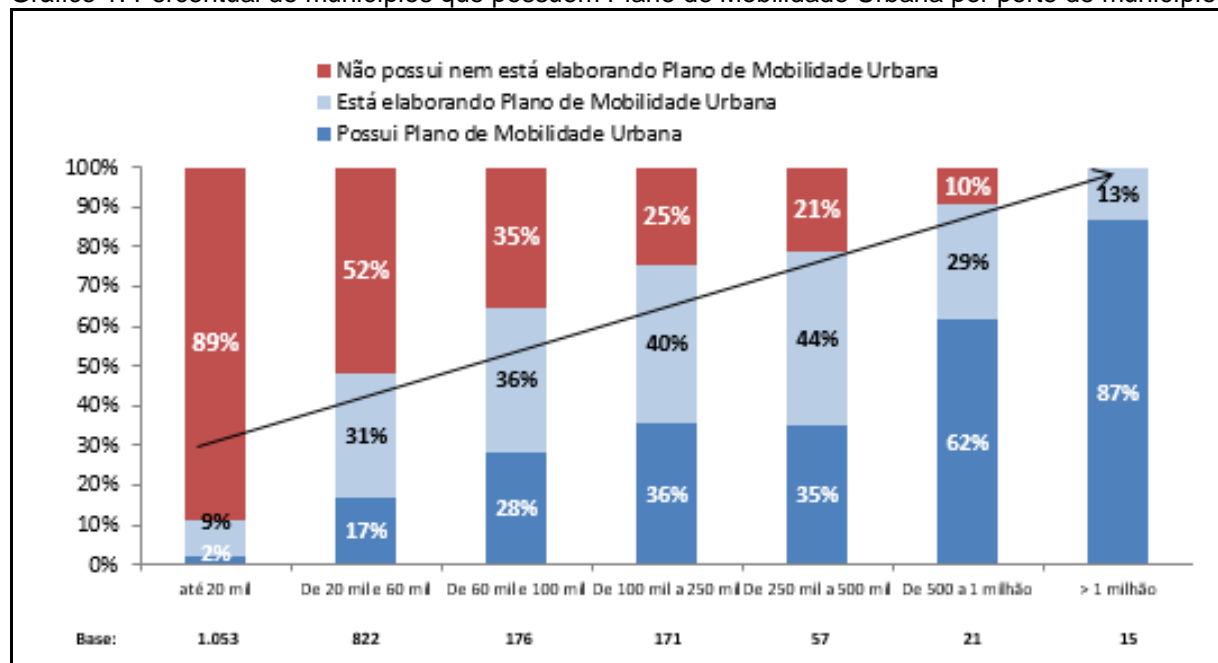
Ao analisar a Figura 2 nota-se que, apesar de o Brasil possuir uma política pública relativa à Mobilidade Urbana, com suas diretrizes e princípios alinhando-se à diligência europeia, a composição dos planos sobre a temática em discussão não estão sendo executados de maneira eficaz, conforme esperado, considerando o mecanismo legal de incentivo contido no texto da Lei nº 12.587/12.

O que se observa, no entanto, é a negação do cumprimento da Lei em muitas instâncias sociais, o que fere a Constituição e traz prejuízos à sociedade, pois o prazo de 3 anos para que se faça cumprir o que determina a referida Lei, é o de que as medidas adotadas e aprovadas fossem cumpridas a partir do ano de 2015. O ano de

2019 já se encontra nos meses finais e algumas das cidades brasileiras não elaboraram esse instrumento, ou simplesmente o elaborou, porém sem que haja funcionalidade.

O Gráfico 1 que segue, nos possibilita entender melhor como o planejamento alusivo à mobilidade nos municípios brasileiros está sendo considerado em nosso país.

Gráfico 1: Percentual de municípios que possuem Plano de Mobilidade Urbana por porte de municípios.



Fonte: <http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>. Acesso em 15/07/2019.

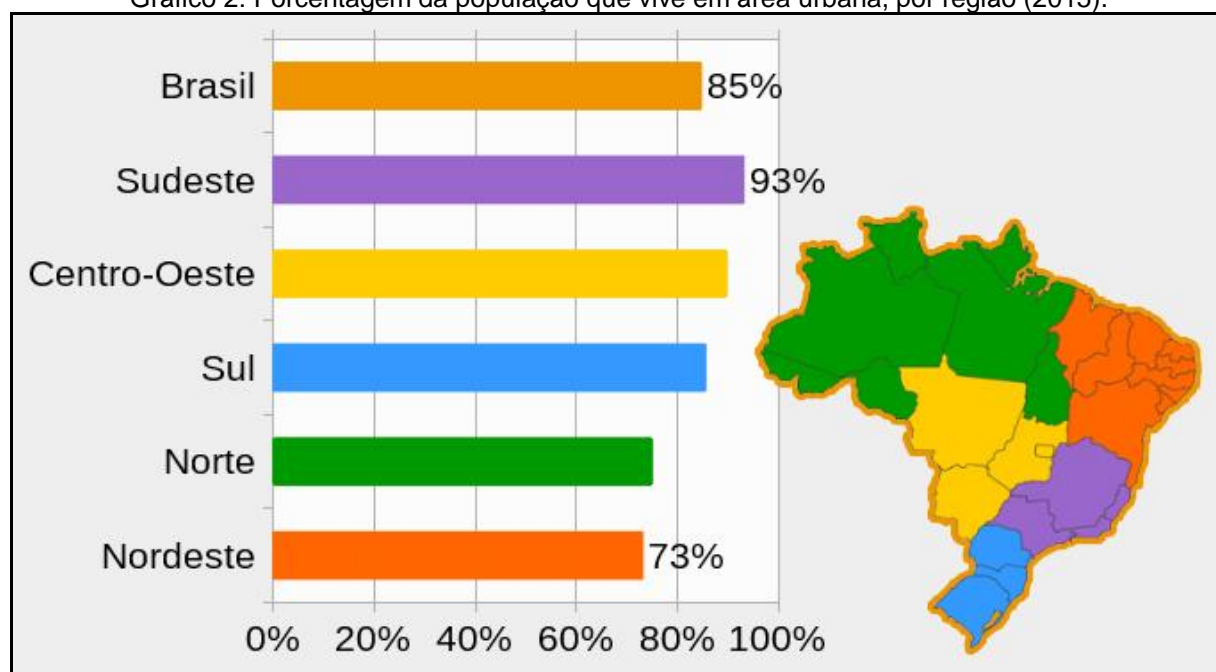
Saber que a obrigatoriedade em se fazer cumprir as determinações dos planos sobre mobilidade urbana é de suma importância, porém, se faz igualmente importante que essas sejam efetivadas e que a punição contida no texto de Lei ocorra de fato, pois o que a sociedade espera é que as diretrizes relativas ao conceito de mobilidade urbana sejam cumpridas para que toda a população possa ser incluída usufruindo assim no direito à cidade, pois o que se vê na realidade não é bem isso.

O que se percebe é o descaso do poder público em se fazer cumprir as leis já estabelecidas e isso se torna ainda mais nítido quando estamos vivenciando o cerne da questão, na prática como é o caso dos alunos da EJA do CEJAAI, que padece dia após dia em relação ao fator mobilidade.

O Gráfico 2, sobre a “Porcentagem da população que vive em área urbana, por região (2015)”, nos permite perceber que a maior parcela da população brasileira, nos dias atuais reside na zona urbana dos municípios e que, a região que se destaca pela maior concentração de contingente é a Sudeste com um percentual de 93,14% da

população vivendo na área urbana. Contrapondo à região Sudeste, tem-se a Região Nordeste que se destaca por apresentar o maior percentual de habitantes que residem em áreas rurais, sendo esse percentual na faixa de 26,88%. Por meio do Gráfico, fica ainda mais evidente a necessidade de se fazer cumprir a Lei nº 12.587/12 já que a mesma ainda não é efetivada por todo o território brasileiro.

Gráfico 2: Porcentagem da população que vive em área urbana, por região (2015).



Fonte: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), 2015.

Com base nos dados apresentados no Gráfico 2, percebe-se que em todas as regiões brasileiras o índice de população que vive, atualmente nos centros urbanos já ultrapassou a marca de 60% o que demonstra mais uma vez, que as políticas públicas concernentes à mobilidade urbana devem de fato ser cumpridas para que haja segurança para todos os que nela habitam. Os alunos da EJA do CEJAAI lutam diariamente por uma oportunidade de estudar, mas essa está diretamente ligada ao fator mobilidade urbana, porém o mesmo se mostra ineficiente na atualidade.

Sabe-se que o fator mobilidade urbana tem sido um das maiores adversidades na maioria das cidades mundiais. No Brasil, isso não se difere muito do que se percebe em relação ao cenário planetário, pois a dinâmica de crescimento populacional e o incentivo a praxe do veículo automotivo individual tem sido prioridade nas políticas públicas do país e o uso excessivo desse tem se mostrado insustentável causando prejuízos à sociedade e ao meio ambiente como o tempo perdido nos deslocamentos, stress, problemas respiratórios, poluição sonora, emissão de gases

do efeito estufa, dentre outros que são nitidamente perceptíveis nos centros urbanos.

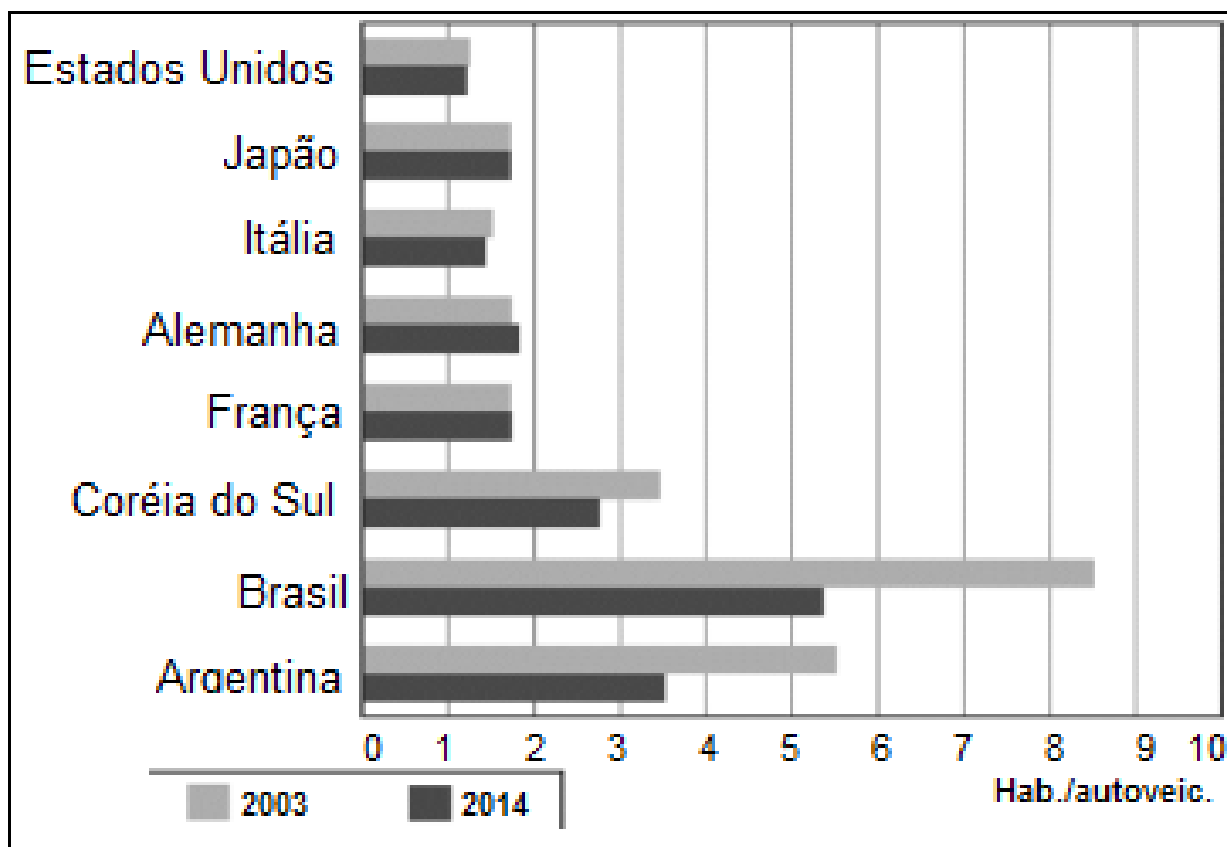
Basta uma pequena análise para que se possa perceber que as cidades vivem uma crise relacionada ao quesito mobilidade urbana quando nos deparamos com os pontos de transporte coletivo e ônibus lotados contrastando com veículos individuais com apenas uma pessoa deixando assim o cenário urbano antagônico e caótico sob o prisma da mobilidade.

Sendo assim, a qualidade do transporte público afeta a todas as pessoas, mas especialmente àquelas com menor renda e que não têm condições de utilizar de outros tipos de transporte. A exemplo das pessoas com deficiência, que necessitam de condições de acessibilidade diferenciada, as mulheres, para quem a segurança nos ônibus, principalmente contra o assédio, é especialmente relevante e há vários estudantes das escolas públicas.

Julga-se que o Brasil é um país desigual e que essa heterogeneidade não é apenas de renda e oportunidades, mas também de acesso aos serviços públicos essenciais. Nos transportes urbanos esse fator não poderia ser diferente. Nos últimos anos, a divulgação de estudos e pesquisas a respeito das condições de mobilidade urbana das populações de baixa renda e da iniquidade no acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades introduziu o tema nas discussões das políticas públicas (GOMIDE, 2003; ITRANS, 2004).

Por meio do Gráfico 3, é possível comparar a mobilidade urbana do Brasil com a de outros países. O país liderou o *ranking* em relação ao número de automóveis por habitante entre os anos de 2001 e 2019. Diante disso, faz-se necessário pensar em alternativas que possibilitem os deslocamentos da população levando em consideração a maneira sustentável, confortável e menos agressiva no que tange o meio ambiente garantindo a todos os habitantes de uma determinada região o direito de ir e vir com segurança e respeito às diferenças, entre essas diferenças destaca-se as físicas e econômicas.

Gráfico 3 – Habitantes por automóvel em alguns países – 2003/2014.



Fonte: Anuário da Anfavea, 2014. www.anfavea.com.br. Acesso em 15/07/2019.

Analisando o Gráfico 3, “Habitantes por automóvel em alguns países”, fica notório que a automatização dos meios de transporte nada mais que é do que um relevante indicativo para que se possa planejar com mais eficácia e assertividade as políticas públicas de um país elencando como imprescindíveis ações, nas agendas governamentais, a fim de efetivar o planejamento dos transportes para que a mobilidade urbana atendendo o interesse de todos, inclusive dos menos favorecidos economicamente como o que se nota em relação ao alunos do CEJAAI.

O indicador de habitantes por automóveis em um país pode ser obtido, por exemplo, com base na relação entre o número de habitantes e o de automóveis, tal como expresso no Gráfico 4 no qual o Brasil desponta em relação ao demais o que revela que as políticas públicas de mobilidade urbana devem ser abordadas com o rigor da Lei para que não caia em descaso, pois ao analisarmos a Tabela 1, percebe-se que essa ferramenta também apresenta o crescente número na frota circulante de veículos no Brasil, a cada ano.

Tabela 1: Frota circulante (em unidades)

Segmento	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. (%) 16/15
Automóveis	24.779.932	26.868.461	28.902.101	31.124.353	33.203.162	34.389.278	35.261.145	35.601.099	1,0%
Comerciais Leves	3.492.339	3.798.382	4.106.433	4.389.290	4.700.848	4.899.701	5.055.046	5.001.828	-1,1%
Caminhões	1.377.736	1.456.649	1.577.072	1.664.778	1.769.624	1.859.642	1.881.936	1.883.864	0,1%
Ônibus	313.412	321.839	342.992	357.665	374.983	387.656	389.123	385.623	-0,9%
Total	29.963.419	32.445.331	34.928.598	37.536.086	40.048.617	41.536.277	42.587.250	42.872.414	0,7%
Motocicletas	9.451.514	10.442.473	11.659.041	12.403.574	13.055.818	13.468.113	13.638.643	13.469.778	-1,2%

Nota: as frotas foram ajustadas conforme as informações agregadas de emplacamentos vindas do Denatran.

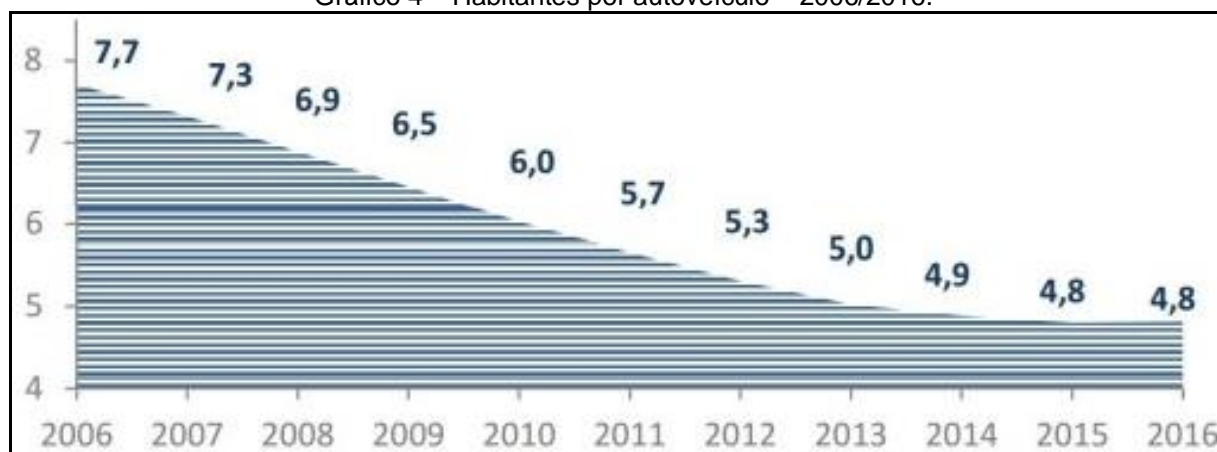
Fonte: Diário do transporte, 2017.

A Tabela 1 demonstra também que há menos ônibus circulando nas vias brasileiras com queda de 0,9%, com 389 mil 123 veículos de transporte coletivo em 2015 ante 385 mil 623 em todo ano de 2016.

Assim, de uma maneira geral a oferta de lugares no transporte coletivo encontra-se estabilizada ou com pequeno crescimento. Neste caso fica a dúvida: a relativa estabilidade da oferta contribuiu para a redução da participação do transporte coletivo na divisão modal ou a redução da participação do transporte coletivo na divisão modal é que teve como consequência à relativa estabilidade da oferta? Provavelmente foram fenômenos que caminharam juntos além de outros fatores como é o caso do incentivo indireto ao uso dos modos individuais motorizados. (Antp. Mobilidade humana. p. 15, 2017)

Não obstante a frota de veículos paralisarem entre os anos de 2015 e 2016, a taxa de motorização em nosso país alavancou de maneira considerável nos últimos 10 anos. Em 2006, o país tinha um carro para 7,7 habitantes. Já no ano de 2016, essa relação é de um carro para 4,8 habitantes o que se pode observar no Gráfico 4 “Habitantes por veículo no Brasil”.

Gráfico 4 – Habitantes por autoveículo – 2006/2016.



Fonte: Anuário da Anfavea, 2014. www.anfavea.com.br. Acesso em 15/07/2019.

Fazendo um paralelo da Tabela 1 e do Gráfico 4, nota-se que no Brasil, a busca

pelo veículo particular continua sendo o propósito de consumo de muitos brasileiros, pois nos últimos 10 anos alguns países da Europa, assim como o Japão e os Estados Unidos, mantiveram praticamente a mesma relação de habitantes por veículo.

Porém, no Brasil, a situação se difere, pois os Gráficos revelam outra realidade já que a linha se mostra ascendente e essa situação está diretamente ligada ao fato de verificar-se a ampliação do segmento do setor secundário referente à indústria automobilística no país até a década de 1970.

No entanto, para solucionar ou amenizar os problemas oriundos da frenética produtividade industrial do ramo automobilístico que mudou drasticamente o uso e a configuração das vias urbanas, a solução, a priori, para melhorar a mobilidade esteve quase sempre relacionada à construção de vias mais amplas, viadutos, novas vias e essas ações culminavam com a possível resolução dos problemas de congestionamentos.

Assim, o ciclo se tornou vicioso, pois ao se criar mais opções para o uso do automóvel instaurou-se problemas das mais variadas ordens e expressivos processos excludentes como a vivenciada pelos alunos do CEJAAI no que tange aos aspectos relativos à mobilidade urbana.

O que nos é informado por meios dos Gráficos, Figuras, Quadros e Tabelas já apresentados é que há uma necessidade imediata de se pensar e repensar o uso do modal rodoviário, haja visto, que o que vem ocorrendo de maneira acelerada é o uso cada vez maior dos espaços destinados aos locais públicos estarem perdendo superfície para a circulação de veículos com alargamento das vias, retirada das áreas verdes para estacionamento, construção de viadutos, pontes e o que se nota é que essas ações não garantem harmonia entre o pedestre e o motorista.

Percebe-se que essa problemática desdobra-se frente a uma idolatria ao carro, no excesso de veículos, numa sociedade baseada no automóvel, no marketing automobilístico bombardeando com o “sonho” de obtenção do automóvel, no incentivo governamental contínuo à compra e ao uso do carro e da moto em vez priorizar transporte de massa com trens, ônibus, metrô e por que não citar o traslado de bicicleta e até mesmo a pé. No caso dos alunos da modalidade EJA da escola pública em Goiânia, o traslado de bicicleta e a pé se faz presente, porém cheio de ressalvas já que a cidade quase não oferece estrutura urbana segura para esse tipo de transporte.

CAPÍTULO 2. APONTAMENTOS SOBRE MIGRAÇÃO E MOBILIDADE URBANA: GOIÂNIA E REGIÃO METROPOLITANA

A migração de estudantes do CEJAAI, das cidades circunvizinhas, para cursar a modalidade EJA vem crescendo gradativamente ao longo dos anos, muitos desses optam por residir no município afim de reduzirem os transtornos do percurso entre a cidade de origem e a instituição, mas a maioria mantém o trajeto por questões econômicas como apontam os dados levantados na pesquisa, porém todos consideram que estão expostos as disfunções que acarretam em desconfortos, desperdício de tempo, entre outros no deslocamento diário.

Entende-se o espaço urbano de um município delimitado por um perímetro urbano, e para ser considerada cidade, é preciso ter um número mínimo de habitantes e uma infraestrutura que atenda minimamente as condições dessa população, mesmo que essa cidade seja dependente de outras que se localizem próximas a ela.

A cidade, nas palavras do sociólogo Robert Park, é “a tentativa mais bem-sucedida do homem de reconstruir o mundo em que vive o mais próximo do seu desejo”. Mas, se a cidade é o mundo que o homem criou, doravante ela é o mundo onde ele está condenado a viver. Assim, indiretamente, e sem qualquer percepção clara da natureza da sua tarefa, ao construir a cidade o homem reconstruiu a si mesmo (1967: 3).

Porém, apesar de estarmos frente a um paradoxo, muitos homens são guiados a construir algo do qual não farão parte estando na maioria das vezes, ou porque não dissermos sempre à margem do que a cidade pode oferecer-lhes sendo apenas espectadores daquilo que eles ajudaram a construir.

O direito à cidade, infelizmente não é para todos, a saber:

O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos (HARVEY, 2012, p. 74).

Goiânia e sua região metropolitana não se distinguem muito de várias outras cidades brasileiras no que tange as questões relativas ao adensamento populacional e geográfico sendo o espaço urbano reorganizado com base na instituição da Lei Complementar Estadual (LCE) de nº 27 do ano de 1999 e que, em 1980 fez compor 8

municípios à capital formando assim a região metropolitana levando em consideração os processos de conurbação. Na atualidade a LCE de nº 78 do ano de 2010 estipulou 21 municípios no qual alguns apresentam forte conurbação.

Segundo o Censo Demográfico de 2018 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), cerca de 2.518,775 pessoas moram na Região Metropolitana fazendo da mesma a 12ª mais populosa do país e a 210ª do mundo. Goiânia é a principal cidade da região metropolitana computando quase 60% dos habitantes e além do mais concentra boa parcela dos empregos e dos serviços no montante do produto interno bruto (PIB) da região em que se encontra inserida.

De acordo com o “IPEA, 2015”, a Região Metropolitana de Goiânia tem 256,8 km² de área urbana e a cidade de Goiânia (a capital) possui 1.495,705 milhão de habitantes. O progresso da cidade bem como sua preservação com vias a garantir uma melhor qualidade de vida à população demanda intensos e diversificados investimentos em sua infraestrutura física, pois os deslocamentos populacionais ocorrem em massa para sua composição urbana diariamente que oferece os mais diversos serviços, oportunidades e, quanto ao movimento pendular em busca de oportunidades de emprego e estudos na RM, um elevado contingente de trabalhadores desloca-se em torno de Goiânia como é o caso da maioria dos alunos do CEJAAI, já que é nela onde se encontra a maior parte das atividades econômicas, tal como de estabelecimentos comerciais, seguida por Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Goianira e Trindade.

Vários são os estudantes da EJA do CEJAAI que, em companhia de várias outras pessoas migram cotidianamente de quatro municípios limítrofes como Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Hidrolândia deslocando-se para o município de Goiânia em busca de serviços médicos, hospitalares, emprego, serviços, educação e muitos outros que são encontrados, na capital, com mais facilidade.

Alguns alunos da EJA e do CEJAAI são oriundos de alguns municípios vizinhos de Goiânia entre eles destaca-se Senador Canedo onde praticamente 30% de seus habitantes trabalham ou estudam na capital e de Aparecida de Goiânia, com 455.657 mil habitantes onde 115.705 se deslocam, totalizando 25,4% da população local e entre essas pessoas estão os alunos em discussão. Já no município de Trindade, quase 20 mil pessoas deslocam diário, por motivos de estudo e trabalho, o que representa 19% da população. Hidrolândia, município que inclusive concentra alguns empreendimentos industriais, possui uma movimentação pendular da população na faixa de 13% em relação ao total de habitantes (SEGPLAN, 2012).

Ao analisar sobre alguns dos aspectos da realidade vivenciada pela população na região metropolitana de Goiânia, percebe-se que esses influenciam diretamente a vida de cada um e essa influência se faz perceptível com os alunos do CEJAAI que, pelas mesmas razões citadas e outras mais, não vêem outra alternativa senão a do traslado cotidiano em busca de oportunidades de trabalho e escolarização, mesmo que tardia, pois no pensamento pós-moderno, já não cabe mais concebermos o indivíduo alienado no sentido marxista clássico, porque ser alienado pressupõe um sentido de eu coerente, e não fragmentado, do qual se alienar.

Considerando algumas das passagens que ainda atingem o âmago das alienações e sensibilidades contemporâneas, mais particulares por terem elas se desenvolvido na era do liberalismo, dizem Marx e Engels sobre a burguesia:

não deixou outro nexos entre os homens do que o puro e simples interesse pessoal, do que o insensível "pagamento em dinheiro". Afogou os mais celestiais êxtases do fervor religioso, do entusiasmo cavalheiresco, dos sentimentos simples, nas águas gélidas do cálculo egoísta. Transformou o valor pessoal em valor de troca, e em lugar das liberdades inalienáveis reconhecimento legalmente, que não se pode mensurar, instalou uma única liberdade inescrupulosa, o Livre Comércio... A burguesia privou de seu halo toda ocupação até então honrada e contemplada com temor reverente. Converteu o médico, o advogado, o padre, o poeta, o homem de ciência em seus trabalhadores assalariados pagos (p. 44).

Isso não descreve com terrível precisão as desanimadoras forças que corrompem a educação, a política, as relações sociais e os sentimentos morais contemporâneos num tal grau que nos deixam com poucas ações a não ser reagir contra elas por meio do fundamentalismo religioso, do misticismo, do narcisismo pessoal e da auto-alienação? Não estamos cercados pelas "águas gélidas" do "cálculo egoísta"? (HARVEY, p. 38).

E consideremos esta passagem:

A burguesia não pode viver sem revolucionar constantemente os instrumentos de produção, e, portanto, as relações de produção e, com elas, todas as relações da sociedade... A constante revolução da produção, a perturbação incessante de todas as condições sociais, a incerteza e a agitação distinguem a época burguesa de todas as anteriores. Todas as relações estabelecidas e consolidadas, com sua gama de preconceitos e opiniões antigos e veneráveis, são varridas do mapa, e todas as recém-formadas se tornam antiquadas antes de poder fincar raízes. Tudo o que é sólido desmancha no ar, tudo o que há de sagrado é profano... (Marx, p. 45-46).

Portanto, é preciso que tenhamos um olhar atento sobre os mais variados modelos de alienação dos mais fortes sobre os mais fragilizados e "lutarmos", mesmo

que de maneira fragilizada, em oposição aos ditames capitalistas como é perceptível quando se trabalha no “*chão da escola*” na qual um estrato da sociedade, nesse caso, menos favorecida, busca sua liberdade por meio da educação.

2.1 Migrações – Esfera Metropolitana de Goiânia

As regiões metropolitanas de grande porte passaram por acelerados processos migratórios no decorrer dos anos de 1950 e 1980 e como esse processo foi intenso, boa parte da população, por não ter condições de integrar-se à cidade, buscou nas margens dessas habitações com poucas ou mesmo nenhuma condição de ser habitada acarretando assim uma estratificação social significativa e segregação interferindo inclusive no regime educacional como é o que ocorre que certos alunos do CEJAAI que são segregados de todos os espaços urbanos e até mesmo do direito à educação.

Como se sabe, a migração é um fator que circunda o homem desde os primórdios seja por questões econômicas, políticas, sociais, ambientais e tantas outras maneiras que se pode concebê-la, sendo ela espontânea ou forçada. Para determinados autores esse fenômeno global pode ser assim entendido, a saber:

Para “Oliveira, 1999”, a migração ocorre a partir das modificações das estruturas sócio econômicas promovidas pela industrialização do campo; “Damiani, 1997”, estuda as migrações como uma reprodução do capitalismo; para “Rua, 1997”, as correntes migratórias vão voltar-se para os pólos regionais em desenvolvimento; para “Haesbaert, 1996”, a migração vai produzir um redesenho de territórios; também “Santos, 1985”, afirma que a expansão do chamado capital técnico científico tem como consequência a migração forçada, que se dá como incapacidade financeira de continuar sendo proprietário ou investidor ou da incapacidade técnica de exercer as novas funções; e “Becker, 1996”, concebe a migração como uma mobilidade forçada pelas necessidades do capital e não mais como um ato soberano de vontade pessoal; “Silva, 2019”, migração é o deslocamento populacional pelo espaço geográfico, de forma temporária ou permanente, que desde o início da humanidade têm contribuído para a sobrevivência do ser humano. O homem que migra o faz por alguma razão e, muitas vezes, a sobrevivência de um determinado grupo social depende de seu deslocamento pelo espaço.

O termo migração corresponde à mobilidade espacial da população. Migrar é trocar de país, de estado, região ou até de domicílio. Esse processo ocorre desde o início da história da humanidade (BRASILESCOLA, 2019).

Dentre as migrações internas no Brasil, destacam-se:

Êxodo rural	Tipo de migração que se dá com a transferência de populações rurais para o espaço urbano. Esse tipo de migração em geral tende a ser definitivo. As principais causas dele são: a industrialização, a expansão do setor terciário e a mecanização da agricultura. O êxodo rural está ligado diretamente ao processo de urbanização (BRASILESCOLA, 2019).
Êxodo urbano	Tipo de migração que se dá com a transferência de populações urbanas para o espaço rural. Atualmente, é um tipo de migração muito incomum.
Migração urbano - urbano	Tipo de migração que se dá com a transferência de populações de uma cidade para outra. Esse tipo de migração é muito comum nos dias atuais (BRASILESCOLA, 2019).
Migração sazonal	Caracteriza-se por estar ligada as estações do ano. É um tipo de migração temporária onde o migrante sai de um determinado local em certo período do ano e, posteriormente, volta alguns meses após. Esse movimento migratório também é chamado de transumância (BRASILESCOLA, 2019).
Migração diária ou pendular	É a migração diária de pessoas de uma cidade para outra como o objetivo de trabalhar ou estudar. Geralmente, as pessoas saem pela manhã de casa e voltam no fim da tarde ou à noite. As cidades onde esses trabalhadores residem são chamadas de cidades-dormitório (BRASILESCOLA, 2019).

Fonte: <https://brasilescola.uol.com.br/geografia/migracoes-internas.htm>. Acesso em 25/12/2019.

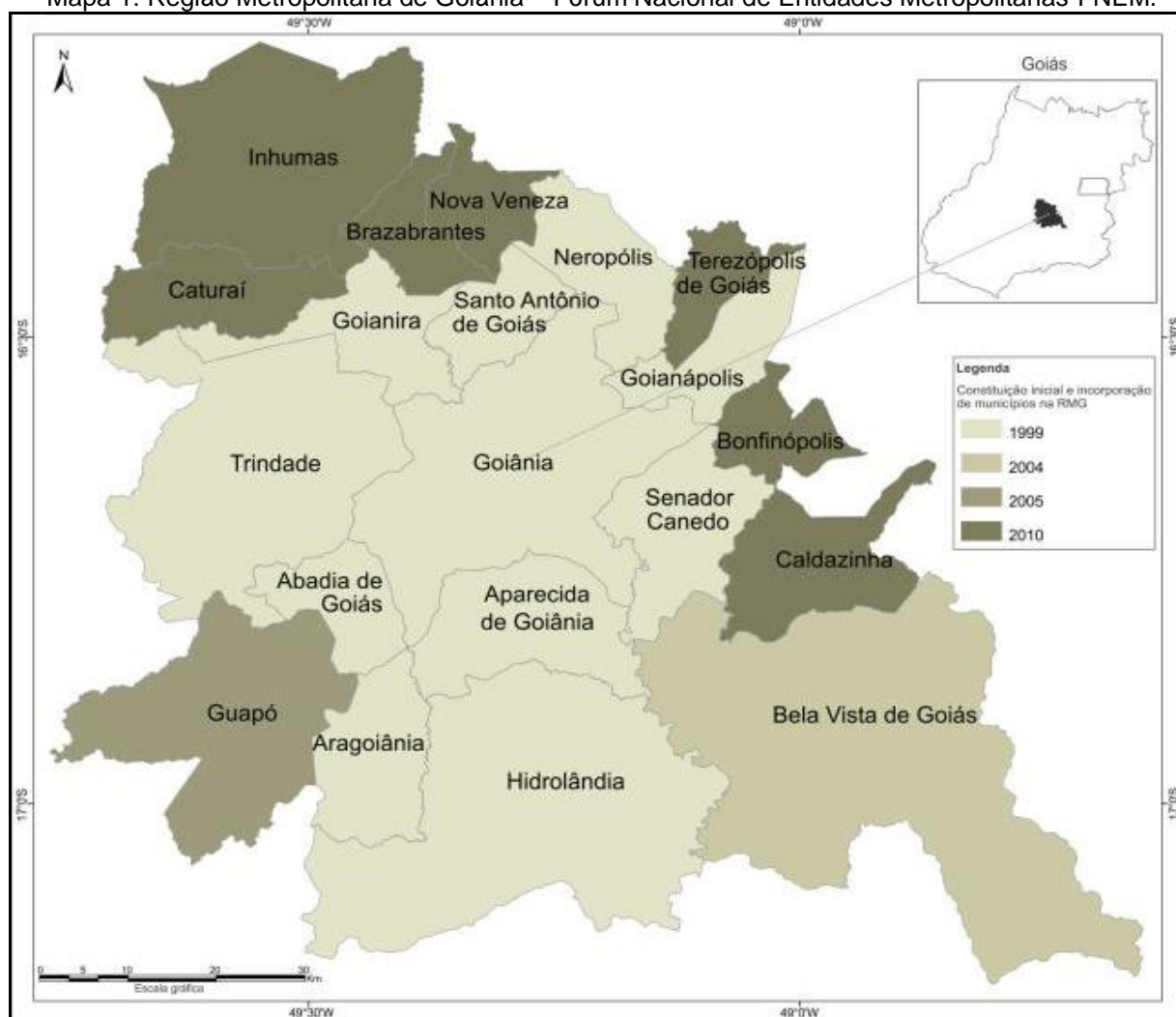
O Quadro 5 nos possibilita inferir que os diversos estilos de migrações e suas nuances são passíveis de análises e essas devem ser realizadas de maneira detalhada já que tal processo traz em sua tônica os desequilíbrios nas ordens econômicas, sociais, demográficas bem como na organização do espaço como um todo.

O estudo desse fenômeno migratório é de grande relevância nas pesquisas demográficas, pois o movimento populacional perpassa e produz um redesenho de territórios, do campo para a cidade, da cidade para o campo, de cidade para cidade. Além disso, a migração permite analisar as transformações sócio espaciais do território nacional e aqui, em especial que é o território goiano, seja pelos espaços "luminosos" de atração, como a região metropolitana de Goiânia, Entorno de Brasília e Sudoeste Goiano ou pelos espaços "opacos" de repulsão, Norte e Nordeste goiano (SILVA, 2016).

O fenômeno migratório que ocorre no Estado de Goiás e sua capital Goiânia vêm fazendo sua população experimentar, desde a década de 1970 um acelerado crescimento populacional, segundo os dados do GeoBrasil (2000), é o segundo maior Estado receptor de migrantes do país.

Em consonância com a dinâmica migratória aos ditames da Constituição da República Federativa de 1988, que possibilitou aos estados a instituição de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões (art. 25, § 3º), a Constituição Estadual de Goiás de 1989 autorizou o estado a legislar sobre a instituição e criação de regiões metropolitanas (capítulo I – art. 4º, inciso I, alínea “a”), para fins de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, prevendo-se a gestão integrada de interesse metropolitano, em conformidade às diretrizes do Plano Diretor Metropolitano (capítulo IV – arts. 90, §§ 1º, 2º e 3º, e 91, § 1º) como se vê no Mapa 1 (IPEA, 2019).

Mapa 1: Região Metropolitana de Goiânia – Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas-FNEM.



Fonte: IBGE, 2016; Elaboração: Emplasa/CDT, 2018.

Dez anos após o advento da Constituição Estadual de Goiás, foi criada a Região Metropolitana de Goiânia (RM), pela Lei Complementar (LC) nº

27/1999, inicialmente composta por onze municípios¹ (art. 1º) e mais sete municípios² (art. 2º), que formam o colar metropolitano, o que a lei denominou Região de Desenvolvimento Integrado de Goiânia (RDIG). Essa lei recebeu diversas alterações posteriores e atualizações no aparato normativo (LC nº 48, de 9 dezembro de 2004; e LC nº 54, de 23 de maio de 2005), denotando a evolução institucional e territorial do aglomerado urbano, passando a ser composta, por força da LC nº 78/2010, pela totalidade dos vinte municípios integrantes da RM de Goiânia e da RDIG (revogada), o que a lei denominou Grande Goiânia (art. 1º); e somando um contingente populacional de 2,173 milhões de habitantes (IBGE, 2010), estimado em 2016 em 2,458 milhões (IBGE, 2016).

Goiânia, fundada no ano de 1933, foi planejada, inicialmente, para 50 mil pessoas. Contudo, atualmente a cidade possui mais de 1.302 milhão de habitantes. Esse acelerado crescimento populacional vem ocorrendo desde a década de 1960, atingindo um milhão de habitantes cerca de 60 anos depois de sua fundação (IBGE, 2017).

No Quadro 6 pode-se observar a posição da Região Metropolitana de Goiânia em relação às demais Regiões Metropolitanas do Brasil estando assim numa colocação significativa quando se trata do número de habitantes.

Quadro 6: População das regiões metropolitanas em ordem decrescente de população.

Região Metropolitana (1)		População 2018	% População Total
1º	RM São Paulo	21.571.281	10,3%
2º	RM Rio de Janeiro	12.699.743	6,1%
3º	RM Belo Horizonte (2)	5.916.189	2,8%
4º	RIDE Distrito Federal e Entorno	4.341.733	2,1%
5º	RM Porto Alegre	4.317.508	2,1%
6º	RM Fortaleza	4.074.730	2,0%
7º	RM Recife	3.975.411	1,9%
8º	RM Salvador	3.899.533	1,9%
9º	RM Curitiba	3.615.027	1,7%
10º	RM Campinas	3.224.443	1,5%
11º	RM Manaus	2.631.239	1,3%
12º	RM Goiânia	2.564.755	1,2%
13º	RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte	2.528.345	1,2%
14º	RM Belém	2.491.052	1,2%
15º	RM de Sorocaba	2.120.095	1,0%

¹Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Goianópolis, Goianira, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Trindade.

²Bela Vista, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caturai, Inhumas, Nova Veneza e Terezópolis de Goiás.

16º	RM Grande Vitória	1.951.673	0,9%
17º	RM Baixada Santista	1.848.654	0,9%
18º	RM Ribeirão Preto	1.702.479	0,8%
19º	RM Grande São Luís	1.621.102	0,8%
20º	RM Natal	1.587.055	0,8%
21º	Aglomerado Urbana de Piracicaba	1.481.652	0,7%
22º	RM Norte/ Nordeste Catarinense (3)	1.400.128	0,7%
23º	RM Maceió	1.330.291	0,6%
24º	RM João Pessoa	1.266.463	0,6%
25º	RIDE Teresina	1.218.917	0,6%
26º	RM Florianópolis	1.189.947	0,6%
27º	RM Londrina	1.101.595	0,5%
28º	RM Vale do rio Cuiabá (4)	1.032.714	0,5%
	TOTAL	98.703.754	47,3%
	TOTAL BRASIL	208.494.900	

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas – DPE, Coordenação de População e Indicadores Sociais – COPIS. 2019.

No Quadro 6, a RM de Goiânia ocupa a 12ª posição em relação às vinte e oito regiões metropolitanas citadas e isso nos permite perceber que o fator principal dessa colocação está diretamente relacionada ao fato de muitos dos moradores dessa RM de Goiânia serem oriundos do processo migratório e dessa população, profusos alunos do CEJAAI migraram de suas cidades, estados e regiões brasileiras, de origem natal, para Goiânia ou região metropolitana de Goiânia. No entanto, ao chegarem aqui, buscaram ocupar as áreas e as habitações que se adequassem à realidade econômica.

Identificou-se nesse estudo que as moradias ocupadas pelos alunos do CEJAAI apresentam características dos projetos habitacionais destinados as pessoas de baixa renda. Trata-se muitas vezes de habitações dispersas no tecido urbano, distantes e desconectados em relação aos locais que concentram funções. Outra característica é justamente a pouca, e por vezes nenhuma oferta de equipamentos públicos como unidade básica de saúde, creches, praças, etc., atividades de comércio e lazer, justamente pelo perfil socioeconômico não atrair o capital nesses lugares, além de não concentrar postos de trabalho.

O resultado de tudo isso nada mais é que o uso desigual do espaço público, decorrente de fatores socioeconômicos, e conseqüentemente da acessibilidade que a sociedade, no caso específico, dos alunos do CEJAAI, tem em relação à cidade. O

resultado disso é claramente visível no dia a dia desses estudantes, que, ao contrário dos que detêm renda familiar maior, conseqüentemente optam pelo automóvel particular em detrimento de outro modo de mobilidade, uma vez que permite mais flexibilidade apesar dos ônus e externalidades que tal modo ocasiona, mesmo em cidades pequenas. Tendo o modo individual como prioridade da população, bem como pelo poder público na promoção e manutenção de estrutura desse modo, a iniquidade social e logo espacial são reforçadas, já que ter acesso aos espaços de uma cidade é uma questão seletiva. Nesse sentido,

A conclusão mais importante em termos de políticas públicas é que o patrimônio público das vias não vem sendo distribuído igualmente entre as pessoas; portanto, considerar os investimentos no sistema viário democrático e equitativo não passa de um mito — na verdade, o mais poderoso mito lançado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário (VASCONCELLOS, 2013, p.8).

Porém, ocupar a 12^a posição dentre as regiões metropolitanas brasileiras não significa ter méritos quando a questão a ser abordada se refere à qualidade de vida de seus habitantes no que concerne à mobilidade urbana, pois a cidade vem padecendo com o acelerado fenômeno denominado espraiamento, considerado o processo de conurbação e, como não poderia ser diferente, produziu novos pólos de geração e atração de serviços e empregos, causando mudanças de hábitos e novos desejos de deslocamentos de porções consideráveis da população. E o transporte público torna-se o maior vilão da população e, se referindo a esta dissertação, uma parcela da população alvo dessa problemática é a de estudantes do turno noturno da escola pública da capital que atende alunos de vários setores da região metropolitana na modalidade EJA, e estes vivenciam cotidianamente esse traslado entre o que é periférico e central em uma cidade como Goiânia, como nos revela David Harvey:

Ideais de identidade urbana, cidadania e pertencimento, já ameaçados pela propagação do mal-estar da ética neoliberal, tornam-se mais difíceis de se sustentar. A redistribuição privada através da atividade criminal ameaça a segurança individual a cada momento, induzindo demandas populares por repressão policial. Mesmo a ideia de que a cidade poderia funcionar como um corpo político coletivo, um lugar no interior do qual e a partir dele movimentos sociais progressistas poderiam surgir, parece implausível. A urbanização, podemos concluir, desempenhou um papel decisivo na absorção de capitais excedentes, em escala geográfica sempre crescente, mas ao preço do explosivo processo de destruição criativa que tem desapropriado as massas de qualquer direito à cidade. Um passo na direção de unificar essas lutas é adotar o direito à cidade tanto como lema operacional quanto ideal político, justamente porque ele enfoca a questão de quem comanda a conexão necessária entre a urbanização e a utilização do produto excedente. A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social

para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais. (HARVEY, 2012, p. 85).

Desse modo, a dinâmica da população se baseia na premissa do movimento, da circulação, das formas de se comunicar. Bem como em outras escalas, o movimento no urbano acontece a partir de um sistema de comunicações que se estrutura de forma material e imaterial no espaço. Ambos se intensificam na medida em que o processo de (re) produção do espaço urbano engendra novos papéis e necessidades sociais, pois:

a medida que o tamanho da aglomeração aumenta e que se estabelecem diferenças de função ou de nível social entre os bairros, multiplicam-se as ocasiões e a necessidade de deslocamentos cada vez mais longos e mais frequentes. Esses movimentos podem se classificar em duas grandes categorias: os que provem de necessidades de trabalho e os outros. (BEJEAU-GARNIER, 2010. p. 156).

Levando em consideração o fato dos baixos índices socioeconômicos desses alunos, o modo de transporte mais adequado a atender a mobilidade urbana dos mesmos deveriam ser os modos públicos coletivos, como o ônibus, e modos não motorizados como a bicicleta.

Com base nas necessidades cotidianas dos alunos residentes em bairros distantes e desconectados, alguns sofrem em relação às dificuldades de mobilidade enfrentadas frequentemente, como por exemplo, em relação aos horários de frequência que o transporte público atende os usuários.

2.2 Mobilidade Urbana: Esfera Metropolitana de Goiânia

O crescimento urbano contínuo e a falta de infraestrutura primária das cidades brasileiras são os principais agravantes do déficit habitacional que se constitui segundo “Flávio Villaça, 1986”, um problema de caráter social desde o início do século XIX.

“Villaça, 1986”, alega ainda que o problema habitacional no Brasil teve início na segunda metade do século XIX com o advento do capitalismo, quando a partir da transferência da terra, a habitação passou a ter valor de mercado.

Na tentativa de ordenar o crescimento urbano da cidade e racionalizar a oferta de infraestrutura e de equipamentos sociais, as autoridades locais desenvolveram mecanismos de contenção do crescimento. No entanto, problemas decorrentes da expansão urbana já haviam sido levados para além do perímetro da cidade, provocando especulação imobiliária, conflitos sociais e agravamento do processo de pauperização.

Assim tornou-se ainda mais difícil o acesso de grande parcela da população aos equipamentos sociais e de infraestrutura, e a escola é um desses equipamentos sociais que é visto como um fator de difícil acesso por uma parcela significativa da população, revelando desse modo o despreparo dos municípios em receber crescimento tão acelerado e desordenado (IPEA, 2001).

Apesar de a capital de Goiás ser nacionalmente reconhecida pela qualidade de vida que proporciona aos seus habitantes; quando se trata de mobilidade urbana, Goiânia revela problemas como os de qualquer outra grande cidade brasileira. Os problemas relativos à mobilidade atingem prioritariamente as classes menos favorecidas e em consequência as mais excluídas dos processos de urbanização o que resulta na segregação na qual a “cidade” nega constante o direito de usufruí-la em sua totalidade e isso é fortemente perceptível quando nosso olhar se volta para a parcela menos provida de bens econômicos, a saber, os alunos da rede pública e, principalmente do turno noturno, horário em que o número de oferta de ônibus do transporte coletivo é reduzido de maneira significativa.

Com 86 anos de existência, completados no ano de 2019, Goiânia tem desafios típicos de cidades centenárias, e esses problemas podem ser observados por meio de pesquisas realizadas por estudiosos como Duelci Vaz e José Elmo de Menezes (PUC-GO), que, ao analisarem a evolução da frota de veículos e da população goianiense, nos últimos dez anos, projetaram que em quatro anos, contados da data da pesquisa, sendo essa realizada no ano de 2018, o número de veículos pode ser igual ao número de habitantes, aproximadamente 1.579.100. Em 2007, a proporção era de 2,18 habitantes por veículo.

A frota foi aumentando mais de 80 mil unidades por ano até 2014, quando a proporção caiu para 1,28 habitante por veículo. Desde então, houve uma queda no aumento da frota, passando a uma média de 17 mil unidades por ano. Ainda assim, no final do ano de 2017, o número era de 1,23 habitante por veículo. Especialistas

são unânimes em dizer que o caminho do trânsito é o do transporte coletivo, desestimulando o uso do transporte individual.

Temos que nos perguntar que cidade nós queremos para os próximos anos e para as próximas gerações (Antenor Pinheiro, perito criminal e membro da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP - DANTAS, 2014).

Ao analisarmos dados referentes ao inchaço veicular nos centros urbanos como o presente na capital goiana, percebe-se então a importância que se deve dar à temática já que:

o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra, à atividade participante e o direito à apropriação, bem distinto do direito à propriedade estão implicados no direito à cidade (LEFEBVRE, 2005, p. 134).

No entanto, quando se observa esse direito defendido por Lefebvre em relação à população de Goiânia, não é de fato o que se vê, diferentemente do que é dito nacionalmente, pois apesar de uma legislação que contempla a necessidade e uma mudança de paradigma, efetivamente a cidade ainda não conseguiu avançar a contento. Independentemente de o Plano Diretor de 2007 (Prefeitura Municipal de Goiânia, 2007) garantir a prioridade dos deslocamentos não motorizados sobre os motorizados, e dos coletivos sobre os individuais, não se observam ações e investimentos que corroborem tal assertiva (KENEIB, 2012, p. 75).

Sendo assim, isso é um dos fatores que contribui para que a cidade não consiga proporcionar qualidade de vida para todos os seus moradores como é percebido pela parcela de alunos da EJA do noturno que padece em relação à mobilidade urbana no que concerne ao acesso e permanência à escola que possivelmente garantirá, por meio dos estudos, melhores condições de vida.

Pode-se afirmar que há um fosso entre o sistema tecnologicamente bem estruturado do Consórcio RMTC e o serviço que chega ao usuário nos pontos e terminais de ônibus. Na opinião de Antenor Pinheiro, presidente do Conselho Estadual de Trânsito (Cetran):

“Teoricamente, o sistema de transporte de Goiânia, do jeito como está configurado, é o melhor do Brasil, melhor até do que de Curitiba (PR). O problema é que, na prática, não funciona, por falta de infraestrutura. O Consórcio da RMTC é extremamente bem equipado, com alta tecnologia e um desenho do sistema bem concluído, (...) mas não adianta nada se a infraestrutura não está preparada. De que adianta mandar torpedo

informando quantos minutos faltam para o ônibus passar no ponto, se ele vai ter de disputar espaço com os carros, por falta de corredores, e terá atrasos, por causa da baixa velocidade? (BORGES, 2010, s/p).

Goiânia e a região metropolitana que a compõe apresentam diversos problemas de caráter urbano quanto à narrativa da mobilidade urbana, a saber,

Além da ausência de corredores exclusivos, do excesso de automóveis nas ruas, da queda gradativa da velocidade média das viagens, da superlotação e de todo o desconforto enfrentado pelo usuário, soma-se mais um gargalo do transporte coletivo de Goiânia: a fiscalização ineficiente. Segundo a Pesquisa Serpes, publicada no jornal O Popular (Aquino, 2011), realizada para avaliar e dar uma nota ao transporte coletivo da RM de Goiânia, numa escala de 1 a 10, a média ficou em 3,5. Apenas 18% dos que avaliaram concederam nota superior a 6 e 1% deu nota 10. A realidade do sistema de transporte público se reflete na insatisfação do usuário (CUNHA, 2016, p. 98).

Para “Vasconcellos, 2006”, a utilização do automóvel como principal meio de transporte configura-se como um problema sério de mobilidade urbana, uma vez que o automóvel ocupa 30 (trinta) vezes mais área que o ônibus e cerca de 5 (cinco) vezes mais área que uma bicicleta, conforme demonstra a Tabela 2 e a Figura 3.

Tabela 2 – Ocupação de M² por veículo.

Modal	Estacionamento (m²hora)	Circulação (m²hora)	Total (m²hora)
Ônibus	0,5	3	3
Bicicleta	12	8	20
Carro	72	18	80

Fonte: Vasconcellos 2006

Figura 3 – Comparativo da ocupação de espaço público pelos usuários e seus meios de transporte/Foto Adamo Bozani – São Paulo.



Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2016>. Acesso em 19/09/2018.

Ao analisar a Tabela 2 e a Figura 3, observa-se que o modelo que prioriza o automóvel traz danos que afetam a todas as grandes cidades do mundo. Em Goiânia, não é diferente e, desse modo, adequar melhor a infraestrutura da cidade e relacioná-la com o transporte coletivo é uma necessidade. Os pontos de paradas dos ônibus e os terminais devem ser melhorados para que o serviço ganhe qualidade, atraindo, assim, novos usuários. Contudo, isso não é suficiente. Além do transporte coletivo, deve-se incentivar o uso de outros meios de transporte como é o caso da bicicleta.

2.3 Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana – Goiânia/GO – Lei nº: 9096/2011

Os primeiros delineamentos alusivos aos Planos Diretores foram realizados de maneira fragmentada e sem que houvesse um estudo sistemático do tecido urbano com ausência da observância no que concerne as peculiaridades de cada um dos centros urbanos em questão o que acaba por agravar a segregação social.

Apenas treze anos após a promulgação da Constituição Federal de 1988 é que o plano diretor teria sua face mais esclarecida e o papel da população como ponto-chave em sua elaboração seria então preconizado. Vale ressaltar que foi também na Constituição de 1988 que ficou instituída a obrigatoriedade da confecção do Plano Diretor para municípios com 20 mil ou mais

habitantes. Com a aprovação do Estatuto da Cidade, Lei 10.257/2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Carta Magna, inaugura-se um novo momento na história do planejamento urbano nacional: o do caráter participativo dos Planos Diretores (FREITAS, 2009).

Com o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor torna-se parte integrante do processo de planejamento municipal, englobando o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento participativo. Nas palavras de Ermínia Maricato:

Quanto ao Plano Diretor, o Estatuto da Cidade reforça-o como a figura central e decisiva da política urbana. Há um travejamento em torno dele da aplicação dos principais instrumentos urbanísticos, especialmente aqueles relacionados à função social da propriedade (2002, p. 111).

O Plano Diretor é um instrumento essencial de políticas públicas para gestores, pois ele comporta um dos instrumentos de planejamento urbano que, no Brasil, compreende dois aspectos: as leis urbanísticas e os planos diretores. A expressão “Plano Diretor”, segundo o IBAM (s/d) começou a ser utilizada no Brasil, na década de 1930.

O Plano Diretor é o instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do Município. Assim, ele e o Plano Diretor Integrado de Transporte indicam as diretrizes e ações necessárias para melhorar a mobilidade urbana. Sendo assim, os dois deverão observar os transportes públicos de qualidade e em quantidade suficiente.

Em Goiânia, no âmbito do arranjo urbano instituiu-se o Codemetro (Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia) de número 5.193/2000, apresentou à criação de oito câmaras temáticas setoriais na Região Metropolitana de Goiânia e entre essas menciona-se a de transporte coletivo, habitação, atendimento social, saneamento básico, desenvolvimento econômico, meio ambiente, segurança pública e ocupação e uso do solo.

No entanto, das oito câmaras temáticas setoriais que atendem à Região Metropolitana de Goiânia, a única que de fato presta seus serviços de maneira eficaz as demandas exigidas é a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC). Este fato muito interessa a esta dissertação visto que o transporte é um dos fatores decisivos para a permanência ou evasão do aluno do CEJAAI e, para “Melo et al, 2013”, “o transporte é a única função pública de interesse comum executada no âmbito da RM de Goiânia”

A RMTTC foi instituída pela Lei Complementar nº 34/2001, como “unidade sistêmica regional, composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos que servem ou que venham a servir aos municípios da RM de Goiânia”, inicialmente quinze municípios, acrescidos com as Leis nºs 37/2002 e 49/2004, abrangendo atualmente dezoito municípios, exceto Caturai e Inhumas. Nesse sentido, a RMTTC tem como unidade gestora a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTTC), subordinada à CDTC, cujo arranjo de gestão envolve agentes públicos, como o governo do estado de Goiás (25%), a Prefeitura Municipal de Goiânia (50%) e as demais prefeituras da RM de Goiânia (25%), e privados (empresas por meio de contratos de concessão), que atuam conjuntamente através do Consórcio RMTTC (PREFEITURA DE GOIÂNIA) (SECIMA, p. 187).

Para atender as diretrizes do Plano Diretor de Transporte de Mobilidade Urbana de 2007, Goiânia tem se transformado em um canteiro de obras no que concerne melhoria da circulação do transporte público e de caráter coletivo. A gestão pública vem investindo na reestruturação em relação ao seu tecido urbano, por meio de obras como viadutos, abertura dos corredores para o BRT, instauração e recuperação de novas vias.

Porém, mesmo com a agenda pública voltada, em 2020 como o que se vê ao traslar pela cidade, no que tange a melhoria da rede viária urbana, o município de Goiânia, como um todo ainda tem muito a progredir no que diz respeito à estruturação das vias e do transporte urbano em relação à mobilidade e acessibilidade. Ainda é corriqueiro para a população se deparar com inúmeros problemas como vias mal sinalizadas, ausência de calçamento, vias com frinchas e esses problemas refletem de modo retilíneo no transporte coletivo e na prestação de seus serviços para com a população.

O que se percebe na Região Metropolitana de Goiânia é que o transporte de caráter coletivo tem sido a única atividade que desempenha função de interesse genérico exercido pelo poder público. No entanto, o transporte coletivo deve ter como função pública a primazia em relação à prestação de serviços voltados para que se efetive a mobilidade da população pelo espaço urbano de maneira eficaz. Para tal fim, esse deve atender os cidadãos de maneira eficiente observando seus princípios, objetivos, metas, diretrizes e com ações pontuais e efetivas, porém não é bem isso o que se verifica, a saber,

A única instância de gestão prevista que funciona ativamente no âmbito da RM de Goiânia é a CDTC, tendo como braço executivo a CMTTC, entidade gestora pública da RMTTC, e o Consórcio da RMTTC, que representa a atuação conjunta e consorciada das concessionárias privadas na operação e no controle operacional, na prestação do serviço de informação do sistema metropolitano, e nas atividades de gestão, operação e manutenção dos Terminais de Integração da RMTTC. No entanto, a Região Metropolitana

creceu muito e continua crescendo acima da média do estado, e o serviço de transporte coletivo não acompanhou as mudanças de crescimento da região. Como na maioria das capitais brasileiras, em Goiânia, a questão da mobilidade é um fator preocupante, e o transporte público é deficitário, tendo experimentado muitas crises nos últimos anos (IPEA, p. 94, 2016).

Percebe-se que não houve investimentos suficientes em infraestrutura, desenvolvimento integrado do uso do solo, transporte e trânsito como o que se vê na Figura 4.

Figura 4: *Goiânia e sua mobilidade urbana cada vez mais complexa: a cidade precisa de um Plano Diretor que não seja meramente burocrático.*



Fonte: *Jornal Opção*, 2018.

O que se observa na Figura 4 é a veracidade urbana retratando o cotidiano de uma população que padece diariamente como é a realidade de muitos alunos do CEJAAI que após uma exaustiva jornada de trabalho braçal, retorno para a escola tendo que enfrentar um trânsito caótico como o que se vê na Figura 4 nos revelando que as vias já tão saturadas com suas infraestruturas comprometidas implicando na qualidade de vida do cidadão como um todo e em especial para os que veem no transporte coletivo a única maneira de deslocar-se pela malha urbana.

Além disso, diversos pontos de ônibus não tem proteção contra chuva e sol, não possuem identificação e em certos áreas da cidade não há sequer sinalização de que a parada de ônibus é em determinado lugar. Tarifas altas e ônibus lotados fazem parte do cenário urbano que inviabiliza em vários momentos o uso deste pela população.

Em Goiânia, a Secretaria Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade (SMT), com o objetivo de proporcionar melhor qualidade de vida, bem-estar e mobilidade para a população vêm implantando ciclo faixas e ciclorrota. A nova malha cicloviária integra o projeto de mobilidade do município, que, atualmente, possui 14,3 quilômetros de ciclo faixas, 7,6 quilômetros de ciclorrota e 5,7 quilômetros de ciclovias implantadas, além de outros 8,1 quilômetros de ciclovias em execução (SMT, 2018). Ainda assim, esse quantitativo é inexpressivo diante do número de habitantes da região metropolitana de Goiânia.

Como relembra “Massey, 2000”, não se trata simplesmente de algumas pessoas se movimentarem mais que outras, mas do fato de que a mobilidade de alguns grupos sociais significa enfraquecer e limitar a vida de outras pessoas.

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; ou 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).

Entende-se que, se houvesse uma malha de ciclovias com rede interligada que conduzisse, com segurança, os ciclistas para as mais variadas regiões da capital e da região metropolitana da mesma, possivelmente a população goianiense usaria mais as bicicletas como meio de transporte sendo essa a situação de vários alunos da EJA, que mesmo não sendo atendidos por essa estrutura cicloviária, já que os bairros em que residem não oferecem tal suporte, se locomovem cotidianamente por meio desse transporte.

De acordo com “Keneib, 2013”, Goiânia precisa de duas medidas: melhorar o transporte público e priorizar o transporte não motorizado como o pedestre e o ciclista a ser feito com integração ou não se resolverá o problema de mobilidade urbana.

O Plano Diretor de Goiânia faz alusão direta à estrutura física necessária para tanto, citando a importância de ciclovias, 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 26 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

Os complexos problemas de transporte têm provocado uma indisposição coletiva, que é resultado direto dos congestionamentos e das horas em que as pessoas passam no trânsito, especialmente nos trajetos casa/trabalho, casa/escola, como é o caso, em especial, do aluno trabalhador da EJA. Esse, além de enfrentar horas no traslado casa/trabalho e vice-versa, tem de enfrentar o traslado para a escola, sendo que, na maioria das vezes, falta-lhe o recurso financeiro, aliado a outras carências.

Se os habitantes das diversas categorias e “estratos” se deixam manobrar, manipular, deslocar para aqui ou para ali, sob o pretexto de “mobilidade social”, se aceitam as condições de uma exploração mais apurada e mais extensa do que outrora, tanto pior para eles. Se a classe operária se cala, se não age, quer espontaneamente, quer através da mediação de seus representantes e mandatários institucionais, a segregação continuará com resultados em círculo vicioso (a segregação a impedir o protesto, a contestação, a ação, ao dispersar aqueles que poderiam protestar, contestar, agir). A vida política, nesta perspectiva, contestará o centro de decisão política ou reforçará. Esta opção será, no que diz respeito aos partidos e aos homens, um critério de democracia (LEFEBVRE, 2005, p. 123).

Todavia, na busca de recuperar ou manter a boa qualidade de vida, a sociedade civil vem tendo algumas iniciativas, como o Fórum de Mobilidade, o Movimento pelo Direito ao Transporte, o movimento de associações, a participação de universidades e institutos em discussões e projetos sobre a temática, dentre outras ações, que têm contribuído para a formação de uma nova opinião e um novo conceito relacionado com a melhoria da mobilidade (PREFEITURA DE GOIÂNIA, 2018).

“Weber, 2009, p. 56”, diz que o Estado exerce uma relação de homens dominando homens, relação mantida por meios da violência legítima, isto é, considerada legítima. Para que o Estado exista, os dominados devem obedecer à autoridade alegada pelos detentores do poder.

Por isso, tendo como base Weber e a nossa visão de mundo cotidianamente, seja na esfera profissional ou pessoal, mesmo que muitas vezes de maneira restrita e até equivocada, nos faz compreender a fundamental necessidade do envolvimento da população no que se refere às ações e decisões do poder público, pois só haverá mudanças significativas a partir do momento que a maioria unir forças na defesa por seus direitos muitas vezes negados e sucateados por um poder governamental que frequentemente exerce suas funções de natureza pública em detrimento de uma minoria excluindo a massa.

Para “Gomide, 2006, p. 248”, a redução dos tempos de espera, a melhoria do acesso físico às redes, o aumento do conforto, podem ser conseguidos por meio do “empoderamento” dos usuários e da promoção da participação e o controle social.

Sendo assim, o objeto de estudo desta dissertação se faz importante para que o aluno da escola pública, do turno noturno e de modalidade EJA do CEJAAI, possa ganhar voz, mesmo que de forma indireta, pois esses sujeitos foram e são excluídos do processo educacional por diversos motivos e entre esses motivos está o fator mobilidade urbana. Entender o processo, as relações concernentes ao segmento dessa cadeia de serviços que são essenciais em uma sociedade dinâmica e complexa são de suma importância.

Por isso, na Figura 6, descrevem-se as relações na prestação dos serviços na forma de um triângulo, no qual cada vértice representa um segmento dessa cadeia sendo eles, poder concedente, prestadores e usuários.

Nos últimos anos, tem-se consolidado em algumas cidades brasileiras interessantes mecanismos de participação social no objetivo de ampliar tal fluxo de relacionamentos, com as comunidades influenciando a definição das políticas locais de transporte. As experiências bem-sucedidas de conselhos municipais e dos orçamentos participativos são exemplos dessa finalidade. No sentido de completar a cadeia de relações, entendem-se como necessárias a execução de políticas no sentido da consolidar também as relações entre prestadores e usuários, conferindo aos últimos, poderes de especificar e de avaliar os serviços. A adoção de mecanismos de premiação ou penalidade aos prestadores baseadas na avaliação dos usuários, dessa maneira, estabeleceria uma estrutura de incentivos aos prestadores e da responsabilidade desses com relação aos usuários (GOMIDE, 2006, p. 248).

A acessibilidade urbana pode ser melhorada tanto por melhores condições de mobilidade quanto pela melhor distribuição no espaço urbano das atividades econômicas e sociais como se pode observar na figura 5 que representa a cadeia de relações na prestação dos serviços.

Figura 5 – Cadeia de relações na prestação dos serviços.



Fonte: GOMIDE, A. *Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais - Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise*. 2006 – IPEA. Brasília, 2006.

Contudo, o que se observa no decorrer da nossa história social, política e de governança é que há ausência constante de ações que percebam que todos são passíveis de ter como garantia os seus direitos preservados e entre esses direitos está o de ir e de vir com segurança e respeito por parte do poder público oferecendo a toda população serviços de qualidade.

Porém, o que se nota, na maioria esmagadora das vezes, é o interesse de uma minoria sendo atendida cotidianamente estando preservados e esses o “direito” de rentabilidade em tudo o que desempenham, tendo como exemplo o caso da indústria imobiliária que empurra cada vez mais a massa para a periferia dificultando ainda mais a vida urbana dessa classe social sempre desprovida e negada de usufruir o que a cidade oferece.

CAPÍTULO 3. REALIDADE ESTUDANTIL EM RELAÇÃO À MOBILIDADE URBANA

O deslocamento diário de estudantes é uma modalidade da mobilidade espacial da população ainda pouco explorada no Brasil e essa condição demonstra impacto em relação à questão da escolarização?

Nesta seção do trabalho realizou-se um levantamento bibliográfico sobre a modalidade de educação destinada a jovens e adultos que apresenta uma identidade que a diferencia da escolarização regular. Neste contexto pode-se considerar que essa diferenciação não é apenas quanto à especificidade etária, mas, primordialmente, a uma questão de especificidade sócio histórico-cultural e socioeconômica ligada ao fator mobilidade urbana (FERRARI, 2011).

O perfil e o modal de mobilidade urbana dos alunos do CEJAAI, objeto de estudo fundamental e precípua desta dissertação são de grande relevância por se tratar de um grupo de alunos que têm na sua trajetória biográfica a essência da exclusão que imprimem suas marcas cotidianamente. Por isso, entender suas particularidades torna-se substancial.

“Homens, mulheres, jovens, adultos ou idosos que buscam a escola pertencem à mesma classe social” (BRASIL, 2006, p. 15), que inclui pessoas de baixa renda e que consomem, de modo geral, apenas o básico à sua sobrevivência, como água, luz e alimentação. “O lazer fica por conta dos encontros com as famílias ou dos festejos e eventos das comunidades das quais participam, ligados, muitas vezes, às igrejas ou associações” (BRASIL, 2006, p. 15). A principal fonte de lazer e informação que estes indivíduos têm consiste na televisão. Na maioria dos casos, “seus pais têm ou tiveram uma escolaridade inferior à sua” (BRASIL, 2006, p. 15).

Apesar de haver alguns avanços na área educacional, ainda persistem em nosso país, políticas públicas ineficazes e inexpressivas quando o objeto de estudo e análise está relacionado à escolarização da população de baixa renda como é o caso da modalidade EJA e por que não citar os alunos do CEJAAI que buscam, mesmo que de maneira tardia, após muitos anos fora da escola, concluir o Ensino Médio, pois sabem que a ausência dessa formação escolar acarreta problemas das mais diversas ordens, a saber:

“desigualdade social em tempos de exclusão, miséria e falta de emprego, terra, de teto e de condições dignas de vida impostos a uma parcela significativa da população”. Essas situações fazem com que as pessoas mais pobres enfrentem dificuldades no acesso à escola e também em permanecer nela, ampliando cada vez mais o número de cidadãos que simplesmente

deixam de estudar na EJA em decorrência de diversos fatores como o de mobilidade urbana, por exemplo, (HAGGE, 2001, p. 2).

Sendo assim, torna-se improtelável ações relativas às políticas de caráter pública tendo como finalidade primordial atenuar as desigualdades socioeconômicas às vias de elaboração e inserção de ações educacionais efetivas para atender essa parcela populacional pouco assistida no que concerne à educação escolar.

3.1 Mobilidade Urbana no Brasil – Esfera Estudantil

A educação no nosso país deve ser vista e respeitada, já que trata-se de um direito do cidadão, e ela é pertencente a um complexo de direitos intitulado “direitos sociais”, e esse é um dos direitos que possibilita que as pessoas sejam igualadas para que possam usufruir de outros tantos direitos que é destinado aos grupos humanos a saber:

A educação deve ser vista, pensada e pautada como um direito difuso e primordial para a manutenção da vida humana. Ela é o disparador para copiosos progressos como o desenvolvimento sociocultural, socioambiental, de sustentabilidade, além de promover a harmonia e o equilíbrio no cerne das nações e entre as nações. Por isso, faz-se imperativo a discussão sobre essa temática pouco valorada em um país como o nosso em que a elite suprime o direito a fala da maioria da sociedade que deve ter como garantia básica e urgente o direito pleno e absoluto à educação formal.

Apenas no ano de 1988, com a promulgação da nova Constituição Federal denominada de Constituição Cidadã é que esse direito foi garantido no Brasil em seu artigo nº 205 e esse afirma que:

a educação, direito de todos e dever do estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Porém, apesar da citação na Constituição Federal, Lei maior do país, e de outras duas Leis existentes e que complementam o direito à educação: o Estatuto da criança e do Adolescente – ECA (Brasil, 1990); e a Lei de Diretrizes e Bases da Educação – LDB (Brasil, 1996), o direito de fato à educação ainda se vê fragilizado em suas instâncias mais próximas como é o caso do difícil acesso aos espaços escolares quando se fala de localização geográfica de tais escolas, o que leva muitos

estudantes a evadirem em decorrência da mobilidade diária no trajeto casa-escola e escola-casa.

Sabe-se que apenas a garantia de vaga nas escolas públicas não se torna condição única e decisiva para que o jovem e o adulto adentrem o espaço escolar garantindo assim a continuidade de seus estudos, já interrompido em épocas passadas.

Vários são os fatores que fazem com que esses jovens e adultos desistam e abandonem a escola e entres esses fatores pode-se destacar a distância casa-escola, a renda familiar, a alimentação, a saúde fragilizada pelo trabalho, na maioria das vezes braçal, o material didático, mesmo que mínimo e o transporte escolar. E esse último, para os alunos do CEJAAI é um dos maiores problemas a serem enfrentados, pois a maioria esmagadora depende do meio de transporte público para se locomover no interior de uma metrópole e muitas vezes se vê engessado nesse aspecto por causa das condições financeiras, longa espera nos pontos de ônibus, muitas vezes sem abrigo sendo expostos ao sol ou à chuva, além da marginalidade que ronda esses pontos de ônibus exatamente no horário em que os alunos saem da escola após o período das aulas o que torna a situação de muitos estudantes, insustentável.

Por isso, entender como as políticas públicas funcionam é, portanto, o primeiro passo para que se inicie uma discussão relativa a definição de quaisquer direitos dos cidadãos, como é o caso da educação e da mobilidade, haja visto que:

não é adequado considerar a mobilidade do indivíduo isoladamente, sem considerar seu contexto social, econômico e cultural; pelo contrário, seu entendimento é bem mais satisfatório quando ponderados os ambientes em que o indivíduo se encontra, doméstico, familiar e social (HANSON, 2010).

Portanto, coletar dados em qualidade e relevância no que concerne às características dos usuários do transporte público como é o que se faz nessa dissertação em relação aos alunos do CEJAAI, tornar-se-á imperativo, visto que os serviços de transporte coletivo precisa atender de maneira efetiva a população e quando se tem suas características essas facilitam o planejamento de mobilidade urbana, pois o que se observa em Goiânia são problemas de várias ordens como engarrafamentos crescentes, transporte público ineficiente urgindo assim ações governamentais sérias e eficazes para que a população possa desenvolver melhor sua cidadania.

No Brasil, o direito à cidade está descrito no Estatuto da Cidade (Lei nº

10.257/2001), no art. 2º, incisos I e II, que dispõem sobre o direito a cidades sustentáveis. Esse estatuto regulamenta os artigos referentes à política urbana no âmbito federal (arts. 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 – CF/1988) (BRASIL, 2019).

Sabe-se que no espaço da urbe todos os habitantes são titulares majoritariamente, pois o direito de habitar, usufruir, viver, conviver e participar democraticamente das mais variadas formas de produção nas cidades desse ser um direito genuíno a cada um dos sujeitos que nela habita. Garantir o direito de ter acesso à cidade é dever do Estado promovendo-o ao fulgor da ascensão nos âmbitos socioeconômicos, político, socioambiental, sociocultural para que todos sejam ativos.

Porém, quando se trata dos alunos da EJA como é o caso dos estudantes do CEJAAI esse direito se mostra inconsistente o que leva esses jovens e adultos a evadirem da escola ou mesmo desistirem da ideia de retornar ao núcleo escolar, mesmo com vários anos de abandono que em alguns casos chega até trinta anos fora no espaço educacional e um dos motivos mais recorrentes é o do traslado casa-escola e escola-casa já que o mesmo passará por tantos percalços que, para eles, naquele momento de decisão o que fala mais alto é o medo de enfrentar tantas adversidades em suas vidas já tão turbulentas.

Os alunos da EJA do CEJAAI são em sua maioria trabalhadores e trabalhadoras braçais, diaristas e que abandonaram a escola quando crianças para ajudar na economia da família, pois oriundos das classes sociais menos favorecidas, o trabalho infantil é um dos pilares que sustentam os lares com poucos recursos financeiros e a escola para a maioria deles fica em segundo ou mesmo terceiro plano.

Esses jovens e adultos que hoje retornam ao núcleo escolar, retornam tendo a certeza da necessidade que o estudo desempenha em suas vidas. Porém, muitos sabem e verbalizam que o maior temor que têm é o de deslocamento no turno noturno em decorrência do alto nível de violência que a cidade enfrenta cotidianamente e isso desperta nos mesmos o sentimento de excluídos mais uma vez.

No entanto, a preocupação maior que se tem é de como tornar esses excluídos e/ou invisibilizados do processo de escolarização e de urbanização em sujeitos pleno do direito à cidade ou em sujeitos que têm agendas, visões e versões sobre a cidade e cuja experiência urbana seja afetada pelo acesso e ao direito aos serviços da metrópole como transporte, saneamento, moradia adequada e espaços públicos (Gorsdorf, 2016)? Como efetivar o direito à cidade para todos?

Essas são as perguntas pelas quais buscamos respostas, pois viver numa metrópole, no século XXI com tantas leis que amparam o cidadão e ao mesmo tempo experimentarmos um antagonismo imenso entre o que temos direito e o direito que de fato exercemos como é o caso dos alunos, ex-alunos e futuros alunos que almejam estar no espaço escolar como o do CEJAAI que tem se pensado nas possibilidades de ajudar esse cidadão que se vê tolhido de seus direitos dia após dia.

Estudantes, pessoas portadoras de necessidades especiais, anciões e outras categorias específicas, dependendo do trabalho que desenvolvem, têm por direito o traslado com gratuidade ou com desconto no transporte público e coletivo tendo como base as leis federais, estaduais e municipais.

Todavia, uma parcela expressiva que tem concessão ao benefício do traslado gratuito ou com desconto, no transporte público e de caráter coletivo, não busca seus direitos em função de uma série de tramites burocráticos que inviabilizam a busca por essa vantagem e isso se dá muitas vezes pela dificuldade de apresentar todos os documentos exigidos, informações camufladas ou dispersas nos sites, números de telefones que não atendem ou que deixam os beneficiados na espera por longos períodos, filas desestimuladoras, atendentes impacientes e pouco corteses e tantos outros entraves que servem como obstáculos reais na busca pelo exercício da cidadania no que diz respeito ao direito de acesso com ônus total ou parcial impedindo a muitos sujeitos o de ir e vir previsto em leis, assegurada desde a Constituição de 1988 e pelo Estatuto do Idoso de 2003.

Sabe-se que, por lei e tendo como base o Estatuto do Idoso, as pessoas com idade entre 60 e 65, dependendo de cada município, já que a gratuidade de fato é a partir de 65 anos é um direito. Como é comum termos alunos na idade de 60 anos na EJA e, no CEJAAI esse realidade não é diferente, esse sujeito acaba por não estudar, pois não consegue usufruir dos benefícios da gratuidade no transporte público que lhes são garantidos em função de vários entraves.

Em Goiânia as pessoas que têm direito a esse benefício são os deficientes, idosos, policiais, funcionários da RMTC, estudantes até doze anos e estudantes beneficiários da Bolsa Universitária e da rede pública estadual entre doze e dezessete anos cuja família tenha inscrição nos programas Renda Cidadã ou Bolsa Família, a saber, com mais detalhes:

Quadro 7: Pessoas que têm direito ao benefício da gratuidade no transporte público em Goiânia.

Deficientes	Devem apresentar o laudo médico, cuja perícia é feita pelo
--------------------	--

	sindicato das empresas de transporte coletivo, a Setransp (MOBILIZE, 2019).
Idosos	Maiores de 65 anos, mediante apresentação do cartão do idoso. Para fazer o cadastro, ir à sede do sindicato das empresas de transporte coletivo, com documentos pessoais e foto 3x4 (MOBILIZE, 2019).
Policiais	Embarque pela porta traseira, bastando estar fardado (MOBILIZE, 2019).
Funcionários da RMTC - Rede Metropolitana de Transportes Coletivos e das empresas de transporte	Apresentar cartão funcional (MOBILIZE, 2019).
Estudantes até 12 anos	Podem utilizar até três linhas de ônibus e o cadastro deve ser feito pelo site www.sitpass.com.br (MOBILIZE, 2019).
Estudantes da rede pública estadual	Embarque gratuito a beneficiados do programa Bolsa Universitária e estudantes da rede pública estadual de ensino, na faixa de 12 a 17 anos, com inscrição da família nos programas Renda Cidadã ou Bolsa Família (MOBILIZE, 2019).

Fonte: Reestruturado pela autora com base nos dados disponíveis do portal Mobilize (Mobilidade Urbana Sustentável – Brasil).

O que se pode concluir em relação aos alunos do CEJAAI tendo como base os dados do Quadro 7 é que os mesmos não apresentam perfil compatível a nenhum dos beneficiários que podem usufruir das prerrogativas cedidas pelo governo de Goiânia. Isso faz com que muitos desistam dos estudos, pois se vê privado de exercer a cidadania no que concerne o ir e vir em decorrência da mobilidade urbana imposta em suas vidas.

No que refere à mobilidade urbana, julga-se que um número significativo da população brasileira como o de mais de 60 milhões, principalmente os mais pobres que vivem nos centros urbanos como é o caso de vários alunos da EJA e do CEJAAI, fazem uso do transporte público. Sendo assim, esse meio de transporte deveria garantir à sociedade serviços de qualidade e com tarifas que fossem compatíveis com o perfil socioeconômico de seus usuários, pois só assim esse desempenhará de fato a sua função social, mas o que se observa é uma realidade totalmente dispare.

Quando se refere às questões relativas ao transporte público, no Brasil, esse corresponde a várias categorias sendo elas os ônibus coletivos, os trens e os metrô e, esse gênero econômico nada mais é do que um dos mais produtivos do país já que a população não encontra em sua estrutura urbana outro meio de deslocar-se pela

urbe.

Infelizmente, o transporte público por ônibus vem perdendo passageiros a cada ano e entre esses usuários estão os alunos do CEJAAI que deixam de usá-los por vários aspectos sendo o mais comum entre eles a falta de recursos financeiros para custeá-lo. O que se nota é que a cada ano, o volume de pessoas transportadas por essa categoria, diminui de maneira considerável chegando na atualidade ao patamar de cerca de 40% a menos de usuários de acordo com o IPK que é o índice que refere ao volume de passageiros transportados por quilômetro rodado que indica que houve uma queda de 2,49 passageiros por quilômetro em 1991, para 1,40 em 2019) e o resultado dessa realidade nada mais é do que a inchaço das vias com outros modais de transporte como o caso das moto, por exemplo ou de veículos individuais refletindo de maneira negativa na eficácia de um trânsito dinâmico afetando a qualidade de vida de todos.

Compreender o papel da mobilidade espacial da população estudantil na teia de relações socioeconômicas, políticas e culturais, a mobilidade intra-urbana tem sido a nossa preocupação em relação aos estudantes da EJA do CEJAAI.

No entanto, ao pesquisarmos fatos pertinentes ao coeficiente mobilidade urbana de estudantes que frequentam a modalidade de ensino EJA da rede pública, são diversas as possibilidades de desestímulos que podem variar desde o fomento por parte do pesquisador até a escassez de fontes bibliográficas que darão suporte às pesquisas inviabilizando ou desencorajando a conclusão dos estudos, pois há que se buscar fundamentação em diversos seguimentos como, por exemplo, o fator dos deslocamentos realizados pela população e sua relação com a frequência e permanência na escola.

Verifica-se que os deslocamentos de ordem pendular ou migração diária, que se caracterizam pelo traslado cotidiano de pessoas de uma cidade para a outra, como é a realidade de boa parte da população da Região Metropolitana de Goiânia, que busca habitualmente meios de trabalho e estudo no centro da metrópole o faz utilizando, na maioria das vezes, o transporte coletivo e público. Essas formas de deslocamentos são assumidas nesta dissertação como concepção de estratégias de cunho individual que são adotados pelos alunos do CEJAAI para que possam dar continuidade a seus estudos, já que lhes são negadas várias oportunidades e entre elas está a segregação sócio-espacial como nos explicitam Hogan e Mandarola.

Esses deslocamentos pendulares adquirem, assim, importância na compreensão da polarização e segregação urbana e na compreensão das estratégias individuais/coletivas de fuga à exclusão social. Em outras palavras, os deslocamentos pendulares constituem mecanismos pelos quais os indivíduos e a coletividade minimizam sua vulnerabilidade (HOGAN e MANDAROLA, 2005).

Tais deslocamentos são realizados por esses jovens e adultos no cotidiano e, muitas vezes, por serem obrigados a fazê-los em decorrência do trabalho, não o fazem quando se trata de estudar por não ser algo que lhes traga obrigatoriedade, sendo algo que podem escolher, diferentemente do fator trabalho que mesmo que cansados desses deslocamentos, se vêm obrigados a realizá-los para que haja a manutenção da vida.

3.2 Mobilidade Urbana Estudantil – Esfera Particular X Esfera Pública

Sabe-se que o sistema de mobilidade de uma cidade pode favorecer ou prejudicar a capacidade dos estudantes de utilizarem as diversas opções de transporte. O acesso a um transporte de qualidade, desde um bom sistema coletivo até a infraestrutura favorável para caminhar e pedalar em segurança, cria oportunidades para que a classe estudantil possa interagir com o ambiente e com uma maior diversidade de pessoas, além de estimular hábitos saudáveis e atividades físicas.

Para além do trabalho escolar, seria de suma importância que houvesse a elaboração de um Plano Diretor de Transporte Ativo (PDTA) sendo fundamental para dar protagonismo à mobilidade ativa visando à melhoria da mobilidade estudantil no país. Para a eficácia desse Plano, o PDTA deve ser integrado ao Plano de Mobilidade e ao Plano Diretor Municipal, atendendo às diretrizes, ações, instrumentos e metas para o transporte a pé e de bicicleta neles estabelecidos tanto para os alunos da escola pública como da particular, já que a primeira se encontra em situação bem menos confortável em relação à segunda e, se essas diretrizes tornassem efetivas, a vida escolar de muitos alunos da escola pública como é o caso do CEJAAI melhoraria de maneira significativa.

Percebe que a distância entre a escola pública e particular no Brasil é considerável, em favor da escola particular em todos os aspectos, e por que não citar também questões relativas à mobilidade urbana do estudante, que em todo o território brasileiro deveria ser concebida como aquela em que o mesmo tenha que se deslocar

pouco, pelo espaço geográfico, pelos menos é o que está escrito da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB).

Sendo assim, para essa Lei máxima, no que concerne a educação no país, é necessário que haja garantia de igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, assegurando que exista uma escola próxima ao estudante e, todo aluno de escola pública deve conseguir chegar caminhando confortavelmente até a sua escola, ou não precisar arcar com os custos de transporte coletivo urbano. No entanto, as escolas devem estar localizadas ao alcance de todos, já que o acesso a elas interfere diretamente as famílias de baixa renda, diferentemente do aluno da escola particular que tem como garantia o traslado a ser feito com veículo particular ou locados como as vans.

Sendo assim, tornar o transporte coletivo num meio de transporte viável é um objetivo imprescindível atualmente, podendo trazer, desde logo, benefícios ao nível da redução da poluição, saúde pública bem como aos níveis sociais e econômicos. Neste último ponto, destaca-se o fato de os transportes coletivos funcionarem como ferramenta de coesão social, permitindo diminuir as assimetrias entre os diferentes estratos sociais (LOURENÇO, p. 18).

À vista disso, o que se pretende nesta dissertação é trazer a discussão sobre a temática mobilidade urbana dos alunos da modalidade EJA do CEJAAI, não sob o prisma de alterações nas estruturas físicas das vias, mas que tenhamos, na coletividade, população e poder público, um olhar em relação ao transporte coletivo e comunitário, uma vez que a priorização do ônibus, na disputa pelo espaço, entre os veículos de caráter individual, democratiza a cidade, privilegiando o coletivo em detrimento do privativo.

3.3 Mobilidade Urbana Estudantil – Esfera CEJAAI

A história do CEJAAI foi marcada por deserção, destruição e reconstrução de sua estrutura física. O abandono e a destruição ocorreram no início da década de 1990 quando suas instalações deixaram de abrigar, o então Colégio Estadual Arco Íris, fato que levou ao abandono desse patrimônio público.

O processo de reconstrução da instituição iniciou-se no final da década de 1990, surgindo o primeiro Centro de Estudos Supletivos da região sul, região essa que faz parte da área Adensável, uma das áreas que compõem a cidade e que, apesar de contar com bons recursos e equipamentos para a população, a maioria dos

alunos que frequentam o CEJAAI, não reside no bairro onde o mesmo é instalado em Goiânia, pois essa maioria é oriunda de áreas como as de Adensamento Básico que tem como característica baixa densidade, com poucos benefícios sociais instalados.

As demais áreas que compõem a capital são as áreas Adensáveis que são aquelas que se caracterizam por apresentar significativa densidade demográfica e abundante rede de comércios prestando os mais variados serviços à população, sustentadas por uma boa rede viária e de transporte; áreas de Adensamento Básico, áreas de Desaceleração de Densidade, com acelerado processo de densificação urbana. Áreas Especiais de Interesse Social são as que têm como objetivo a habitação prioritária de moradias destinadas à população de baixa renda; áreas de Uso Sustentável são aquelas contíguas as APP's (Áreas de Preservação Permanente), com restrição de uso e ocupação; e por fim, as Áreas de Restrição Aeroportuárias, são áreas próximas aos aeroportos.

O bairro onde a instituição escolar que abriga o CEJAAI se localiza está situado na região sul que é composta por vários bairros¹ e, por ter uma das mais importantes características que é a localização, a escola está inserida em uma Área Adensável, e a reativação do prédio, em 1998, representou uma vitória para muitos sujeitos; sujeitos que por diferentes motivações, contribuíram para iniciar um projeto educativo exclusivamente voltado para a educação de jovens e adultos.

Em 2000, em conformidade com as diretrizes da LDB, o então Centro de Estudos Supletivos teve seu nome e objetivos redefinidos e ampliados, tornava-se, daquele ano em diante, CENTRO DE EDUCACÃO DE JOVENS E ADULTOS ARCO-ÍRIS (CEJAAI) situado à Avenida Dom Fernando, na Chácara do Governador, em frente ao bosque Bougainville, que lhe proporciona contato com a natureza. Com uma aparência humana e ecologicamente correta, a instituição consolidou-se, desde a sua fundação, junto à comunidade escolar e da localidade como um espaço educacional público de referência na região, em decorrência disso, atende semestralmente uma clientela de diferentes camadas sociais, proveniente de vários bairros da região metropolitana de Goiânia.

O CEJAAI desenvolve seu trabalho tendo como enfoque o Ensino Fundamental II e Ensino Médio da Educação de Jovens e Adultos, cursados em um ano e meio. A realidade dos alunos pertencentes à EJA no CEJAAI, não se difere muito de outros

¹ Parque Santa Cruz, Jardim Bela Vista, Parque Atheneu, Vila Redenção, Pedro Ludovico, Parque Amazônia, Jardim Goiás, Setor Marista e Parque das Laranjeiras.

lugares, a saber:

As classes da EJA também recebem sujeitos com nível cultural e educacional diferenciado, o que faz do espaço da sala de aula um ambiente rico e marcado pela diversidade. Além disso, os alunos de EJA em função de fracassos anteriores possuem, muitas vezes, uma baixa autoestima; portanto precisam ser motivados, e nós educadores deveremos buscar diferentes maneiras de promover e despertar o interesse e o entusiasmo e acima de tudo mostrar a esses alunos que é possível aprender (SILVA, 2015, p. 41).

Essa realidade é mostrada no Projeto Político Pedagógico da Escola (PPP) e, quando é revelada a faixa etária dos alunos da EJA, entre 18 a 60 anos fica visível a diversidade presente no estabelecimento de ensino. Apesar de o PPP afirmar que não há grandes diferenças nas condutas, vestuário e preferências, acreditamos que o conflito inter-geracional, provavelmente, está presente tanto nas relações discentes, quanto nas relações entre alunos e professores.

Os alunos da EJA são, na sua grande maioria, oriunda de famílias com poder aquisitivo desfavorável, trabalhadores e trabalhadoras que vêm em seu labor a única fonte de renda para toda a família. São pessoas que por diversos motivos tiveram suas vidas escolares interrompidas e que, ao retornar para a escola se deparam com outro fator que surge para que o processo educacional seja novamente interrompido e essa razão se refere à mobilidade urbana que leva a um número considerável de evasão escolar desses jovens e adultos.

Frente à realidade apresentada nas bases teóricas sobre o tema da evasão escolar, buscou-se no decorrer deste estudo, por meio da revisão de literatura, ainda em discussão, e com os dados disponibilizados pelo CEJAAI entender como se dá a dinâmica da permanência e evasão escolar dos alunos. Esses dados estão contidos na Planilha Diagnóstica Final das Instituições Escolares, documento gerado pelo sistema (SIGE), da Secretaria de Estado de Educação, Cultura e Esporte do Estado de Goiás, por meio dos dados reunidos na Subsecretaria Regional de Educação da Região Metropolitana, em seu Núcleo Pedagógico que armazena dados coletados, em relação à quantidade de alunos matriculados, aprovados, transferidos, reprovados, em progressão parcial, evadidos e desistentes, na EJA no ano de 2018.

Ao se debruçar sobre essa categoria de estudantes é possível conhecer alguns aspectos peculiares desse fenômeno, tais como: a incoerência entre a oferta e a demanda de ensino, os custos e riscos envolvidos nesse processo de mobilidade, o esgarçamento do espaço de vida dos indivíduos e a relação dos deslocamentos com o seu rendimento escolar (KESERÚ, 2013; MARIQUE et al., 2013; PEREIRA, 2006; MARANDOLA, 2006).

A inexistência e falta de proximidade com as instituições de ensino em algumas regiões como é o caso que se faz presente na região metropolitana de Goiânia, em maior ou menor grau, verifica-se uma assimetria espacial entre oferta e demanda de vagas escolares, pois as escolas que disponibilizam maior número de vagas não estão localizadas sempre nos bairros que concentram o maior contingente populacional. Isso produz um desacoplamento entre o hábitat e as localidades de ensino, obrigando os estudantes a um fluxo diário de deslocamentos e isso pode ser visto como fator limitante ao acesso à educação, a considerar,

A distância tende a reduzir a probabilidade de o estudante frequentar o ensino, uma vez que a necessidade de deslocamento aumenta os custos incorridos no processo de qualificação educacional (ABEL; DEITZ, 2012; ALM; WINTERS, 2009). Além dos custos financeiros, a distância aumenta tanto a assimetria de informação em relação à qualidade da instituição de ensino, quanto os custos emocionais envolvidos no processo de mudança (LEPPEL, 1993).

Por sua vez, morar próxima de uma instituição além de tornar a educação mais barata e acessível, pode provocar o chamado “efeito vizinhança” ou “efeito spillover”. Neste processo de escolha entre, se e onde frequentar o ensino médio, dois determinantes se fazem presentes, a renda familiar e distância à instituição de ensino, pois boa parte dos alunos do CEJAAI não mora em Goiânia e sim na região metropolitana de Goiânia. A distância mantém uma correlação negativa com a probabilidade de ingresso no ensino (TURLEY, p. 126-146, 2009).

Observa-se no decorrer nesta dissertação que os fatores concernentes aos deslocamentos cotidianos entre a moradia dos estudantes do CEJAAI e a respectiva instituição educacional tem sido a tônica que inibem a promoção educacional, social, cultural e econômica desses sujeitos pelo tecido urbano na contemporaneidade. Por isso, entender como as distâncias casa-escola e escola-casa podem afetar o desempenho escolar é uma questão fundamental, sobretudo quando se trata de um grupo de estudantes que por diversos motivos tiveram a oportunidade de estudar negada e, só após vários anos sem ser oportunizado a frequentar o espaço escolar, como estudante, é que esse jovem e adulto pôde então retornar sua vida estudantil já enfrentando outra problemática que nada mais é que do que a de mobilidade urbana.

Constata-se que a Educação de Jovens e Adultos (EJA) tem sido uma modalidade educacional, da Educação Básica que tem como maior objetivo o de garantir ao cidadão o direito à educação formal, pois é por meio dessa modalidade de ensino que o aluno, que por diversos motivos não pôde estudar no tempo certo, terá a oportunidade de retomar os estudos que lhe foi impossibilitado na sua trajetória de vida. Porém, se lhe for negado o direito à mobilidade urbana, as chances de um novo

abandono tornar-se-á eminente.

Estudos e pesquisas realizados concluíram que as populações de baixa renda das grandes metrópoles brasileiras estão sendo privadas do acesso aos serviços de transporte coletivo, um serviço público de caráter essencial, conforme a Constituição Federal de 1988. Tal privação contribui para a redução de oportunidades, pois impede essas populações de acessar os equipamentos e serviços que as cidades oferecem como escolas, hospitais, lazer, emprego etc. (IPEA, 2006, p. 242).

Os alunos do CEJAAI, em sua maioria, são privados de um serviço que deveria ser oferecido a todos os cidadãos de maneira igualitária que nada mais é do que o direito de acessibilidade aos serviços do transporte coletivo e público. Além das inadequadas condições de mobilidade urbana reforçando assim o fenômeno da segregação espacial e da desigualdade de oportunidades, que deixam esses jovens e adultos excluídos socialmente, pois os mesmos moram distante da escola e os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas como o direito a educação, saúde, lazer, trabalho e de interagir com o meio em que vive.

Os estudos mostram que mais da metade da população tem problemas para procurar emprego em razão da impossibilidade de arcar com as tarifas dos serviços, o que contribui para o desemprego por desalento (ITRANS, 2004). Já para os que estão empregados, os deslocamentos cotidianos para os locais de trabalho estão significando um peso cada vez maior nos exíguos orçamentos familiares. Lembre-se que o vale-transporte, o principal mecanismo de subsídio ao usuário, é restrito ao trabalhador formal e, por conseguinte, não beneficia os trabalhadores informais de baixa renda e os desempregados. (IPEA, 2006, p. 244)

Mesmo com a ampliação relevante do número de escolas do Ensino Fundamental nas últimas décadas e em especial nos anos de 2015 a 2020, atendendo às populações mais carentes em seus adensamentos reduzindo consideravelmente inúmeros gastos como o do transporte urbano, por exemplo, a mesma realidade não se aplica ao Ensino Médio.

A carência de escolas que atendem aos jovens e adultos que gostariam de cursar essa modalidade de ensino, realçada por diversos fatores como a inexistência de transporte propício e a incapacidade de custear com as tarifas dos serviços se transformam em obstáculos para os jovens e adultos acessarem as escolas, mesmo que existam vagas disponíveis.

E esse nada mais é do que o retrato da realidade da maioria dos alunos da EJA do Centro de Educação de Jovens e Adultos Arco-Íris que moram em bairros

periféricos da região metropolitana tendo esses como uma das características habitacionais destinados as pessoas de baixa renda bem como a sua localização, sendo essas habitações dispersas pelo tecido urbano, distantes e desconectadas em relação aos locais que concentram funções de interesse público.

Outra característica é justamente a pouca, e por vezes nenhuma oferta de equipamentos públicos como unidade básica de saúde, creches, escolas, praças, etc., atividades de comércio e lazer, além de não concentrar postos de trabalho. Sendo assim, o CEJAAI foi construído com o intuito, de oferecer um ensino que garantisse formação integral e facilitar o acesso desses ao mercado de trabalho. Porém, a mobilidade de tais alunos é um fator que interfere diretamente na proposta educacional da instituição fazendo essa pensar e repensar tal problemática.

Sendo assim, buscou-se Lefebvre com sua fundamentação teórica que auxiliará e muito sustentará esta dissertação já que suas contribuições são relevantes e significativas quando se trata de temas e problemáticas relacionadas ao marxismo, à vida cotidiana, a estética, as representações, a cidade, as diferenças, o espaço, o Estado, a considerar,

Lefebvre vive uma época de sua vida diretamente ligada com o cotidiano das pessoas percebendo assim a dinâmica do espaço urbano sendo, em 1927, motorista de táxi em Paris, experiência que lhe ajudou a compreender o fenômeno citadino, e as contradições entre o concebido e o vivido. Para Lefebvre, o essencial para o entendimento do “fenômeno urbano” é a leitura da cidade a partir de sua centralidade, pois a reprodução das relações sociais de produção se realiza nas atividades mais indiferentes como na vida cotidiana, nos lazes, no habitar, no habitat e na utilização do espaço (LEFEBVRE, 1999b: 110)

Ao criar um paralelo entre a fase de vida em que Lefebvre foi taxista e a minha fase de vida a vinte anos ministrando aulas para a modalidade EJA no CEJAAI, me senti na obrigação de usar esta dissertação como um meio de evidenciar a realidade vivida pelos jovens e adultos que labutam diariamente na busca de melhores condições de vida e vêm na educação essa possibilidade.

Porém, a dinâmica do espaço urbano interrompe o sonho de muitos alunos, pois ao retornarem à escola, após tanto tempo afastado dessa, encontra vários desafios e entre eles está o fator mobilidade urbana, pois nem todos conseguem acessar os bens e serviços oferecidos pela cidade, pois essas apresentam seus equipamentos de caráter público, estratificados e centralizados colocando à margem os menos abastados e isso é percebido por nós professores que estamos diariamente no “chão” da escola testemunhando essa implacável realidade.

A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja esse conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, eis o que constitui o urbano. (LEFBVRE, 1999b: 110).

Essa centralidade descrita por Lefebvre é o cerne das questões humanas, uma vez que é exatamente nela que se desenrola o espetáculo da vida, o real, o sonho, a luta travada no dia a dia como a do trabalho, do lazer, do prazer, da produção, da convivência e o da utopia de se fazer pertencente.

Essa ilusão de pertencimento é experienciada pelos alunos da EJA e em especial do CEJAAI sendo, na maioria das vezes, excluídos do direito de construir relações sócias sólidas, pois a centralidade pertence apenas a uma pequena parcela da sociedade que determina o curso das relações de produção estando os menos favorecidos a mercê dessa minoria.

A identidade urbana, codificada pelo sistema geral, forma uma isotopia, ou seja, um campo de identidades, que coincide com o próprio sistema de produção. Nela todos se orientam para o trabalho, para o lazer, para a ocupação do espaço. Entretanto, como esse sistema é contraditório, essa identidade, essa isotopia, produz a própria exclusão, ou melhor, a diferença, compreendida como heterotopia, o lugar de fora, do outro. É na heterotopia que se formam os sistemas secundários, permitindo-nos enxergar as desigualdades da estrutura social pela formação de subprodutos de poder, signos, códigos e símbolos; de hierarquia. Mas até mesmo muito mais do que isso: na constituição de um movimento social (LEFEBVRE, 1999b: 110)

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

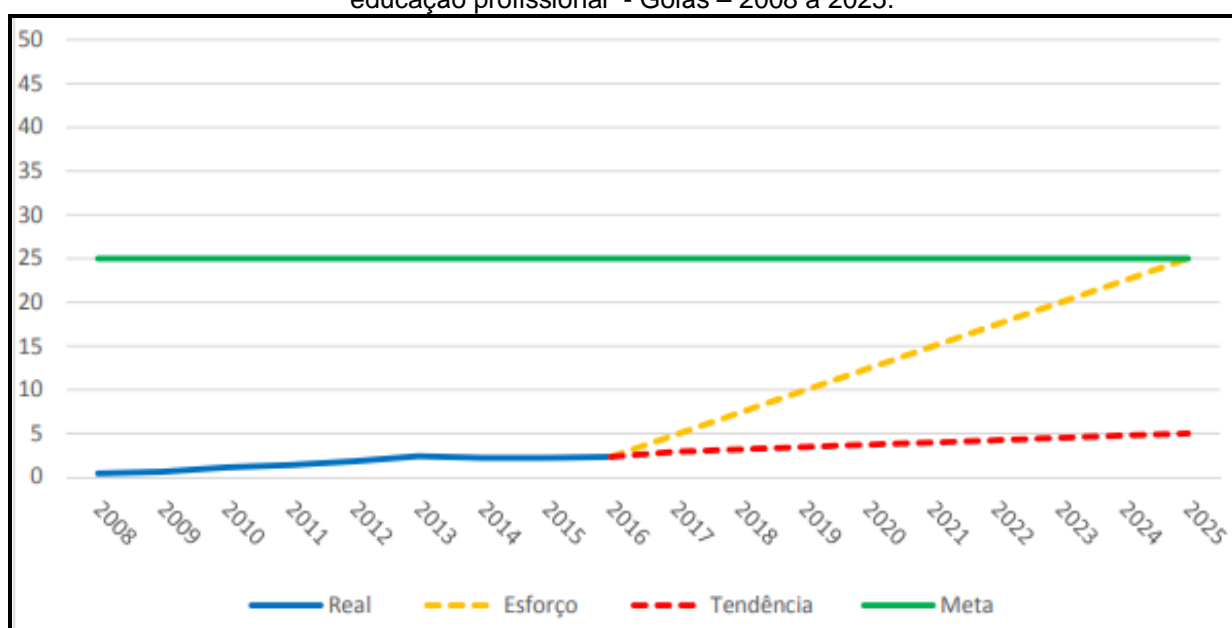
Os alunos da EJA vivem em seu dia a dia uma lutuosa realidade na relação trabalho e estudo. Neste contexto, os alunos do Centro de Educação de Jovens e Adultos Arco-Íris (CEJAAI), não diferente dos demais alunos dessa categoria de ensino no Brasil, lutam para superar as dificuldades impostas em suas vidas, como escolarização, moradia, saúde, alimentação, transporte, emprego e lazer.

A ausência de infraestrutura básica, como alimentação, saúde e educação comprometem o desenvolvimento social do sujeito; conseqüentemente, seu processo de escolarização. Nesse contexto, o analfabetismo é a expressão da pobreza, conseqüência inevitável de uma estrutura social injusta (IOSIF, 2007, p. 91).

Na atualidade algumas ações promovidas pela própria sociedade e até mesmo pelas entidades governamentais buscam recursos que possibilitam a participação social tendo como objetivo o de estender para todos os fluxos de relacionamentos, incentivando a convivência e redefinindo a agenda social das políticas públicas in loco no que tange à saúde, educação, lazer, trabalho, transporte, cultura e diversas questões inerentes do convívio humano.

O Gráfico 5 nos permite observar o percentual de matrículas da Educação de Jovens e Adultos que estão integrados à educação tendo como anos de referência 2008 a 2025 e que serve de sustentação para que possam ser traçadas políticas públicas relativas à mobilidade urbana desse alunado.

Gráfico 5: Percentual de matrículas da Educação de Jovens e Adultos que estão intergrados à educação profissional - Goiás – 2008 a 2025.



Fonte: Censo Escolar/INEP 2008-2025 (Extraído do Relatório de Monitoramento do PNE/Inep) e Censo Escolar/INEP 2016. Elaboração: Instituto Mauro Borges/Segplan-GO/Gerência de Estudos Socioeconômicos e Especiais.

De acordo com a Gráfico 5, uma das metas da Secretaria de Educação do Estado de Goiás é o de impulsionar o percentual de matrículas na EJA, integradas, ao ensino profissional, porém esse percentual encontra-se bem distante do proposto. Por esse motivo, seria necessário um esforço para a expansão do número de matrículas na grandeza de 2,51 p.p. ao ano para que a meta fosse alcançada no prazo determinado, porém um dos empecilhos para que a meta governamental seja de fato efetivada está diretamente ligado à questão da mobilidade desses 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 as características desse público são: 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 (LEFEBVRE, 2005, p. 18).

De acordo com "Oliveira Júnior, 2011", 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, seja pela ineficaz e burocrática implementação de políticas de urbanização, seja pelo consumo exagerado da sociedade por veículos individuais, o cenário tem se agravado.

O "jeitinho brasileiro", comportamento arraigado na sociedade brasileira, reflete-se na esfera política, dando margem à corrupção em diversos setores, como no âmbito da mobilidade urbana. Com isso, fenômenos sociais, como o congestionamento, agravam-se, gerando descrença e insatisfação da população em relação às instituições públicas e privadas (DaMATTA, 1989).

Entende-se, portanto, que o Estado e a sociedade são os principais vetores de mudança dessa realidade, pois nota-se que nos últimos anos, as ações governamentais estão mais voltadas para o investimento de recursos que apoiam o deslocamento por automóveis, tornando precárias as condições de circulação a pé, de bicicleta ou ônibus. E é exatamente a circulação a pé, de bicicleta e de ônibus que os alunos do CEJAAI mais utilizam no traslado diário de casa para a escola e da escola para casa.

Dessa forma, verificar as estratégias de mobilidade urbana que esses alunos adotam no dia a dia, mediante 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.

Várias são as medidas necessárias para a melhoria da mobilidade é a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, onde, na Lei n. 12.587, de 3/01/2012, foi estipulado o prazo máximo de 3 anos a partir de sua vigência, ou seja, até 3/01/2015. Sem o Plano, a cidade terá impedimentos para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana (ABDALA e PASQUALETO, 2013, p. 504).

Por isso, em cumprimento à Lei 12.587 de 2012, o Governo Municipal de Goiânia lançou no dia 05 de julho de 2016, já tardiamente o Plano de Mobilidade Urbano (PlanMob) com o intuito de replanejar, planejar, adequar e efetivar as ações pertinentes a todos os aspectos relacionados ao ir e vir da população tendo como um dos objetivos norteadores o de facilitar o deslocamento de pessoas e bens na área urbana por meio de veículos, vias, serviços de transporte e demais elementos componentes da infraestrutura urbana.

Os projetos urbanos a serem desenvolvidos pelo PlanMob-Goiânia são os corretores exclusivos para ônibus, rotas cicloviárias, BRT e outros, visando estimular o uso do transporte público, que é uma importante diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Na prática, conforme estabelece o PlanMob-Goiânia, as políticas públicas que são desenvolvidas têm como foco principal a diminuição do tempo das pessoas no trânsito.

Porém, 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 e que, mais uma vez são excluídos também do acesso à educação em virtude da mobilidade urbana e é isso que se observa no cenário do CEJAAI.

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

Quadro 8: Política de Mobilidade articulada com uma Política de Desenvolvimento Urbano

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.

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.
Implementar o Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade Urbana, compatibilizando com as diretrizes dos Planos Diretores municipais.
Controlar a implantação de novos empreendimentos públicos e privados, condicionando-os a internalizar e minimizar os impactos sobre o ambiente urbano, trânsito e transporte.
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.
Implantar obras e adequações viárias para priorização de modos de transporte não-motorizados e coletivos.
Promover o desenvolvimento institucional e a capacitação dos municípios e dos órgãos municipais responsáveis pelo transporte e trânsito.

Fonte: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 13-14.

É importante avaliar a incidência e efeitos das políticas setoriais, principalmente as de habitação, saneamento ambiental, de produção e consumo, no sistema de mobilidade urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 13-14).

O apelo por mudanças no que diz respeito à mobilidade urbana urge, pois as pesquisas que se ocupam de avaliar a qualidade dos transportes coletivos e de caráter público e a utilização deles pelos usuários apontam para um constante declínio. A recente queda de 9,6% na demanda de passageiros em 2017, que foi a terceira maior desta série histórica, nada mais é do que um indicativo desse apelo e, 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, isto é, 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 (IPEA, 2019).

Neste sentido, quando as políticas públicas não investem, ou investem parcialmente os recursos destinados à mobilidade urbana desfavorecendo o transporte público os problemas aparecem como é o caso a se considerar do surgimento de veículos de natureza particular agravando ainda mais a já tão

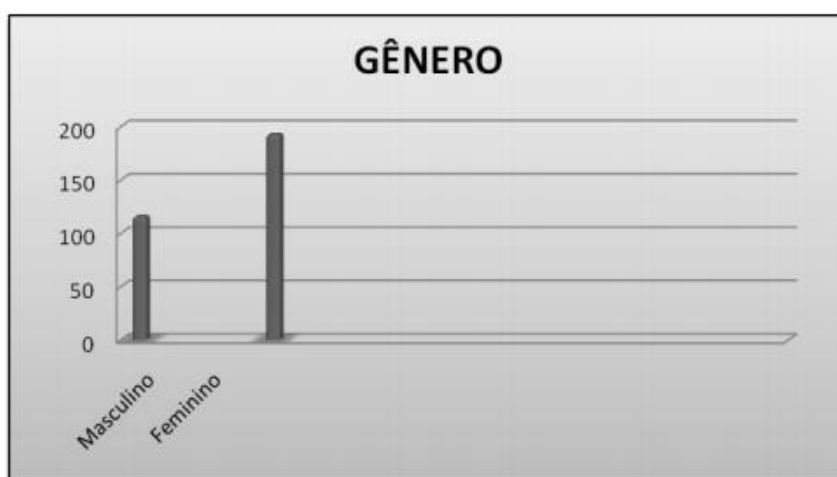
problemática situação no sítio urbano em relação aos congestionamentos e, com isso, a exclusão social se manifesta com maior evidência.

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).

Sendo assim, a análise dos dados que foram coletados por meio dos questionários respondidos pelos alunos e sob análise subsequente, 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 dos mesmos na escola.

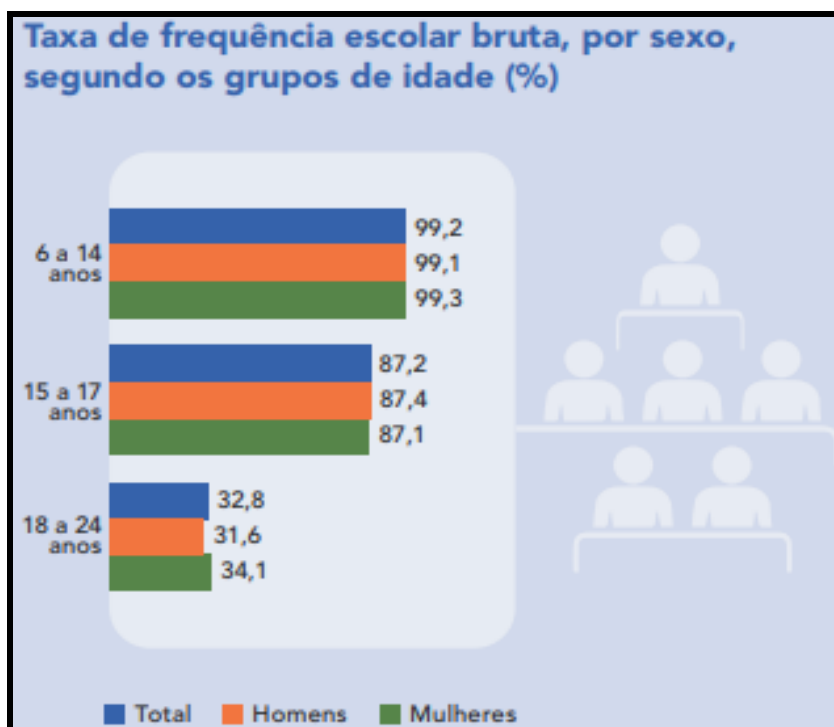
Para tanto, saber o gênero, a faixa etária, a renda familiar, o bairro onde residem, os meios de transporte utilizados e os meios de transporte que esses alunos gostariam de desfrutar, são indagações que se fazem importantes para que possamos aprofundar ainda mais sobre a temática Mobilidade Urbana dos alunos que estudam no CEJAAI, pois sabe-se que cada um desses fatores ora citados constituem elementos que compõem a vida de cada aluno e são relevantes para que possam se deslocar pela cidade o que faz com que o fator mobilidade urbana e acessibilidade exerça toda a diferença no cotidiano desses sujeitos.

Gráfico 6: Predomínio do público feminino da Educação de Jovens e Adultos



Fonte: Elaborada pela autora com base no questionário respondido pelos alunos (2019).

Gráfico 7: Taxa de frequência escolar bruta, por sexo, segundo os grupos de idade (%)



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

Os Gráficos 6 e 7 mostram a predominância do público feminino em relação ao masculino nessa modalidade de ensino do CEJAAI, bem como na faixa etária de 18 a 24 anos na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua realizada pelo IBGE, revelando que é delas o melhor desempenho na eliminação do analfabetismo.

Segundo os dados pesquisados nesta dissertação 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 (32,8%) representam um quantitativo maior do que a dos homens (31,6%) evidenciando, a partir da análise de indicadores que foram mensurados, que o grupo feminino demonstra maior interesse pelos estudos do que o homem, entre a população adulta (IBGE, 2018, p. 6).

Apesar das questões como o casamento, a maternidade e o trabalho, permearem a vida da mulher e, na maioria das vezes sendo sublinhadas para determinar suas escolhas, o público feminino na escola tem superado o público masculino e isso ocorre, de acordo com elas por estarem a procura por melhores condições de trabalho e renda e as mesmas afirmam que a EJA é uma possibilidade de melhorar as possibilidades de competir no mercado de trabalho.

As mulheres que frequentam o CEJAAI são em sua maioria esmagadora trabalhadora diarista sem carteira assinada, separadas e com filhos, filhos esses que em muitos casos frequentam a escola juntamente com a mãe, pois não têm com

quem ficar em casa e, por isso precisam acompanhar suas mães para que as mesmas possam concluir os estudos. Aquelas que, por vários motivos não conseguem acompanhar os estudos, ampliam o fator relacionado à evasão escolar que é caracterizada pelo abandono da escola, ou seja, quando o aluno deixa de frequentar a mesma durante o período letivo, ampliando o significativo número de alunos fora da escola o que agrava a situação do nível de analfabetos no país.

“Ramalho, 2010”, caracteriza a evasão como uma expulsão escolar, porque a saída do aluno da escola não é um ato voluntário, mas uma imposição sofrida pelo estudante, em razão de condições adversas e hostis do meio.

Apesar de a Constituição Brasileira e a Declaração Universal dos Direitos Humanos garantirem a educação como o direito que leva ao pleno exercício da cidadania e ao progresso, quanto às oportunidades necessárias para que esse plena promoção possa de fato ocorrer, muito tem que se fazer em relação ao direito à educação em nosso país e isso é notório no CEJAAI, o “chão” em que trabalhamos cotidianamente, sofrendo junto com nosso alunado.

“Art. 205: A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.” (Constituição da República Federativa do Brasil 1988).

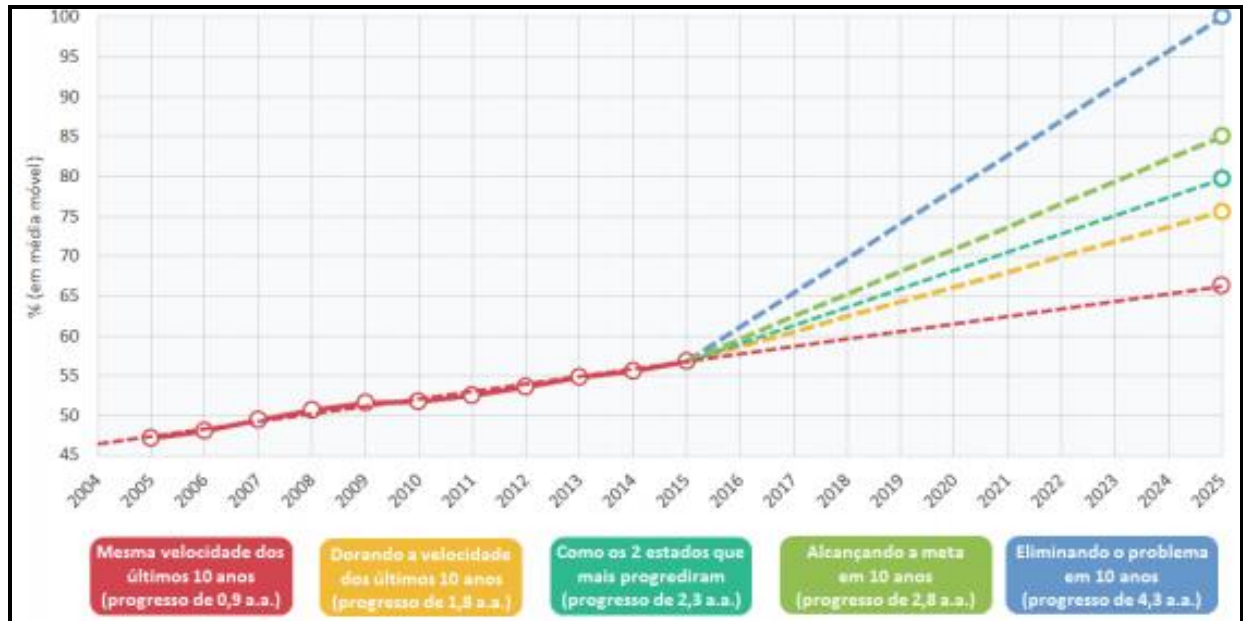
“Art. 26, Inciso 2: A educação será orientada no sentido do pleno desenvolvimento da personalidade humana e do fortalecimento do respeito pelos direitos do ser humano e pelas liberdades fundamentais. A educação promoverá a compreensão, a tolerância e a amizade entre todas as nações e grupos raciais ou religiosos e coadjuvará as atividades das Nações Unidas em prol da manutenção da paz.” (Declaração Universal dos Direitos Humanos).

Nessa perspectiva, o direito à educação deve ser traduzido como um direito maior e de irrestrita promoção para o acesso à dignidade humana não sendo vista de maneira reduzida como a de apenas o direito de matrícula e vaga no ambiente escolar. Distinguir o pleno direito a educação e o direito a vaga faz com que o ato de aprender e apreender ganhe outro significado e esse se faz diferente, pois é ele quem permite o acesso real à aprendizagem significativa e edificante e é desse direito propriamente dito que estamos a falar no que concerne ao aluno do CEJAAI.

Uma forma de medir o atraso acadêmico é a partir da taxa de frequência escolar líquida ajustada (CMIG 21). Esse indicador mede a proporção de pessoas que frequentam o plano escolar 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).

Gráfico 8: Histórico e projeção da porcentagem de jovens e adultos frequentando o Ensino Médio no Brasil.



Fonte: Unesco Institute for Statistics (UIS) e Estimativas produzidas com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio(PNAD).

Gráfico 9: Faixa etária dos estudantes pesquisados



Fonte: Elaborada pela autora com base no questionário respondido pelos alunos (2019)

Os Gráficos 8 e 9 nos permite refletir sobre aspectos relevantes relacionados à educação de jovens e adultos. Nota-se que no Gráfico 9, 40% encontra-se com idade entre 32 e 38 anos e que 33% do alunado têm entre 39 e 45 anos, evidenciando a importância da educação formal na sociedade contemporânea.

Por meio da análise do Gráfico 9 fica evidente o perfil dos alunos que frequentam o CEJAAI, sendo eles, em sua maioria pessoas adultas e por estarem nessa na faixa etária, a maioria é pai de família que trabalha para o sustento da

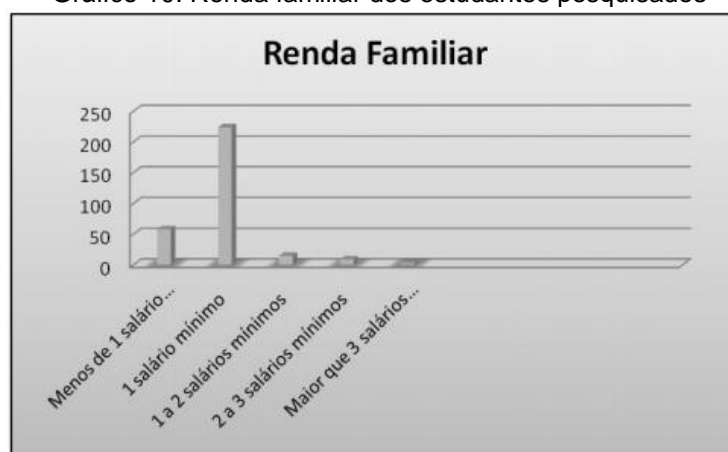
mesma e, por isso busca na educação uma maneira de superar as adversidades cotidianas e melhorar a renda familiar.

Essas pessoas se percebem na cidade como quase que exclusivamente e destinados unicamente ao trabalho e, se possível for frequentar a escola representa a possibilidade de acesso a outras áreas urbanas que, para eles só é possível conectar-se por meio da educação como é o caso do ingresso a cursos, faculdade e, por fim um ambiente de trabalho mais seguro e humanizado com direitos trabalhistas tão almejados pela maioria deles já que muitos trabalham sem carteira assinada. Para Marx o trabalho deve ser como um elemento diferencial, a saber:

O elemento diferencial entre o animal e o homem era que este era capaz de "produzir suas condições de existência", de transformar o mundo, e assim não mais se submeter aos puros acasos da natureza, o trabalho é considerado, tanto por marxistas quanto por não marxistas, não só como uma característica importante da espécie humana, mas como a essência do homem (MARX, 1846).

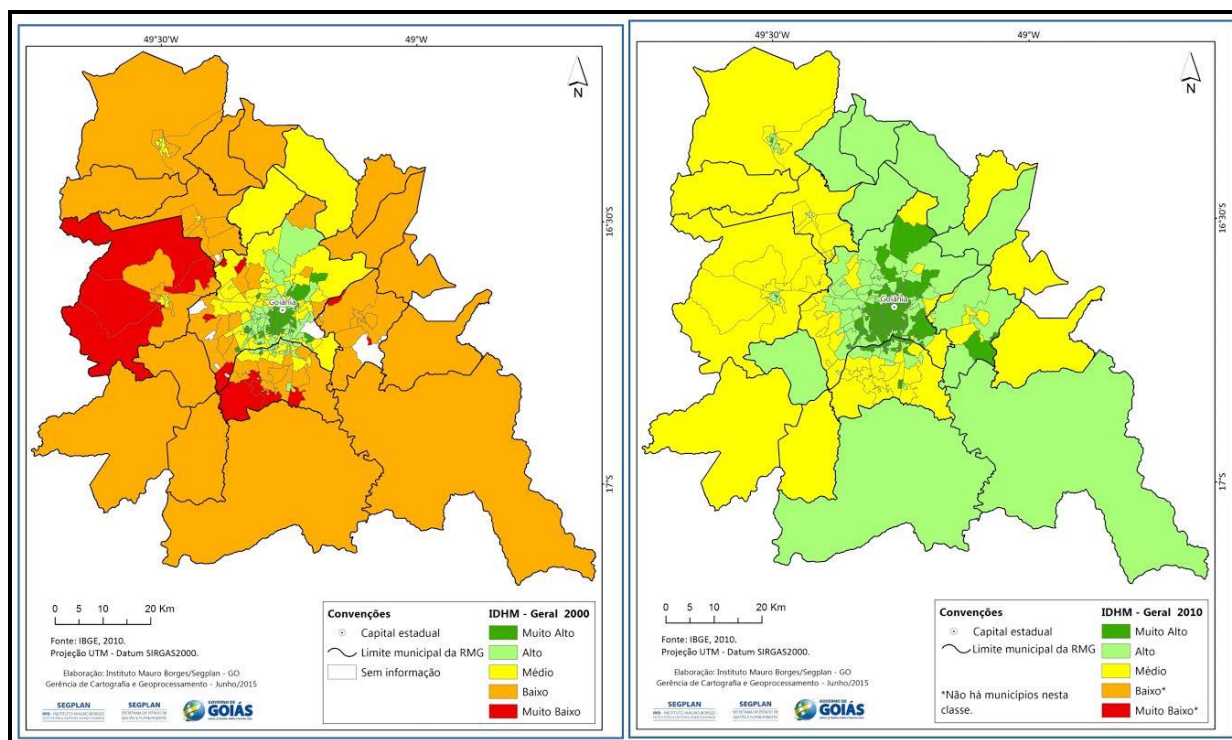
Apesar de o trabalho, na visão de Marx, e de outros pensadores ser aquilo que reflete a essência do homem, os sujeitos não podem ocupar a vida apenas com o labor, é preciso muito mais. O trabalho deve se tornar como um dos mecanismos que permitam ao ser humano produzir suas condições de existência, porém para essa existência ser significativa são necessários outros atributos para a vida humana como o ato de estudar e de ter lazer, negados à maioria dos alunos do CEJAAI.

Gráfico 10: Renda familiar dos estudantes pesquisados



Fonte: Elaborada pela autora com base no questionário respondido pelos alunos (2019).

Mapa 2: Região Metropolitana de Goiânia - Crescimento do IDHM



Fonte: Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – Governo do Estado Goiás. 2018

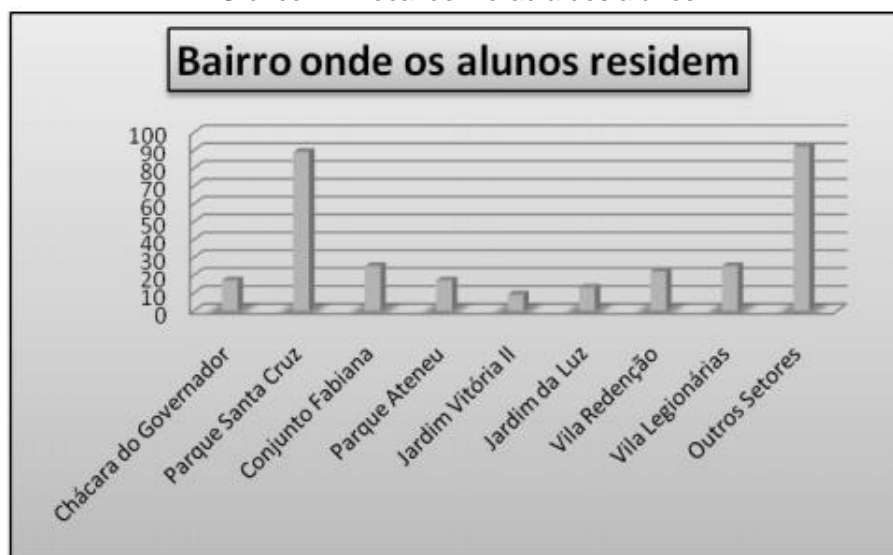
Por intermédio do Gráfico 10, verifica-se que a maioria dos estudantes pesquisados faz parte de uma faixa de IDH muito aquém do que se espera em uma sociedade justa e igualitária, já que a renda doméstica da maioria é de um salário mínimo, isto é, possui rendimento familiar muito baixo e, como o grau de pobreza de um indivíduo é fortemente determinado por seu nível educacional, essa natureza diferenciada do subinvestimento em educação leva à transmissão intergeracional da pobreza e é exatamente o que vem ocorrendo com os alunos do CEJAAI e, o Brasil apresentou uma queda no seu IDH, ficando na 79ª posição no ranking do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) divulgado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud). Medido anualmente, o IDH vai de 0 a 1, quanto maior, mais desenvolvido o país e tem como base indicadores de saúde, educação e renda. No ano de 2019, o Brasil alcançou o IDH de 0,761, com uma pequena melhora de 0,001 em relação ao ano de 2018. O índice do IDH do nosso país reflete diretamente nas questões referentes à educação, por exemplo.

Sendo assim, vários desses alunos relatam que por não terem uma renda que lhes permita usufruir nem do básico que a cidade oferece como é o caso da educação, não conseguem acessar vários outros serviços existentes como o lazer, cultura já que precisam ter um poder aquisitivo que lhes permita, por exemplo, fazer uso do transporte público em busca desses benefícios. Alguns alunos chegam a

declarar, por exemplo, que nunca foram ao cinema, teatro e isso é perceptível por meio do Mapa 2 que nos mostra as áreas da capital onde o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) é mais alto e mais baixo e os alunos, em sua maioria reside onde esse índice é baixo ou muito baixo.

O Gráfico a seguir nos permite analisar o fator mobilidade urbana no que concerne a localidade que a maioria dos alunos reside.

Gráfico 11: Local de moradia dos alunos

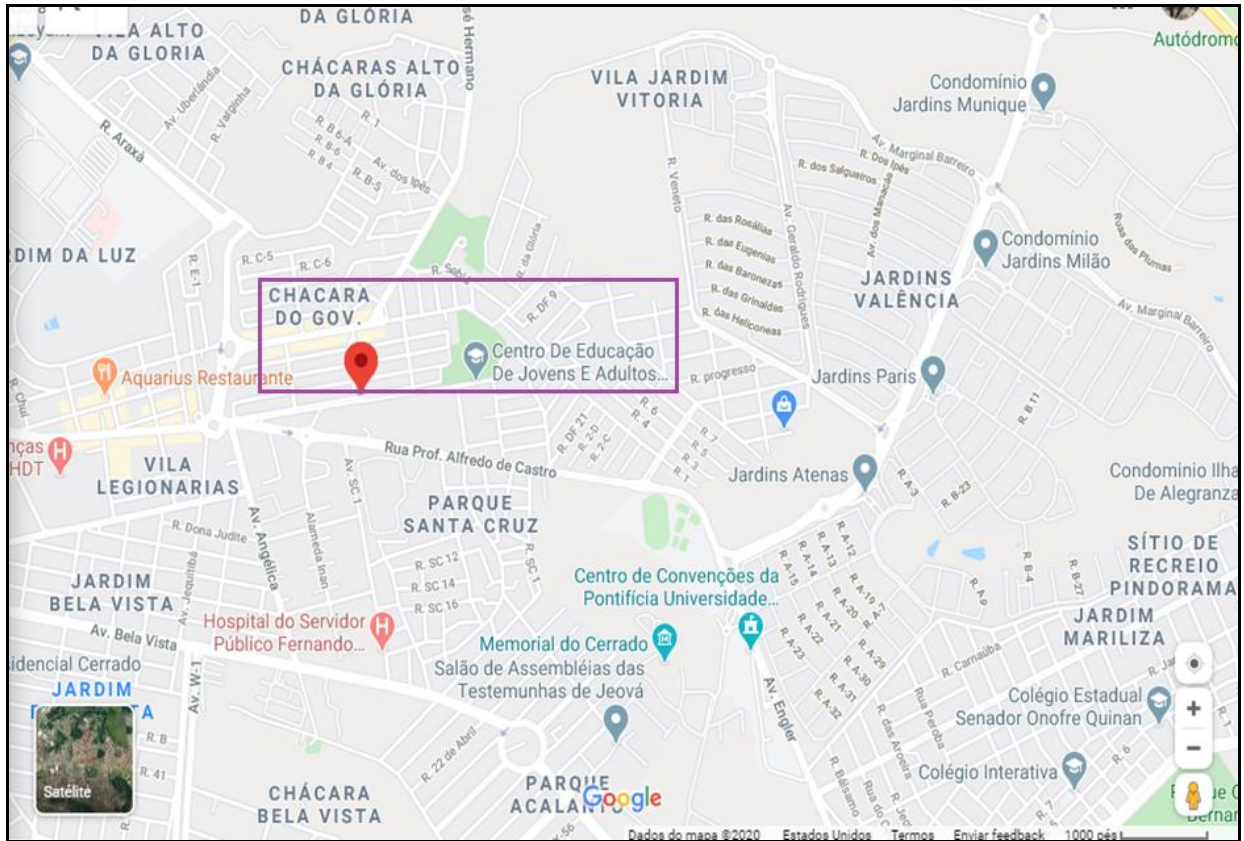


Fonte: Elaborada pela autora com base no questionário respondido pelos alunos (2019)

Em conformidade com o Gráfico 11, uma parcela significativa dos alunos do CEJAAI mora nas cidades limítrofes de Goiânia, em bairros de adensamentos básicos característicos da população de baixa renda precisando migrar constantemente para a capital. Outro fator que interfere na busca pela instituição de ensino é o fato de as escolas públicas que oferecem a modalidade EJA apresentarem redução nos últimos anos e isso faz com que os alunos percorram grandes distâncias em busca de uma formação escolar. Além disso, o bairro onde a escola está localizada faz parte de um dos adensamentos onde os valores dos aluguéis são mais caros e não se adéquam ao orçamento dos mesmos.

Mesmo com a mudança do sexto parágrafo do Compromisso Todos pela Educação do plano de metas lançado pelo Ministério da Educação (MEC, 2007) no final do primeiro semestre do ano de 2007 ser claro dizendo que "*ao matricular o aluno na escola essa deve ser mais próxima da sua residência*" isso não ocorre com a maioria dos alunos do CEJAAI, pois esses percorrem longas distâncias, cotidianamente na busca pelo conhecimento escolarizado.

Mapa 3: Localização do CEJA – Arco-Íris no bairro Chácara do Governador.



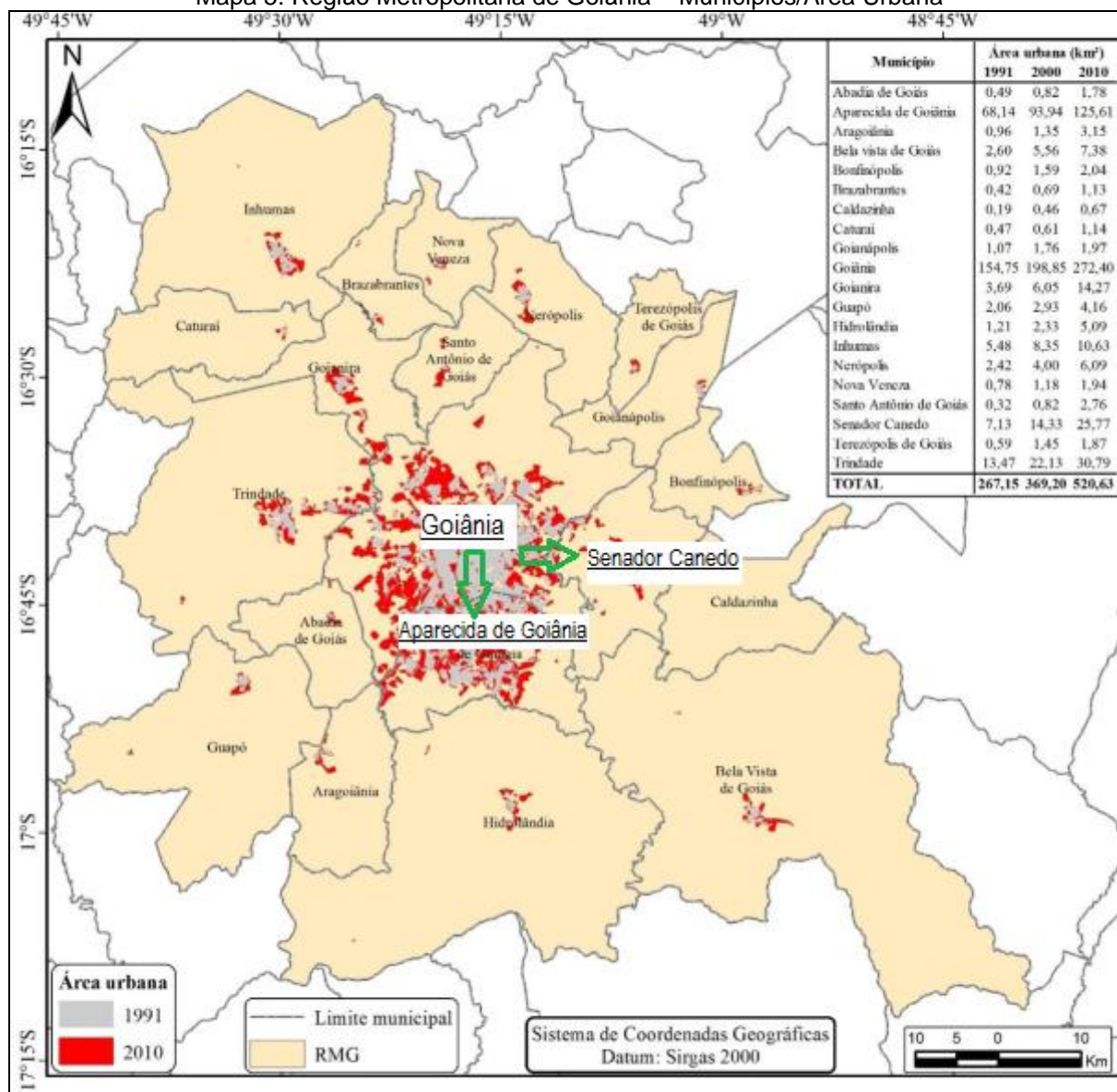
Fonte: <https://maps.google.com/web/search/colégio+arco+íris+goiania+goias>. Acesso em 10/07/2019.

Mapa 4: Goiânia: Divisão por regiões.



Fonte: IBGE, 2019.

Mapa 5: Região Metropolitana de Goiânia – Municípios/Área Urbana



Fonte: IBGE, 2019.

Percebe-se por meio do Mapa 3 que o bairro onde a escola está localizada fica próxima a dois campos universitários sendo eles o Campus UEG e o Campus II da PUC. Além disso, alguns dos bairros limítrofes¹. O número de alunos que reside na Chácara do Governador, local onde se localiza a escola, é inexpressivo e o que se nota por intermédio do Gráfico 12 é que a localização da escola não é próxima dos bairros no qual a maioria dos alunos reside, já que a maioria mora em bairros afastados da Região Sul como nos mostra o Mapa 4 e até mesmo em bairros das cidades que fazem parte da Região Metropolitana de Goiânia como Aparecida de Goiânia e Senador Canedo com se vê no Mapa 5.

¹ Parque das Laranjeiras, Parque Santa Cruz, Vila Legionários, Jardim Bela Vista.

O Mapa 4 nos permite perceber que Goiânia é dividida em oito regiões sendo elas Região Noroeste, Região Norte, Região Oeste, Região Central, Região Sul, Região Leste, Região Sudoeste e Região Sudeste e o CEJAAI encontra-se localizada na região sul da capital metropolitana.

O Mapa 5 nos mostra a RM de Goiânia com suas cidades vizinhas formando quase que um único tecido urbano com a cidade de Aparecida de Goiânia, por exemplo. E é desse tecido urbano que os alunos realizam movimentos pendulares diariamente em busca de trabalho e escolarização.

Por isso, mesmo com diversos avanços em relação ao Índice de desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), que tem como objetivo o de medir a eficiência do ensino em nosso país, o que se sabe é que o Brasil e seu povo ainda padecem com uma tragédia que se diz silenciosa, uma vez que não “incomoda” a elite bem como o poder público. Essa situação é adjetivada como trágica, pois dos 10.4 milhões de jovens que deveriam estar na escola, 2.9 milhões evadem todos os anos e um dos fatores relacionados e que pode explicar tal evasão está diretamente relacionada com a distância entre a casa, escola, trabalho e a própria ausência de um nível educacional que o promova enquanto sujeito provido de conhecimento.

Um estudo lançado em 2017 pelo Instituto Ayrton Senna 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 para trajetória individual desses jovens e para o país como um todo (INSTITUTO AYRTON SENNA, 2019).

Gráfico 12: Meios de transporte utilizados pelos alunos para acesso à escola



Fonte: Elaborada pela autora com base no questionário respondido pelos alunos (2019)

O Gráfico 12 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 como sendo substanciais, a saber:

- A pé, economizam consideráveis gastos com transporte público coletivo.
- De bicicleta, economizam com transporte público coletivo e deslocam mais rapidamente, apesar de ser perigoso pela ausência de ciclovias nos bairros periféricos.
- De motocicleta, gastam menos combustíveis em relação ao carro.
- De transporte coletivo, economizam por serem estudantes e terem carteirinha, chegam com mais segurança na escola e em casa.

Formalmente conhecida como “Carteira de Identificação Estudantil (CIE)”, a Carteira de Estudante é um documento e, por ser um documento, ela tem todo amparo legal e que garante os direitos dos estudantes, principalmente o direito à meia-entrada em eventos de entretenimento. A carteira de estudante é amparada pela Lei Federal nº 12.933 que garante o direito à carteirinha e à meia entrada.

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

Gráfico 13: Meios de transporte que os alunos usariam, se pudessem escolher, para o deslocamento à escola



Fonte: Elaborada pela autora com base no questionário respondido pelos alunos (2019)

O Gráfico 13 aponta quais seriam os meios de transporte que os alunos usufruiriam caso pudessem escolher. Ao realizar a leitura, percebe-se que a maioria

faz opção pelo carro próprio e ao responderem os questionamentos, fica evidente que para eles o carro seria escolhido, pois na concepção deles, esse modal lhe proporciona mais liberdade de ir e vir concedendo-lhes também status.

Após análise dos dados, por meio dos estudos in loco, gerando os Gráficos 7, 10, 11, 12, 13 e 14 evidencia-se que os alunos da EJA são, na maioria, do sexo feminino, com idade superior a trinta anos de idade, estando, assim, na faixa etária denominada pela geografia demográfica de adultos; renda familiar entre um e dois salários mínimos; a maioria não reside no bairro no qual a escola encontra-se localizada; e o traslado é feito pela maior parte dos entrevistados a pé ou de bicicleta, para economizarem dinheiro com transporte.

Sendo assim, é de fundamental importância a percepção e o estudo sobre a mobilidade já que ela promove a inclusão social e a igualdade, pois facilita o acesso a empregos, conhecimento e a redes sociais (FERREIRA et al., 2012).

No contexto de surgimento da Educação de Jovens e Adultos, 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. “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).

Não obstante, a política de mobilidade deve atender aos jovens e adultos, que buscam, na escola, uma oportunidade de melhoria de vida. Contudo, muitas vezes, veem-se “engessados” no que concerne ao ir e vir, pois a conjuntura vigente de mobilidade urbana e de acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades, na medida em que exclui significativa parcela da população do acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem, coopera para a longevidade da pobreza urbana e da exclusão social.

A exclusão social não é passível de mensuração, mas pode ser caracterizada por indicadores como a informalidade, a irregularidade, a ilegalidade, a pobreza, a baixa escolaridade, o oficioso, a raça, o sexo, a origem e, principalmente, a ausência da cidadania. “A carência material é a face externa da exclusão política” (Demo, 1993, p. 3).

Para “Demo, 1993”, “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”.

A análise possibilita constatar, o quão importante é o direito à cidade e que esse está vinculado à probabilidade de deslocamentos de diversos grupos sociais pelos espaços urbanos em suas centralidades. Centralidade essa que se ocupa de abrigar os diversos serviços e equipamentos públicos como os da saúde, educação, lazer, entretenimento, cultura e por que não irmos além citando à habitação que nada mais é do que um dos direitos constitucionais estabelecidos pela Constituição de 1988, denominada Constituição Cidadã.

Por isso se diz que a acessibilidade complementa a mobilidade, pois ela é quem determina o que de fato cada cidadão tem direito de usufruir não bastando ter somente a mobilidade, é preciso acessar os bens e serviços que deveriam servir a todos de forma igualitária e sem distinção ou segregação. A saber:

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, p. 152, 2003).

Percebe-se assim, que o alcance aos serviços e aos equipamentos se vê diretamente vinculada com a possibilidade que os cidadãos têm de acesso as áreas onde esses serviços e equipamentos são disponibilizados. Sendo assim, é imprescindível que o tecido urbano atenda às necessidades de todos para que se beneficiem de todas as possibilidades ofertadas pela cidade, pois é necessário o deslocamento para usufruir dos benefícios como educação, trabalho, cinema, centro de saúde. O debate sobre a mobilidade urbana versa, dessa forma, sobre a garantia de condições necessárias à utilização dos serviços, como também sobre os obstáculos a essa utilização.

Há em Goiânia cento e vinte uma escolas públicas estaduais, porém nem todas funcionam no turno noturno ou oferecem o ensino na modalidade EJA que atende jovens e adultos. O CEJAAI fica próximo a duas outras unidades de ensino público, porém só ele oferece o ensino na modalidade EJA, no turno noturno. As outras escolas são o colégio estadual Parque Santa Cruz, localizado no bairro Santa Cruz, com funcionamento apenas diurno e o colégio estadual Menino Jesus, localizado no

Jardim Bela Vista funcionando nos três turnos, porém o ensino noturno é dedicado ao Ensino Médio Regular.

Por isso, a transparência da gestão pública é de fundamental importância para que os usuários possam acompanhar as ações governamentais, a fim de certificar a aplicação dos recursos públicos, pois os gestores deveriam, em tese, orientar suas ações com base na Constituição Federal, artigo 37 que estabelece os princípios da legalidade, moralidade, impessoalidade, publicidade e eficiência no cumprimento das intervenções de cunho público com ética garantindo assim o uso eficaz dos recursos dos cofres governamentais.

Após abordarmos os assuntos pertinentes ao direito de mobilidade e acessibilidade aos diversos serviços e equipamentos públicos, percebe-se o quão imperativo se torna a conexão das ações governamentais com e para a sociedade.

Por isso, faz-se necessário que a sociedade como um todo interrompa a passividade deixando de ser trivial espectador e usuário dos bens e serviços assumindo a postura de protagonista da elaboração, acompanhamento e fiscalização das políticas públicas, pois estas devem vir ao encontro do interesse de todos e do bem comum.

A relação entre a administração pública e a sociedade deve se pautar pelo interesse de todos e o cidadão deve deixar de ser mero espectador e usuário dos serviços prestados, passando à categoria de protagonista na elaboração, acompanhamento e fiscalização das políticas de interesse coletivo e é isso que esta dissertação propõe no momento, mesmo que sabendo que como cidadãos há muito a se fazer quando se trata de questões relacionadas à gestão pública em um país que ainda não conseguiu romper com o modelo administrativo de beneficiar apenas uma pequena parcela da população, a que detém o capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo investigar e analisar os resultados que, ora encontrados evidenciam a pertinência do estudo relativo à mobilidade urbana de alunos jovens e adultos que frequentam a escola pública que oferta a modalidade educacional EJA sendo esse o CEJAAI, Centro de Educação de Jovens e Adultos Arco-Íris. Nota-se que as populações de baixa renda dos grandes centros urbanos brasileiros quase não têm acesso de qualidade a serviços educacionais, sendo que estas questões quase sempre relacionadas à mobilidade urbana e, 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 e nesse cenário encontram-se os alunos do CEJAAI.

Observa-se que o modelo que prioriza o automóvel, afeta principalmente, os grandes centros urbanos e, em Goiânia, não é diferente, pois à medida que as cidades crescem, problemas de várias ordens acompanham esta crescente e o trânsito é um dos entraves vividos nas urbes, principalmente as de médio e grande porte em razão do interesse público pelo automóvel de caráter individual que são incorporados à dinâmica urbana diariamente tornando as vias congestionadas e perigosas.

Sendo assim, o sistema citadino, não suporta tal crescimento, pois lhe falta espaços físicos ou mesmo recursos financeiros que poderiam solucionar diversas problemáticas vivenciadas no sítio urbano já tão saturado. Com isso o trânsito é alvo diretamente de diversos obstáculos como o stress, lentidão ou excesso de velocidade, congestionamentos, poluição sonora, visual, atmosférica e tantos outros percalços que contrariam a dinâmica que a cidade tanto necessita para que a mobilidade e a acessibilidade ocorram da maneira mais tranquila possível beneficiando toda a sociedade e não apenas uma pequena parcela que tem no carro a solução para tal situação.

Desse modo, adequar melhor à infraestrutura de Goiânia 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 como o uso da bicicleta ou o traslado a pé como o acontece com a maioria dos alunos da CEJAAI.

Diante do exposto, pode-se afirmar que as políticas de mobilidade urbana devem estar articuladas a outras políticas públicas, já que essas estão diretamente ligadas à qualidade de vida nas urbes. Para tanto é fundamental lembrar que a política que tange à mobilidade urbana é parte integrante da política de desenvolvimento urbano, já que só é viável propiciar tal desenvolvimento levando em consideração a demanda alusiva à mobilidade como um todo.

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”.

Por isso, as ações no que concerne à rede de mobilidade urbana bem como a sua construção, manutenção e reconstrução devem se atentar para as intervenções que devem ser analisadas levando em consideração os procedimentos em nível micro e macro, no sítio urbano, uma vez que as políticas públicas devem ter como procedimento primordial atender a todos, prestando serviços de qualidade.

Numa tentativa de idealizar um modelo de mobilidade urbana já que esse é o objeto de estudo desta dissertação e as mediações que fazem parte premente da evolução das formas de mobilidade não terem sido devidamente exploradas, enquanto influência na orientação da reconcepção das redes parece árdua a questão referente à mobilidade urbana para os que ambicionam efetivas, reais e significativas ações que promovam mudanças, pois o que se tem percebido é apenas o resultado do diálogo entre os saberes disciplinares invocados na compreensão da mobilidade, das opções concretas dos diferentes atores e da integração das características do território, já que também ele não pode ser conceitualizado como fixo.

A noção de território e territorialidade é irrefutável quando se trata da exploração de diversas alternativas de mobilidade urbana para a sociedade como um todo e, nas palavras de Reis (2007, p. 222) “é do enraizamento territorial que emerge a fonte de desenvolvimento econômico” e isso nada mais é do que a garantia de que o fator mobilidade urbana tendo como foco a espacialidade e a acessibilidade permita que as pessoas se movam pelo espaço tendo acesso irrestrito aos locais que ofertam serviços e equipamentos das mais variadas ordens sem que com isso desapossem da relação de identidade que já tem com o espaço de vida que lhes é significativo.

A mobilidade tem como princípio estruturante o de esbater a desigualdade, mas as alternativas oferecidas acabam, algumas vezes, por dar lugar à imobilidade ou

à mobilidade com recurso a outros modos de transporte que não o transporte coletivo.

Há, de fato, ainda uma longa distância a percorrer para que sejam coerentes e recentes os projetos de mobilidade e de desenvolvimento local para que os alunos como os da EJA e do CEJAAl, por exemplo, não paguem os altos preços no que concerne a mobilidade urbana já que esta está intrinsecamente ligada ao ir e vir do indivíduo que busca melhoria de vida via educação.

Sabe-se que historicamente a educação de jovens e adultos tem papel secundário no cenário da educação brasileira. Esse fato aponta para uma maior compreensão acerca dessa modalidade de ensino, a fim de contribuir para a reversão desse quadro, assim como para dar-lhe visibilidade. Entende-se que a EJA deve ser uma modalidade de educação para sujeitos concretos, em contextos concretos, com histórias concretas, com configurações concretas (ARROYO, 2007).

A inclusão da EJA na legislação configura-se como uma opção política que precisa ser legitimada pela prática pedagógica. Não obstante, a política de mobilidade deve atender a esses jovens e adultos, que buscam, na escola, uma oportunidade de melhoria de vida. Contudo, muitas vezes, veem-se “engessados” no que concerne ao ir e vir, pois as vigentes conjunturas de mobilidade urbana e de acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades, na medida em que excluem significativa parcela da população do acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem, cooperam para a longevidade da pobreza urbana e da exclusão social.

Fome real, concreta sem data marcada para partir, mesmo que não tão rigorosa e agressiva como outras fomes que conheci [...] Fome que, se não amenizada, como foi a nossa, vai tomando o corpo da gente, fazendo dele, às vezes, uma escultura arestosa, angulosa. Vai afinando as pernas, os braços, os dedos [...] Como aprender, porém, se a única geografia possível era a geografia da fome? (FREIRE, 2003a, p. 42).

Essa fome real por tantas coisas, e porque não dizermos pelo conhecimento nos é revelada por vários prismas como o que nos mostra o “Ministério da Educação”, que diz que últimos 10 anos, um terço das escolas que ofereciam o ensino fundamental e médio para o programa da EJA abandonaram o serviço por falta de investimento. Em 2019, no atual orçamento destinado à educação da EJA, o valor estimado para cada estudante era de exatos 2.870,94 reais, trata-se da única modalidade de ensino em que cada aluno recebe menos de 3.500 reais do Estado, de acordo com o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica, Fundeb.

O impacto do sucateamento foi traduzido nos dados divulgados pelo Censo Escolar de 2018 onde o número de matrículas da EJA diminuiu 1,5%, totalizando apenas 3,5 milhões de estudantes matriculados no ano de 2018. O número é extremamente baixo para um país que, em 2017, tinha 11,5 milhões de pessoas analfabetas acima dos 15 anos de idade, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. Resultado concreto: a taxa de alfabetização da população acima de 15 anos ainda está abaixo do previsto. A meta a ser atingida em 2015 era de 93,5%; em 2019, quatro anos após o fim do prazo, essa porcentagem estava em 91,5%. Isso significa que as metas estabelecidas pelo Plano Nacional da Educação (PNE), cujo objetivo é acabar com o analfabetismo absoluto e reduzir em 50% o analfabetismo funcional, dificilmente serão atingidas até 2024, quando termina o prazo para alcançá-las (REVISTA VEJA, 2019).

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 das pessoas que moram em Goiânia e em sua Região Metropolitana. Além disso, é importante lembrar que a política de mobilidade urbana é parte da política de desenvolvimento urbano, pois só é possível pensar em desenvolvimento pensando na mobilidade.

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>

ABEL, J. R.; DEITZ, R. ***Do colleges and universities increase their region's human capital?*** Journal of Economic Geography, v. 12, n. 3, p. 667–691, 2012.

ALVES, Mário J. Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas. ***Indústria e Ambiente: Revista de Informação Técnica e Científica***. 2009. n. 55, p. 12-14. Disponível em: http://pascal.iseg.utl.pt/~ppereira/DobrarEsquina/main/Artigos/Tertulia_Janeiro/JSeixas_e_MAlves/8_Industria_e_Ambiente_mob_vs_acess.pdf >. Acesso em: 05 mai. 2014.

ALVES, Priscila; RAIA JR., ***Archimedes Azevedo. Mobilidade e acessibilidade urbana sustentáveis: A gestão da mobilidade no Brasil***. In: ***Congresso de Meio Ambiente da AUGM***, 6, 2009, São Carlos (SP). ***Anais [...]*** São Carlos: UFSCAR, 2009. Disponível em: <http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039.pdf>>. Acesso em: 22 de ago. 2014.

ALTSHULER, A. (1979) - ***The Urban Transportation System. Politics and Policy Innovation***. Cambridge, MIT Press

APTA, American Public Transportation Association Mobility Management. ***A New Role for Public Transportation***. 2008.

AQUINO, M. ***Transporte coletivo tem nota 3,5. O Popular. Vida Urbana***. 01 ago. 2011. Disponível em: <http://www.opopular.com.br/editorias/vida-urbana/transporte-coletivo-tem-nota-3-5-1.24799> >. Acesso em: 17 nov. 2014.

ARROYO, Miguel Gonzalez. ***Juventude, produção cultural e Educação de Jovens e Adultos***. In: Leôncio (org.) ***Diálogos na educação de jovens e adultos***. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

AYUB, Ulisses A. ***Mobilidade: uma questão para o planejamento urbano***/Ulisses Ayub. - São Paulo, 2016.

BARTELT, Dawid Danilo. ***Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas***. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

BEJEAU-GARNIER, Jacqueline. ***Geografia Urbana***. 3.ed. Lisboa: fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

BECKER, O. M. S. ***Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos***. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). ***Explorações geográficas***. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. p. 319-367.

BIELER, Rosangela Berman: **Depoimento** [3 nov. 2004]. Entrevistadora: Adriana Perri. Revista Sentidos, p. 10-12, Out./Nov. 2004. Disponível em: <<http://sentidos.uol.com.br/canais/materia.asp?codpag=7103&codtipo=1&subcat=54&canal=talento>>. Acesso em: 20 de dezembro de 2019.

BORGES, C. **Dois mundos no transporte coletivo**. O Popular. Vida Urbana. 05 dez. 2010. Disponível em: Acesso em: 17 nov. 2014.

BRASIL (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil - 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 28 de maio de 2019.

BRASIL. (2012, 3 de janeiro). Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Diário Oficial da União. Recuperado em maio de 2015, de www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

BRASIL. **Trabalhando com a educação de jovens e adultos: alunos e alunas da EJA: Caderno 1**. Brasília, 2006. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/secad/arquivos/pdf/eja_caderno1.pdf. Acesso em 10/11/11.

BRASIL/ IPEA. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). 74p. ISSN: 2179-5495 1. **Transportes 2. Transporte - Brasil 3. Mobilidade urbana – Brasil I. Carvalho, Carlos Henrique Ribeiro de II. Pereira, Rafael Henrique Moraes III. Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe**. CEPAL IV. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. IPEA V. Título. 2011.

BRASIL. Lei nº. 9.394, de 20 de dezembro de 1996. **Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 dez. 1996.

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>. Acesso em: 06 abr. 2019.

COLAVITTO, Nathalia Bedran et.al. **Educação de Jovens e Adultos (EJA): A Importância da Alfabetização**. Revista Eletrônica Saberes da Educação – Volume 5. nº 1, 2014.

CAFRUNE, M. E. **O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos**. Revista Interdisciplinar de Direitos Humanos, Bauru, v. 4, n. 1, p. 185-206, jan.-jun. 2016.

COSTA, Alexandre Araújo. **Humanismo dialético: a filosofia jurídica de Roberto Lyra Filho**. Brasília: Thesaurus, 2008. 99 p. Disponível em: <<http://www.arcos.org.br/livros/hermeneutica-filosofica/>>. Acesso em: 30 out. 2017.

COSTA. Nuno Manuel Sessarego Marques da, **Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas: O caso da Área Metropolitana de Lisboa**. Universidade de Lisboa. Faculdade de Letras de Lisboa. Departamento de Geografia, p. 23, 2007.

CUNHA. Débora Ferreira da, Doutoranda em Geografia PPGeo/UFG. GeoTextos, vol. 12, n. 2, dezembro 2016. 87-106.

CAMPOS, E. T.; NASCIMENTO, D. T. do. **Instrumentos de planejamento territorial urbano: Plano Diretor, Estatuto da Cidade e a Agenda 21**. Florianópolis: UFSC, 2006.

DaMATTA, Roberto. **O que faz o Brasil, Brasil?** Rio de Janeiro, Rocco, 1989.

DAMIANI, A. M. N. **Psicopedagogia Institucional**. p. 1- 39, 2012. Disponível em: Acesso em: 15 dez. 2016.

DANTAS, Marcello. **O que precisa para que Goiânia seja melhor no futuro**. Goiânia, 2014.

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

FLAMM, Michael; KAUFMANN, Vincent (2006). **“Operationalising the concept of motility: a qualitative study”, Mobilities**. 1(2), pp.167-189.

FELTRAN. Fernanda Rodrigues, **A LEI 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação do direito à cidade**. São Paulo. 2017

FERRARI, S. C. **O aluno de EJA: jovem ou adolescente?** 2011. Disponível em: http://www.cereja.org.br/pdf/revista_v/Revista_ShirleyCostaFerra.pdf . Acesso em 11/11/2001.

FREITAS, L.P.M.de. **Plano Diretor Participativo como Instrumento de Gestão do Território Municipal: possibilidades e limites a partir do Estatuto da Cidade**. In: XI Simpósio Brasileiro de Geografia Urbana – Simpurb. Brasília: UnB, 2009.

FERREIRA, A. (2012). **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** São Luís, EDUFMA.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Mini Aurélio: o dicionário da língua portuguesa**. 8. Ed. Curitiba: Positivo, 2010.

FIPPDS - Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville (Org.) **Caderno Prévio: Plano de Mobilidade Sustentável de Joinville (PlanMOB)**. Joinville: Prefeitura Municipal, 2015, 119 p.

FREIRE, Paulo. **Educação e atualidade brasileira**. 3. Ed. São Paulo: Cortez; Instituto Paulo Freire, 2003a.

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: avaliação das políticas públicas educacionais.** Rio de Janeiro, v. 18, n. 67, p. 389-410, abr./jun. 2010.

GOIÂNIA. Lei n. 9.096, de 27 de outubro de 2011. **Código Municipal de Mobilidade Urbana.** Diário Oficial do Município nº 5.219, p. 03, de 1º de novembro de 2011. Disponível em: <https://www.goiania.go.gov.br/Download/legislacao/diariooficial/2011/do_20111101_000005219.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2015.

GOIÂNIA. Lei complementar nº 171, de 29 de maio de 2007. **Dispõe sobre as diretrizes do Plano Diretor para o Município de Goiânia.** 2007.

GOIÁS – Assembleia Legislativa do Estado. **Relatório: Lei Complementar nº 027/1999.** 2006.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas.** Texto para discussão nº 960 – IPEA. Brasília, 2003.

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

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

GORSDORF, L. F. et al. **Os silêncios da Nova Agenda Urbana da ONU. Jornal Gazeta do Povo.** 6 jul. 2016. Disponível em: Acesso em: 12 jul. 2016.

HAESBAERT, R. **Da desterritorialização à multiterritorialidade.** Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, São Paulo, USP, AGB, p. 6.774-6.792, 20 a 26 de março de 2005. Disponível em: < <http://ucbweb2.castelobranco.br.pdf>>. Acesso em 10/01/2013.

HAGE, S. M. **Educação de jovens e adultos, analfabetismo e compromisso social: análise da experiência educativa do projeto alfabetização cidadã na transamazônica.** UFPA, 2001. Disponível em: <http://www.ufpi.br/subsiteFiles/ppged/arquivos/files/GT9.PDF>. Acesso em 19/04/2011.

HANSON, S. (2010) - **"The Context of Urban Travel. Concepts and Recent Trends" in Hanson, S.;Giuliano, G., (Ed.) The Geography of Urban Transportation.** Nova Iorque, The Guilford Press: 3-29.

HANSON, S. (1995). **Getting there: urban transportation in context. The geography of urban transportation.** New York/London, The Guilford Press.

HARVEY. David, **O direito à cidade.** Traduzido do original em inglês "The right to the city", por Jair Pinheiro, professor da FFC/UNESP/ Marília. Esta versão foi cotejada com a publicada na New Left Review, n. 53, 2008. Lutas Sociais agradece ao autor pela autorização de publicar o artigo. Professor da City University of New York. End. eletrônico: DHarvey@gc.cuny.edu

HARVEY. David, **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo, Martins Fontes, 2014. 294p.

IAS – Instituto Ayrton Senna. **Educação brasileira**. 1994-2019. Disponível em: <<https://institutoayrtonsenna.org.br/pt-br.html>>. Acesso em: 01 mar. 2019.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **PNAD Contínua 2016: 51% da população com 25 anos ou mais do Brasil possuíam apenas o ensino fundamental completo**. Brasil: IBGE, 2016. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br>. Acesso em 11/09/2018.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). **Censo 2010**. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo.html=17666&t=idnoticia>. Acesso em: 15 jun. 2018

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2017a). **Estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros**. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa_dou.shtm> Acesso em: 10 jun. 2018.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2017b). **Produto Interno Bruto dos Municípios. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estatística-novoportal/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&=downloads>. Acesso em: 10 jun, 2019.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Centro de Documentação e Disseminação de Informações**. Rio de Janeiro: IBGE, 1992-2018.

IMB - Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos - SEGPLAN/Secretaria de Goiás/Secretaria de Gestão e Planejamento. **Determinação de fatores associados ao abandono escolar: uma análise do Ensino Médio Goiano**. Adriana Moura Guimarães/Alex Felipe Rodrigues Lima - GOIÂNIA – GOIÁS - Março de 2018.

IMB - Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos - SEGPLAN/Secretaria de Goiás/Secretaria de Gestão e Planejamento. **Regiões de Planejamento do Estado de Goiás – 2013**. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br>. Acesso em: 18 nov. 2014.

IMB - Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos - SEGPLAN/Secretaria de Goiás/Secretaria de Gestão e Planejamento. **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.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade urbana e posse de veículos: análise da Pnad. Comunicados do IPEA**. Brasília: IPEA, 2010.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: IPEA, 2019.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: IPEA, 2010.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Comunicados do Ipea: A nova lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 128. ed. Brasília: Ipea, 2015. 18 p.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2012. **Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro: A mobilidade urbana no Brasil. Infraestrutura Social e Urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. 2012q

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nº 20192468. **A Mobilidade Urbana no Brasil: Percepções de Sua População**. Ernesto Pereira Galindo Vicente Correia Lima Neto. Brasília, abril de 2019.

ITRANS - Instituto de Desenvolvimento e Informação Em Transporte. GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade e Pobreza: Relatório Final**. Brasília: Itrans, 2004.

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. **Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia**. Revista Dossiê Mobilidade. UFG, 2013.

KNEIB, Erika Cristine. **Fórum de Mobilidade Urbana: relatos de uma experiência na Região Metropolitana de Goiânia**. Revista dos Transportes Públicos – Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP - ano 35 – 2013b - 1º quadrimestre.

KNEIB, Erika Cristine. **Transformações metropolitanas e mobilidade urbana: os desafios da integração entre os planos municipais e metropolitanos**. XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em transporte da ANPET. Ouro Preto, MG, 2015.

KNEIB, E. C. **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>

KESERÚ, I. (2013). **Commuting patterns of secondary school students in the functional urban region of Budapest**. Hungarian Geographical Bulletin. 62(2), 197-219

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

LE GOFF, Jacques, 1924. **História e memória**. Tradução Bernardo Leitão... [et al.] - Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990.

LEPPEL, K. **Logit estimation of a gravity model of the college enrollment decision**. Research in High Education, v. 34, n. 3, p. 387–398, 1993.

LOURENÇO, António Pedro Campos, **2º Ciclo de Estudos em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território "Transportes e mobilidade urbana - o caso dos Transportes Urbanos de Braga"**. 2011/2012

MARANDOLA, E., Jr. (2008). **Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana (Tese de Doutorado)**. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MARICATO, E. **The recent urban protests in Brazil. 2016**. Disponível em: Acesso em: 18 jul. 2016.

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

MARICATO, Ermínia; FERREIRA, João Sette Withaker. **Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?** In: OSÓRIO, L. M. (Org.). **Estatuto da Cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

MARIQUE, A. F., Dujardin, S., Teller, J., & Reiter, S. (2013). **School commuting: the relationship between energy consumption and urban form**. Journal of Transport Geography, 26, 1-11. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.07.009>.

MASSEY, D. Um sentido global do lugar. In: ARANTES, A. A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papiurus, 2000.

MELLO, Mauro Pereira et.al. **O concreto pavimentando os caminhos na formação de um novo país**. Edição: Journey Comunicações Ltda. 1º Edição – São Paulo – 2013.

MENEZES, Amarildo Gonzaga et.al. **As contribuições de Paulo Freire a uma educação científica na formação docente**. >Acesso em 13/11/2018.

MC - 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: 01 abr. 2019.

MC. Ministério das Cidades (2007) **PlanMob: construindo a cidade sustentável**. Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasil. 2007

MC. Ministério das Cidades. **Apresentação das Semob. In: CONFERÊNCIA DAS CIDADES, 13., 2013, Brasília**. Anais... Brasília: MCidades; Câmara dos Deputados, 2013. Disponível em:

MC. 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.

MIRANDA, Leila Conceição Paula et.al. **A trajetória histórica da EJA no Brasil e suas perspectivas na atualidade**. Seminário de Iniciação Científica, 5., 2016, Montes Claros. Eventos do IFNMG, 2016, Montes Claros. Anais. >Acesso em 13/11/2018.

MOBILIZE. Mobilidade Urbana Sustentável. **Relatório comparativo sobre Mobilidade Urbana Brasileira**. ANTP 2003/2009. <http://www.mobilize.org.br/mobilize-se/>. Acesso em 10/06/2019.

MORAES, Lúcia Maria. **A segregação Planejada: Goiânia, Brasília e Palmas**. Goiânia: Ed. da UCG, 2006.

NASCIMENTO, Sandra Mara. **Educação de Jovens e Adultos EJA, uma visão de Paulo Freire**. Paranaíba, Paraná, 2013 >Acesso em 10/10/2018.

OLIVEIRA JÚNIOR, João Alencar. **Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social**. 2005. Revista dos Transportes Públicos.

PEREIRA, Fabiano. **A pré-história da indústria automobilística no Brasil. Por mais de 30 anos, o Brasil se limitou a montar carros estrangeiros; só nos anos 50 a indústria passaria a "andar" com as próprias rodas**. Quatro Rodas. São Paulo. 2016.

PREFEITURA DE GOIÂNIA. **Plano Diretor de Goiânia. Lei Complementar nº 171/2007**. Goiânia, 2007.

PREFEITURA DE GOIÂNIA. **SMT – Trânsito, transporte e mobilidade – Mobilidade Urbana**. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE GOIÂNIA (2007). **Lei complementar nº 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**. 2007.

QUINTÁNS, Irene e Alexandre Pelegi. **O WRI Brasil Cidades Sustentáveis**. Porto Alegre, WRIcidades.org. 2016.

RAIA JR., A. A. (2000). **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação**. Tese, Doutorado em Engenharia Civil – Transportes pela Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos. 2000.

RAMALHO, R. **A Evasão Escolar e o Analfabetismo: Breves Considerações**. 2010. Disponível em: <http://www.webartigos.com/articles/29319/1/A-Evasao-Escolar-e-o-Analfabetismo-Breves-Consideracoes/pagina1.html>. Acesso em: 11/12/2010.

REIS, J. (2007). **Ensaio de economia impura. Coimbra: Almedina. República de Moçambique (2005). Proposta do Programa do Governo para 2005-2009 do Ministério da Planificação e Desenvolvimento**. Retirado em Março, 5, 2007 de <http://www.undp.org/mz/en/content/download/323/1537/file/programa%20do%20governo%202006%202009.pdf>.

RIBEIRO, Paulo Silvino. **"Ideia de Política em Norberto Bobbio"**. *Brasil Escola*. Disponível em <<https://brasilecola.uol.com.br/sociologia/ideia-politica-norberto-bobbio.htm>>. Acesso em 15/11/2018.

ROLNIK, R. (Org). **Como fazer valer o direito das mulheres à moradia?** São Paulo: FAO/USP, 2016. Disponível em: <https://goo.gl/JmUjt5>>. Acesso em 21/ julho de 2019.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Do Contrato Social**. Coleção A Obra Prima de Cada Autor. São Paulo/SP: Editora Martin - Claret, 2003, eBooksBrasil, 2002.

RMTC. Rede Metropolitana de Transporte Coletivo. Disponível em www.rmctgoiania.com.br. Acesso em novembro de 2012.

SANTOS, M (org.) Território – **Globalização e Fragmentação**. São Paulo, Anpur, 2001.

SECIMA. BORGES. Elcileni de Melo, Brasil Metropolitano em Foco: **desafios à implementação do Estatuto da Metrópole Adequação do Arranjo de Governança Metropolitana ao Estatuto da Metrópole e Subsídios à Elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana de Goiânia Secretaria de Estado Meio Ambiente, Recursos Hídricos, Infraestrutura, Cidades e Assuntos Metropolitanos**. 2019.

SEGPLAN. Cenários Socioeconômicos de Goiás Nº 08/12 Outubro/2012. TEMA: **Movimento pendular da população em Goiás**. 2019.

SILVA. Marcos Vinícius, et al. **Dinâmica Populacional e Proporções Urbana/Rural no Território do Sudoeste Goiano**. Anais - XXIX Congresso Brasileiro dos Estudantes de Engenharia Agrícola e Ambiental, 2016, Niterói, RJ.

SILVA, Thamires Olimpia. **"O que é migração?"**; *Brasil Escola*. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/o-que-e/geografia/o-que-e-migracao.htm>. Acesso em 17 de agosto de 2019.

SOTO, William Héctor Gómez. **O pensamento crítico de Henri Lefebvre**. Revista Espaço Acadêmico – nº 140 – Ano XII. 2013.

STRELHOW, Thyeles Borcarte et.al. **Breve história sobre a educação de jovens e adultos no Brasil**. revista HISTEDBR On-line, Campinas, n.38, p. 49-59, jun.2010.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume. 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Edição do Autor, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Mobilidade urbana – O que você precisa saber**. Editora SCHWARCZ S.A. São Paulo (SP), 2013.

VIEIRA, Maria Clarisse. **Fundamentos históricos, políticos e sociais da educação de jovens e adultos – Volume I: aspectos históricos da educação de jovens e adultos no Brasil**. Universidade de Brasília, Brasília, 2004.

VEJA. <https://veja.abril.com.br/educacao/um-estrago-silencioso-na-educacao/>. **Um estrago silencioso na educação Os recentes cortes no orçamento do MEC afetarão um setor menos alardeado, mas fundamental: o ensino para quem não conseguiu finalizar a educação básica.** Letícia Passos - 16 ago 2019.

VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão deve saber sobre habitação.** São Paulo: Editora Global, 1986.

WEBER. Max. **A política como Vocação. In: Ciências e Política: duas vocações.** São Paulo: Cultrix, 2009.

WORLD BANK. **Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento e Corporação Financeira Internacional.** 2003. Disponível em: <<http://siteresources.worldbank.org/BRAZILINPOREXTN/Resources/BRCPSPortugues.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2018.

WRI BRASIL. **Ferramentas para Gestão da Qualidade: Programa de Qualidade do Serviço do Ônibus.** 2018. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/publication/programa-qualionibus>>. Acesso em: 01 maio 2019.

<http://www.virapagina.com.br/anfavea> 2011. **Habitantes por automóvel em alguns países – 2001/2010. Anuário da indústria automobilística brasileira,** 2011. São Paulo: Associação Nacional do Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, 2011. Disponível em/Availablefrom: >Acesso em 01/11/2018.

<http://sistema.casabranca.sp.gov.br:90/plano-diretor/index.php/acessibilidade>. **Comparativo da ocupação de espaço público pelos usuários e seus meios de transporte.** >Acesso em 19/09/2019.

<https://mapas.guiamais.com.br/goiania-go/chacara-do-governador>. **Centro de Educação de Jovens e Adultos – Arco-Íris na Chácara do Governador e bairros vizinhos.** >Acesso em 16/09/2019.

<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br>. **Distribuição das pessoas de 14 a 29 anos de idade que não frequentavam escola, por motivo de não frequentar escola, segundo sexo.** 2016. >Acesso em 13/10/2019.

<http://www.mec.gov.br/sef/jovem/legiseja.shtm>. >Acesso em 10/10/2018. >Acesso em 13/09/2018.

<http://br.stockfresh.com/image/4529019>, acessado em 21 de janeiro de 2017. >Acesso em 25/11/2018.

<http://www.educacao.escolas.ba.gov.br/node/11#sub1>. >Acesso em 21/04/2019.

<http://portal.mec.gov.br/index.php>. >Acesso em 13/09/2019.

<http://eja-cepa.blogspot.com/>. >Acesso em 13/09/2019.

<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/migracoes-internas.htm>