



ESPAÇO URBANO, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE DE ESTUDANTES SECUNDARISTAS EM FORTALEZA/CE

Francisco Alderir da Cunha Nobre¹

Cláudio Smalley Soares Pereira²

RESUMO

O presente artigo versa sobre aspectos relacionados à mobilidade de estudantes de ensino médio na cidade de Fortaleza, tendo como recorte e proposta de estudo, uma análise comparativa entre duas instituições de ensino médio, sendo uma instituição de ensino regular e outra de ensino profissionalizante, ambas situadas em bairros distintos de Fortaleza. Muitas são circunstâncias que englobam a mobilidade dos estudantes da rede pública, havendo ligação direta com a estrutura e qualidade dos serviços de mobilidade disponíveis, além ainda da oferta e distribuição das instituições de ensino, vindo a repercutir em desigualdades socioespaciais entre diferentes áreas da cidade.

Palavras-chave: Mobilidade em Fortaleza, Acessibilidade, Estudantes.

RESUMEN

El presente artículo trata sobre aspectos relacionados con la movilidad de los estudiantes de educación secundaria en la ciudad de Fortaleza, teniendo como recorte y propuesta de estudio un análisis comparativo entre dos instituciones de educación secundaria: una institución de enseñanza regular y otra de educación profesional, ambas ubicadas en barrios distintos de Fortaleza. Son muchas las circunstancias que abarcan la movilidad de los estudiantes de la red pública, existiendo una relación directa con la estructura y la calidad de los servicios de movilidad disponibles, así como con la oferta y distribución de las instituciones educativas, lo que repercute en desigualdades socioespaciales entre diferentes áreas de la ciudad.

Palabras clave: Movilidad en Fortaleza, Acessibilidade, Estudiantes.

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará. alderir.nobre@aluno.uece.br

² Professor dos Cursos de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará. claudio.smalley@uece.br

INTRODUÇÃO

A cidade de Fortaleza, capital do estado do Ceará, vem nos últimos anos ganhando cada vez mais projeção no cenário nacional, despontando como a capital de maior população da região Nordeste, assim como tendo o posto de maior economia da região (IBGE 2022). Fortaleza, no contexto da mobilidade urbana, foi foco de incentivos e investimentos em infraestruturas viárias no sentido de promover melhorias no trânsito da cidade.

Com população estimada em mais de 2,5 milhões de pessoas de acordo com dados do último censo demográfico (IBGE, 2022), os processos de crescimento urbano e populacional da capital cearense apresentam-se como questões desafiadoras para a gestão da cidade, exigindo políticas públicas direcionadas para atender a estas demandas.

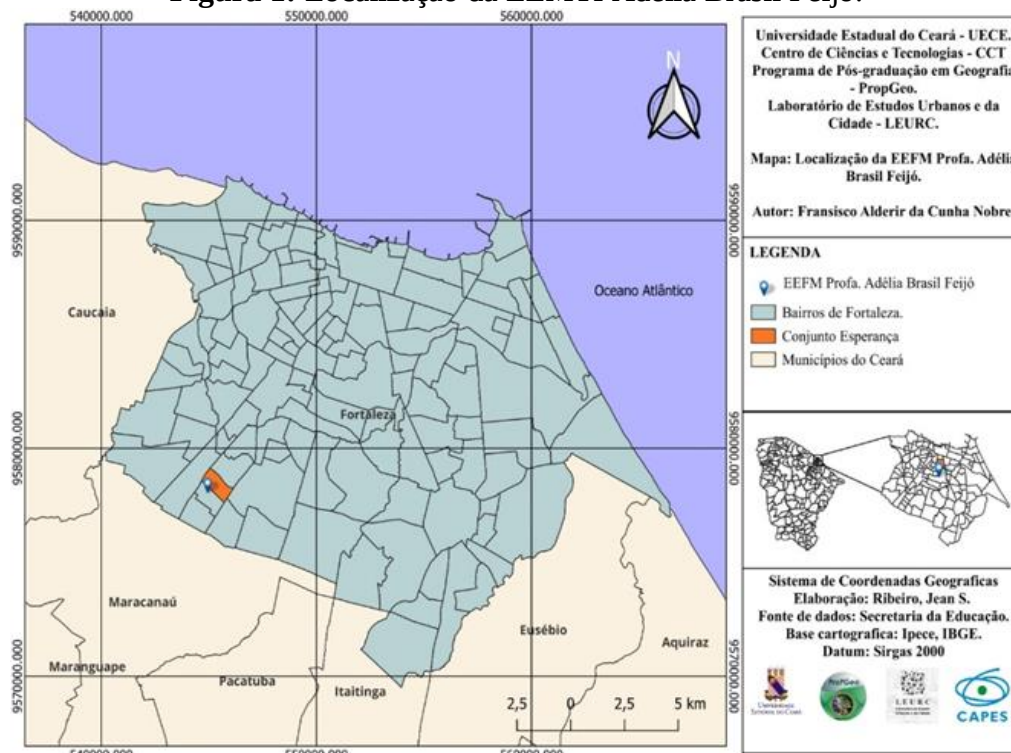
Neste sentido, esta pesquisa busca trazer contribuições para a compreensão das dinâmicas sociais, a partir das condições de mobilidade e acessibilidade da população, tais elementos são compreendidos aqui como integrantes do cotidiano e da estrutura da cidade, dos meios e condições que os sujeitos utilizam para realização de suas demandas e demais atividades essenciais para reprodução da vida.

Este trabalho é resultado parcial da pesquisa de mestrado do autor, e está organizado da seguinte forma: inicialmente, apresentamos de forma breve a temática de estudo, em seguida, apresentamos os procedimentos metodológicos para coleta de dados, em seguida, realizamos uma discussão teórica sobre as temáticas trabalhadas e, por fim, é realizada uma discussão teórica a em torno dos conceitos abordados e ao final são ponderadas algumas considerações sobre o estudo.

A justificativa deste estudo consiste em investigar as dinâmicas em torno mobilidade de estudantes secundaristas de duas escolas, sendo elas EEMT Adélia Brasil Feijó e EEEP Juarez Távora. Os estudantes são usuários de transportes coletivos em Fortaleza e buscaremos compreender como são realizadas as diferentes formas de mobilidade urbana, os recursos e meios utilizados para realização de suas mobilidades cotidianas.

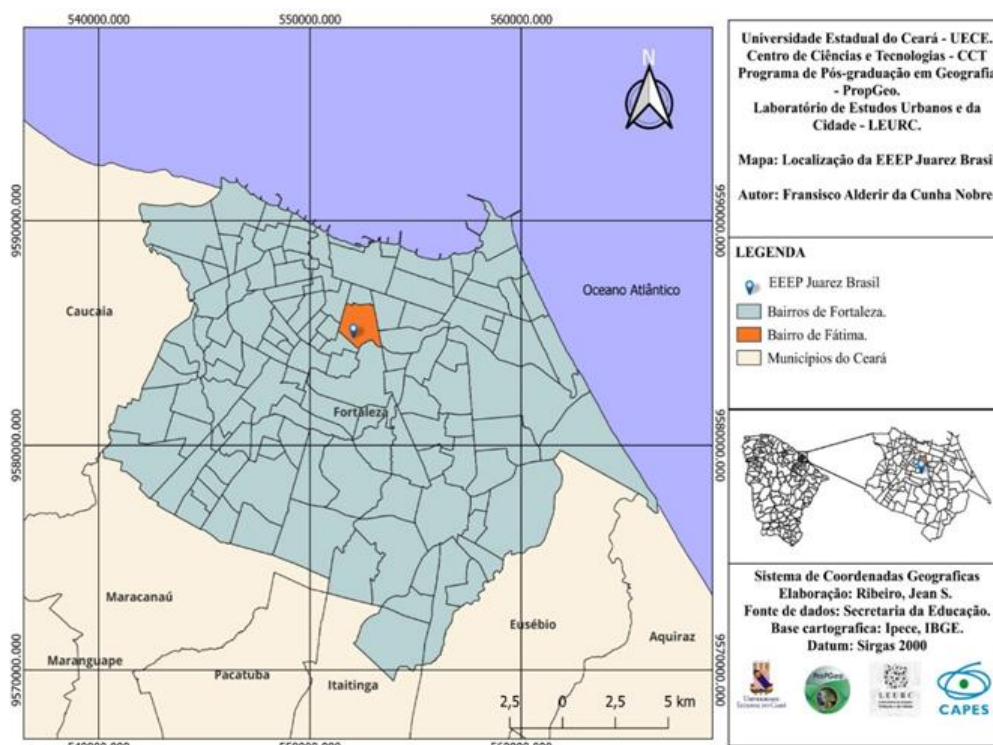
A seguir, nas figuras 1 e 2, são apresentados os mapas de localização das respectivas escolas na cidade de Fortaleza. A figura 1, representa a localização da EEMTI Adélia Brasil Feijó, situada no bairro Conjunto Esperança, na periferia urbana de Fortaleza, e a figura 2 localiza a EEEP Juarez Távora, que está situada no bairro de Fátima, mais próximo ao centro da cidade e em área que apresenta os melhores indicadores socioeconômicos de Fortaleza.

Figura 1: Localização da EEMTI Adélia Brasil Feijó.



Fonte: Elaborado por Nobre e Ribeiro, 2025.

Figura 2: Localização da EEEP Juarez Távora.



Fonte: Elaborado por Nobre e Ribeiro, 2025.



A EEMTI Adélia Brasil Feijó, está localizada no bairro Conjunto Esperança, faz parte da regional 10 do município e da administração da Secretaria de Educação da cidade de Fortaleza (SEFOR 3) e possui Ideb de 3,6 (IDEB 2023). A EEEP Juarez Távora, por sua vez, está localizada no bairro de Fátima, pertencente a regional 4, a escola faz parte da (SEFOR 5), e possui Ideb de 5,5 figurando entre as instituições de ensino com melhores indicadores entre as escolas estaduais no município de Fortaleza. (IDEB 2023).

O bairro Conjunto Esperança destaca-se quando comparado com os demais bairros do entorno, muito em decorrência de concentrar certa oferta de serviços, notadamente o serviço de ensino, visto que o bairro dispõe de uma quantidade significativa de escolas de ensino médio, enquanto em seus bairros vizinhos, observa-se uma certa carência de instituições de ensino da rede pública estadual (Nobre, 2022).

A instituição EEEP Juarez Távora, está localizada na rua Ministro Joaquim Bastos, 747, no bairro de Fátima, na cidade de Fortaleza, é uma instituição centenária, considerada uma das primeiras instituições públicas de ensino de Fortaleza. A referida escola é reconhecida pelos seus significativos índices de aprovação em exames locais e nacionais, apresentando bons resultados nos indicadores educacionais ao observamos os dados no Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP).

Um elemento importante em relação a esta instituição é em relação a sua localização em Fortaleza, visto que está situada em um bairro bem provido de serviços básicos e de boa infraestrutura urbana, sendo, também, relativamente próxima ao centro da cidade e a bairros com elevados indicadores sociais. O seu entorno dispõe de vias e infraestruturas urbanas importantes no que diz respeito ao fluxo da cidade, de acesso facilitado a outras áreas da cidade, a proximidade dos equipamentos urbanos e demais serviços essenciais para a população de modo geral também é outro ponto importante a ser destacado. São, portanto, duas escolas em localizações distintas e em “situações geográficas” (Santos, 2008) específicas na metrópole de Fortaleza.

Os objetivos para o presente estudo são: i) identificar algumas características da mobilidade dos estudantes de ensino médio, ii) discutir a correlação entre os conceitos de mobilidade e acessibilidade e suas implicações no cotidiano dos estudantes e iii) examinar as relações entre desigualdades socioespaciais e mobilidade e como elas se materializam no espaço urbano de Fortaleza.

Para fundamentação teórica, buscou-se inicialmente definir os conceitos que seriam abordados, destacando mobilidade e acessibilidade e, em seguida, procedeu-se o levantamento de literatura, para discussão em torno do conceito de mobilidade, com base em Alvim (2024),

Balhim (2016), Vasconcellos (2001), Gomide (2003) e para a acessibilidade, os apontamentos basearam-se em, Santana (2014) e Castillo (2017).

METODOLOGIA

A metodologia do presente estudo será organizada e desenvolvida seguindo as seguintes etapas: a primeira consiste na realização de levantamento de literatura das temáticas do objeto de estudo em questão, em revistas científicas, periódicos, trabalhos acadêmicos; em seguida, levantamento documental, de documentos institucionais, relatórios, matérias jornalísticas, entre outras fontes.

Posteriormente, utilizando-se de dados secundários oriundos de outras fontes de pesquisas em torno da mobilidade de estudantes, como relatórios institucionais, levantamentos de censo escolar e trabalhos acadêmicos, foram sistematizadas as informações coletadas para analisar as lógicas de mobilidade. A preferência por dados secundários dá-se em razão da disponibilidade de trabalhos já realizados em torno da temática de estudo, que serão, ao longo da pesquisa, correlacionados com os dados produzidos em campo.

Após finalizadas as etapas anteriores, deu-se início a etapa de tratamento dos dados obtidos, com a fase de tabulação e interpretação, e posteriormente a confecção de materiais cartográficos. Os produtos cartográficos produzidos serviram de aporte para melhor compreensão da temática de estudo e fornecem elementos geográficos que potencializam a análise do espaço urbano, da mobilidade e acessibilidade dos estudantes.

REFERENCIAL TEÓRICO

A mobilidade urbana é uma condição fundamental para reprodução da vida, seja ela no espaço urbano ou rural, em cidades pequenas ou cidades de grande porte, as variações, os meios utilizados para a efetivação dos deslocamentos variam de acordo com o perfil socioeconômico, das características de renda, gênero, idade, ocupação e nível educacional (VASCONCELLOS, 2001). A mobilidade, também, está ligada a relações de poder e a formas de produção e a apropriação do espaço urbano (CRESWELL, 2009).

A produção da cidade ao longo do século XX resultou, por um lado, em uma expansão periférica expressa pelo afastamento socioespacial dos pobres e, mais recentemente, dos ricos em seus condomínios fechados e, por outro, no desenvolvimento de novas centralidades e concentrações comerciais paralelamente a uma redefinição do centro tradicional (SILVA, 2007). Nesse sentido, as condições de acessibilidade e de mobilidade, que são fatores

importantes na estruturação e funcionamento de uma sociedade e do espaço urbano, se apresentam como menos favoráveis para a grande parcela da população, em especial da classe trabalhadora.

A cidade de Fortaleza se expandiu, todavia, com problemas ligados ao planejamento, com múltiplas carências relacionadas à infraestrutura e oferta de serviços, seu acentuado crescimento populacional ao final do século XX, resultou em grupos numerosos de despossuídos, alijados de oportunidades ligadas ao mercado de trabalho e encontrando ocupações na informalidade, residindo em favelas e em bairros distantes (COSTA, 2015).

Em decorrência do crescimento populacional e urbano, Fortaleza, nos últimos anos, vem presenciando notável crescimento da frota de veículos automotores, representando um aumento na frota de veículos na cidade na ordem de 66% em comparação entre os anos de 2010 e 2020 (DETRAN, 2023). No entanto, o aumento do número de veículos na cidade não representa melhoria nas condições de mobilidade urbana da cidade, mas sim, contraditoriamente, a piora das condições de mobilidade de grande parte da população, gerando externalidade negativas, tais como, o aumento de engarrafamentos, poluição ambiental, aumento do número de acidentes, de combustíveis fósseis (VASCONCELLOS *et al*, 2011).

Frente a estas problemáticas atreladas à mobilidade urbana, o Estado, na esfera do poder público municipal, tem buscado em Fortaleza melhorias no sentido de proporcionar melhores condições de circulação e transitabilidade. Exemplo disso, têm sido o desenvolvimento de ações e investimentos em melhorias nos serviços de transporte coletivos e em formas de mobilidades ativas, como as estações do bicicletar³, que disponibiliza aos usuários bicicletas compartilhadas. No entanto, apesar de intervenções do poder público local, ainda são muitos os desafios para promoção de uma mobilidade democrática e segurança para a população fortalezense (SOUSA, 2023).

Balbin (2016), considera a mobilidade como uma condição humana por excelência, “uma prática de inserção social, uma essência do modo de vida praticado pelas pessoas e condição dos lugares. A partir da mobilidade, há a inserção no mercado de trabalho, na vida social, em uma esfera cultural ou religiosa etc.” (BALBIN, 2016, p. 33). Neste sentido, a mobilidade é condição fundamental e indispensável para a reprodução social. As demandas econômicas, sociais, culturais de uma sociedade e as necessidades específicas dos indivíduos,

³ Bicicletar é um programa da Prefeitura Municipal de Fortaleza criado em 15 de novembro do ano de 2014. O programa é composto por um sistema de bicicletas compartilhadas com estações distribuídas em pontos estratégicos na cidade, visando promover o transporte econômico e sustentável de pessoas na capital.

insere-se em um contexto mais amplo e interligado, o que demanda direta ou indiretamente uma mobilidade contínua para determinado fim.

Barreto (2015), ao tratar da mobilidade de estudantes da rede pública, elenca uma série de desafios enfrentados cotidianamente na realização dos deslocamentos para acessar os serviços educacionais, evidenciando uma realidade de dificuldades no acesso ao serviço educacional, pouca disponibilidade de transporte coletivo, estradas em mau estado de conservação, riscos de acidentes e medo, fatores estes que impactam negativamente na mobilidade dos educandos.

Para Alvim, Izaga e Claps (2024), quando consideramos a questão da acessibilidade como instrumento para uma reflexão profunda sobre as mobilidades, surgem novos aportes e caminhos para discussões sobre os desafios que envolvem as desigualdades urbanas e o acesso democrático à cidade.

A mobilidade e a acessibilidade dos indivíduos estão condicionadas a uma série de variáveis, dos quais envolve alguns conjuntos, sejam estes materiais, vinculados aos aspectos infraestruturais, regulações e de serviços, organizados em determinado espaço, que possibilita o movimento de pessoas, mercadorias e circulação de informações. (CASTILLO, 2017). Nesta perspectiva, nas palavras de Santana (2014), os estudos em torno da mobilidade urbana vão muito além das questões de ordem práticas e infraestruturais, pois para ele, a mobilidade revela-se como um indicador, um termômetro do estado civilizatório ou da cidadania de um povo. A mobilidade está ligada, portanto, a desigualdades sociais e espaciais (CRESWELL, 2009).

A partir do exposto, a pesquisa sobre a mobilidade e acessibilidade de estudantes secundaristas em Fortaleza se assenta na hipótese de que as desigualdades da mobilidade estão relacionadas ao modo como os agentes da produção do espaço urbano atuam na cidade, bem como à combinação das desigualdades e segregações que são parte da vida dos estudantes.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Esta pesquisa apresenta alguns resultados parciais alcançados sobre alguns aspectos que circundam as condições de mobilidade a acessibilidade de estudantes de escolas públicas estaduais em Fortaleza, no sentido de evidenciar as características das diferentes formas e estratégias para realização dos deslocamentos para o acesso aos serviços educacionais na cidade de Fortaleza.

Quanto maior o tempo de deslocamento para acessar determinados pontos da cidade para acessar determinados serviços, estes geralmente concentrados em espaços centrais,

evidencia uma situação espacial fragmentada de muitos cidadãos que não tem acesso pleno à cidade, nesse sentido, o fator distância é outro elemento que está interligado ao tempo de deslocamento, o local de moradia em relação a localização dos serviços e equipamentos públicos na cidade, os quais denunciam um cenário de desigualdades socioespaciais.

Desidério (2019) enfatiza as desigualdades no tocante ao acesso aos transportes coletivos, destacando a renda como um elemento que limita os grupos mais vulneráveis de utilizar os meios de transportes,

[...] o acesso democrático aos meios de transportes em massa [...] não é uma realidade para toda a população que necessita desse modal para se locomover pela cidade, pois a renda como um dos fatores essenciais para o exercício da mobilidade interfere de maneira a segregar aqueles que podem ou não ter acesso aos meios de transportes” (DESIDÉRIO, 2019, p. 21).

Castillo (2017) reforça essa discussão quando coloca que a mobilidade de um agente pode ser influenciada por questões “internas” e “externas”: *interna* quando relacionado a renda e *externa* seriam as infraestruturas disponíveis no lugar, componentes estes que podem ampliar ou restringir a capacidade de mobilidade e acessibilidade de um agente ou sujeito no espaço.

As constatações realizadas por intermédio das observações de pesquisa de campo e dos resultados obtidos a partir da coleta dos dados corroboram com esta ideia. A disponibilidade de um meio de transporte para os potenciais usuários não é sinônimo de garantia do acesso pleno a este, visto que existem outros elementos que devem ser considerados. Apesar do fator renda ser elemento central nas discussões sobre mobilidade, existem outros elementos que devem ser considerados, tais como, as distâncias entre locais de moradias e destino dos usuários, o tempo necessário para realização dos deslocamentos, a segurança, as estratégias utilizadas, dentre outras variáveis. Também as políticas públicas ligadas à mobilidade, o que coloca o Estado e o poder público como um importante agente.

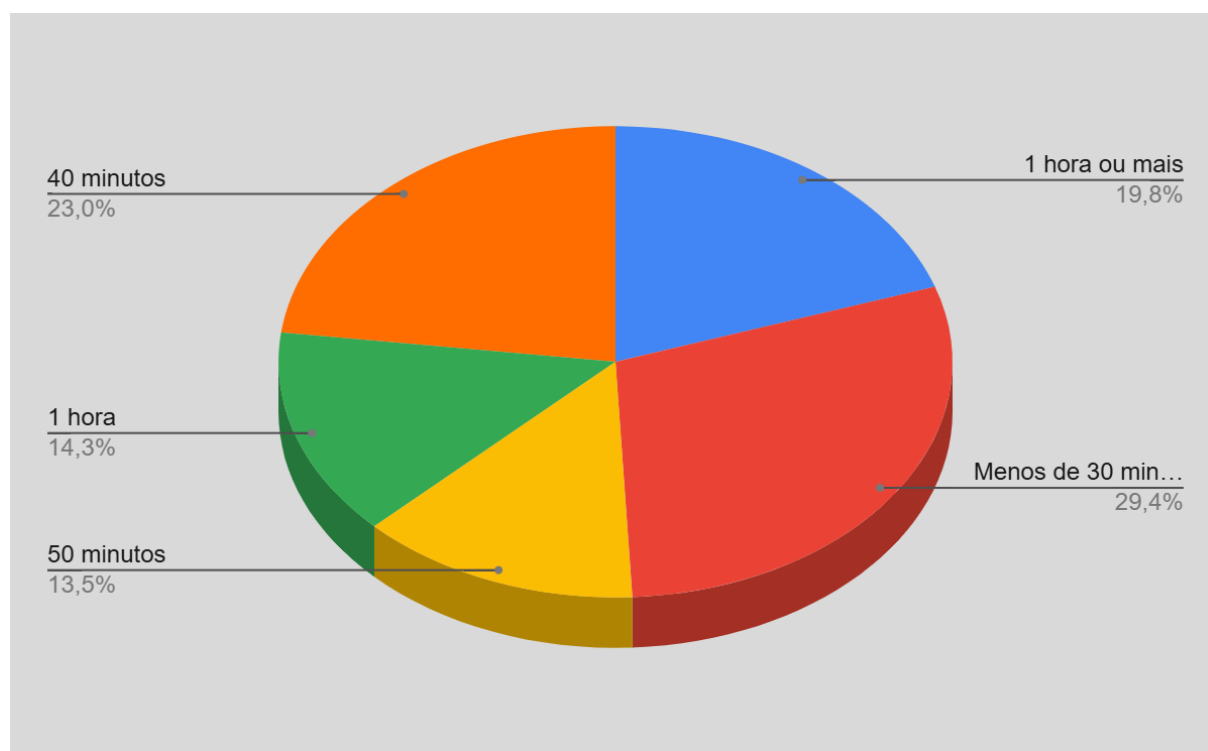
O tempo necessário para realização dos deslocamentos é um forte elemento, mas não o único para mensurar o grau de acessibilidade dos sujeitos, da frequência em que realizam seus deslocamentos para acessar determinados serviços. Acerca disso, podemos inferir que os estudantes de ambas as escolas que são o foco desta pesquisa realizam seus percursos em tempo consideravelmente aceitáveis a considerar que Fortaleza é a quarta maior metrópole brasileira, entretanto, sem deixar de evidenciar os problemas relacionados à mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras.

No entanto, ao levarmos em consideração a metrópole de Fortaleza, o seu grande contingente populacional, os problemas de trânsito, como condições de circulação da malha viária, de aumento dos engarrafamentos, tais situações apresentam-se como algumas das

dificuldades e desafios vivenciados pelos usuários, aqui em especial, os estudantes de ensino médio.

Como é possível observar no gráfico 1, que trata do tempo de deslocamento dos estudantes da escola Juarez Távora, nos indica que o tempo necessário para a realização dos percursos são inferiores a 1 (uma) hora, com destaque para o grande número de alunos que afirmaram necessitar de até 40 minutos e menos de 30 minutos para chegar até a escola.

Gráfico 1: Tempo de deslocamento dos estudantes EEEP Juarez Távora.

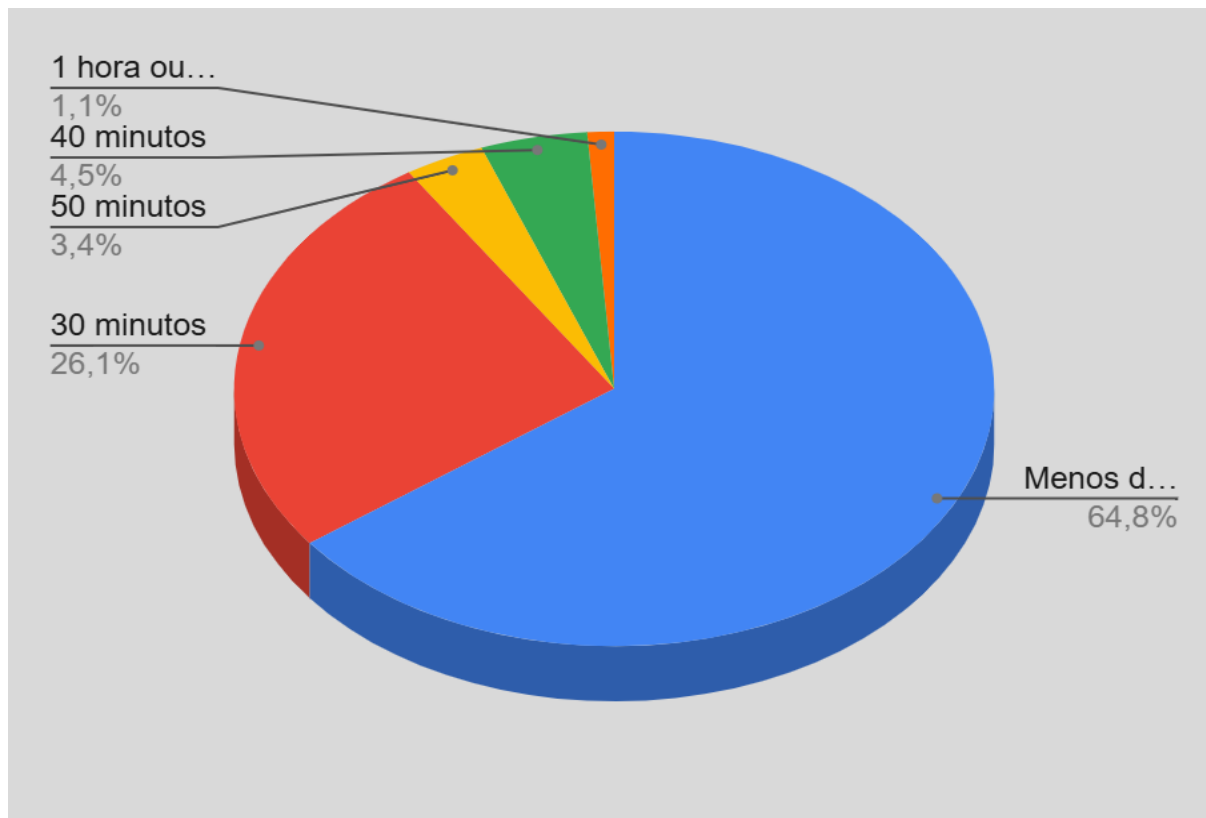


Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Por outro lado, é observado que um percentual considerável de alunos, percorrem longas distâncias para chegar à escola, isso decorre em virtude de muitos estudantes residirem em bairros distantes da escola, como também em municípios da região metropolitana como mostraram as informações coletadas no questionário.

Os resultados apontados pelos estudantes da escola Adélia Brasil Feijó apresentaram grandes dessemelhanças, como pode ser notado no gráfico 2, para ampla maioria dos alunos desta instituição. Os estudantes informaram realizar seus deslocamentos para a escola em até 30 minutos, para uma pequena parcela de alunos, o tempo necessário corresponde a 40 e 50 minutos, enquanto um aluno informou demorar 1 hora ou mais.

Gráfico 2: Tempo de deslocamento dos estudantes EEMTI Adélia Brasil Feijó.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

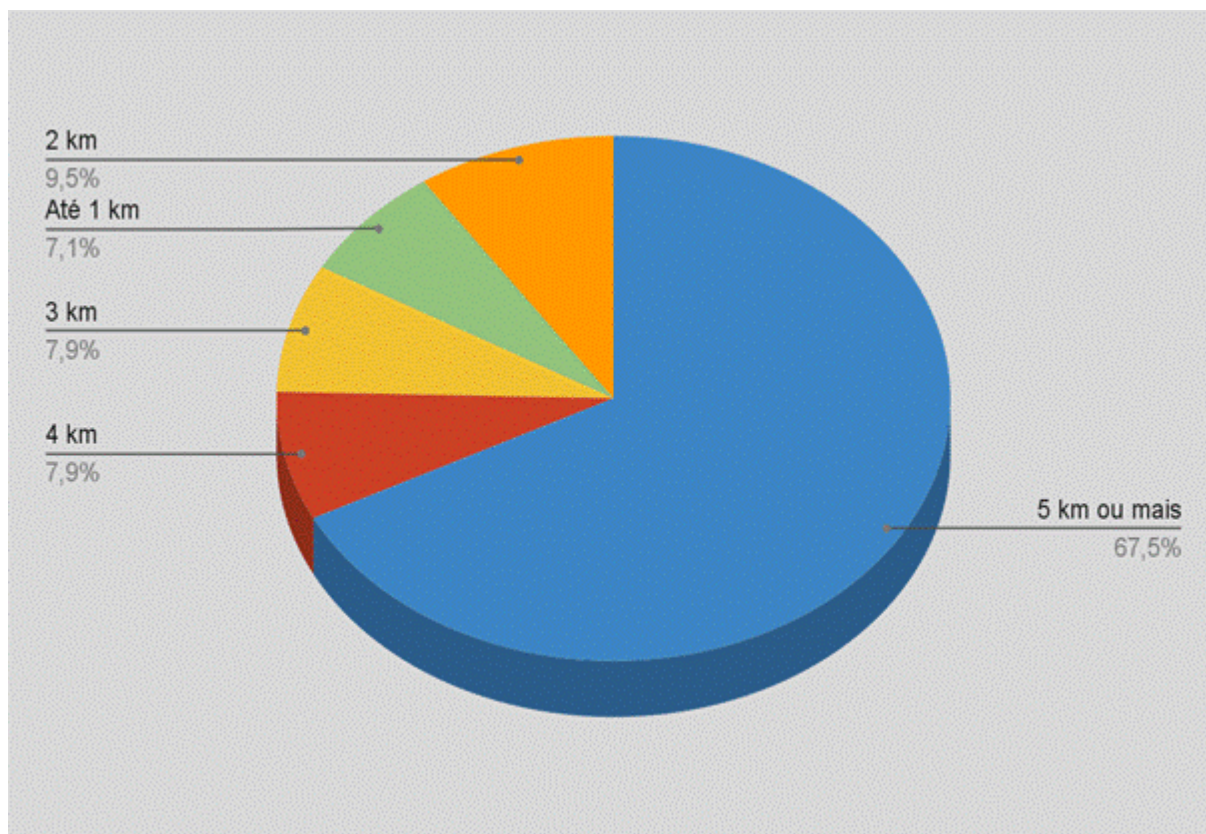
Apesar do tempo de deslocamento dos estudantes da escola Juarez Távora ser substancialmente maior em comparação aos realizados ao realizado pelos alunos da escola Adélia Brasil Feijó, algumas dificuldades e problemas levantados sobre a mobilidade são as mesmas, isto é, são compartilhadas, sejam estas em menor ou maior intensidade.

A distância, outro elemento analisado a seguir é uma das principais características da mobilidade, deve ser levada sempre em consideração nos estudos que envolvam variações nos tipos de deslocamento, e a extensão destes, é elemento que evidencia particularidades, dificuldades e estratégias dos sujeitos para a realização da mobilidade

Em relação aos estudantes da EEEP Juarez Távora, constatou-se que os estudantes em sua significativa maioria, residem em bairros relativamente distantes da escola, onde 67,5%, afirmaram residir em bairros com distâncias superiores a cinco quilômetros em relação à respectiva instituição de ensino, conforme pode ser observado no gráfico 3.



Gráfico 3: Distância residência/escola EEEP Juarez Távora.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

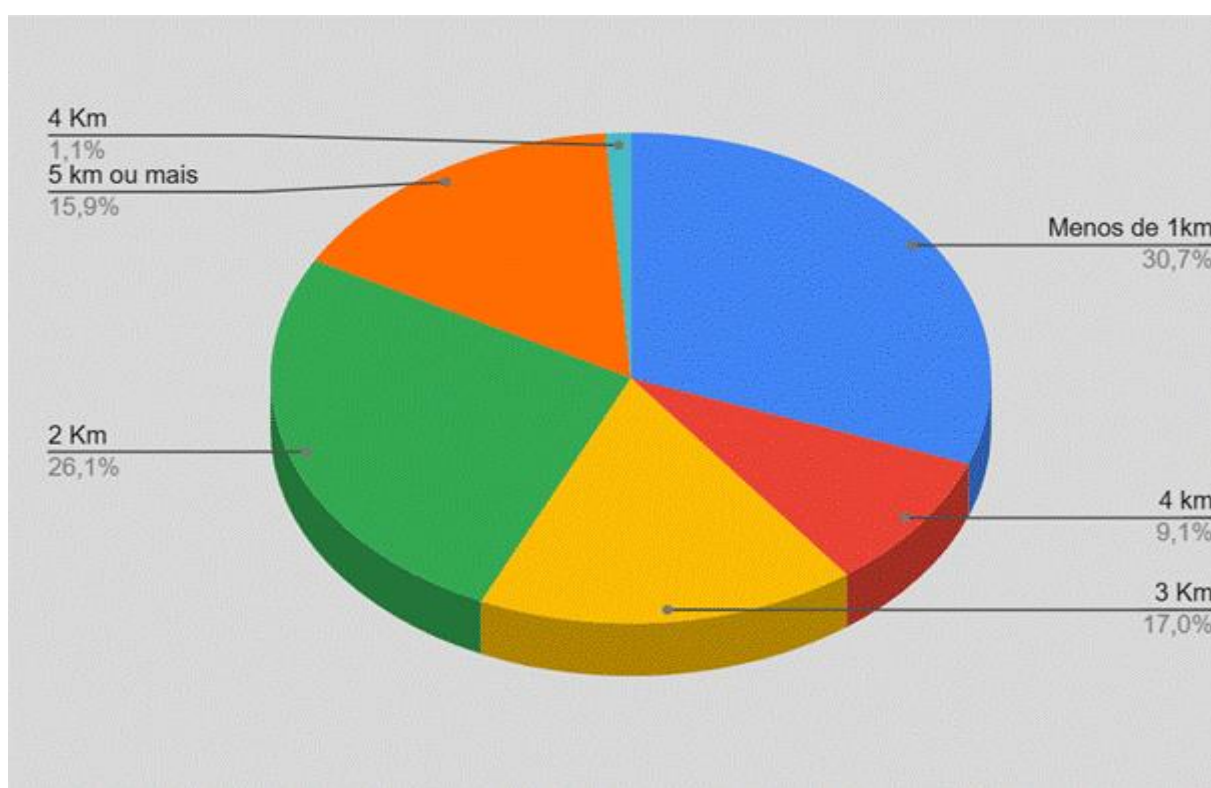
Em contraponto ao que foi observado na EEEP Juarez Távora, os resultados obtidos na EEMTI Adélia Brasil Feijó no que diz respeito a mesma questão, demonstraram um cenário inverso, em que parcela significativa dos estudantes afirmaram residir em bairros com distâncias de cerca de 3 a 5 quilômetros da escola, como disposto no gráfico 4.

Importante frisar que as dificuldades e desafios presentes na realização da mobilidade não se restringe somente a aqueles alunos que moram em bairros distantes da escola, mas também a outros fatores vão muito além da disponibilidade de meios de transporte ou recursos próprios para o deslocamento, apesar que a disponibilidade de infraestruturas viárias, transportes coletivos e condições financeiras, podem condicionar aos sujeitos em uma maior ou menor número de viagens realizadas. É importante destacar isso pois o espaço não é sinônimo de distância (GREGORY, 1996), sendo uma produção social que é resultado das ações dos

agentes sociais concretos e por meio de suas práticas cotidianas, as quais evidenciam conflitos, contradições, ideologias e estratégias sociais (LEFEBVRE, 2008).

Além do mais, pensando no contexto periférico a qual muitos estudantes de escolas públicos residem, os obstáculos podem ultrapassar os aspectos infraestruturais, de renda e oferta de linhas de transporte, fatores atrelados a violência entram em cena. As disputas territoriais por grupos criminosos distintos em um mesmo bairro ou em áreas distintas da cidade, acaba por muitas vezes restringir e possibilitar a mobilidade de pessoas.

Gráfico 4: Distância residência/escola EEMTI Adélia Brasil Feijó.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2025.

Perante alguns elementos elencados, acreditamos que o estudo da mobilidade estudantil deve sempre considerar as mais variadas questões e dimensões, sejam elas sociais, políticas e econômicas, visto que a realização da mobilidade perpassa todas essas questões, sejam em menor ou maior grau. A mobilidade é uma importante dimensão para a análise do espaço urbano e das práticas espaciais dos sujeitos, dentre eles os estudantes.

A pesquisa está em andamento, e tem-se averiguado que a mobilidade dos estudantes é bastante afetada pela situação espacial em que vivem, isto é, as condições espaciais em que habitam e acesso aos serviços educacionais. Nota-se, em um primeiro momento, que a escola

EEEP Juarez Távora, mais bem localizada na cidade, apresenta uma acessibilidade mais consistente, pois é atravessada pelas rotas de diversos transporte, com predominância do modal ônibus.

Por outro lado, a escola EEMTI Adélia Brasil Feijó tem uma acessibilidade prejudicada que vai além da oferta e disponibilidade de modais de transporte para o deslocamento, o que contribui para a dificuldade de acesso dos estudantes aos espaços educacionais e está relacionada com a segregação socioespacial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em uma sociedade de classes, as desigualdades sociais relacionadas ao acesso aos equipamentos de uso coletivo no espaço urbano vão repercutir em formas de acessibilidade e apropriação desses lugares. As periferias que, em sua maioria, carecem de políticas públicas voltadas para a qualidade de vida de seus moradores, espaços onde a ineficiência ou ausência de infraestruturas adequadas para o suprimento das necessidades cotidianas, prejudicam e limitam os moradores destas áreas, agravando as desigualdades de acesso às oportunidades de trabalho, educação, saúde e lazer.

A mobilidade estudantil é um aspecto importante a ser investigado na produção do espaço urbano. Os estudantes são cidadãos que, por meio de suas práticas, usam e se apropriam do espaço, inclusive no contexto da mobilidade e acessibilidade urbana. Compreender as práticas espaciais desses sujeitos contribui para a promoção de uma sociedade menos desigual, onde todos os cidadãos tenham as mesmas possibilidades, independentemente de renda e classe social, de usufruto das benesses que a cidade pode oferecer.

Acreditamos que esta pesquisa traz importantes contribuições para a ciência geográfica, para o estudo da mobilidade, em especial a mobilidade urbana. Os resultados aqui expostos, ainda que parciais, buscaram dar destaque a elementos que fazem parte do cotidiano dos estudantes no que diz respeito ao acesso aos serviços educacionais. O desenvolvimento da pesquisa potencializará uma análise mais acurada das práticas espaciais (Pereira, 2024) dos sujeitos no cotidiano, seus constrangimentos em termos de acessibilidade e deslocamento, e poderá contribuir nas discussões em torno de uma cidade mais democrática para os cidadãos.

REFERÊNCIAS

ALVIM, Angélica T. B. IZAGA, Fabiana, G. Et al. Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea. **Cadernos Metrôpole** v. 26, n. 60, pp. 405-855 maio/ago 2024.

BALBIM, Ricardo; KRAUSE, Cleandro Henrique; LINKE, Clarisse Cunha. **Cidade e Movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016. 326 p.

BARRETO, Joicy de Souza. **Mobilidade estudantil e rede de educação na microrregião do agreste de Itabaiana**. São Cristóvão, Sergipe, 2015. 107 f. : il.

CANAL MOBILIDADE. Bicicletar. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/menu-programas/programa-iii.html>. Acesso em 17 de Outubro de 2025.

CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza na rede urbana brasileira: de cidade à metrópole. in; COSTA, Maria Clélia Lustosa; PEQUENO, Renato (org). **Fortaleza**: transformações na ordem urbana. 1 ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2015.

CRESWELL, Tim. Seis temas na produção das mobilidades. In: CARMO, Renato Miguel & SIMÕES, José Alberto (orgs.). **A produção das mobilidades**: redes, espacialidades e trajetos. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2009, pp. 25-40.

DETRAN. Diretoria de desenvolvimento institucional e planejamento. Núcleo de desenvolvimento institucional e estatística evolução da Frota de veículos 1982-2023. Disponível em: https://www.detran.ce.gov.br/wp-content/uploads/2024/01/03_Evolucao_Frota_1982_De2023.pdf. Acesso em 24 de Abril de 2025.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte Urbano e Inclusão Social**: Elementos para Políticas Públicas. Textos para discussão. Nº 960. Brasília, Julho, 2003.

GREGORY, Derek. Teoria social e geografia humana. In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Susan. Geografia Humana: Sociedade, espaço e ciência social. Rio de Janeiro: Zahar, 1996. p. 90-122.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Censo Demográfico 2022: Resultados preliminares. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br>. Rio de Janeiro: Acesso em 22 de Abril de 2025.

LEFEBVRE, Henri. Espaço e política. Belo Horizonte: Edufmg, 2008.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. Práticas espaciais. Geographia (UFF), v. 26, p. 1-7, 2024.

SANTANA. Joseval M. Mobilidade e pobreza urbana. **Revista Ambivalências**. ISSN 2318 - 3888. V 2 N. 4 p. 214 – 229. Jul - Dez /2014.



SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVA, José B. A cidade contemporânea no Ceará. In: SOUZA, Simone. (Org.). **Uma Nova História do Ceará**. 4 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2007, v. 1, p. 215-236.

SOUZA, Erik. Fortaleza tem práticas de destaque em mobilidade urbana no País. **Estadão**. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/fortaleza-tem-praticas-de-destaque-em-mobilidade-urbana-no-pais/>. Acesso em 24 de Abril de 2025.

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

VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Pereira, MORAES, Rafael Henrique. **Transporte e mobilidade urbana**, Textos para discussão. CEPAL-IPEA. Brasília, DF. 2011.