

EXPLORANDO NOSSOS CAMINHOS

Estéfany Duarte Carvalho

Luan Pôrto Rossi

Marcus Vinícius Serafim Brum Moreira

Marlon Flávio Ribeiro Gomes

Raphael Barros de Sousa Neto

Philippe Braga André

Tainá Fernandes Mariano Ferreira

Zandor Gomes Mesquita

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
DEZ / 2023

EXPLORANDO NOSSOS CAMINHOS

Estéfany Duarte Carvalho

Luan Pôrto Rossi

Marcus Vinícius Serafim Brum Moreira

Marlon Flávio Ribeiro Gomes

Raphael Barros de Sousa Neto

Philipe Braga André

Tainá Fernandes Mariano Ferreira

Zandor Gomes Mesquita



Este trabalho está licenciado com uma Licença Creative Commons – Atribuição – Não Comercial 4.0 Internacional. Isso garante a permissão do compartilhamento e da adaptação deste material, para fins não comerciais, desde que seja dado o devido crédito aos autores originais e sejam distribuídos sob os mesmos termos de licença do produto original.

Campos dos Goytacazes, RJ

Dez / 2023

Resumo: O relato a seguir apresentará uma experiência sobre problemas enfrentados em relação aos transportes e mobilidade urbana dos alunos do Liceu de Humanidades de Campos. Para isso utilizamos como metodologia entrevistas descritivas com questionários para que os alunos respondessem, e assim, obtivéssemos os resultados da pesquisa. Como resultado, analisamos que os alunos que utilizam o transporte público possuem dificuldades para chegar na instituição. A partir dessa análise conseguimos resolver a questão do transporte e como isso poderia afetar na vida e no desempenho dos alunos. Dessa forma, chegamos a conclusão que mesmo com os problemas enfrentados muitos alunos escolhem o Liceu pelo seu ensino de qualidade e para que esse aprendizado fosse 100% o transporte deveria ser de excelência.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Alunos; transporte

Apresentação

Este material apresenta um produto educacional intitulado Explorando Nossos Caminhos, resultante das interações de cinco residentes e do preceptor do Programa de Residência Pedagógica (PRP)¹, na forma de uma pesquisa sobre a mobilidade urbana, com a participação de alunos da 3ª Série do Ensino Médio (EM) de uma escola da região central da cidade de Campos dos Goytacazes², listados em 6 turmas para as quais o professor/preceptor³ lecionava a disciplina de Geografia⁴.

Os dados foram coletados por meio da aplicação de dois questionários. No primeiro questionário, os estudantes supracitados forneceram informações relacionadas a eventuais dificuldades e situações, vivenciadas por eles, no percurso entre suas casas e a escola. Após a tabulação dos dados, foi produzido um conjunto de *slides*, que foram apresentados para estes mesmos sujeitos participantes da

¹ Programa da CAPES, que busca contribuir para o aprimoramento da formação inicial de licenciandos. A instituição proponente deste edital foi o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense (IFFluminense).

² Cidade localizada no Norte do Estado do Rio de Janeiro.

³ Raphael Barros de Sousa Neto é professor, preceptor e coautor deste trabalho.

⁴ É válido ressaltar que, no ano em que os dados foram coletados, o Novo Ensino Médio ainda não vigorava para as turmas da 3ª Série do EM. Por isso, a Geografia ainda era oferecida em todas as séries deste segmento.

pesquisa. O segundo questionário buscou captar as impressões dos estudantes sobre os dados fornecidos pelo primeiro questionário, após o aporte teórico-conceitual envolvendo a temática da mobilidade urbana e transporte urbano no Brasil.

Este produto foi desenvolvido preferencialmente para ser trabalhado em turmas do EM de escolas da rede pública, situadas em regiões centrais de cidades médias e grandes, tendo em vista ampliar a diversidade de experiências e sua área de abrangência.

Este trabalho traz, além desta apresentação, uma breve fundamentação teórica, os relatos de experiências dos autores e dicas para a reprodução e utilização do produto educacional.

O produto educacional

A coleta de dados para a produção deste produto ocorreu no Liceu de Humanidade de Campos⁵, escola localizada na região central de Campos dos Goytacazes, onde estão matriculados estudantes de diferentes bairros e distritos do município, alguns destes consideravelmente distantes do centro.

Neste contexto e levando-se em conta a realidade nacional, no que se refere à mobilidade urbana⁶ e seus desafios, partiu-se do pressuposto de que alguns desses estudantes estariam enfrentando, em seu cotidiano, algumas dificuldades relevantes para realizarem o trajeto entre suas casas e a escola.

Esta hipótese foi corroborada pela análise dos dados obtidos pela pesquisa, demonstrando que estes estudantes vivem em uma cidade inserida em um contexto amplo de dificuldades relevantes, relacionadas à mobilidade urbana, que afetam diversos países, notadamente emergentes e entre eles o Brasil.

⁵ O Liceu de Humanidade de Campos (LHC) é uma escola subordinada à Secretaria Estadual de Educação (SEEDUC) do Estado do Rio de Janeiro.

⁶ Aqui, entende-se mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012, p. 2).

Em sua maioria, as cidades brasileiras cresceram em torno de uma região central que, por seu turno, surgiu e se expandiu espontaneamente, sem uma perspectiva que levasse em conta o aumento populacional e suas implicações para a mobilidade urbana. E mesmo algumas cidades planejadas mais antigas não foram estruturadas para o aumento do fluxo de veículos motorizados. Com o crescimento da população e o desenvolvimento econômico, a capacidade de tráfego das cidades brasileiras se mostrou cada vez mais baixa (VACCARI; FANINI, 2011).

Para Carvalho (2016), o crescimento acelerado das cidades brasileiras, considerando o intenso processo de industrialização do país em meados do século XX, é um dos principais fatores responsáveis por grande parte dos problemas da população urbana brasileira, principalmente devido à falta de investimentos em infraestrutura urbana na mesma proporção do aumento populacional e das demandas por transporte.

Carvalho (2016) cita ainda a segregação espacial urbana como problema relevante, enfrentado por pessoas residentes em cidades brasileiras.

Outro aspecto importante da interação entre crescimento urbano e mobilidade é a forma excludente como as cidades crescem, com a ocupação das áreas mais periféricas pelos mais pobres. Isto significa que o custo do transporte vai aumentando à medida que as fronteiras urbanas se expandem em função das maiores distâncias percorridas e também pela característica de cidades dormitórios das novas ocupações periféricas, que reduzem a rotatividade de uso do transporte público, aumentando seu custo unitário (CARVALHO, 2016, p. 9).

A estes fatores pode-se acrescentar o crescimento do transporte individual motorizado, em detrimento dos investimentos públicos no setor de transportes (CARVALHO, 2016), o que vem dificultando a mobilidade urbana, notadamente das populações mais pobres.

Na busca por políticas públicas que apresentem resultados efetivos para vencer os desafios da mobilidade urbana no Brasil, foi promulgada, em 3 de janeiro de 2012, a Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), que prevê a elaboração, pelos municípios

brasileiros, de um Plano de Mobilidade Urbana (PMU), com o objetivo de “[...] contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano” (BRASIL, 2012, p. 1).

Desta forma, até 2015, 3342 municípios brasileiros deveriam ter elaborado o PMU. Não obstante, em um levantamento realizado pelo Ministério das Cidades em 2016, apontado por Machado e Piccinni (2018), “dos 2.066 respondentes, apenas 189 municípios haviam elaborado o PMU” (MACHADO; PICCINNI, 2018, p. 14), retratando uma possível omissão do poder político municipal.

Questões relacionadas à mobilidade urbana estão presentes no dia a dia das pessoas, pois todos os dias é preciso se deslocar de um lugar para outro, seja para estudar, trabalhar, dentre outras motivações e necessidades. E este deslocamento pode ser realizado caminhando ou por meio de bicicleta, transporte individual motorizado ou transporte coletivo.

Diante deste cenário e, tendo como base a perspectiva dos próprios estudantes, este produto tem por objetivo criar bases para discussões relevantes a respeito dos meios e modais de transporte, conteúdo previsto na matriz curricular de Geografia para a 3ª Série do EM, com ênfase na mobilidade urbana e nas dificuldades eventualmente enfrentadas pelos educandos no trajeto da casa à escola, relacionando-as com problemas associados ao transporte público, típicos das cidades brasileiras, com embasamento na literatura acadêmica.

Trabalhar com e sob a perspectiva dos discentes é condição *sine qua non* para o desenvolvimento deste trabalho, uma vez que, sob o ponto de vista freireano, entende-se a vivência do educando como ponto de partida para a construção do conhecimento. Segundo Freire (2018, p. 103, grifos do autor),

O ponto de partida deste movimento está nos homens mesmos. Mas, como não há homens sem mundo, sem realidade, o movimento parte das relações homem-mundo. Daí que este ponto de partida esteja sempre nos homens em

seu *aqui* e no seu *agora* que constituem a situação em que se encontram ora imersos, ora emersos, ora insertados.

Freire (2018) identifica o homem como um ser histórico e inconcluso, que deve ser um ponto de partida para a construção do seu próprio futuro.

O respeito à autonomia do estudante e a “inclusão do ser [educando] no que se sabe incluso” (FREIRE, 2002, p. 24) são premissas norteadoras deste trabalho, bem como a ideia de que, tomando sua própria realidade como ponto de partida, o estudante é capaz de qualificar o seu saber, amadurecendo funções cognitivas que ainda não concluíram seu processo de maturação, no contexto do que Vygotsky chama de Zona de Desenvolvimento Proximal (VYGOTSKY, 1991).

Assim, no cerne deste produto educacional não encontra-se a pesquisa realizada em si, mas o retorno do resultado da análise dos dados obtidos aos próprios estudantes participantes, no sentido de qualificar seu olhar sobre o tema, a partir de um processo dialógico, envolvendo o espaço de vivência destes indivíduos e o aporte teórico-conceitual ofertado.

Relato de experiência

Antes de dar início à pesquisa, foram realizadas várias reuniões de planejamento, a fim de definir diretrizes e estratégias para a produção do produto.

A primeira reunião foi realizada em julho de 2023, no IFFluminense, instituição proponente do edital, reunindo todos os preceptores, residentes e coordenadores. Nesta ocasião, discutiu-se sobre o modelo de apresentação do produto educacional, o cronograma e as diretrizes principais.

Em sequência, foram realizados diversos outros encontros, com a participação do preceptor e seus residentes, com a finalidade de produzir o Termo de Consentimento Livre e Esclarecimento (TCLE) e o primeiro questionário de pesquisa

(primeira etapa da pesquisa), bem como definir as estratégias para as etapas seguintes - tabulação dos dados obtidos e preparação da aula de culminância.

Após a conclusão do seu escopo, o projeto foi apresentado e submetido aos coordenadores do PRP. A partir deste momento, foi dada sequência à primeira etapa da pesquisa.

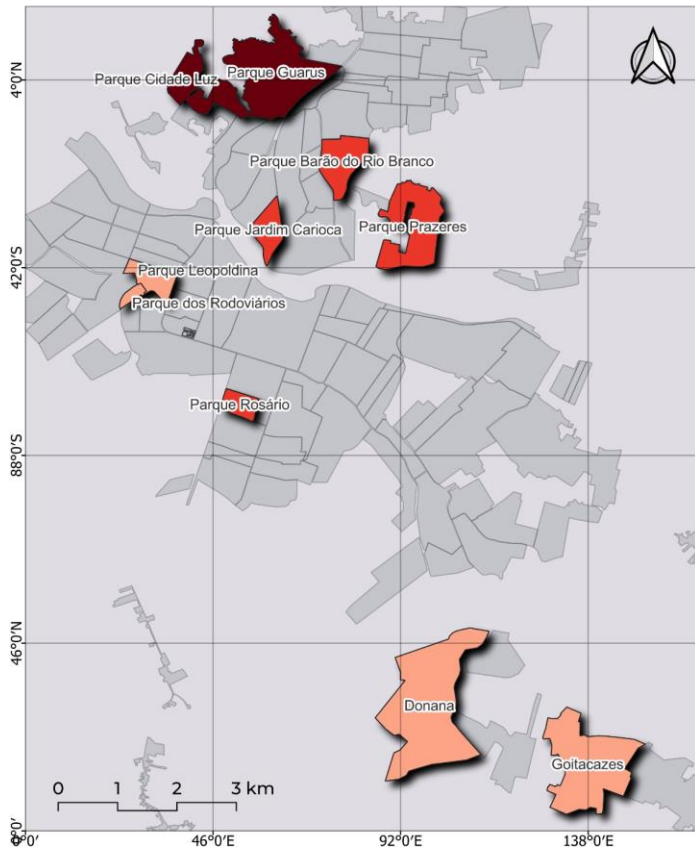
Nesta etapa, os responsáveis legais ou os estudantes maiores de 18 anos de idade, que concordaram em participar da pesquisa, assinaram o Termo de Consentimento (Apêndice 1).

Após a assinatura do TCLE, foi aplicado o primeiro questionário de pesquisa (Apêndice 2), majoritariamente constituído por questões fechadas, que visavam qualificar os sujeitos participantes de pesquisa e coletar dados sobre o local de residência dos estudantes e as condições de deslocamento até a escola. A partir deste questionário, foram reunidos os dados que seriam apresentados aos discentes.

Na segunda etapa da pesquisa, foram realizadas novas reuniões, com a finalidade de tabular os dados obtidos pelo primeiro questionário e preparar a aula de culminância do projeto.

Entre os sujeitos participantes da pesquisa, era predominante uma faixa etária de 18 a 25 anos de idade, bem como estudantes que cursaram o Ensino Médio (EM) exclusivamente em escolas públicas. Todos declararam residir no município de Campos dos Goytacazes - a maior parcela na área urbana, notadamente em bairros periféricos, conforme mostra o Mapa 1 abaixo.

Mapa 1 - Localização da residência dos alunos



LICEU DE HUMANIDADES DE CAMPOS - Alunos da 3ª Série por bairros/distritos

Campos dos Goytacazes/RJ

LEGENDA

Bairros em Destaque

- 0 Alunos
- 0 a 2 Alunos
- 2 a 4 Alunos
- 4 a 7 Alunos

Bairros Adjacentes

Campos dos Goytacazes

Fonte de dados: Limites Municipais (IBGE, 2021) Bairros (CIDAC, 2018) e Pesquisa Explorando Nossos Caminhos (2023)

Sistemas de Coordenadas Geográficas
DATUM: SIRGAS 2000

Elaboração: Luan Pôrto Rissi
Data: 27/11/2023

Fonte: Elaborado por Luan Pôrto Rossi.

A maioria absoluta dos estudantes usava o transporte público (ônibus e vans) para realizar o trajeto casa-escola-casa e 59,5% deles declararam considerar que enfrentavam dificuldades relevantes neste percurso.

Os problemas mais relatados foram: o atraso e os horários incertos dos ônibus e vans; problemas relacionados à gratuidade do transporte; dificuldades relacionadas à fluidez do trânsito; a superlotação dos veículos; entre outros. Como consequência, quase a metade dos estudantes declarou realizar o percurso em um tempo que varia de 20 minutos a uma hora, considerando se tratar de uma cidade de porte médio.

Quando questionados quanto aos motivos que os fizeram estudar em uma escola distante da residência, ainda que houvesse outras opções geograficamente mais próximas de suas casas, a boa reputação da escola na cidade foi a resposta mais frequente. Muitos apontaram ainda a boa qualidade do ensino como justificativa.

Não obstante, muitos declararam que os pais ou outros parentes haviam estudado na escola, o que serviu de recomendação.

Os resultados da pesquisa coadunam-se com as condições de transporte da maior parte das cidades brasileiras que, conforme foi discutido na seção anterior, apresenta diversos problemas relacionados à fluidez do trânsito, à redução da oferta de transporte público, entre outros.

Estes dados, que expõem aspectos do transporte urbano sob a perspectiva dos próprios estudantes participantes da pesquisa, foram apresentados em aula, por meio de *slides* que continham ainda tópicos sobre o panorama geral do transporte urbano no Brasil, suas características e seus desafios

Por fim, foi aplicado um segundo questionário de pesquisa (Apêndice 3), buscando-se identificar possíveis mudanças de percepções dos estudantes, quanto à sua própria realidade e à realidade brasileira, ficando claro que o entendimento do conteúdo foi facilitado a partir da sua correlação com as dificuldades cotidianas enfrentadas pela maioria deles, haja visto possibilitar uma aproximação entre a realidade e o discurso, bem como prender sua atenção, chamando-os para o debate.

Dicas importantes para a utilização do produto

Na construção deste produto educacional, buscou-se facilitar o entendimento sobre as dificuldades enfrentadas no contexto da mobilidade urbana, pelos estudantes de uma escola da rede pública estadual da cidade de Campos dos Goytacazes. Com foco em questões contemporâneas, relacionadas ao deslocamento dos alunos dentro da cidade, é importante ressaltar que a viabilidade da aplicação deste produto depende de um cenário específico, facilmente encontrado em cidades de porte médio e grande do Brasil, considerando-se estudantes que: i) estejam inseridos na rede pública de ensino, tendo em vista as disparidades sociais vividas por eles e suas implicações, notadamente no que se refere às condições de transporte e que; ii)

estudem em escolas localizadas em áreas urbanas centrais, uma vez que, vêm de bairros e distritos distintos e, por vezes, distantes da escola.

Em escolas particulares, notadamente aquelas que possuem um público com poder aquisitivo mais elevado, é provável que o meio de transporte usado seja individual (carros e motos) ou ainda aqueles que facilitem o deslocamento, como táxi ou motoristas de aplicativos, o que descaracteriza o cenário hipotético sobre o qual este trabalho está estruturado. Outrossim, escolas localizadas em bairros e distritos costumam atender a um público mais restrito, que costuma residir nas proximidades da escola, o que da mesma forma não contribui para gerar dados substanciais para esse tipo de pesquisa.

Antes de qualquer ação que envolva a coleta de dados com seres humanos, é indispensável a assinatura de um TCLE (Apêndice 1), por meio do qual responsáveis ou estudantes maiores de 18 anos de idade tomem ciência das etapas e da natureza da pesquisa; que as informações individuais fornecidas por eles não serão divulgadas e; que é possível retirar o consentimento a qualquer momento, sem necessidade de justificativas.

Ainda na primeira etapa da pesquisa, após a assinatura do TCLE, foi aplicado o primeiro questionário de pesquisa (Apêndice 2), com questões que visavam coletar informações pessoais e dados sobre o local de residência e condições de deslocamento até a escola.

Neste ponto, faz-se necessária uma ressalva. É preciso ter muita atenção à elaboração de instrumentos de coleta de dados. No processo de transcrição das questões do primeiro questionário para o *Google Forms*, por meio do qual os estudantes o responderam, duas questões importantes foram preteridas equivocadamente. Deste modo, foi necessário aplicar um questionário complementar, com vistas a concluir a coleta dos dados.

Retornar os dados obtidos àqueles que os forneceram - a fim de aprofundar o debate sobre o tema, ampliando o cenário e oferecendo elementos teórico-conceituais

- é condição *sine qua non* para que uma pesquisa desta natureza não se reduza a um mero levantamento de dados, perdendo-se assim seu potencial didático-pedagógico.

Referências

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norm-aaualizada-pl.pdf>. Acesso em: 29 jan. 2024.

CARVALHO, C. H. R. **Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil**. Brasília: IPEA, 2016. (Texto para Discussão, nº 2198). Disponível em:

https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf. Acesso em: 30 jan. 2024.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 65ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2018.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa**. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

MACHADO, L; PICCINNI, L. S. Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. **URBE - Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)**, v. 10, p. 72-94, jan./abr., 2018.

VACCARI, L. S.; FANINI, V. **Mobilidade urbana**. Curitiba: CREA, 2011. (Série de Cadernos Técnicos). Disponível em:

<https://www.crea-pr.org.br/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2024.

VYGOTSKY, L. S. **A formação social da mente: o desenvolvimento dos processos psicológicos superiores**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

APÊNDICE 1

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIMENTO (TCLE)

Eu,, abaixo assinado, nacionalidade,, anos de idade, RG nº, CPF nº, autorizo o(a) estudante, da 3ª Série do Ensino Médio do Liceu de Humanidades de Campos (LHC), por quem sou responsável legal, a participar dos estudos que integram a produção do produto educacional denominado **EXPLORANDO NOSSOS CAMINHOS**, para o qual fora convidado.

A participação do referido estudo se dará em dois momentos, a saber: i) responder a um questionário com questões abertas e fechadas sobre temas relacionados ao deslocamento dos estudantes entre suas casas e a instituição de ensino supracitada, bem como eventuais dificuldades e desafios enfrentados cotidianamente nesse trajeto e; ii) participar da aula de culminância da pesquisa, quando serão captadas as impressões dos estudantes sobre os resultados da análise dos dados do questionário aplicado no primeiro momento.

Estou ciente de que a privacidade do estudante será respeitada, ou seja, seu nome ou qualquer outro dado ou elemento que possa, de alguma forma, o identificar, será mantido em sigilo. Também fui informado de que o estudante pode se recusar a participar do estudo ou retirar seu consentimento a qualquer momento, sem precisar justificar, e que lhe é garantido o livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre o estudo e suas consequências.

Enfim, tendo sido orientado quanto ao teor de todo o aqui mencionado e tendo compreendido a natureza e o objetivo do já referido estudo, manifesto meu livre consentimento à participação do estudante em tela, estando totalmente ciente de que não há nenhum valor econômico, a receber ou a pagar, por sua participação.

Campos dos Goytacazes, de setembro de 2023.

(assinatura do responsável legal pelo estudante)

APÊNDICE 2

PRIMEIRO QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

INFORMAÇÕES PESSOAIS

1) Nome: _____

2) Turma:

() 2005

() 2006

() 2007

() 2008

() 2009

() 2010

3) Sexo:

()

Masculino ()

Feminino

4) Gênero:

() Masculino

() Feminino

() Outro: _____

5) Faixa Etária:

() Menos de 18 anos

() Entre 18 e 25

anos () Mais de 25 anos

6) Como você definiria sua cor/raça?

() Branca

() Preta

() Parda

()

Indígena ()

Asiático

7) Sempre estudou em escolas públicas?

() Sempre

() A maior parte do tempo

() Apenas no Ensino Médio

() Apenas uma parte do Ensino Médio

RESIDÊNCIA E DESLOCAMENTO PARA A ESCOLA

8) Em qual cidade você reside?

() Campos dos Goytacazes

() Outra. Qual? _____

9) Como você definiria seu local de residência?

() Área

urbana ()

Área rural

10) Em que bairro ou distrito você reside?

11) Qual é o meio de transporte que você utiliza para ir até a escola?

() Ônibus

() Bicicleta

() Motocicleta

() Carro

() A pé

() Outro. Qual? _____

12) Para percorrer o trajeto entre a sua casa e a escola, você considera que haja dificuldades relevantes?

() Sim.

() Não.

13) Caso a resposta anterior seja afirmativa, descreva as dificuldades enfrentadas por você.

14) Em média, quanto tempo você gasta no trajeto entre a sua casa e a escola?

() Até 20 min

() Entre 20 min e 1 hora

() Mais de 1 hora

15) Quais foram os motivos que fizeram você estudar no Liceu de Humanidades de Campos?

(Pode marcar mais de uma alternativa) () A escola fica próxima à minha casa.

() O acesso à escola é fácil pelo transporte coletivo (ônibus).

() Os meus pais gostam da escola, pois estudaram no Liceu.

() A escola possui uma boa reputação na cidade.

() No geral, a escola possui bons professores.

() A qualidade do ensino é boa.

() A escola possui uma boa estrutura.

() Algum parente (irmão, primo, tio, etc) estudou na escola e fez uma recomendação. () Outro. Qual? _____

APÊNDICE 3

SEGUNDO QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

1) Sobre mobilidade urbana, marque a alternativa correta.

- a. Apesar de referir-se apenas ao transporte público, é de fundamental importância para a realização de atividades cotidianas no espaço urbano.
- b. É uma condição fundamental para o desenvolvimento de um país, tendo em vista a necessidade de fluidez no transporte de pessoas e cargas em seu território.
- c. A mobilidade urbana é de fundamental importância para o funcionamento de um país e o modal aéreo é aquele que mais contribui para isso.
- d. Questões relacionadas à mobilidade urbana são mais discutidas em países desenvolvidos, porque são aqueles que enfrentam as piores consequências da falta de infraestrutura de transporte.
- e. Mobilidade urbana refere-se, sobretudo, ao atendimento de necessidades de deslocamento de pessoas para a realização de atividades cotidianas, como: trabalhar, estudar, praticar esportes, etc.

2) Como o aumento do transporte individual motorizado pode trazer consequências negativas para o transporte urbano?

3. São fatores que contribuíram para o problema da mobilidade urbana no Brasil, exceto:

- a. Crescimento acelerado das cidades brasileiras a partir de meados do século XX.
- b. Baixo nível de investimentos públicos no setor de transportes urbanos.
- c. Falta de espaço em grandes cidades para a construção de avenidas e vias expressas.
- d. Ampliação da mobilidade de cargas e pessoas, devido ao crescimento econômico das últimas décadas do século XX.
- e. Crescimento da população urbana brasileira a partir dos anos 1980.

4. Você esperava pelos resultados obtidos pela pesquisa ou algo te surpreendeu? Justifique.

- () Sim. Campos é uma cidade que apresenta problemas de mobilidade urbana que são muito comuns em todo o Brasil.
- () Não. Eu imaginava que o cenário brasileiro seria mais favorável do que aquele exposto pelos dados levantados pela pesquisa.
- () Não. Eu imaginava que Campos apresentasse uma realidade mais favorável do que o cenário brasileiro.

5. Você vê alguma relação entre os dados obtidos pelo questionário e o cenário brasileiro, no que diz respeito à mobilidade urbana? Explique.