



A REALIDADE DA MOBILIDADE URBANA EM ITAPERUNA-RJ

Manoel Faria de Souza Júnior¹
Wagner Luiz Ferreira Lima²
Inessa Trocilo Rodrigues Azevedo³
Viviane Bastos Machado⁴

RESUMO

A cidade é o núcleo urbano que deve proporcionar o bem-estar da coletividade e dos cidadãos que a integram. Sendo assim, a garantia de acesso aos serviços públicos, ao comércio e à indústria, ao lazer, à prestação de serviços, à saúde, à educação e à moradia é imprescindível para a manutenção da cidadania plena, e tais fatores se consolidam com a possibilidade de circular de modo efetivo. Nesse contexto, a mobilidade urbana ganha importância. A necessidade de se deslocar diariamente para cumprir tarefas corriqueiras é muitas vezes um desafio para quem vive nas cidades. Desafio que se impõe também aos gestores que precisam planejar um sistema integrado, sustentável e capaz de atender à demanda da mobilidade dos habitantes. A mobilidade urbana refere-se às condições de deslocamento da população no espaço geográfico das cidades. O termo é geralmente empregado para referir-se ao trânsito de veículos e também de pedestres, seja através do transporte individual (carros, motos, etc.), seja através do uso de transportes coletivos (ônibus, metrô, etc.).

Nos últimos anos, o debate sobre a mobilidade urbana no Brasil vem se acirrando cada vez mais, haja vista que a maior parte das grandes cidades do país vem encontrando dificuldades em desenvolver meios para diminuir a quantidade de congestionamentos ao longo do dia e o excesso de pedestres em áreas centrais dos espaços urbanos. Trata-se, também, de uma questão ambiental, pois o excesso de veículos nas ruas gera mais poluição, interferindo em problemas naturais e climáticos em larga escala e também nas próprias cidades, a exemplo do aumento do problema das ilhas de calor.

¹ Mestre em Políticas Públicas e Processo. Professor de Direito Civil (Obrigações, Direitos Reais) e Direito Ambiental da Universidade Iguazu, *Campus V*.

² Doutor em Letras. Professor de Português Jurídico da Universidade Iguazu, *Campus V*.

³ Mestra em Cognição e Linguagem. Professora do Curso Jurídico da Universidade Iguazu, *Campus V*.

⁴ Mestra em Cognição e Linguagem. Professora do Curso Jurídico da Universidade Iguazu, *Campus V*.



A baixa oferta de transporte público, o alto custo das passagens, a falta de infraestrutura – como sinalização e calçadas inexistentes – e a insegurança são fatores que tornam o sistema de mobilidade urbana ineficiente. Isso tudo resulta em problemas como maior tempo de deslocamento nos centros urbanos, excesso de veículos nas vias e conseqüentemente maior número de mortes no trânsito e mais poluição

O presente trabalho tem por objetivo possibilitar que o educando, por meio do diálogo coletivo, construa uma reflexão própria sobre a questão da mobilidade urbana, possibilitando que ele se sensibilize e se posicione quanto à importância do uso cotidiano da bicicleta como meio de transporte, esporte e lazer. Com o intuito de provocar a comunidade local, realizou-se uma intervenção educadora realizada durante o II Congresso Latino-americano da Universidade Iguazu-Campus V, visando a sensibilização dos participantes, como ponto de partida para a apropriação de políticas públicas existentes alinhadas à realidade local, que reflitam as mudanças necessárias no campo da educação ambiental. Para tanto, foi realizada uma pesquisa interativa, na qual 141 (cento e quarenta e uma) pessoas participaram e, a partir da análise de conteúdo das entrevistas, avaliou-se o grau de percepção da população local, no que se refere aos problemas da mobilidade urbana. Com todo o exposto, pode-se concluir que, para que se possam criar alternativas para o problema atual de mobilidade urbana, é imprescindível que se reflita coletivamente sobre as necessidades que a realidade nos apresenta.

Palavras-chave: Cidade. Acessibilidade. Mobilidade urbana. Sustentabilidade

ABSTRACT

The city is an urban nucleus that must promote the well-being of the community and of the citizens who integrate it. Therefore, the guarantee access to public services, trade and industry, recreation, provision of services as well as health, education and home, is essential for the maintenance of full citizenship. In this context, the urban mobility gains importance. The need to move around daily in order to carry out everyday tasks is sometimes a challenge to those who live in the cities. Such a challenge also applies to managers who need to plan an integrated, sustainable system capable of attending the inhabitants mobility demands. Urban mobility refers to conditions of population displacement in the geographical town space. Such term is usually used to refer to traffic of vehicles and also to pedestrians, either by means of individual transport (cars, motorcycles etc.), or by means of the use of collective transport (buses, subways etc.). Nowadays,



the debate about urban mobility in Brazil has been raging, and as a matter of fact the majority of the big towns in our country have found it difficult to develop means to reduce the amount of congestion throughout the day as well as the excess of pedestrians in the central áreas of the urban space. It is also related to an environmental issue, for the excess of vehicles in the streets generates pollution, interfering in natural and climatic problems on a large scale and also in the cities themselves, as for example the increase in the problem of heat islands. The low offer of public transport, the tickets high cost, the lack of infrastructure – such as street signs and non existent sidewalks – as well as insecurity are factors which make the urban mobility system inefficient. This all results in problems such as longer time to move around the urban centers, excessive number of vehicles on the roads and consequently a major number of traffic deaths and more pollution. The present paper aims at enabling the student, by means of collective dialogue, to construct his/her own reflection about the issue of urban mobility so that he/she may become sensitized about the importance of the daily use of the bicycle as a means of transport, of sports and recreation. In this perspective, seeking to provoke the local community, an educational intervention was carried out during the Second Latin American Congress of Iguazu University aiming at sensitizing the Congress participants – as a starting point for the appropriation of public policies aligned with the local reality – to reflect about the necessary changes in the field of environmental education. Therefore, an interactive survey was carried out by means of interviews in which 141 (a hundred and forty one) people participated, and from the data collected content analysis it was possible to evaluate the local population perception degree in what refers to the urban mobility problems. Considering all the above, it is possible to conclude that it is indispensable to reflect collectively about nowadays reality needs so as to create possible alternatives to the current problem of urban mobility.

Key-words: City. Accessibility. Urban mobility. Sustainability.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana, isto é, “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012) sempre interferiu nos modos de vida dos habitantes da cidade. Por essa razão, é através de planejamento, particularmente por meio de planos de mobilidade, que o Estado define as condições associadas à mobilidade



urbana: as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas, políticas e sociais que devem ser realizadas em horizontes temporais definidos.

A mobilidade é condição essencial para acessar os bens e serviços urbanos e um fator fundamental para a integração social e urbana. Entretanto, ela não é uniformemente distribuída entre indivíduos e grupos sociais e, sobretudo, não tem a mesma qualidade em todo o espaço, quando relacionada aos recursos e às restrições que limitam o seu uso.

As desigualdades associadas à mobilidade urbana estão relacionadas tanto à diferença na distribuição social de acesso aos recursos (urbanos, socioeconômicos, culturais e temporais) quanto à presença de restrições (sociais e no tempo/espaço) que prejudicam o uso do espaço urbano.

Com o argumento de aprimorar a fluidez viária por meio do aumento da capacidade e da velocidade, foram criados viadutos, túneis, ruas demasiadamente íngremes e grandes rotatórias, tendo como foco o tráfego de veículos motorizados, principalmente o automóvel. Para os pedestres, essas intervenções significaram a determinação de obstáculos que tornaram o deslocar-se pela cidade mais difícil, perigoso, ou mesmo, impossível.

Pondera-se que a ocupação do território com base na disseminação de loteamentos, nem sempre de acordo com o plano diretor e impulsionada pela especulação imobiliária, tem como resultado uma urbanização espalhada, que, além de distanciar os serviços e empregos das áreas residenciais, fomenta os deslocamentos por modos individuais motorizados (automóvel e motocicleta) e, ao mesmo tempo, prejudica a estruturação de um espaço urbano democrático e acessível.

Desde a década de 60, vêm sendo feitos significativos investimentos na expansão do sistema viário, o que acabou acarretando um verdadeiro incentivo ao uso do automóvel. Nesses anos, em que o país conheceu um crescimento urbano mais intenso houve a expansão das cidades, deu-se de maneira desordenada, com baixa densidade de ocupação, criou-se um espaço de longas distâncias, que depende do automóvel para ser usufruído na totalidade, o que torna caro o transporte público de qualidade e praticamente inviabiliza a caminhada. “A apropriação privada do sistema viário público, que foi feita pelos usuários de automóveis, foi depois estendida aos usuários de motocicletas, mantendo os demais participantes do trânsito – pedestres, ciclistas e usuários de



transporte coletivo espremidos em espaços desconfortáveis e inseguros, como cidadãos de segunda classe”. (VASCONCELOS, 2013)

O planejamento da maioria das cidades brasileiras foi orientado pelo e para o transporte motorizado e individual. Os veículos motorizados permitiram a ampliação das aglomerações urbanas e a multiplicação das distâncias; isso implica maiores deslocamentos, que exigem investimentos nas infraestruturas para a sua movimentação. Em um fenômeno chamado de demanda induzida, quanto mais vias se constroem, mais carros são colocados em circulação, em geral em volume superior à capacidade da infraestrutura construída, aumentando, em vez de diminuir, os problemas de congestionamento, poluição, perda de tempo et. No fim das contas, o automóvel desperdiça mais tempo do que economiza e cria mais distâncias do que supera.

O automóvel é responsável por parte significativa da poluição sonora e atmosférica de nossas cidades, ocupa muito espaço público no sistema viário, potencializa os acidentes de trânsito que são uma das principais causas de mortes no País e em muitas cidades, e o seu uso responde por grandes congestionamentos.

Aliados à contínua expansão do território urbanizado por meio do sistema viário, os insuficientes investimentos em transporte coletivo e transporte não motorizado configuraram cidades que não acompanharam as necessidades diárias de deslocamento de sua população, comprometendo sua coesão espacial e social.

Mesmo que os conceitos e formas de avaliação sobre o desenvolvimento sustentável das cidades sejam imprecisos e ainda requeiram muita discussão, sua aplicação à mobilidade urbana tem ganhado força, assumindo, como objetivo final, que todas as pessoas tenham acesso a bens e serviços de maneira eficiente, fazendo-o da forma menos impactante possível ao meio ambiente (MIRANDA, 2010)

O predomínio da lógica setorial nos projetos e na gestão dos transportes urbanos, cujas ações focam somente em deslocamentos e não no organismo urbano, negligenciou a complexidade das questões urbanas, os efeitos da expansão permanente do território, a qualidade dos espaços da cidade para seus habitantes e a análise do impacto das intervenções em escala local e regional.

A superação dos problemas urbanos exige, pois, múltiplas ações em vários âmbitos. Desse modo, a tradicional forma de organização dos aparelhos do Estado por



áreas setoriais gera planos e intervenções fragmentados, muitas vezes desarticulados e até mesmo conflitantes, que diminuem a eficiência do impacto potencialmente positivo dos investimentos.

A Constituição Federal de 1988 foi responsável por modificar no Brasil a relevância da política urbana. Os artigos 182 e 183, que abordam especificamente o tema, foram regulamentados pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257, de 10 de julho de 2001), que possui como objetivo: “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana”, propondo normas que buscam o desenvolvimento de modo sustentável e o bem-estar coletivo.

Em 2012, foi sancionada a Lei 12.587, que torna obrigatória a formulação de planos de mobilidade e institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei de Mobilidade prevê instrumentos que melhoram a mobilidade como um todo, sendo determinado, com base no Estatuto da Cidade, que cidades com mais de 20.000 habitantes devem elaborar planos de mobilidade urbana de forma integrada aos seus planos diretores municipais. A lei federal representa um avanço no que diz respeito ao estabelecimento de um arcabouço legal para a apropriada gestão, fiscalização e operação dos meios de transporte.

A despeito do que preceitua a legislação vigente acerca do quantitativo mínimo de 20.000 habitantes para a concepção de planos diretores, assevera-se que esperar que um município alcance essa população contribui, sobremaneira, para o crescimento desordenado das cidades. Aliás, desde que haja o processo emancipatório, seria razoável que existisse um plano diretor para nortear as ações voltadas para desenvolvimento das cidades.

BASES DO PLANO DE MOBILIDADE

Esta seção apresenta os princípios, as diretrizes e os objetivos que conformam as bases que nortearam o desenvolvimento do Plano de Mobilidade.

No tocante aos Princípios, destaca-se no Art. 5º da Lei 12.587/2012):

[...] A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;



- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Os princípios tratam de conceitos abrangentes que visam orientar a compreensão do texto da Lei e podem servir como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, ou seja, leis, decretos ou outros atos administrativos. (BRASIL. Ministério das Cidades, 2012)⁵

Para tornar operacionalizáveis os princípios elencados, a Lei 12.587/2012 estabelece as seguintes diretrizes:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

As diretrizes, por sua vez, são orientações sobre os caminhos a seguir para que sejam atingidos os objetivos desta Lei. As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana destacam a necessidade de integração com as demais políticas urbanas e a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo.

⁵ Cartilha elaborada pelo Ministério das Cidades, fundamentado na Lei 12.587/2012.



No que tange às finalidades para as quais é destinada a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei nº 12.587, datada de 3 de janeiro de 2012, aponta os seguintes objetivos gerais:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana definem a visão de futuro para o país. A partir do comprometimento dos governos e da sociedade para com a implementação desta política, será possível reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade, conforme salienta o Ministério das Cidades na Cartilha da Lei 12.587 (2012, p. 9).

TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO

O desenvolvimento de cenários consiste no ordenamento das percepções sobre o ambiente, permitindo o desenho de futuros alternativos e a definição de estratégias, a ponto de constituir importante ferramenta para auxiliar na tomada das decisões, uma vez que propicia maior consistência no processo decisório. Trata-se de relevante exercício de planejamento, de modo a possibilitar que o futuro não seja visto apenas como um horizonte incremental do presente.

Cenários em expansão

Um cenário promissor que desponta na região é o Porto do Açu. Em operação desde outubro de 2014, o Porto do Açu conta com características únicas, como grande profundidade, localização estratégica a apenas 150 Km dos principais poços da Bacia de



Campos dos Goytacazes e infraestrutura eficiente, que o posicionam como a principal solução para a instalação de empresas do setor offshore no Brasil, segundo a empresa. A proximidade com a principal região produtora do País, responsável por 80% do petróleo produzido, gera significativa economia de tempo e redução no gasto de combustível.

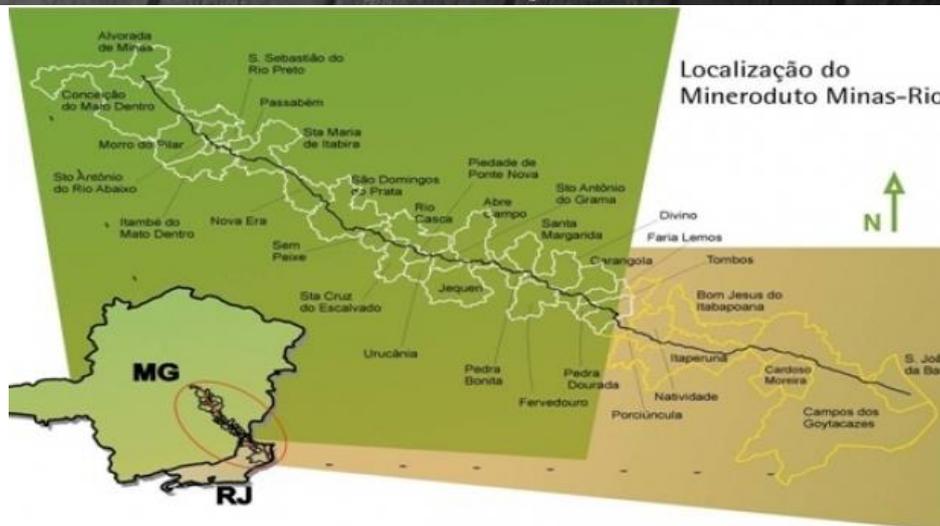


Fonte: (G1 Norte Fluminense 29/04/2015 13h24 - Atualizado em 29/04/2015 19h42)

A partir de um cenário-base, estruturado a partir da consolidação das informações reunidas na etapa de diagnóstico, as tendências observadas são analisadas, possibilitando a construção de cenários prospectivos, os quais subsidiaram uma visão de futuro no contexto da evolução do município, considerando não apenas os efeitos diretos, mas também os efeitos indiretos e induzidos.

O Mineroduto Minas-Rio é um empreendimento minerário composto por três elementos: a mina, de onde será extraído o minério; o mineroduto propriamente dito, com cerca de 530 km de extensão; e o Porto de Açu, construído especialmente para viabilizar a exportação do produto. A mina está localizada em Minas Gerais; o porto, no Rio de Janeiro. Ligando os dois extremos, o mineroduto, que começa em território mineiro, no município de Conceição do Mato Dentro, e termina em território fluminense, justamente no Porto de Açu, em São João da Barra (RJ), cortando o município de Itaperuna ao longo deste trajeto, conforme sinaliza o mapa abaixo:

.



Fonte: (G1 Norte Fluminense 29/04/2015 13h24 - Atualizado em 29/04/2015 19h42)

O Minas-Rio está em fase de obras e atingirá, num primeiro momento, uma capacidade de produção de 26,5 milhões de toneladas de minério de ferro. Ele é o principal projeto mundial da *Anglo American*.

Sua elaboração é parte de um processo que envolve a participação dos técnicos municipais e tomadores de decisão, responsáveis por apontar hipóteses de transformações locais e regionais e suas possíveis repercussões no município de Itaperuna, já que, em virtude do referido empreendimento, grande impacto de caminhões pesados passa pelo centro de Itaperuna.

Com base na análise das áreas destinadas à expansão urbana, das dinâmicas de crescimento e inserção da área efetivamente urbanizada *versus* perímetro urbano delimitado, além da análise do surgimento de ocupações ou crescimento e adensamento populacional, é possível verificar as tendências de expansão urbana.

Feito esse necessário preâmbulo, destacamos itens que compõem a presente análise:

- contextualização do papel do Município de Itaperuna na dinâmica econômica do estado do Rio de Janeiro e identificação de fatores críticos de transformação;
- caracterização de atividades com potencial para alterar a dinâmica econômica, social, demográfica e ambiental do município;



- caracterização do conjunto de projetos estruturantes com potencial para alterar a dinâmica econômica, social e territorial do município e região.

PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Para a elaboração do Plano de Mobilidade - PlanMob, o Caderno de Referência do Ministério das Cidades assinala os seguintes entendimentos básicos para sua concepção:

- (a) o conceito de transporte se insere em uma visão mais ampla, qual seja, o da mobilidade urbana;
- (b) política de mobilidade deve ser associada aos pressupostos da política urbana;
- (c) o planejamento da mobilidade deve dar prioridade aos modos não motorizados coletivos e dar atenção especial às condições de acessibilidade;
- (d) **o planejamento deve ser realizado com a máxima participação da sociedade. (Grifo nosso).**

No contexto das oficinas, deve ser ressaltado o item (d), como diferencial em relação aos tradicionais planos de transporte das últimas décadas, que é o da participação social.

Em favor da necessária correlação em torno do planejamento público e da participação social, pode ser feita com os seguintes argumentos: planejar significa visualizar uma situação futura melhor do que a que se vive no momento, não importando qual seja o setor ou segmento socioeconômico objeto desse processo de planejamento.

Para iniciar e perenizar um processo de planejamento, é necessário conhecer a situação inicial (a atual) da realidade em que se está vivendo, com todos os problemas que devem ser enfrentados neste contexto.

Considerando-se que as visões de futuro não são as mesmas para todos os atores sociais envolvidos e interessados nas transformações salientadas, torna-se premente uma atividade inicial, a ser denominada de busca de consensos mínimos. Trata-se, em síntese, de um acordo ou pacto.

É por isso que, ao início de qualquer processo de planejamento, é imprescindível a reunião de todos os atores sociais interessados no projeto, para comunicar o início do



processo e também conclamá-los a participar, sugerir, dar o seu ponto de vista em relação ao projeto que se quer implantar.

Na perspectiva de uma concretização do processo participativo, a orientação do envolvimento foi feita através de uma pesquisa interativa, tendo como público alvo os participantes do II Congresso Latino-Americano, realizado na Universidade Iguazu-Campus V (de 16/10/2017 a 20/10/2017).

Mediante o resultado da pesquisa mencionada, que serviu para ensinar a implementação de um projeto piloto donde se extraiu um denso conjunto de informações acerca dos anseios da população quanto à mobilidade urbana para o município de Itaperuna, emergiu da análise desses dados a necessidade de, posteriormente, ser desenvolvido um projeto compreendendo três etapas:

1. oficinas temáticas, visando à mobilização e ao empoderamento da sociedade civil, capacitando-a a uma melhor identificação e discussão das questões da mobilidade urbana, de forma democrática;
2. seminários de avaliação do projeto, tendo como público-alvo a comunidade em geral, com o fito de apresentar e discutir os resultados das etapas já realizadas do projeto, para recolher dúvidas e concordâncias por parte da sociedade civil, bem como sugestões para o desenvolvimento posterior do PlanMob;
3. seminários de consolidação do PlanMob, na fase final de elaboração dos planos (de ação, de circulação, de investimentos e de monitoramento e avaliação) com a sociedade civil, tendo como objetivo o levantamento de sugestões e críticas a serem incorporadas ao PlanoMob.

Pontua-se que as Figuras de 1-5, a seguir, ilustram as atividades implementadas durante o Congresso, corroborando a relação interativa dos atores locais nas atividades participativas.



Figura 1

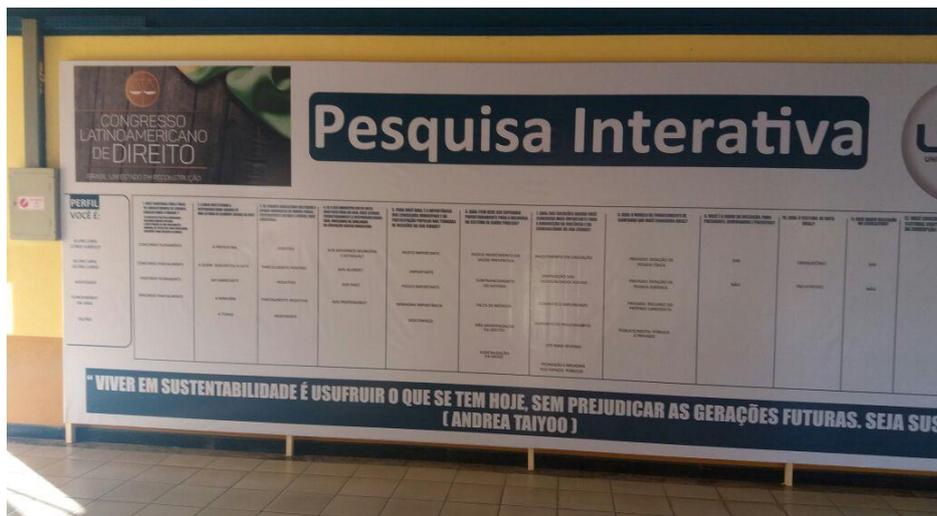


Figura 2





Figura 3



Figura 4



Figura 5

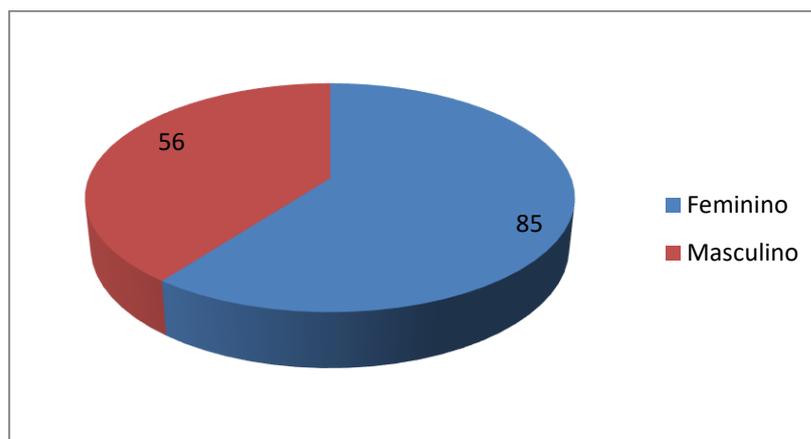
Imersos nesse contexto, o professor Manoel Faria de Souza Júnior, responsável pela cadeira de Direito Ambiental na Universidade, e o professor Wagner Luiz Ferreira Lima, responsável pela cadeira de Português, iniciaram os trabalhos sobre “Sustentabilidade e Desenvolvimento Regional”, objetivando avaliar a situação da



mobilidade urbana em Itaperuna, de modo a analisar, ao longo do projeto, as questões apresentadas a seguir.

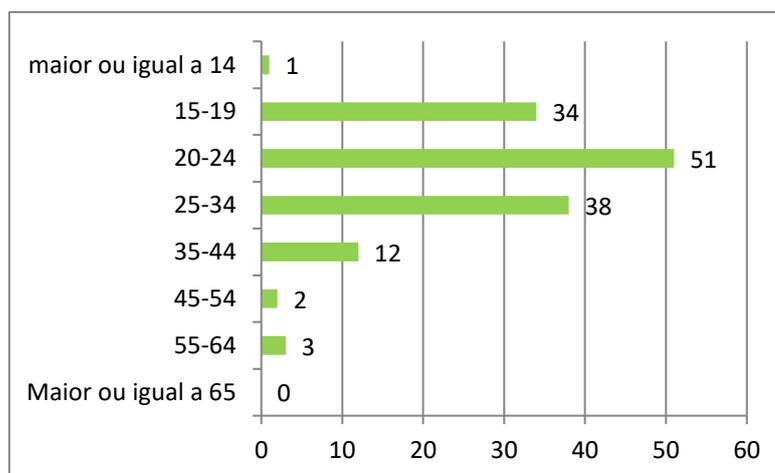
1. PERFIL DOS USUÁRIOS DA PESQUISA

1.1 Sexo



1.2 Faixa Etária

Restou constatado que a idade influencia diretamente os padrões da mobilidade, seja pela diminuição da necessidade ou da capacidade de realizar um deslocamento de forma autônoma, seja pelas limitações de acesso aos equipamentos e meios de transporte oferecidos.





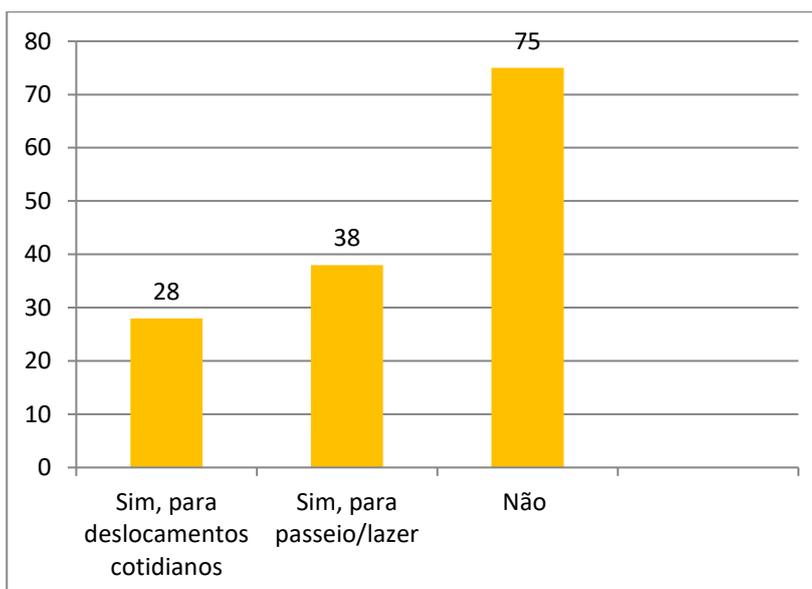
Ressalta-se que as redes de transporte coletivo, no traçado das linhas e no dimensionamento da oferta, não contemplam adequadamente pessoas fora desse perfil predominante, inclusive crianças e idosos.

Os idosos são usuários cada vez mais frequentes do transporte público, primeiro porque, com os avanços da ciência, principalmente no campo da medicina, houve considerável aumento da longevidade da população; pesa ainda o fato de a legislação brasileira garantir aos maiores de 65 anos a gratuidade nos transportes coletivos, representando um estímulo para a sua utilização por essas pessoas, que passam então a enfrentar dificuldade com barreiras físicas existentes nos veículos (altura dos degraus, por exemplo) nos pontos de parada e até mesmo nas calçadas.

2. PERGUNTAS GERAIS

2.1 Você utiliza bicicleta?

À primeira vista, usar a bicicleta como meio de transporte pode parecer um pouco estranho, porém nunca foi tão necessário encontrar alternativas viáveis e sustentáveis para solucionar o problema da mobilidade, e a bicicleta tem se destacado como forte candidata nesse empenho.





Na hora de pensar na bicicleta como uma real opção de transporte, deve-se levar em consideração que os benefícios de pedalar são tão amplos, que impactam toda a sociedade, mesmo quem não é ciclista. Ela contribui sobremaneira para o aumento da qualidade de vida de todos, permitindo que as pessoas tenham mais tempo para satisfazer suas vontades que demandem necessidade de acesso fácil.

Pondera-se, ainda, que a bicicleta é um meio de transporte sustentável e, muitas vezes, chega mais rápido ao destino do que um carro; além de fazer bem para o corpo, combatendo o sedentarismo e prevenindo doenças dos ossos e músculos, ajuda reduzir o risco de doenças do coração, diminuir o colesterol e melhorar o sistema imunológico.

Assevera-se, todavia, que a despeito dos inúmeros benefícios decorrentes do uso da bicicleta como meio de transporte, há que se notar baixo índice de usuários, provavelmente em decorrência da falta de investimento em infraestrutura.

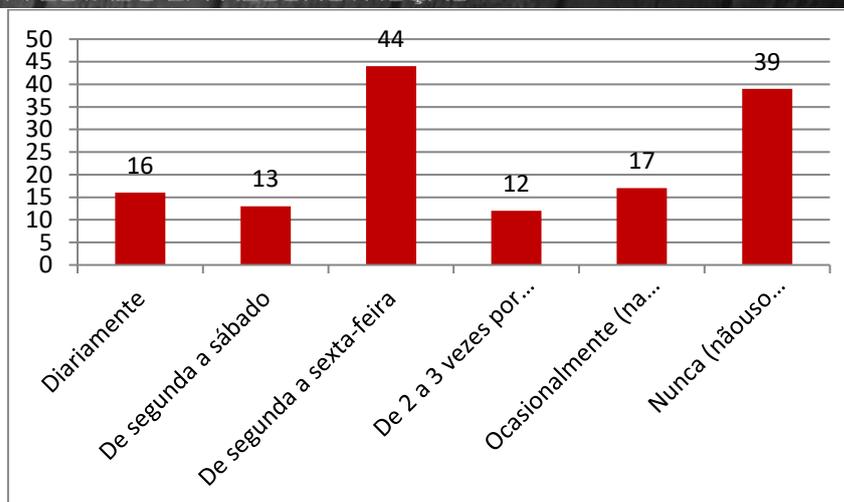
2.2 Indique quantas vezes por semana utiliza o transporte público

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 define o transporte coletivo como um serviço público essencial que, como tal, deve ser provido diretamente pelo Estado ou por particulares, por delegação do Poder Público responsável (União, estados ou municípios).

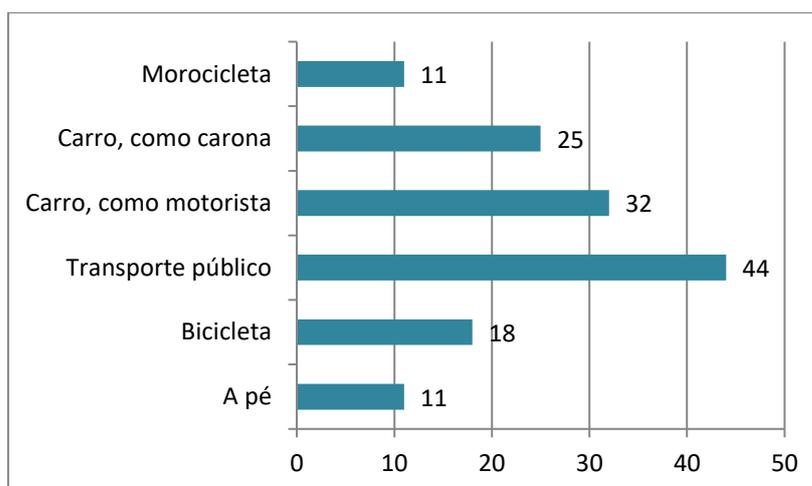
Os ônibus ainda atuam como o principal meio de transporte nas cidades brasileiras. Segundo o sistema de informações desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2014), o modo representa 12,5 % das viagens feitas em cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes.

Os serviços de transporte coletivo, independentemente dos tipos de veículos utilizados, devem ser organizados como uma rede única, complementar e integrada, apesar de não ser o que acontece em nosso município.

Sem uma política tarifária integrada, cada linha é operada de forma praticamente isolada do restante do sistema, limitando as possibilidades de deslocamento das pessoas, uma vez que os serviços tornam-se desnecessariamente superpostos, com o consequente encarecimento da operação do sistema como um todo.

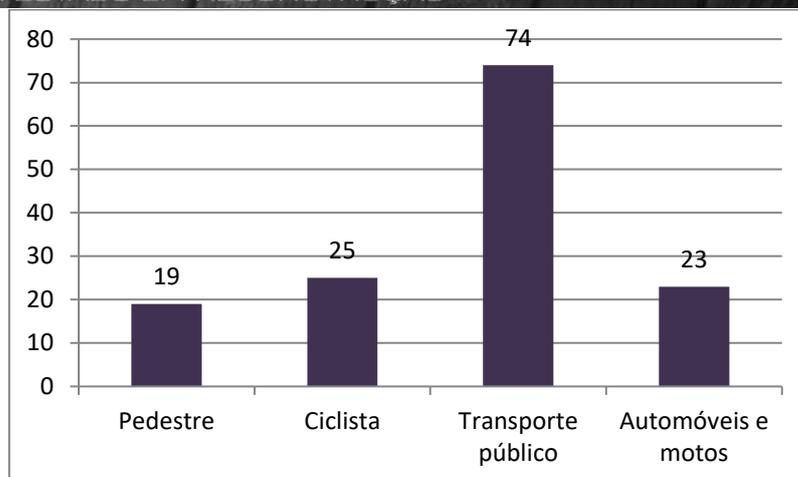


2.3 Qual o meio que utiliza predominantemente para os seus deslocamentos diários?



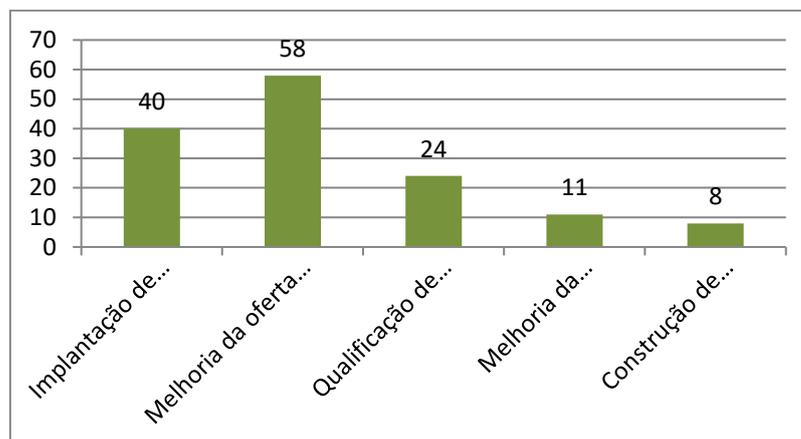
Constata-se, de acordo com 141 respondentes, que houve a incidência do uso de transporte coletivo no município de Itaperuna, de segunda a sexta-feira, supera significativamente a média nacional de 12,5%, ao ser apontando como o modo mais utilizado por 31,20%, o que reforça a necessidade de haver, por parte do poder público, uma maior atenção ao problema.

2.4 Na sua opinião, qual o modo de transporte que deveria ter mais investimentos, de modo a melhorar suas condições?



Enquanto os usuários do transporte individual podem escolher livremente os seus caminhos, os que dependem dos serviços de transporte público precisam adequar-se às limitações da rede de serviços, que foi tradicionalmente moldada e dimensionada para o atendimento às viagens cotidianas, por motivo de trabalho.

2.5 Dentre os aspectos referentes à locomoção listados abaixo, indique qual que você acha que deve ser considerado como prioridade em seu município?



2.6 Qual aspecto que você dá mais importância no transporte a pé?

A Lei nº 12.587/2012 garante a prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado, independentemente do tamanho das cidades. Essa obrigatoriedade, para estar adequada à Lei Federal, deve ser materializada nos Planos de Mobilidade Urbana.



Para se planejar com foco no pedestre e no ciclista, é fundamental o entendimento de dos conceitos definidos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.⁶

Considerando-se que pedestre é quem anda ou está a pé, todos nós nos deslocamos diariamente através de nosso próprio esforço, isto é, sem o uso do sistema motorizado, utilizando o sistema viário disponível (passeios, calçadas, calçadões, passarelas, ciclovias etc.), e esse deslocamento pode ocorrer desde a origem até o destino, ou ser complementado por outros meios de transporte, de forma a acessar o ponto de ônibus ou chegar até o local de estacionamento do veículo.

É importante salientar que se consideram como usuárias do modo a pé todas as pessoas que podem se deslocar pelas áreas cuja prioridade ou exclusividade é do pedestre, incluindo os usuários de cadeira de rodas.

À luz da pesquisa realizada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em 2014, as viagens a pé e em bicicletas correspondem a: Bicicleta 12,1-quilometragem percorrida (bilhões de Km/ano), participação de 3%; a pé 23,45 - quilometragem percorrida (bilhões de Km/ano), participação de 5%, quanto ao maior número de deslocamentos realizado em municípios brasileiros com população superior a 60 mil habitantes.⁷ (BRASIL/ANTP, 2016, p. 36).

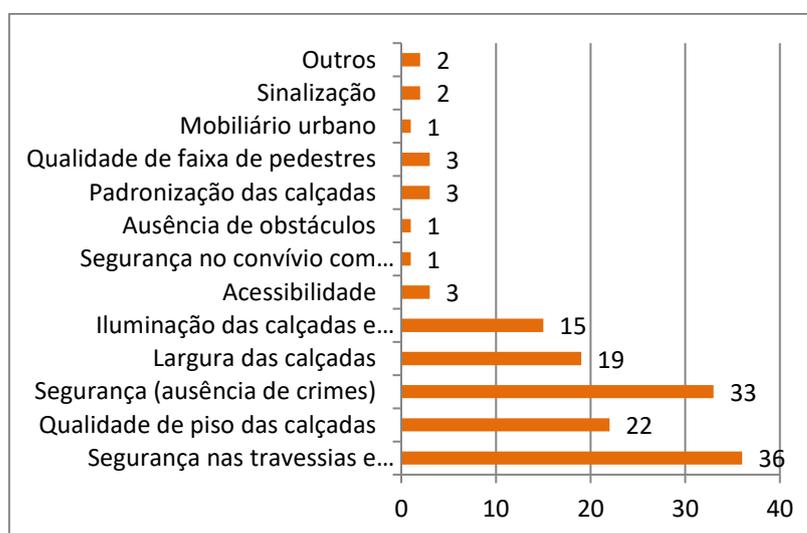
⁶ Anexo I da Lei 9.503 Código de Trânsito Brasileiro.

⁷ Relatório (2014), elaborado pelo Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP – julho/2016.



De acordo com o Ministério das Cidades,

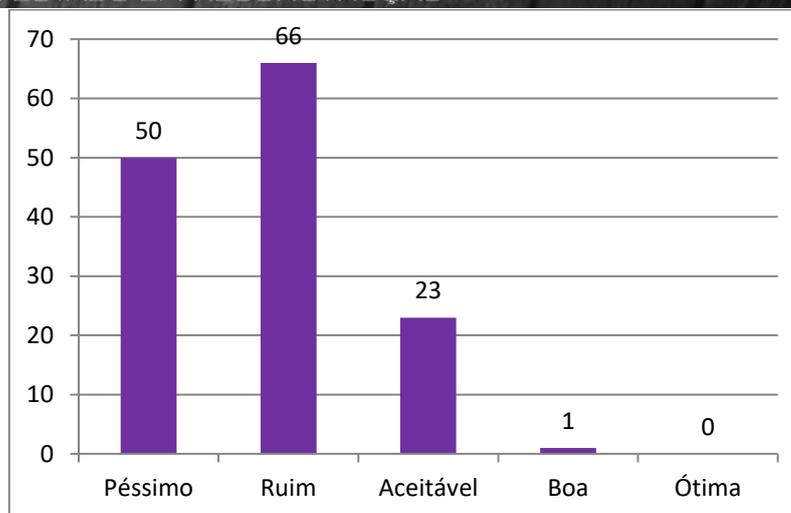
No entanto, apesar de este se constituir em um dos mais importantes e predominantes modos de locomoção diários, muitas vezes estes deslocamentos são negligenciados pelos tomadores de decisão e técnicos envolvidos no planejamento urbano e no planejamento dos transportes, bem como na gestão da mobilidade urbana, respeitando as suas características e necessidades particulares, além, de reparar o erro de desconsiderar essa expressiva parcela das viagens urbanas, significa também contribuir para o processo de inclusão social de parte da população brasileira que se desloca, prioritariamente, por modos não motorizados. (BRASIL, Ministério das Cidades, XX, p. 35).⁸



A título de elucidação com dados extraídos da pesquisa *in loco*, observa-se que o pedestre demonstrou mais insatisfação com três itens: segurança nas travessias e cruzamentos; segurança (ausência de crimes); qualidade de piso das calçadas (conforme gráficos e comentários que lhes serão alusivos em seções subsequentes).

2.7 Acessibilidade na cidade

⁸ Caderno de Referência para elaboração de plano de mobilidade urbana.



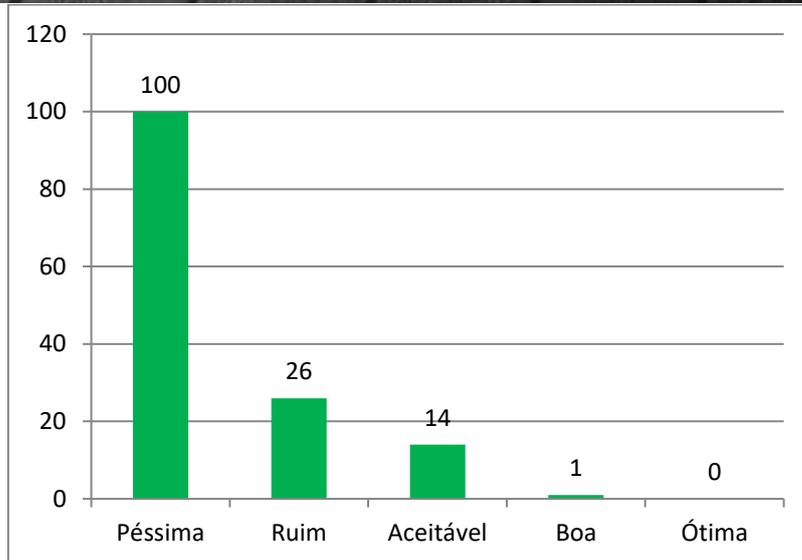
2.8 Padronização das calçadas

A calçada ideal é aquela que garante o caminhar livre, seguro e confortável de todos os cidadãos. A calçada é o caminho que nos conduz ao lar. Ela é o lugar onde transitam os pedestres na movimentada vida cotidiana. É através dela que as pessoas chegam aos diversos pontos do bairro e da cidade. A calçada bem feita e bem conservada valoriza a casa e o bairro.

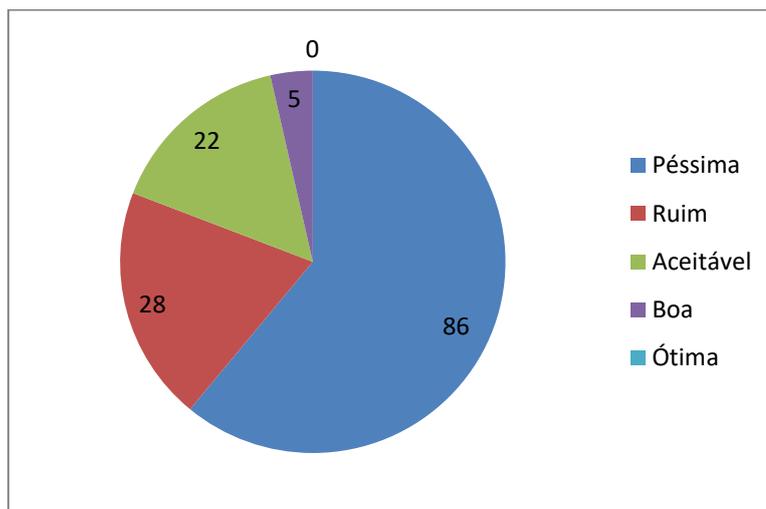
A calçada ideal deve oferecer:

- Acessibilidade – assegurar a completa mobilidade dos usuários.
- Largura adequada – deve atender as dimensões mínimas na faixa livre.
- Fluidez – os pedestres devem conseguir andar a velocidade constante.
- Continuidade – piso liso e antiderrapante, mesmo quando molhado, quase horizontal, com declividade transversal para escoamento de águas pluviais de não mais de 3%. Não devem existir obstáculos dentro do espaço livre ocupado pelos pedestres.
- Segurança – não oferece aos pedestres nenhum perigo de queda ou tropeço.
- Espaço de socialização – deve oferecer espaços de encontro entre as pessoas para a interação social na área pública.
- Desenho da paisagem – propiciar climas agradáveis que contribuam para o conforto visual do usuário.⁹

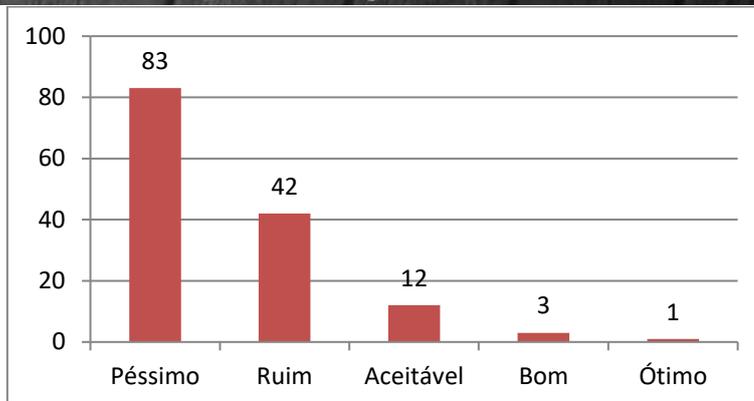
⁹ Guia Prático para Construção de Calçadas – ABPC- Associação de Cimento Portland. p.6 .



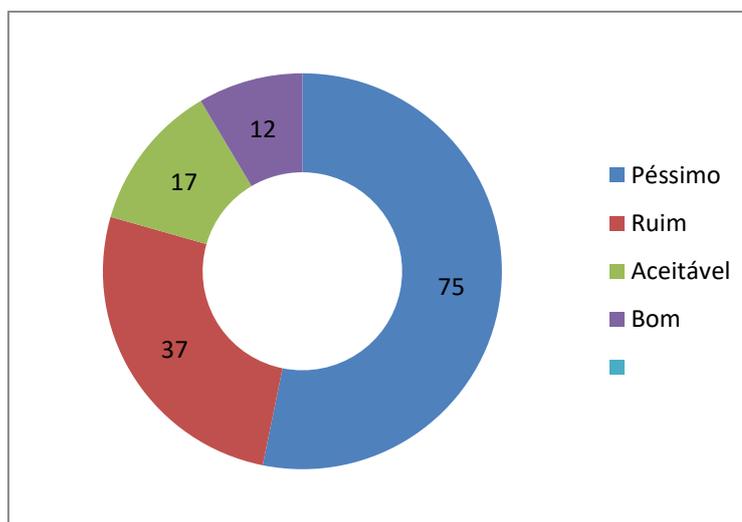
2.9 Largura das calçadas



2.10 Qualidade do piso das calçadas



2.11 Ausência de obstáculos nas calçadas



De acordo com Projeto Calçada Acessível [Guia para projetos de espaços públicos] , Cartilha com informações técnicas, design, leis e parâmetros urbanísticos de passeios públicos, com a finalidade de padronizar e garantir acesso a todos, da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável, de Seropédica-RJ de 1/8/2012, a calçada é a parte da via destinada à circulação de pedestres, instalação de mobiliários ou equipamentos urbanos, áreas de estar, vegetação, entre outros. Encontra-se segregada do leito carroçável e deve oferecer condições plenas de acessibilidade. Para garantir acessibilidade e segurança nas calçadas, devem-se considerar os seguintes aspectos:

- Pisos e texturas;
- Área de circulação livre - passeio;
- Área de implantação de equipamentos e mobiliários urbanos;



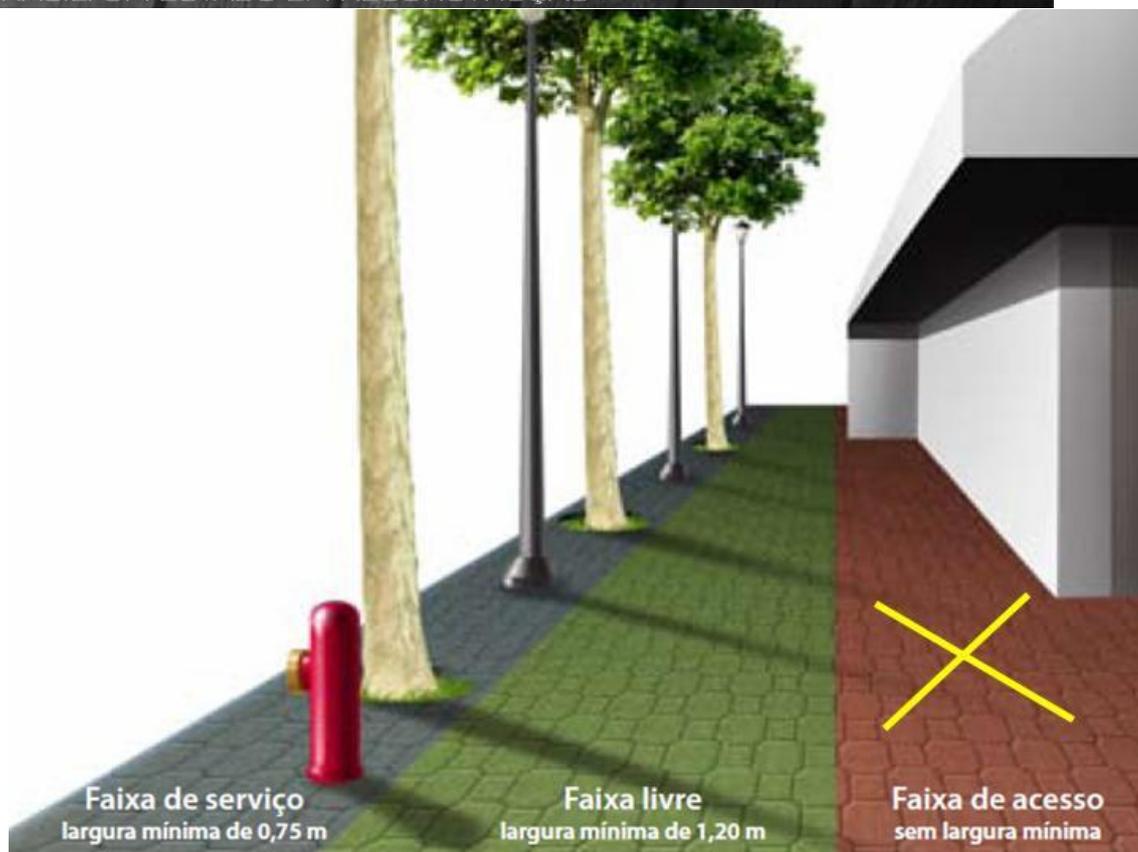
- Guias rebaixadas para pedestres;
- Guias rebaixadas para veículos;
- Sinalização e comunicação.

PISOS

- Os pisos das calçadas e passeios devem ser regulares, firmes, estáveis e antiderrapantes sob qualquer condição climática;
- A colocação do piso deve procurar respeitar o tipo já existente em frente às edificações vizinhas, mantendo a unicidade do passeio público;
- A inclinação transversal mínima admitida é de 1% e a máxima admitida após o piso implantado é de 3%.

TEXTURAS

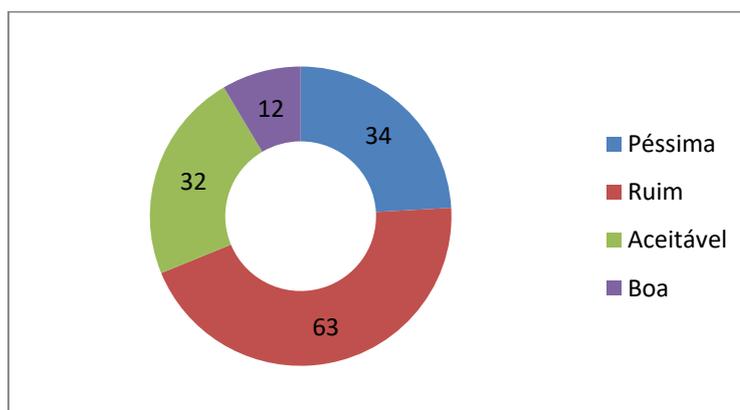
A utilização de diferentes tipos de texturas e cores pode oferecer ao pedestre maior conforto e segurança, além de promover diferenciação entre os espaços e ambientes. Os percursos podem ser demarcados com pisos diferentes para cada situação, criando identidade e qualificando os espaços públicos.



(Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável – Seropédica - RJ

Página 10)

2.12 Iluminação das ruas, calçadas e travessias



No que concerne à legislação vigente, o proprietário de imóvel é responsável pela construção do passeio em frente a seu lote e deverá mantê-lo em perfeito estado de conservação.



O Decreto nº 5.296/04, que regulamenta as Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, enfoca mobilidade urbana e construção dos espaços nos edifícios de uso público e legislação urbanística.

A Lei 10.098/00 estabelece as normas gerais e os critérios básicos para a promoção da acessibilidade, mediante a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Ainda enfatiza ser proibido:

- impedir ou atrapalhar, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres nas calçadas públicas.
- estacionar veículos sobre as calçadas públicas;
- depositar materiais de construção, entulho ou lixo nas calçadas públicas.

2.13 Sinalização nas ruas, calçadas e travessias

A sinalização de trânsito informa e orienta os usuários das vias. O respeito à sinalização garante um trânsito mais organizado e seguro para os condutores e pedestres. Assim, placas, inscrições nas vias, sinais luminosos, gestos etc. compõem a sinalização de trânsito.

Essas informações regulamentam o trânsito, advertem os usuários das vias, indicam serviços, sentidos e distâncias, sendo classificadas em sinalização vertical, sinalização horizontal, dispositivos de sinalização auxiliar, sinalização semafórica, sinais sonoros e gestos.

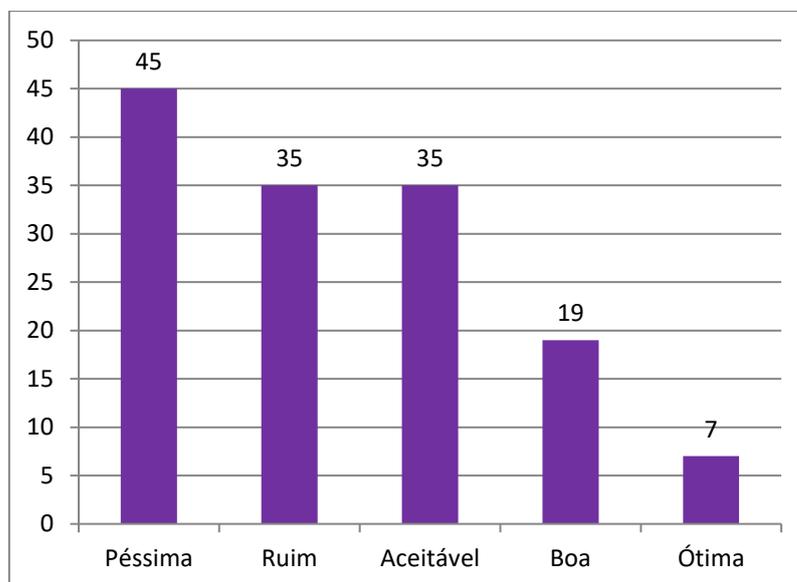
O artigo 90, §1 do Código de Trânsito Brasileiro, determina que a sinalização de trânsito é responsabilidade do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, e este responde pela falta, insuficiência ou incorreta colocação dos sinais.

Verificou-se que a ausência de semáforos e a precariedade das faixas causam transtornos em vários corredores viários na cidade de Itaperuna; sem contar que pedestres reclamam da falta de consciência de motoristas, que não facilitam a travessia nas vias.

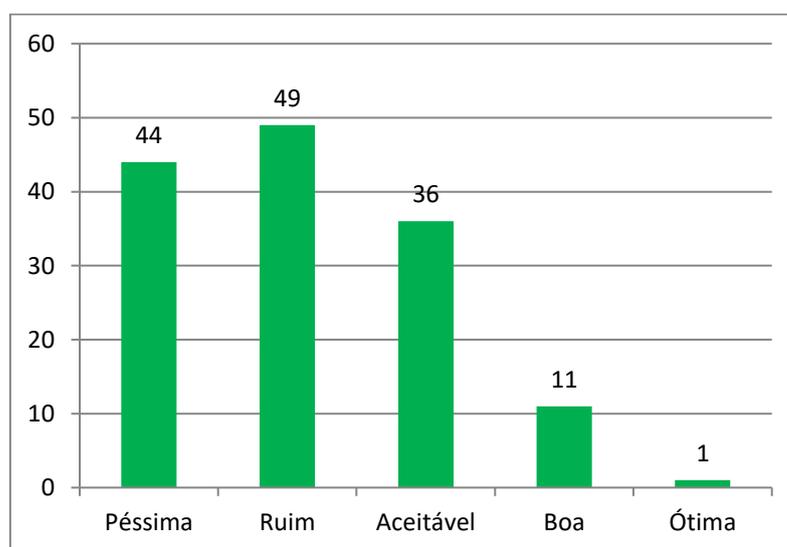
A escassez de semáforos e o descaso com as faixas de pedestres, quase sempre com pintura desgastada, são problemas recorrentes em diversas vias da cidade de



Itaperuna. Devido a essa situação, a travessia de pedestres torna-se cada vez mais perigosa., conforme demonstrativo em questão.



2.14 Segurança em travessias e cruzamentos



Assim, é necessário projetar, planejar e manter os locais destinados ao tráfego das pessoas, quais sejam: pedestres, cadeirantes, idosos, gestantes ou pessoas com deficiência. Para elas, o passeio público, as faixas de pedestres, calçadões, passarelas,

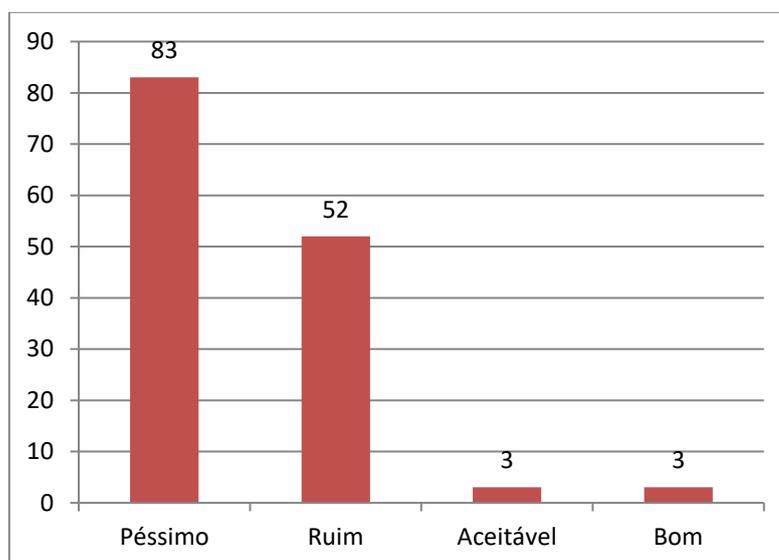


rampas de acesso e outros elementos construídos para o seu deslocamento, maximizam as suas condições de segurança, conectividade e conforto.

2.15 Estacionamentos na cidade

Os estacionamentos deixaram de ser cômodos para se tornarem mais um catalisador dos problemas da mobilidade urbana em um cenário que se repete na maioria das capitais brasileiras: excesso de veículos nas ruas, congestionamentos, índices perigosos de poluição do ar e horas perdidas no trânsito à procura de uma vaga.

Quanto mais estacionamentos se criam, mais se prioriza o uso do carro particular nas grandes cidades, que já possuem grande parte de suas áreas projetadas para seu uso e ainda assim sofrem com congestionamentos. Os estacionamentos condicionam comportamentos e escolhas nas cidades, uma vez que todos que dirigem escolhem o carro como meio de transporte pensando em estacionar.¹⁰



Com o tempo, quando as cidades atingiram seus picos de motorização, as pessoas passaram a gastar grande parte de seu tempo e dinheiro na busca por vagas, aumentando

¹⁰ Ponderações do urbanista americano Michael Kodransky, especialista no tema e gerente global de pesquisa do *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP), pela organização sem fins lucrativos com sede em Nova York que promove projetos e ideias sustentáveis de mobilidade urbana em diversos países, incluindo o Brasil.



os efeitos negativos causados pelo excesso de carros nas ruas, como os congestionamentos e a poluição do ar decorrente da liberação de gás carbônico. Os estacionamentos deixaram de ser uma boa ideia, para se tornarem mais um desafio para a mobilidade urbana sustentável, conforme se infere da análise do gráfico em tela.

Em geral, as pessoas dizem “nós não temos sistemas de transporte público eficientes, então precisamos de estacionamentos”, mas é aí que o planejamento atua de maneira decisiva. Não se pode mais planejar apenas com uma perspectiva em mente, no caso, a do uso do carro.

O planejamento urbano deve ser feito com um pacote de ferramentas e estratégias alicerçado numa visão mais abrangente, que inclua os pedestres, os ciclistas e a integração com os diferentes modos de transporte, de maneira que o espaço da cidade seja melhor aproveitado.

Há duas distinções no uso de estacionamento, sendo uma durante o seu pico e outra fora dele. Em Itaperuna, grande número de vagas do estacionamento ao longo da Avenida Cardoso Moreira, a mais movimentada da cidade, tem um período durante o dia em que o uso das vagas atinge o contingente máximo, ou seja, não há vagas suficientes para atender à demanda de estacionamento das pessoas que vão até esses locais de carro, haja vista que os funcionários de lojas ao longo da avenida e das proximidades, ao chegarem para o trabalho, estacionam seus carros, só os retirando ao final do expediente.

Aponta-se como possível solução que urgem medidas para a implantação do estacionamento rotativo, bem como haver incentivo e adequação da infraestrutura urbana para estimulação do deslocamento a pé ou de bicicletas que residem em bairros próximos do centro de Itaperuna.

2.16 Tarifa no transporte público

Enquanto diversas cidades aumentam a gratuidade no transporte público sem fonte externa de custeio a não ser pelo próprio passageiro pagante, com o achatamento da renda do brasileiro a tarifa no transporte coletivo se tornou o principal problema da mobilidade, até porque os subsídios não contemplam todos os sistemas e, mesmo onde existem, é necessária a reformulação.



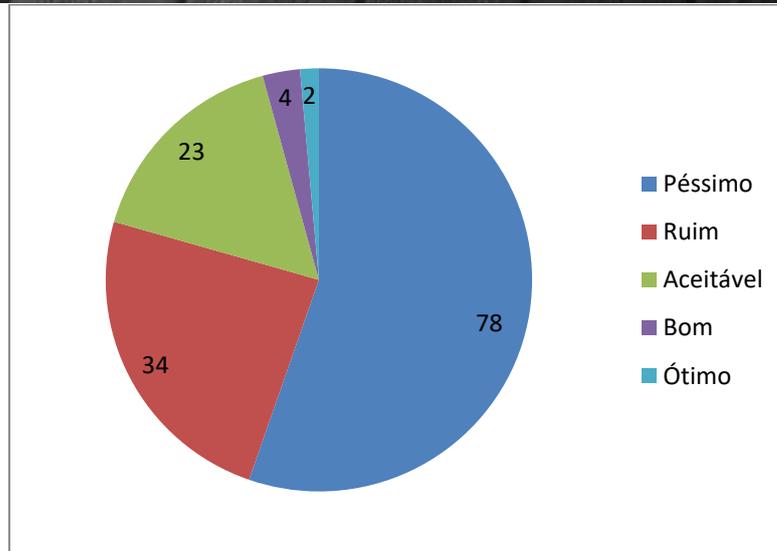
Para o presidente do Núcleo de Transporte Urbano (NTU), Otávio Cunha, o resultado demonstra que a mudança das políticas tarifárias no Brasil é algo mais que urgente.

A tarifa hoje afasta os passageiros e não remunera os sistemas. É necessário encontrar formas externas de financiamento, a começar pelas gratuidades que hoje são arcadas pelos passageiros pagantes. A Cide Municipal (um imposto sobre os combustíveis dos carros que seria direcionado às cidades com o objetivo de reduzir as tarifas) é uma das formas mais democráticas, isso porque, o transporte privado individual ajuda a financiar os deslocamentos coletivos.¹¹

Reflete-se que não basta apenas criar receitas. Torna-se necessário reduzir custos. Isso requer em várias medidas, como menos carga tributária sobre a atividade do transporte coletivo e aumentar a eficiência e a velocidade dos ônibus, que também implicam gastos operacionais maiores; quanto às soluções já são conhecidas pelos especialistas e gestores, ainda carecem de políticas públicas, como acentua o presidente da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), Ailton Brasilense.

Outro principal motivo de as pessoas deixarem os ônibus está relacionado a itinerários e horários que não satisfazem suas necessidades. O segundo motivo é a tarifa considerada alta, seguida de falta de conforto.

¹¹ Observação de Otávio Cunha no Seminário Nacional NTU 2017, que teve cobertura do Diário do Transporte e ocorre em conjunto com a Transpúblico, feira de mobilidade urbana realizada em São Paulo.



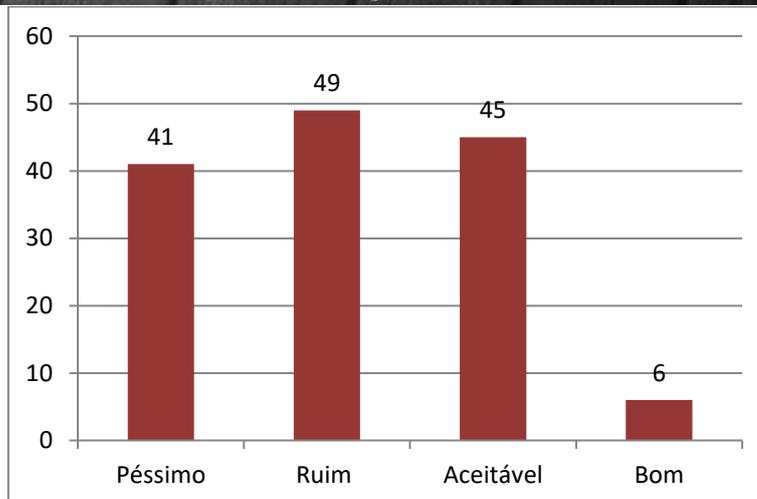
2.17 Conforto no transporte público

As condições de conforto num deslocamento por transporte público são de difícil determinação, pois englobam muitos aspectos qualitativos, de avaliação subjetiva e variam muito, dependendo do tipo de usuário.

Assim, as condições de ocupação do veículo, a possibilidade de viajar sentado, a temperatura interna, as condições de ventilação, ruído, aceleração /desaceleração, a altura dos degraus, largura das portas, disposição dos assentos e seu material, de uma forma ou de outra, acabam por definir o nível de conforto oferecido.

Dos aspectos acima apontados, a maior parte depende diretamente do projeto do veículo e, na sua maioria, são condicionantes prefixadas pelos fabricantes.

Por outro lado, a ocupação do veículo é um atributo possível de quantificação, constituindo-se no aspecto de conforto mais importante do ponto de vista do usuário.



Observa-se que 90% dos respondentes consideram o conforto no transporte público como péssimo ou ruim, o que requer políticas públicas urgentes para atendimento dessas demandas.

2.18 Informação ao usuário do transporte público

A lei nº 12.587, em seu Art. 14, estabelece os direitos dos usuários do transporte público:

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6o da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

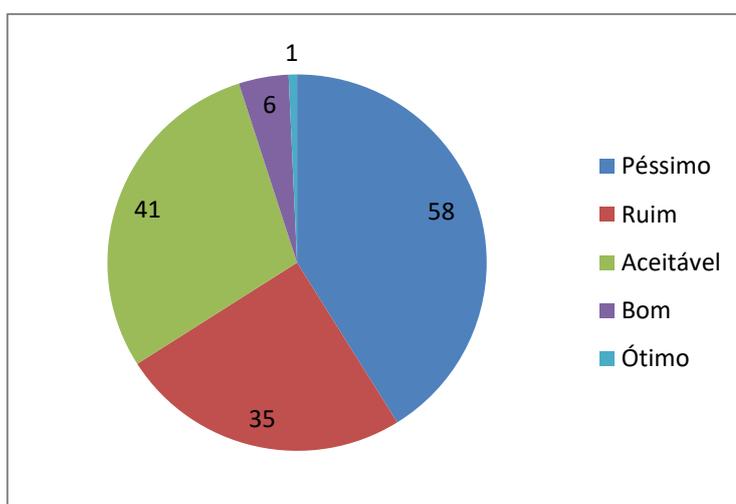
I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.



O sistema de informações aos usuários envolve os seguintes pontos: disponibilidade de material impresso, contendo horários e itinerários das linhas, existência de informações sobre as linhas e horários (intervalo, no caso das linhas de maior frequência) nos locais de parada, informações sobre a rede de linhas no interior dos veículos, fornecimento de informações verbais por parte de motoristas e cobradores, posto para fornecimento de informações e recebimento de reclamações e sugestões (pessoalmente e por telefone) etc.



Nesse quesito da pesquisa, 58 respondentes, ou seja, 41,13% consideram péssimo o sistema de informação alusivo ao transporte público no município de Itaperuna.

2.19 Acessibilidade no transporte público

O transporte público coletivo possibilita o acesso a diferentes locais e influencia no deslocamento e na mobilidade de pessoas no âmbito de uma cidade. Indivíduos com deficiência ou mobilidade reduzida necessitam de ações que agregam planejamento e execução de medidas que tornem o transporte público acessível. Em Itaperuna a acessibilidade ainda é falha e precisa de adequações.

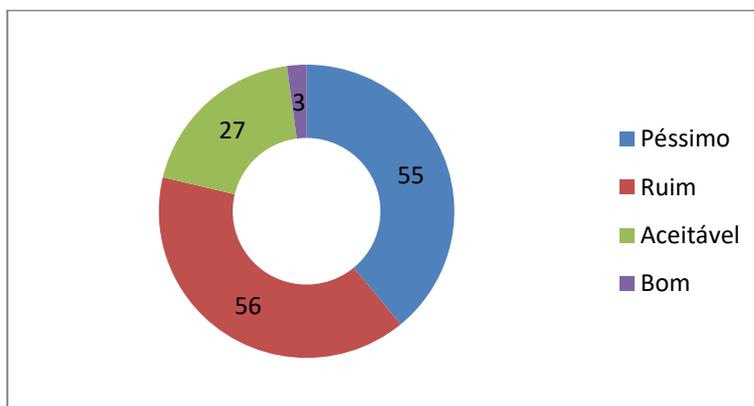
Acentua-se que as pessoas com mobilidade reduzida tenham alcançado muitas conquistas. Um bom exemplo é a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.¹²

¹² Extraído da Lei 10.098/2000, CAPÍTULO VI - DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO, Art. 16, que diz: “Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas”.



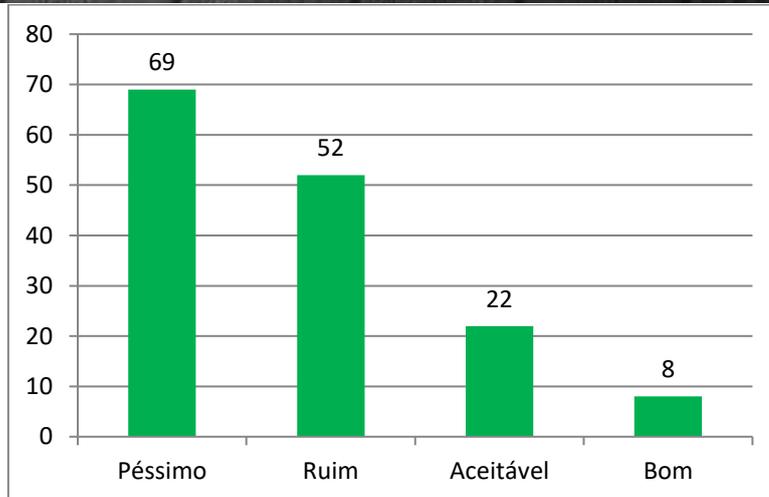
O Ministério das Cidades tem enfrentado o desafio de ampliar a visão predominante sobre os problemas de circulação, de modo a incorporar dimensões sociais e econômicas que geralmente não são levadas em consideração. O objetivo é que todos devem reconhecer que existe uma crise envolvendo o transporte público e as questões de trânsito, que exigem soluções que ultrapassem a sua análise atual fragmentada.

Dessa forma, a acessibilidade é vista como parte de um conjunto de políticas de mobilidade urbana que possam promover a inclusão social, a igualdade de oportunidades e o exercício da cidadania para todas as pessoas com deficiência e idosos, em respeito aos seus direitos fundamentais.



No tocante à acessibilidade no transporte público, cerca de 78% dos respondentes disseram que ela é péssima/ruim, comprovando que, embora a legislação vigente traga claros avanços quanto a esse quesito, ainda há muito o que avançar no município de Itaperuna.

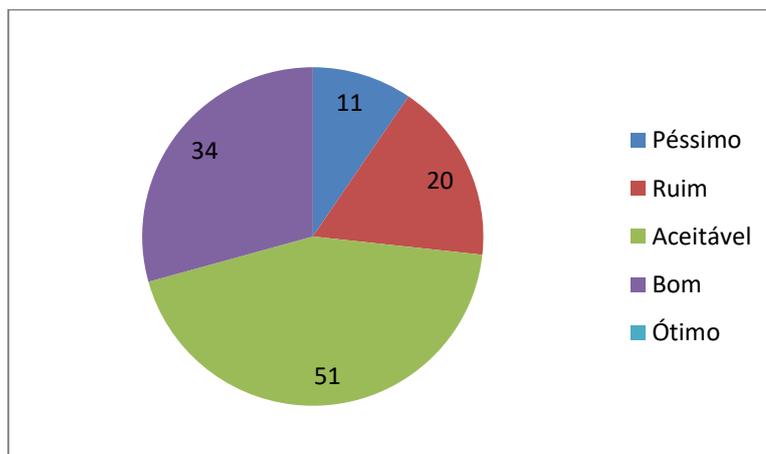
2.20 Pontualidade do transporte público



O item em que houve a maior incidência de desaprovação pelos respondentes foi no que tange à pontualidade, revelando que 85,81% consideram o transporte coletivo impontual, o que ocasiona problemas de atraso aos locais de serviço, às aulas em faculdades/universidades, bem como o retorno às residências, quase sempre em horário noturno.

2.21 Segurança (ausência de crime) no transporte público

A violência que acontece durante o deslocamento das pessoas nas cidades, principalmente relacionada ao roubo a ônibus, é um tema relevante nas discussões relacionadas à engenharia urbana e de transportes, especialmente na gestão do transporte público.





Ao acrescentar este tópico, propomos reflexões sobre a importância da mobilização de ações de prevenção à prática de crimes patrimoniais, de crimes contra a dignidade sexual dos passageiros, e de outros possíveis delitos praticados no interior de ônibus, com o fim de garantir segurança e dignidade aos usuários do transporte público coletivo. O cometimento de roubos (artigo 157 do Código Penal: crimes com violência ou grave ameaça à pessoa) e de furtos (artigo 155 do Código Penal: crimes sem violência e sem grave ameaça à pessoa) representam ofensa direta ao patrimônio das vítimas, mas também atentam contra a dignidade das mesmas, que são surpreendidas durante seus trajetos para o trabalho, para seus compromissos, ou para o retorno às suas casas, fator que amplia a insegurança pública.

Outros graves crimes já ocorridos no interior de ônibus, são os crimes sexuais. A partir da nova redação dada ao crime de estupro (artigo 213 do Código Penal), pela Lei nº12.015/2009, houve maior ampliação da conduta que caracteriza este crime hediondo. Desta forma, se um passageiro (a) tiver seu corpo acariciado, apalpado, durante o trajeto do transporte público, por meio de ameaça ou violência praticada pelo acariciador, estamos diante da prática de um crime hediondo de estupro, em razão da prática ilícita de ato libidinoso. A prática dos crimes sexuais é uma ofensa direta à dignidade sexual.

A não ocorrência de crimes no transporte público sinaliza a existência de segurança pública e o respeito à dignidade humana.

2.22 Respeito entre os passageiros (assédio) no transporte público

Com o objetivo de conscientizar passageiros e rodoviários que utilizam do sistema de transporte público, um Projeto Mobilidade e Gentileza deve ser implantado e estimulado para os usuários. A ação pretende alertar para o exercício da cidadania e para a adoção de comportamentos saudáveis de convivência, criando práticas sociais de bom convívio e procedimentos que privilegiem e que mudem a cultura e a consciência das pessoas em relação a práticas saudáveis.

As ações visam a estimular práticas simples, como ceder o assento para idosos, respeitar o motorista e o cobrador e usar corretamente o cartão de acesso ao transporte público. Almeja-se que sejam estimulados comportamentos éticos, de gentileza, que melhorem a qualidade do transporte coletivo e tornem esse serviço mais atrativo para as

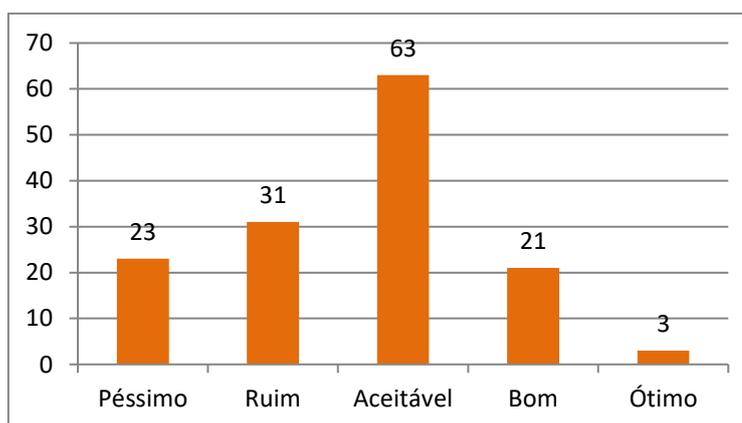


peças que precisam dele com frequência. As atividades envolvem também conscientização, por exemplo, do embarque prioritário para grávidas e idosos.

Nesse sentido, é importante destacar a importância da respeitabilidade entre homens e mulheres, para que não sejam praticadas ações ofensivas à dignidade sexual, passíveis de punições criminais.

Como a cidade é de responsabilidade de todos, então cada um, com seu comportamento, com sua participação, pode lançar luz e trazer um lugar mais saudável de se viver. Nesse empenho, devem ser englobados três eixos:

- o primeiro diz respeito a uma campanha de conscientização dos passageiros: haverá divulgação nos tótems na Rodoviária e nas paradas dos ônibus, por exemplo, deixando claro que o Estado está aqui para promover e ensinar a cidadania, além de cobrar boas atitudes da população;
- palestras para rodoviários com os temas versando sobre mobilidade e gentileza;
- o terceiro e último eixo será um concurso para eleger o melhor motorista, o melhor cobrador e a melhor dupla (motorista e cobrador). A avaliação sobre a conduta dos profissionais envolverá a população, sendo as demandas feitas às ouvidorias.



Apesar de 54 respondentes ainda considerarem péssimo/ruim o respeito aos passageiros que se utilizam do transporte coletivo, acena-se para uma crescente perspectiva de melhora, uma vez que 87 respondentes consideram de aceitável a ótimo esse quesito.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo em questão teve seu nascedouro em uma pesquisa desenvolvida durante a realização do II Congresso latino-americano do Curso de Direito da Universidade Iguazu – *Campus V*, ao trabalhar o tema “Sustentabilidade”, objetivando levantar questões nevrálgicas acerca da logística e da infraestrutura do funcionamento da cidade, a partir da análise do grau de (in)satisfação dos usuários quanto à mobilidade no município de Itaperuna-RJ.

Feita a coleta dos dados e a tabulação dos mesmos na forma de gráficos, emergiu da análise a premente necessidade de elaboração de um projeto de mobilidade urbana para o município, com foco nos pontos que foram avaliados como mais frágeis, a ponto de afetarem a qualidade de vida dos munícipes.

Por evidente, o deslocamento de pessoas, num aglomerado urbano, reveste-se de empecilhos e obstáculos, por vezes até de consideráveis proporções. Distâncias, consumo de tempo, acúmulo de pessoas, congestionamentos de veículos, fatores climáticos, inseguranças localizadas, impontualidades de horários do transporte público- tudo isso e muito mais pode constituir problemas que a ordenação urbanística e a política urbana são convocadas a enfrentar e resolver.

O direito à cidade pressupõe o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. Nos deslocamentos realizados no espaço público, esses princípios se concretizam com a promoção de liberdade para o cidadão deslocar-se com segurança e rapidez, gratuitamente ou a baixo custo e de maneira saudável para si e para seus concidadãos. Isso garante mobilidade urbana sustentável a todos independente da renda de cada um. O acesso à cidade está diretamente ligado á liberdade de locomoção, direito fundamental garantido em nossa Constituição cidadã. A liberdade também se concretiza a partir do momento em que o cidadão pode escolher o meio de transporte mais viável para seu deslocamento, sem por em risco sua integridade física.

A bicicleta, ainda pouco explorada no município para o deslocamento diário, e apresenta como principal razão disso, a supremacia do automóvel na via e a falta de infraestrutura que dê segurança aos cidadãos. Para concretização do direito à cidade são imprescindíveis políticas efetivas e democráticas voltadas à mobilidade urbana, nos



parâmetros da Lei de Mobilidade Urbana, priorizando os veículos não motorizados ou coletivos.

Numa sucinta fórmula: cidade é vida, vida é movimento. Assim, cidade com mobilidade estrangulada deixa de dar resposta a uma das mais essenciais de suas funções sociais.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo Bessa. Direito ambiental. 17. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2015

ANTT- Associação Nacional de Transportes Públicos. Relatório/ 2014. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP-Associação nacional de Transportes Públicos** – julho/2016, p.36.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND. (Guia Prático para Construção de Calçadas - ABPC,. p. 7).

BRASIL. Constituição Federal de 1988

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade)

BRASIL. Lei Federal nº 12.587/12 – Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em 25/outubro/2017.) **ACESSIBILIDADE NOS MUNICÍPIOS: como aplicar o decreto Nº 5296/04 - CEPAM** (Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal).

BRASIL. **CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: Lei nº 9.503 de setembro 1997**

DECRETO Nº 5296 – DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004. NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro. ABNT, 2004.

IBGE. Perfil dos Municípios Brasileiros, Brasília. 2010-2015



MIRANDA, H.F. **Mobilidade urbana sustentável e o caso de Curitiba**. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

PLANO diretor participativo: termo de referência: convênios e assistência técnica para elaboração de planos diretores. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br> Acesso em 22 de jan. 2018

VASCONCELLOS, Eduardo. **A construção da mobilidade excludente**: entrevista concedida a Alexandre Pelegi (31/out/2013). Associação Nacional de Transportes Públicos. Brasília, 2013.